



DOSSIER DE PRENSA

ABSTRACT:

Since 2007, criminal prosecution of road traffic offenses has resulted in 400000 convictions approximately. The message send from Safety Road Public Prosecutors' Office to potential offenders is clear: strict compliance of traffic rules. Criminal policy is contributing to the 50% descent in the number of victims.

SAFETY ROAD OFFENCES/CRIMES FIGURES. An increase in the number of cases processed for safety road offences is pointed in year 2011, up to 140,650 computing Urgent and Ordinary Procedures. First analysis shows that driving under the influence of alcohol/drugs and driving without a license crimes (Articles 379.2 and 384 Penal Code) absorb almost 95% of all procedures and continue to experience a significant increase in the first six months of 2012. In 2011, **the number of accusations filed by Public Prosecutors for safety road offences amounts to 99745 in 2011.**

The forward-looking estimates indicate that the number of accusations will be over 100,000 at the end of 2012, and around 110,000 the number of convictions for this type of offenses.

CONVICTIONS ENFORCEMENT AND CONSTITUCIONAL FUNCTIONS. Statistics show that 91,932 safety road convictions were issued in 2011. In this framework, 65000 offenders were deprived of their driving license, 40000 offenders were convicted to pay a fine. Even more, according to data provided by Penitentiary Institutions, **a total of 46,071 community services convictions [TBC] were computed in 2011;** 3489 of those TBC were pending execution through specific program of rehabilitation for safety road offenders known as Taseval by 31 December. **The effective implementation rate is therefore 90.3%.**

The number of prisoners whose main offence is a safety road crime stood at 771 in December 2011. Multi-reoffending drunk driving and driving without a license delinquents happen to be the bulk of the internal, and that factor often underlies an addiction to alcohol or cultural and educational deficits.

Legislative reform proposals are aimed to increase the re-educative and re-socializing penalty functions (established in Art. 25 Spanish Constitution), complementing imprisonment with programs focused to identify and provide the effective treatment to the factors found at the root of these types of crime (mainly alcohol and drugs consumption or social deficits). These proposals do not apply to reckless homicide or injury convictions deserving severe criminal response contained in Article 382 CP (despite being related to alcohol, drugs, speeding, careless or unwary driving).

Road Safety Prosecutors' Office informs. September 2012.

http://www.fiscal.es/cs/Satellite?c=Page&cid=1242052134611&language=es&pagename=P_Fiscal%2FPage%2FFGE_memorias&selAnio=2012



1. DATOS ESTADÍSTICOS

Los delitos contra la seguridad representan aproximadamente el 55% de los procedimientos que se tramitan como Diligencias Urgentes en los Juzgados de Instrucción, con un número en aumento progresivo en los últimos años como hemos ido destacado en el apartado de la Memoria anual del Fiscal General del Estado correspondiente al Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial. Una tercera parte el total de escritos de acusación del MF corresponden a estas infracciones penales.

En aras a la mejor comprensión de los datos que se facilitarán a continuación, recordar que los delitos contra la seguridad vial actualmente castigados en el Código Penal en el Capítulo IV del Título XVII del Libro II son: a) la conducción a velocidad excediendo del límite punible (art. 379.1 C. Penal); b) la conducción con alcohol o drogas (art. 379.2 CP); c) la conducción temeraria (art. 380 CP, como conducir con exceso de velocidad y estar a punto de atropellar a alguna persona); d) la conducción suicida o con manifiesto desprecio por la vida (art. 381 CP, en general las conducciones en sentido contrario o competiciones de velocidad); e) la negativa a someterse a las pruebas de alcohol/drogas (art. 383 CP) ; f) la conducción sin permiso o habiéndolo perdido por pérdida de puntos o decisión judicial (art. 384 CP) y g) la creación de un riesgo grave para la circulación (art. 385 CP, poniendo o creando obstáculos peligrosos en las vías o manteniéndolas en condiciones tales que generen grave peligro para los usuarios).

En estas infracciones penales se sancionan riesgos, peligros y son una barrera de protección penal para evitar que se produzcan, las infracciones más graves, los mal llamados accidentes los delitos de resultado de muerte y lesiones graves previstos en los arts. 142 y 152 del Código Penal (homicidios imprudentes y lesiones imprudentes) de los que nos ocupamos en el apartado 3.

Asimismo, distinguiremos entre los procedimientos que se tramitan como Juicio Rápido (Diligencias Urgentes) que se resuelven en los Juzgados de Guardia en un porcentaje muy elevado de asuntos, y los procedimientos que revisten una mayor complejidad y que por tanto exigen una instrucción o investigación en profundidad que se tramitan por el procedimiento de Diligencias Previas.



