

A. INTRODUCCIÓN. LA SINIESTRALIDAD VIAL. LA ESTADÍSTICA PROCESAL

En el momento de redactar esta nota asistimos a un repunte de la siniestralidad en relación con los datos de los últimos años que han sido de continuo descenso y que han colocado a nuestro país en el sexto lugar de la UE (41 en la tasa de muertos por millón de habitante). Sea cual fuere el resultado final de la accidentalidad de este año, es el momento de una reflexión de fondo. La reducción de la seguridad vial como valor y concepto global definidor de estrategias y respuestas a la mera cuantificación, mensual o anual de resultados en muertos, heridos graves y leves es profundamente desacertada. En primer lugar porque se produce una asimilación inconsciente a los balances y éxitos o fracasos empresariales, incompatibles con la visión cultural y humanista de la seguridad vial y de las víctimas de accidentes de tráfico, convertidas en meros números destinados a legitimarlos o censurarlos. De otra parte porque es preciso un enfoque científico y no meramente enumerativo o descriptivo de los datos estadísticos si realmente queremos aproximarnos a las causas y circunstancias reales de la accidentalidad vial.

En todo caso somos conscientes de que la eficacia en la aplicación de la ley penal es instrumento relevante para la mejora de los modos de conducir, ajustándose a las leyes. Expertos en la materia (Gerald Wilke y Rune Elvik, entre otros) remiten a la teoría de la adaptación de la conducta o compensación del riesgo o peligro para explicar que los usuarios de las vías acaban adaptando o acomodando su comportamiento atendiendo, de una parte, a los factores de riesgo vial detectados y, de otra, a las medidas que se adoptan en materia de seguridad vial, entre las que se encuentra, desde la perspectiva del “ riesgo” de padecerla la eficacia en el ámbito sancionador, lo que en definitiva viene a confirmar el relevante papel que representa la aplicación de la ley penal en el descenso de la accidentalidad. Pero la norma penal no es la única ni la más trascendente respuesta frente a la inseguridad vial. La educación vial en los colegios, la formación permanente de los conductores, la mejora de un parque de vehículos muy envejecido y la de las vías públicas y su señalización asimismo empeoradas por falta de mantenimiento en la crisis que padecemos, son herramientas que urge comenzar seriamente a utilizar.

Los datos estadísticos que facilitamos a continuación no lo son estricto sensu de la criminalidad vial real y de sus causas últimas. Trabajamos en un proyecto de investigación criminológico para determinarlas y sus resultados los trasladaremos a la opinión pública, una vez concluido. Nos referimos en los apartados siguientes a datos en torno a la aplicación de las normas penales sobre seguridad vial (arts. 142, 152 y 379-385 CP) por los órganos judiciales y a la actividad del MF promoviendo una investigación profunda y sin demoras de los hechos, ejercitando la acción penal cuando hay suficiente fundamento probatorio. El objeto de protección de la ley penal es el derecho de todos los ciudadanos, conductores y usuarios de las vías públicas a una circulación segura basada en la tutela de los bienes jurídicos fundamentales, vida e integridad física, frente a una minoría que los ponen en peligro o

lesionan. Si utilizamos como parámetro comparativo, con las debidas correcciones, el número de sentencias de condena, 83.796 dictadas en 2013 frente al número de ciudadanos con permiso de conducir en este período temporal, 26.401.660 según el censo de la DGT, arrojaría el dato de que sólo el 0'31% de los conductores como máximo habrían infringido la ley penal en este período temporal.

Los delitos contra la seguridad vial representan aproximadamente el 55% de los procedimientos que se tramitan como Diligencias Urgentes en los Juzgados de Instrucción, con una tendencia a la estabilización de las cifras. Una tercera parte del total de escritos de acusación del Ministerio Fiscal 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, constituidos en 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 C.

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.

Dos precisiones últimas. Abordamos en el apartado B los delitos de peligro y en el C los de resultado, con la reserva de que tras la publicación de la Memoria anual ofrecerá el FGE la estadística oficial y completa. De otra parte los datos de C son una mera aproximación con cierto fundamento y los de 2014 se basan en un muestreo y la proyección consiguiente.