En este contexto, el análisis de los datos estadísticos correspondientes al año 2011 y primer semestre del año 2012 es el siguiente:

Tabla 1. Comparativa entre los años 2005-2011 del número de procedimientos tramitados por delitos contra la seguridad vial (delitos de peligro), incluyendo Diligencias Previas y Diligencias Urgentes (Juicios Rápidos). Valoración:

Diligencias Previas Diligencias Urgentes	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Art.379.1 CP.	----	----	----	789	1.542	805	1.063
Art.379.2 CP.	30.246	34.376	39.798	53.750	56.138	71.181	84.352
Art. 380 CP.	1.888	1.514	1.329	1.221	2.673	2.901	3.058
Art. 381 CP.	178	100	138	125	285	402	313
Art. 383 CP.	954	670	1.155	1.337	2.277	1.977	2.087
Art. 384 CP.	----	----	----	29.548	46.753	32.405	49.267
Art. 385 CP.	1.187	1.037	1.506	985	890	740	510
TOTAL	34.453	37.697	43.926	87.755	110.558	110.411	140.650

Debemos aclarar que este cuadro es meramente indicativo en cuanto recoge sólo los procedimientos instruidos o tramitados pero no su resultado en el ámbito del Ministerio Fiscal (ejercicio de la acción penal, escritos de acusación) ni de los órganos judiciales (sentencias). La mejora en el programa informático se inició en 2010 y de ahí que tales resultados, más precisos, se contengan en las Tablas 2 y 3.

En el año 2011 se observa un incremento importante en el número de procedimientos incoados por delitos contra la seguridad vial, siendo especialmente significativo en el delito de conducción embriagada y conducción sin permiso regulados en los arts. 379.2 y 384 CP respectivamente. En los delitos de conducción a velocidad excesiva, conducción temeraria y negativa a someterse a las pruebas regulados en los arts. 379.1, 380 y 383 CP, la tendencia es también al alza pero de forma más moderada

Tabla 2. Escritos de acusación presentados por el Fiscal durante al año 2011 en Diligencias Urgentes (Juicios Rápidos), Diligencias Previas y número de sentencias condenatorias por cada tipo de delito contra la seguridad vial (delitos de peligro):

AÑO 2011 Delito:	Escrito acusación D. Urgentes	Escrito acusación D. Previas	Sentencias condenatorias
Art.379.1 CP.	392	181	447
Art.379.2 CP.	52678	11012	60625
Art. 380 CP.	797	1038	1579
Art. 381 CP.	100	125	143
Art. 383 CP.	1656	912	2308
Art. 384 CP.	25697	5065	26639
Art. 385 CP.	33	59	191
TOTAL	81353	18392	91932



Atendiendo a las cifras del cuadro resulta que el número total de escritos de acusación del Ministerio Fiscal por delitos contra la seguridad vial ascendió en el año 2011 a **99.745**, confirmándose las previsiones apuntadas en julio del año pasado que situaban en 100.000 el número de escritos de acusación por este tipo de delitos a 31 de diciembre de 2011.

De hecho, en el total de las Diligencias Urgentes tramitadas en los Juzgados de Instrucción en todo el territorio nacional por diversos delitos como ya vimos, el 55% de los escritos de acusación se formulan por delitos contra la seguridad vial [81353 sobre 148175] y en el total de Diligencias Previas tramitadas en los Juzgados de Instrucción, el 12% de los escritos de acusación se formulan por este tipo de delitos [18392 sobre 152005]. El total de sentencias condenatorias (**91.932** en el año 2011) significa que en un 92% de los asuntos en los que el Ministerio Fiscal presentó escrito de acusación se obtuvo una sentencia condenatoria.

Comparemos estos datos con los del año 2010. En él se formularon un total de **82701** calificaciones por este tipo de delitos (65.302 escritos de acusación en Diligencias Urgentes y 17.399 en Diligencias Previas con una estimación de 80.777 condenas) reveladores del incremento significativo en el año 2011 ya apuntado al referirnos al número de procedimientos en la Tabla 1.

Tabla 3. Escritos de acusación presentados por el Fiscal durante el primer semestre del año 2012 en Diligencias Urgentes (Juicios Rápidos), Diligencias Previas y número de sentencias condenatorias por cada tipo de delito (delitos de peligro) resultantes de los datos obrantes en la Oficina del Fiscal de Sala y estimativos. A final de año y en la Memoria del FGE del 2012 se consignarán los definitivos:

1ER SEMESTRE 2012	Escrito acusación D. Urgentes	Escrito acusación D. Previas	Sentencias condenatorias
Art.379.1 CP.	235	109	268
Art.379.2 CP.	31607	6607	36375
Art. 380 CP.	478	623	947
Art. 381 CP.	60	75	86
Art. 383 CP.	994	547	1382
Art. 384 CP.	15418	3363	15982
Art. 385 CP.	20	35	115
TOTAL	48812	11359	55155

Las previsiones estimativas y prospectivas para final del año 2012, tomando como referencia las cifras provisionales recogidas en el cuadro anterior, apuntan de nuevo a que el número de escritos de acusación a final de año será superior a los 100.000 por este tipo de delitos(rondando los 120.000), con un elevadísimo número de sentencias condenatorias (en torno a 110.000). Asimismo, en un primer análisis, se observa que los delitos de conducción bajo la influencia del alcohol y la conducción sin permiso (arts. 379.2 y 384CP) absorben



prácticamente el 95% del total de procedimientos por delitos contra la seguridad vial y siguen experimentando un alza relevante. Profundizamos en el apartado siguiente.

Los porcentajes de elevación de la respuesta penal a través de las condenas dictadas son de 2010 a 2011, del 13'8%. Del 2011 al 2012 (estimativo) del 19'6%. Por tanto el incremento porcentual de condenas de 2010-2012 (estimativo) sería del 36'1%

2. VALORACION DE LOS DATOS ESTADISTICOS. INCREMENTO O DISMINUCION DE CONDENAS Y DELITOS A LOS QUE SE REFIEREN.

Comencemos por precisar que los delitos contra la seguridad vial se tramitan en un porcentaje superior al 80% por el trámite de los conocidos como "Juicios Rápidos" o "Diligencias Urgentes". En estos casos, la respuesta de la Justicia Penal al ciudadano es inmediata, generando soluciones de conformidad entre el Ministerio Fiscal y el abogado defensor en el Juzgado de Guardia, plasmadas en sentencias de condena y en el cumplimiento de las penas impuestas en un breve lapso de tiempo.

En 2010 y 2011, el 92% del total de escritos de acusación formulados por el Ministerio Fiscal y el 94% en 2012 (con los datos ponderados correspondientes al primer semestre) se transforman en sentencias conformes con ellos, de lo que se infiere que el ejercicio de la acción penal en estos delitos por el MF -como señalábamos en el apartado anterior- está fundada, estrictamente sujeta a las garantías del proceso y además es eficaz.

El número de sentencias de condena y por tanto el de la eficacia del sistema penal en la persecución y sanción de infracciones penales (directamente relacionado con la eficacia de la Policía Judicial de Tráfico) va en progresión en los años examinados 2010-2012: De 80.777 condenas en 2010 se ha pasado a 91.932 en 2011 y la previsión estadística aproximativa (con base en la experiencia de proyección del año anterior) es que para el 2012 se halle en cifra superior a las 110.000 condenas. Estos datos coinciden con el número de procedimientos de la Tabla 1, 110.411 en 2010 y 140.650 en 2011 y nos permiten afirmar -puestos en relación con los de 2008 y 2009 (87.755 y 110.558)- que desde la reforma penal operada por LO 15/2007 que modificó el Capítulo IV del Título XVII del Libro II del CP relativo a los "delitos contra la seguridad vial", ha habido una progresiva y creciente aplicación de las normas penales y por tanto una paralela disminución de la impunidad penal.

En lo que respecta a las categorías de delitos generadores del procedimiento correspondiente realizamos las siguientes observaciones:



a) Las condenas por **los excesos de velocidad punibles** del art 379.1 dictadas en 2011 CP constituyen un número reducido: 449. La razón principal es que el delito exige la superación de los límites máximos reglamentariamente establecidos en 60 km/h u 80 km/h según se circule por una vía urbana o interurbana y al exceso de velocidad hay que aplicarle los márgenes de error normativos (que oscilan entre un 4 y un 10%). Adelantar que en el primer semestre de 2012 están experimentando un alza moderada.

b) **Los delitos de conducción temeraria, conducción con manifiesto desprecio y negativa a las pruebas de alcohol y drogas** (art 380, 381 y 383 CP) con cifras de condenas de 1579, 143 y 2308 respectivamente están asimismo experimentando una elevación moderada significativa en 2012. Es especialmente expresivo el número de condenas por conducción temeraria, siendo éste un delito tradicionalmente de escasa aplicación pese a su gravedad, siendo indicativa de una mayor persecución policial y eficacia judicial en su aplicación. Va unido como factor esencial a la velocidad, por lo que podemos sumar su estadística a la de los propios excesos de velocidad punible del art 379 para valorar la respuesta penal a circulación con velocidades no permitidas por la ley

c) Los delitos que generan mayor número de condenas son los **de conducción bajo la influencia de drogas o alcohol** (art. 379.2 CP) y **la conducción sin permiso o derecho a conducir** (art. 384 CP):

Respecto del primero hay todavía escasas condenas por conducción bajo la influencia de las drogas, aunque se han iniciado algunos procedimientos. Los controles de drogas de los Mossos d'Esquadra iniciados hace años y los de la ATGC iniciados en septiembre de 2011 y en progresiva intensificación, son generalmente derivados a la infracción administrativa sancionada con 500 euros y detracción de 6 puntos y en un porcentaje más reducido a la vía penal.