B. ESTADÍSTICA PROCESAL DE LOS DELITOS DE PELIGRO.

b.1. Procedimientos incoados por delitos contra la seguridad vial, escritos de acusación y sentencias. Diligencias de Investigación. Mención especial a los Juicios Rápidos.

b.1.1. Evolución de los procedimientos incoados, escritos de acusación y sentencias condenatorias. Diligencias de Investigación.

La primera aproximación procesal a la delincuencia vial y su evolución durante el año 2013 la realizaremos como en años anteriores desde la perspectiva de los asuntos ingresados (incluyendo tanto las Diligencias Previas como las Diligencias Urgentes), aunque la mayor precisión deriva de parámetros o indicadores de análisis como el número de escritos de acusación formulados y de asuntos resueltos por sentencia condenatoria, a los que nos referimos posteriormente. Así, la evolución estadística de los asuntos ingresados e incoados como Diligencias Previas o Urgentes por los delitos contra la seguridad vial en el periodo 2006-2013 ofrece el siguiente resultado:

Diligencias Previas	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Diligencias Urgentes							
Art.379.1 CP.	----	789	1.542	805	1.063	1003	1021
Art.379.2 CP.	39.798	53.750	56.138	71.181	84.352	73778	72430
Art. 380 CP.	1.329	1.221	2.673	2.901	3.058	2799	2587
Art. 381 CP.	138	125	285	402	313	315	318
Art. 383 CP.	1.155	1.337	2.277	1.977	2.087	2.087	2070
Art. 384 CP.	----	29.548	46.753	32.405	49.267	37.993	36017
Art. 385 CP.	1.506	985	890	740	510	535	411
TOTAL	43.926	87.755	110.558	110.411	140.650	118186	114854



Obsérvese que, siguiendo la tendencia advertida el año 2012, el número de procedimientos incoados ha disminuido levemente respecto del año anterior. Si nos centramos en el número de escritos de acusación y sentencias condenatorias, concluimos que la cifra de los primeros se mantiene respecto del año anterior (95412 en 2012 y 95199 en 2013) y desciende significativamente la de sentencias condenatorias (97359 en 2012 y 83382 en 2013). Veamos estos datos por cada tipo delictivo:

Comparativa	Acusaciones	Sentencia	Acusaciones	Sentencias	Acusaciones	Sentencias
2011-2013	MF 2011	2011	MF 2012	2012	MF 2013	2013
379.1 CP	573	447	554	435	612	496
379.2 CP	63690	60625	62259	65865	60211	53793
380 CP	1835	1579	2042	1895	2071	1646
381 CP	225	143	220	160	205	149
383 CP	1854	2308	2573	2706	2934	2553
384 CP	30762	26639	27694	26202	29097	24668
385 CP	92	191	70	96	69	77
TOTAL	99745	91932	95412	97359	95199	83382

Empecemos por decir que el número final de sentencias de condena representa el 37% de las dictadas en el territorio nacional por toda clase de delitos. En la tabla anterior apreciamos que el mayor descenso de sentencias condenatorias se produce en el delito de conducción bajo la influencia del alcohol o drogas (art. 379.2 CP) y con menor intensidad en el de conducción temeraria (art. 380 CP), negativa a someterse a las pruebas (art. 383 CP) y conducción sin permiso (art. 384 CP). Las razones sobre las que insistiremos más adelante son la coyuntural sobrecarga de asuntos de los órganos judiciales y en el 2014 la tendencia se ha corregido como veremos. Por el contrario, se advierte un incremento en el número de las dictadas por conducción con exceso de velocidad punible (art. 379.1 CP). En relación a las Diligencias de Investigación incoadas por delitos contra la seguridad vial en el marco del art. 5 EOMF, el total asciende a 1693 durante el año 2013 de las cuales 1564 (92%) tienen por objeto la indagación de conductas subsumibles en el art. 384 CP. La proyección para 2014 significa un aumento de su número.