Para evitar la situación de impunidad e impulsar la persecución penal de estas conductas, la Fiscalía está trabajando con el grupo formado en la DGT y con sus expertos para una mayor precisión científica en la cuantificación de droga en las analíticas indicadora de influencia, requisitos de los laboratorios y formación específica de los agentes. Confiamos en resolver pronto las cuestiones pendientes e iniciar sistemáticamente la persecución penal de estas gravísimas conductas. El objetivo es que haya más condenas por conducción bajo la influencia de drogas que por la de alcohol por la sencilla razón de que hay en la realidad estadística mayor número de conducciones bajo el efecto de sustancias tóxicas que de bebidas alcohólicas.

En todo caso el aumento significativo de controles de drogas, las graves sanciones administrativas y la posibilidad de persecución penal están generando una conciencia de mayor respeto a la ley en la materia y sobre todo el



conocimiento de los gravísimos riesgos que se derivan de conducir habiéndolas ingerido.

A diferencia de lo que ocurre con las drogas, el número de condenas por conducción bajo la influencia de alcohol, 60.625 es muy elevado en 2011 y continúa en aumento, situándose en el primer semestre de 2012 en 36.375, que presagia para diciembre de 2012 más de 70.000 condenas. En 2010 el dato del número global de procedimientos de la Tabla 1 hace pensar que hubo un importante número de pronunciamientos condenatorios, pero es ahora en 2012 cuando se produce una más llamativa inflexión. Huelga decir que la conducción bajo la influencia de alcohol es conducta también dotada de una extraordinaria peligrosidad.

Es significativo el número de procedimientos por delitos del art 384 CP, en su mayoría el de conducir sin haber obtenido nunca permiso o licencia (art 384 inciso 3 CP). En 2011 hubo 26639 sentencias condenatorias y observamos asimismo un repunte en 2012 que previsiblemente llevará a superar las 30.000 condenas a final de año.

Destacaremos un porcentaje de archivos importante en el delito de conducir tras haber perdido la vigencia del permiso por pérdida total de puntos (art 384 inciso 1 CP). Responden principalmente a que la resolución administrativa de pérdida de vigencia por pérdida total de puntos se notifica en muchos casos al conductor afectado por edictos (bien porque no se ha localizado el domicilio del infractor o porque ha sido infructuosa la citación en él del interesado) y en consecuencia en el proceso penal, sujeto a rigurosas garantías, no puede probarse que el conductor infractor afectado conoce la declaración administrativa de pérdida de vigencia y por lo tanto es consciente de que conduce con un permiso sin vigencia. Conocemos conductas fraudulentas de los infractores reincidentes que dan domicilios inexactos o instrucciones para que no se "firme ni se recoja ninguna comunicación en su domicilio" o se diga que el infractor ya no vive allí.

En coordinación con la DGT se está trabajando en un sistema de notificación eficaz de las resoluciones administrativas de pérdida de vigencia a los conductores infractores para evitar la impunidad de estas conductas, cuya puesta en práctica debe ofrecer los primeros resultados para su análisis en diciembre de 2012.



3. VALORACION DE LOS DELITOS DE RESULTADO: ACCIDENTES DE TRÁFICO CON RESULTADO MUERTE.

De los datos reseñados y del examen diario de atestados se infiere que durante el año 2011 y con incidencia algo superior en el primer semestre del 2012 se está produciendo un repunte de las conductas de riesgo que están en la antesala de los accidentes de tráfico con resultado de muerte y lesiones constitutivos de delitos de los arts. 142, 152 o falta del art 621 CP.

En primer lugar, la conducción de quienes por no haber obtenido el permiso de conducir conforme al procedimiento administrativo pueden no hallarse en condiciones psicofísicas para conducir o/y carecen de conocimientos y capacidad de manejo mínima para la circulación de vehículos de motor, y sin embargo lo siguen haciendo. De modo muy significado y con relieve más acusado, la de aquellos que conducen habiendo consumido alcohol y drogas y lo hacen en casi todos los casos con excesos de velocidad. Alcohol, drogas, exceso de velocidad e infracción de las normas de tráfico suelen ir unidos en una combinación generadora de gravísimos riesgos.