Si atendemos a la tasa de resolución positiva (cociente entre el número de asuntos resueltos por sentencia condenatoria y los ingresados en el año 2013) el resultado por cada tipo de delito es el siguiente:

DELITOS	DP+DU	Sentencias	Tasa
CSV	2013	2013	resolución
379.1 CP	1021	496	0,48%
379.2 CP	72430	53793	0,74%
380 CP	2587	1646	0,63%
381 CP	318	149	0,47%
383 CP	2070	2553	1,2%
384 CP	36017	24668	0,68%
385 CP	411	77	0,19%
TOTAL	114854	83382	0,73%

Obsérvese que siendo la tasa de resolución global inferior a 1 (el número de sentencias condenatorias es inferior al número de incoados) se advierte que en los tipos penales en los que se ha alcanzado un mayor grado de coordinación y unificación de criterios (art. 379.2 y 384) la tasa de resolución es más elevada que en otros más complejos técnicamente (art. 379.1 o art. 385). Añadir a lo anterior que si atendiéramos a los asuntos resueltos tanto por sentencia condenatoria y absolutoria, como los archivados en instrucción con arreglo a los arts. 637 y 641 LECrim, tomando como referencia el elevadísimo índice de conformidad en Juicios Rápidos, estimamos que la tasa de resolución puede situarse entre el 0,9-0,93% y por tanto muy cercana al 1 que se traduce en el mismo número de asuntos ingresados y resueltos.

Por Comunidades Autónomas, la cifra de sentencias condenatorias durante el año 2013 es la siguiente:

CCAA	379.1 CP	379.2 CP	380 CP	381 CP	383 CP	384 CP	385 CP	TOTAL
Andalucía	37	8872	340	20	290	6383	0	15942
Aragón	19	1286	40	15	52	526	2	1940
Asturias	11	1499	34	5	43	528	0	2120
I. Baleares	13	2025	15	2	85	809	0	2949
I. Canarias	11	1455	25	1	37	784	0	2313
Cantabria	0	507	7	0	16	143	0	673

Cataluña	151	5882	316	49	629	2891	49	9967
Extremadura	14	981	61	0	57	380	2	1495
Galicia	13	4258	141	9	132	2029	4	6586
La Rioja	1	288	13	0	10	152	0	464
Madrid	43	8212	191	27	442	3111	2	12028
Murcia	12	2526	51	1	94	1115	0	3799
Navarra	13	991	16	5	34	213	0	1272
P. Vasco	34	2316	84	8	137	742	10	3331
C. Valenciana	29	7594	179	1	261	2428	1	10493
C. La Mancha	35	2232	57	3	104	1160	4	3595
C. León	60	2869	76	3	130	1274	3	4415
Total sentencias	496	53793	1646	149	2553	24668	77	83382

b.1.2. Los Juicios Rápidos en la delincuencia vial.

El 78% de las condenas pronunciadas lo han sido en diligencias urgentes del art 795 Lecr , llegándose a una conformidad en el 90% de los casos .Significa que de las 83.796 sentencias , al menos 58.824 se han dictado y comenzado a ejecutar en un plazo medio de 48 horas desde la comisión del ejemplificando un modelo de Justicia rápida, y con respuestas eficaces para quien infringe las normas, tal como ponen de manifiesto los datos sobre cumplimiento de condenas que analizaremos en el último apartado.

DELITOS VIALES	D. Previas	D. Urgentes	Total
P. Incoados	25558	89296	114854
E. Acusación	19213	75986	95199

En efecto, el esfuerzo de la Fiscalía se ha centrado en agilizar la ejecución procesal para evitar que los retrasos acaben privando de utilidad a la celeridad lograda en el Juzgado de Instrucción. La principal medida impulsada por el Fiscal de Sala de Seguridad Vial conforme a la Circular 10/11 FGE ha sido dar indicaciones a la Policía Judicial y a los Fiscales Delegados para que se cite al imputado con la advertencia de que deberá llevar al Juzgado de Guardia el

permiso de conducir y en caso de conformidad se proceda a su entrega inmediata. En un elevado número de procedimientos (en torno al 70%) se ha comenzado así la ejecución en el propio Juzgado que dicta sentencia en los términos del art. 801.4 LECrim.

b.1.3 Representación Gráfica de los datos estadísticos.

Tabla 1. Escritos de acusación por delitos.

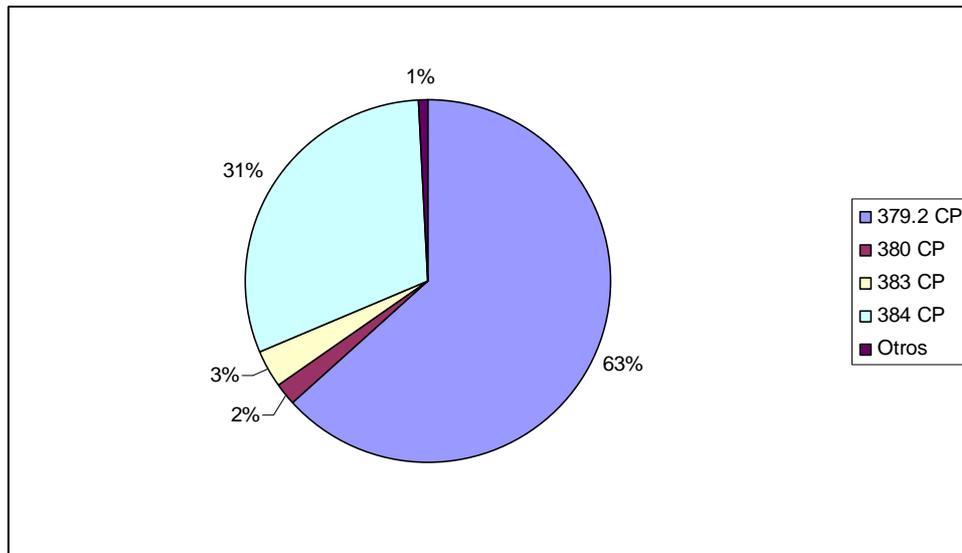
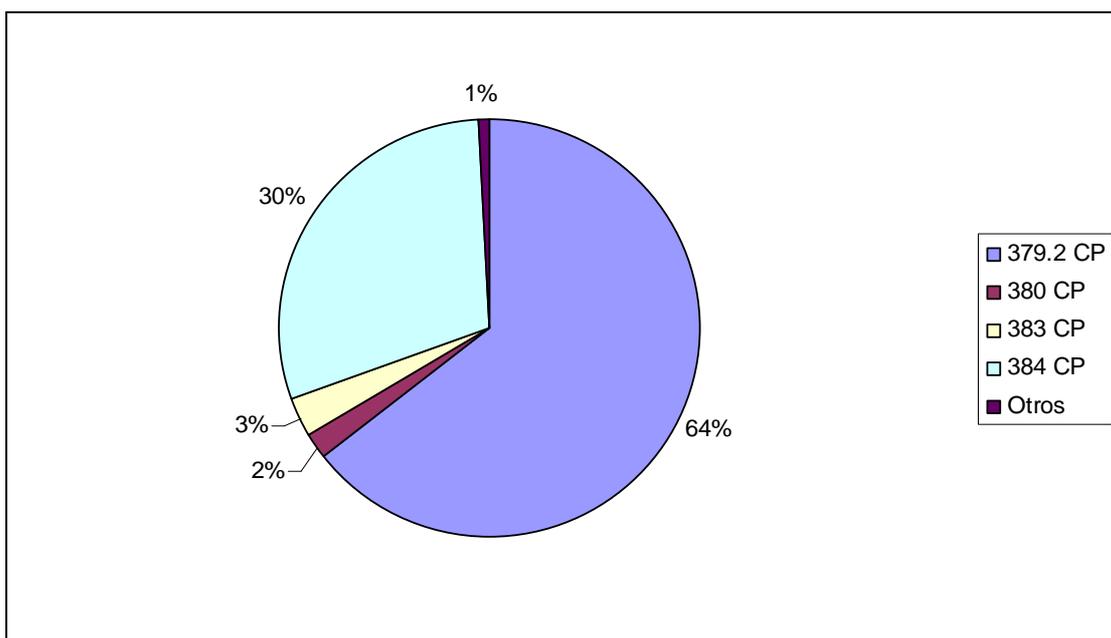


Tabla 2. Sentencias condenatorias por delitos.



b.1.4.Muestreo y proyección de datos para 2014.