Desde hace un año aproximadamente el Fiscal de Sala de Seguridad Vial en coordinación con la red de Fiscales Delegados, viene haciendo un seguimiento de todos los accidentes de tráfico con resultado de muerte y lesiones graves, a pesar de lo dificultoso de la tarea en la medida en que el programa informático no nos permite todavía obtener cifras fiables a diferencia de lo que sí ocurre con los delitos de peligro/riesgo.

Con el esfuerzo de todos se ha logrado profundizar en el objetivo en que ya se venía trabajando que no es otro que el estudio exhaustivo de los accidentes de tráfico con fallecidos o lesionados graves, sus causas y circunstancias, de manera que no se tramiten como infracciones "leves" en juicio de faltas sin disponer de toda la información que ofrece una investigación en profundidad. La consecuencia directa de los juicios de faltas es la posibilidad de evitar el juicio y archivar el procedimiento cuando se llega a un acuerdo sobre la indemnización de las víctimas con las compañías de seguros (con negociación económica generalmente "a la baja"), praxis generalizada en 2006 cuando se dictó la Instrucción 3/2006 FGE.

En el marco de los seguimientos de homicidios y lesiones graves en accidentes de circulación y tras el impulso que se ha dado a la investigación policial y judicial, podemos hablar que en este último año ya se constata un incremento de los escritos de acusación y condena por delitos de homicidio imprudentes del art 142 o lesiones imprudentes del art 152 CP.



El próximo año estaremos en condiciones de presentar una estadística fiable sobre los homicidios y lesiones en accidentes de circulación (delitos de resultado) acompañada de un estudio criminológico que hemos emprendido en accidentes concretos como los que afectan a menores de edad y que vamos a extender, al menos, a todos los casos de accidentes con resultado de muerte.

En un primera valoración provisional y tras el examen de más de 1000 causas en las condiciones y con las cautelas anteriormente mencionadas, en relación a los accidentes con resultado de muerte detectamos un elevado porcentaje estimativo y provisional en torno **al 40% en el que la causa determinante es el consumo de alcohol y drogas unidos casi siempre a excesos de velocidad y maniobras incorrectas**. En estos casos por imperativo del art 142 CP, la pena a imponer es la mínima de 2 años y medio de prisión (si hay un solo fallecido) y la de 3 años y 3 meses (si hay más de uno). En todo caso, se impone además la mínima 3 años y 6 meses de privación del derecho a conducir. Significa el ingreso efectivo en prisión.

A la hora de valorar la velocidad como factor de riesgo, los Fiscales tienen en cuenta -como prevé la Circular 10/2011- el art 19 de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial (LSV) que establece la obligación del conductor no solo de respetar los límites de velocidad de cada vía sino también *“a tener en cuenta sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y estado de la vía, del vehículo y la carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y en general cuantas circunstancias concurren en cada momento”*, a fin de adecuar la velocidad del vehículo a las mismas de manera que siempre pueda detenerse dentro del campo de visión y ante cualquier obstáculo. Este concepto de **“velocidad inadecuada”** se esconde detrás de un porcentaje importante de accidentes en los que si bien no se excede la velocidad legal, se circula a una velocidad que impide controlar el vehículo por las propias circunstancias concurrentes en un momento concreto en una carretera concreta.

En un porcentaje, también estimativo y provisional de los accidentes objeto de seguimiento del 40% aproximadamente, la causa determinante es la distracción. Bajo este concepto la casuística es diversa y difícil de detectar. Puede tratarse de mera desatención a la conducción, de estado de intensa fatiga, de sueño, de utilización del móvil o de no hallarse en las debidas condiciones psicofísicas para la conducción unidas en ocasiones debido a irregulares obtenciones o renovaciones de los permisos de conducir. En estos supuestos, para diferenciar cuando la imprudencia del conductor es grave o leve, lo que implica para el responsable enfrentarse a una pena de prisión en el primer caso -por aplicación del art. 142 CP anteriormente referido- a una pena de multa de considerarse leve la imprudencia, se atiende a distintos criterios plasmados en la Circular 10/2011:



-En primer lugar, a la observancia de los deberes impuestos a los conductores de precaución, atención, exclusiva concentración en la conducción, control en todo momento del vehículo y del campo de visión y de la carga (arts. 9 y 11 LSV) y respeto a las señales y reglas de circulación.

-De otra parte a la protección de colectivos vulnerables. Los Fiscales prestan especial atención al art 46 del Reglamento de Circulación que obliga a moderar la velocidad o detener el vehículo *ante la mera presencia en la calzada de un menor de edad, discapacitado, persona de la tercera edad, peatón o ciclista*. Tal presencia debe hacer surgir un impulso solidario de especial atención y en todo caso moderar la velocidad. Estos colectivos, especialmente ciclistas y peatones, deben cumplir las leyes, pero si lo hacen están tutelados por el principio regulador del tráfico de protección o defensa que obliga a una mayor exigencia a los conductores.