2014	Acusaciones	Condenas
Art.379.1 CP.	445	394
Art.379.2 CP.	57.318	60.783
Art. 380 CP.	2.144	1.929
Art. 381 CP.	205	132
Art. 383 CP.	1.914	2.418
Art. 384 CP.	28.758	29.326
Art. 385 CP.	41	32
TOTAL	90.825	95.014

En el año 2013 como hemos visto las condenas por delitos contra la seguridad vial alcanzaron las 83.382, lo que supuso un descenso de un 14% con respecto a los datos de 2012. No obstante, con los datos del primer semestre de 2014 y la proyección consiguiente las condenas por delitos contra la seguridad vial a finales de año vuelven a experimentar un aumento coincidente del 14%, alcanzando la cifra de 95.014 y estabilizándose con el promedio de los últimos años. El incremento esperado se concentra principalmente en los delitos de conducción bajo los efectos del alcohol/drogas, cuyas condenas se prevé que suban un 13%, alcanzando el número de 60.783 y en los delitos de conducción sin permiso con un aumento previsto del 19%, alcanzándose previsiblemente las 29.326 condenas, superiores a las de los últimos años. Las conducciones temerarias subirían a 1929, superando asimismo las cifras de años anteriores. Las razones de la progresión respecto de 2013 radican en una mayor efectividad en la persecución de estos delitos gracias al nuevo marco regulatorio proporcionado por la Ley 6/2014 para los controles de alcohol y drogas, al aumento del control policial con el objetivo fijado en el Plan Estratégico 2011-2020 de bajar los positivos en controles aleatorios a cifras inferiores al 1% y en la efectividad de los planes de refuerzo diseñados por el CGPJ para los órganos judiciales con más acumulación de procedimientos.

En 2014 se confirma la tendencia a la baja de las condenas por negativa a someterse a los controles de alcohol y drogas, lo cual es resultado de una concienciación de los conductores. El descenso respecto a las cifras de 2013 será de un 5%, situándose en 2418 condenas. También en las condenas de los excesos de velocidad punible que quedarían en 394. Se confirma la tendencia al alza de la labor investigadora de la Fiscalía en el ámbito de la seguridad vial. Las

Diligencias de Investigación en esta materia han experimentado un crecimiento de un 112% desde 2011

b.2. El exceso de velocidad punible.

En el año 2013 las cifras correspondientes al delito de conducción con exceso de velocidad punible tipificado en el art. 379.1 CP se elevan ligeramente respecto de los dos años anteriores, incrementándose en un 10,46% los escritos de acusación evacuados y en un 14,02% las sentencias condenatorias recaídas respecto de los datos de 2012, pudiendo destacarse que este delito es el único en que se observa un aumento de las resoluciones de condena:

Comparativa	Acusaciones	Sentencia	Acusaciones	Sentencias	Acusaciones	Sentencias
2011-2013	MF 2011	2011	MF 2012	2012	MF 2013	2013
379.1 CP	573	447	554	435	612	496

Por otra parte, debe tenerse presente que los excesos de velocidad también se castigan en vía administrativa (art. 65 LSV) cuando no superan los previstos en el art. 379.1 CP (exceso de 60 km/h en vía urbana y 80 km/h en vía interurbana). La comparativa de los últimos años entre los datos de denuncias administrativas en el ámbito de la DGT y los procedimientos penales incoados es la siguiente:

Exceso de velocidad	2010	2011	2012	2013
Expedientes administrativos	2104561	1923861	2308971	2170178
Procedimientos penales	805	1.063	1003	1021

En la tabla anterior se observa que ha disminuido respecto de 2012 el número de expedientes administrativos tramitados (significan un 3'5 de resultado positivos en más de 34 millones de vehículos controlados) y aumentado el de procedimientos penales, si bien de forma muy leve. La conclusión que puede extraerse es que permanece prácticamente estable el reparto de procedimientos y expedientes en las dos vías, administrativa y penal. Se mantiene el dato de que los excesos de velocidad que dan lugar a un proceso penal siguen por debajo del 1%, del total de infracciones al igual que el año anterior. El repunte en el número de escritos de acusación y sentencias condenatorias puede responder a una mejora en los procedimientos de identificación de los infractores o a un aumento en la comisión de estos ilícitos penales. El

descenso de condenas previsto para 2014 puede estar conectado con la aparición o consolidación de mecanismos defraudatorios para eludir los controles y a que las nuevas previsiones de la ley 6/2014 aún no han desplegado toda su eficacia. Por ello aquí la estimación es especialmente provisional.

b.3. La conducción embriagada, bajo los efectos del alcohol o drogas y la negativa a someterse a las pruebas.