En definitiva, atendiendo a la gravedad del incumplimiento de estos deberes y de su exigibilidad, los Fiscales califican de delito o falta los hechos y si no pueden probar que la ley se ha incumplido o no es exigible al conductor que lo haya hecho solicitan el archivo.

4. DATOS DE CUMPLIMIENTO DE PENAS POR ESTOS DELITOS: PRISION Y TRABAJOS EN BENEFICIO DE LA COMUNIDAD.

Hemos adelantado el elevado número de sentencias condenatorias por delitos contra la seguridad vial dictadas en el año 2011: **91.932**. Las primeras preguntas que nos hacemos al conocer este dato es ¿cómo se cumplen estas condenas?, ¿ingresan en prisión las personas que conducen -por ejemplo- a velocidad excesiva, sin permiso o bajo los efectos del alcohol? A partir de ahí, asumiendo que los delitos contra la seguridad vial afectan a ciudadanos procedentes de todos los estratos sociales y el importantísimo número de procedimientos que se tramitan anualmente en los Juzgados de instrucción para depurar responsabilidades por este tipo de delitos -que va en aumento según se infiere de los datos ponderados del primer semestre de 2012- , la Sociedad exige que el cumplimiento de las penas tenga una función no solo represiva/sancionadora sino también educativa y resocializadora como por otra parte se prevé en el art 25 CE. ¿Cómo se trabaja en la recuperación del delincuente vial?

Respondemos con los datos estadísticos que siguen. Precisemos en primer lugar que la gran mayoría de condenas que se imponen, en porcentaje superior al 99% no implican un efectivo ingreso en prisión sino que están constituidas por penas de multas, trabajos en beneficio de la comunidad, prisión en que se suspende la ejecución a condición de someterse a un proceso de reinserción y privación del derecho a conducir.



Tabla 1. Pena de trabajos en beneficio de la comunidad.

TBCS	ENTRADA	CUMPLIMIENTO/GESTION	PENDIENTES
AÑO 2011	46071	20715	3489

Según los datos ofrecidos desde Instituciones Penitenciarias, se computaron en 2011 un total de 46071 entradas de condenas con **penas de trabajos en beneficio de la comunidad -TBC-** con 3489 pendientes de cumplimiento a 31 de diciembre de 2011 por el programa específico de reeducación para delincuentes viales denominado Taseval. El porcentaje de ejecución efectiva es por tanto del 90,3%. A través de este programa se promueve la interiorización de pautas sociales de comportamiento en la conducción, se comparten en terapias o puestas en común del grupo y se concretan en prestaciones de ayuda a la seguridad vial (el seguimiento y aprovechamiento es del 95% de los apuntados).

En la triple alternativa: prisión o multa o TBC a imponer por estos delitos de conducción embriagado y sin permiso, tras la Reforma operada por LO 5/2010, en el trámite de conformidad se opta mayoritariamente por la pena de multa que es de 4 meses en el primero de los delitos citados y 8 en el segundo (reducción legal de un tercio). Al ser la cuota diaria media de 6 euros el importe total de la multa es de 720 o 1440 euros respectivamente. Dada la situación de crisis o de paro que se sufre, cuando se acredita en el proceso las carencias de recursos económicos, el Fiscal puede promover los mecanismos de reducción de la cuota diaria hasta 4 euros diarios (con reducción de los importes citados en un tercio) o fraccionar o aplazar el pago hasta 2 años (art 50.6 CP), decidiendo finalmente el Tribunal. También si constata la imposibilidad de pago, puede solicitar la sustitución de la multa por los citados trabajos en beneficio de la comunidad (art53).

Al haber más penas de multa (**el número total de penas de multa para 2011 puede estimarse en torno a las 40.000**) ha disminuido el número de penas de trabajos. **En efecto de 91.555 de 2009, se ha bajado a 77.799 en 2010 para experimentar una drástica reducción, 46.071 en 2011:**

AÑO	ENTRADA SENTENCIAS
2009	91.555
2010	77.799
2011	46.071

*Incluye los TBCs y suspensiones de condena

En todos los casos de los delitos de exceso de velocidad punible , conducción bajo la influencia de alcohol o drogas y conducción temeraria se impone además ,la pena de privación del permiso de conducir(de 1 a 4 años) con retirada inmediata del documento en la generalidad de los casos.



Podemos computar en 2011 un total de 65.102 penas de privación del derecho a conducir .Al tramitarse en juicio de conformidad un porcentaje elevado y con las reducciones que prevé la ley, la mayoría son de 1 año de duración. Si hay reincidencia en torno a 2.

Tabla 2 La pena de prisión de cumplimiento efectivo

La prisión es el último recurso y el Fiscal solicita esta pena privativa de libertad sólo por imperativo legal o cuando los hechos revisten una gravedad o peligrosidad extraordinaria. De esta forma, la pena de prisión se reserva para los homicidios imprudentes del art 142 CP precedidos de conducción con exceso de velocidad punible, embriagada, con drogas, temeraria, o con manifiesto desprecio en los que el art 382 obliga a ella y a los que ya nos hemos referido. El otro supuesto es el de los delincuentes multireincidentes sobre la base de un juicio de peligrosidad inminente acerca de que los que son delito de peligro se conviertan en delitos de resultado con muertes o lesiones graves. Referimos los datos

En lo que respecta a las penas de prisión, si atendemos al número de penados internos **cuyo delito principal es un delito contra la seguridad vial** (el delito principal es aquel castigado con una pena mayor, de haber cometido varios el interno), los datos para el año 2011 son los siguientes:

FECHA	379.1 CP	379.2 CP	380 CP	383 CP	384 CP	385 CP	TOTAL
1/12/2010	25	268	195	55	406	48	997
1/12/2011	36	202	183	62	258	30	771

Se observa entre los meses de diciembre de 2010 y 2011 un descenso considerable en el número de internos en Centros Penitenciarios cuya pena principal lo es por un delito contra la seguridad vial. Estas cifras corroboran las adelantadas en julio de 2011 que situaban el número de internos con un delito contra la seguridad vial como delito principal en 757.El número de internos preventivos se mantiene en cifras muy bajas que además han seguido una evolución a la baja hasta llegar en diciembre de 2011 a 20 internos, cuando en enero de 2009 se computaban 43.

El descenso anual detectado puede venir motivado por la reforma del Código penal operada por LO 5/2010, de 22 de junio que introdujo para los delitos regulados en los arts. 379 y 384 CP una modificación en la pena a imponer sustituyendo la previsión anterior consistente en castigar estas conductas por una pena de prisión o una pena de multa y trabajos en beneficio de la comunidad, por una triple alternativa consistente en castigar las conductas con pena de prisión, pena de multa o pena de trabajos.

La pena de prisión prevista para los multirreincidentes con singular peligrosidad en los delitos más cometidos en el año 2011 conducción embriagada y conducción sin permiso tiene un mínimo de 3 meses y un máximo de 6 meses



(art. 379 y 384 CP), que puede incrementarse hasta los 9. En consecuencia, la estancia en prisión es breve, procurando que no se perjudique el proceso de socialización del interno.

A los multirreincidentes con **delitos de conducción sin permiso (con frecuencia condenados también por conducción embriagado)** se les ofrece la posibilidad de obtención del permiso de conducir en el establecimiento penitenciario a través de la *“Campaña de universalización de educación vial en los Centros Penitenciarios”*, a la que pueden acceder todos los penados internos y a la que se han acogido un total de 4199. De esta forma, la pena cumple con su función reeducadora y facilita a los internos una herramienta para evitar que siga infringiendo la Ley y fundamentalmente, que en adelante circule de forma segura sin poner en riesgo la seguridad vial. De hecho, un porcentaje importante de los reincidentes en el delito de conducción sin permiso inician o consuman el proceso para su obtención precisamente acogiéndose a este programa lo que les permite mejoras incluso en su situación laboral.

Si por el contrario se detecta la conexión de la reincidencia con el consumo inmoderado de alcohol o drogas, que puede llegar a esconder una adicción o dependencia, se somete a los penados en el establecimiento penitenciario al correspondiente programa de intervención reeducadora/rehabilitadora bajo la premisa de que si no se consigue abordar con éxito la relación infractor/alcohol/conducción será difícil recuperar al ciudadano y evitar que siga cometiendo delitos. No nos constan reincidencias tras el ingreso en prisión.

5. PROPUESTAS DE REFORMA LEGISLATIVA ORIENTADAS A LA DESHABITUACIÓN, REINSERCIÓN Y FORMACIÓN DE DELINCUENTES VIALES MULTIREINCIDENTES. LA DISTRACCIÓN COMO FACTOR DE SINIESTRALIDAD.

En el caso de multirreincidentes por carecer de permiso el criterio de la Fiscalía, de conformidad con la Circular 10/2011 es que la peligrosidad se conjure en el proceso. Más aún en tiempos de crisis en que la conducción sin haber obtenido el permiso puede responder a razones económicas que impiden a muchas personas asumir el gasto de la autoescuela o incluso costear los programas de recuperación de puntos y sin embargo necesitan el vehículo para trabajar. La solución es sustituir el cumplimiento de la condena de prisión a cambio de obtener o intentar obtener el permiso o del sometimiento a programas formativos o medidas reeducadoras en el ámbito de la seguridad vial como veremos.

El mismo criterio es el que se pretende en los casos de adicción o consumo inmoderado de alcohol o drogas, pero pese a la firma de Protocolos, aún no se



han conseguido los medios para que estas terapias se aborden el proceso. Esperamos lograrlo en breve tiempo.

El considerable número de internos antes citado que cumple pena de prisión en establecimientos penitenciarios, nos preocupa en la medida en que la pena de prisión no es la respuesta más adecuada desde la perspectiva de la prevención y de la reeducación de la pena **si no va acompañada de programas o medidas orientadas a identificar y tratar las causas que están en la génesis del delito**, Cuestión distinta son los homicidios imprudentes derivados de graves imprudencias (consumo de alcohol, drogas, exceso de velocidad, temeridad) merecedores del severo reproche penal contenido en el art 382 CP.

En la Memoria de este año apuntábamos que, cuando en un corto período de tiempo en el que se han dictados 3, 4, o 5 sentencias firmes condenando a alguna de las penas no privativas de libertad que contemplan los arts. 379 y 384 CP (multa y trabajos en beneficio de la comunidad), el penado sigue delinquiendo, se le acaba imponiendo la pena de prisión prevista en los artículos citados, prisión de cumplimiento obligatorio por cuanto -al no tratarse de un delincuente primario- no es posible utilizar los mecanismos de suspensión o sustitución de los arts. 80 y 88 CP.

En los casos del art 379.2 CP, si la reiteración delictiva tiene su origen en la adicción o dependencia del infractor al alcohol o las drogas, deviene absolutamente necesario abordar tal adicción, su tratamiento y desintoxicación en medio no carcelario con el objetivo de utilizar el cumplimiento de la pena para reinsertar socialmente al infractor reduciendo el riesgo de reincidencia.

Distinta problemática plantean los infractores que reinciden en el delito de conducción sin permiso, detectándose en algunos casos déficits sociales y económicos .

Las propuestas legislativas que a continuación se formulan giran en torno a la acentuación de las alternativas reeducadoras del Código Penal. A tal fin, proponemos la inclusión de un art 87 bis CP para que en los casos de multirreincidencia por delitos del art 379.2 tras indagarse y constatarse la relación de la comisión del delito con posibles alteraciones de conducta derivadas del consumo habitual o adicción al alcohol o drogas tóxicas, el Juez pueda acordar la suspensión de la ejecución en los términos del art 80 supeditándola a la sumisión a los programas de recuperación o desintoxicación que, previo informe de los servicios sociales penitenciarios, repunte convenientes .Son de aplicación las previsiones del art 87.4 y 5 anterior.

Igualmente, en los casos de multirreincidencia por delitos del art 384.3 (conducción sin permiso) el Juez pueda condicionar la suspensión a la obtención o propósito debidamente constatado de obtención del permiso de



conducir, con los informes y seguimiento de las entidades encargadas de la preparación de las materias correspondientes. En los casos de déficits socio-culturales además se condicionará a un programa de resocialización y educación vial. Son de aplicación las previsiones de los art 83 y 84 CP.”

La distracción o comisión de infracciones de tráfico, como factor determinante de un importante número de accidentes de tráfico con resultados lesivos, exige también un abordaje específico cuando tales factores se traducen en la vía penal en condenas por delitos de homicidios y lesiones imprudentes. En la misma línea de reeducación y reinserción del delincuente, **proponemos una reforma legislativa para que, de proceder legalmente la suspensión de la pena de prisión impuesta al condenado por este tipo de delitos**, dicha suspensión estuviera condicionada a la realización de cursos formativos de técnicas de concentración, de corrección en el manejo y control de vehículos de motor o a la utilización en el vehículo que va a conducirse de una medida de seguridad activa que prevenga en el futuro la realización de conductas infractoras. En este último caso excluyendo los supuestos en que nos hallemos ante imprudencias de singular gravedad y generadoras de trágicos resultados mercedoras de un intenso reproche al que nos referíamos y traducido en el ingreso efectivo en establecimiento penitenciario.

Tanto en uno y otro caso la excepción la deben constituir los autores de delitos que en su comportamiento y actuaciones revelen una particular rebeldía a las normas rasgos sociópatas e insolidaridad ajena a patologías y déficits como los expresados y respecto de los que asegurar su reeducación pasa por cumplir con eficacia todas las penas impuestas.