Es obligado referirse, como en años anteriores, a la Memoria presentada por el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (en adelante INTCF) que recoge los análisis toxicológicos efectuados a las víctimas mortales de accidente de tráfico correspondientes al año 2013. Sobre una muestra de 557 conductores fallecidos constata que el 43,09% presentaron resultados positivos en sangre a drogas y/o psicofármacos y/o alcohol; en el 67,08% de los positivos se detectó alcohol sólo o asociado a psicofármacos y/o drogas, en el 35,42% de los positivos drogas de abuso solas o asociadas a alcohol y/o psicofármacos y en el 33,33% psicofármacos solos o asociados a alcohol y/o drogas. De los conductores que arrojaron resultado positivo el 65,21% presentaba una tasa de alcohol superior a 1,2 g/L, por lo que conducían incurriendo en la conducta delictiva del art. 379.2 último inciso CP. Las cifras marcan un punto de inflexión respecto de años anteriores en que la tendencia era ascendente desde el 41,00% de resultados positivos de 2009 al 47,32% de 2012, aunque el 43,09% de 2013 sigue siendo lo suficientemente ilustrativo de la dimensión real del problema del alcohol al que se une el del consumo de sicotrópicos y drogas con datos estadísticos relevantes. Concuere con las cifras reseñadas el muy elevado número de procesos penales incoados por este delito, escritos de acusación evacuados y sentencias condenatorias recaídas y la necesidad de persistir en el eficaz ejercicio de la acción penal del Ministerio Fiscal:

Comparativa	Acusaciones	Sentencia	Acusaciones	Sentencias	Acusaciones	Sentencias
2011-2013	MF 2011	2011	MF 2012	2012	MF 2013	2013
379.2 CP	63690	60625	62259	65865	60211	53793

La ligera reducción en el número de escritos de acusación evacuados –alrededor de 2000 menos que el año anterior- puede deberse a los progresos en la concienciación ciudadana. La de las sentencias a la sobrecarga de trabajo que padecen los órganos jurisdiccionales a que aludimos y a la disminución del número de conformidades, apuntando las estimaciones a que en 2014 se revierte la tendencia como expusimos. En cuanto a la proporción de expedientes administrativos tramitados por infracciones relativas a alcohol/drogas y procedimientos penales incoados por el delito de conducción bajo la influencia de alcohol, es la siguiente:

Conducción	2010	2011	2012	2013
------------	------	------	------	------

alcohol o drogas				
Expedientes administrativos	87069	105905	105350	103085
Procedimientos penales	71.181	84.352	73778	72430

De la tabla resulta que se mantiene la misma situación de equilibrio del año anterior entre la actuación administrativa y la penal, pues la primera sigue suponiendo un 58% del total, idéntico al del 2012 (siempre en el ámbito de la DGT sin computar las estadísticas de las Policías Locales ni Autonómicas) .La estimación de positivos promedio en alcohol en las ciudades se halla en torno al 6% Los controles de alcoholemia se acercan a los 6 millones y los positivos suponen el 1'7 %.Recordemos que el plan estratégico europeo de Seguridad Vial, contempla como objetivo para 2012 la reducción al 1% de los positivos . De otra parte si bien se ha reducido levemente el número de expedientes administrativos por ingestión de alcohol (102862 de 2012 por 100506 de 2013) en paralelo al de procedimientos penales, el de expedientes administrativos por conducción bajo los efectos de drogas ha aumentado desde los 2488 de 2012 a 2579 de 2013. Finalmente, en cuanto al delito de negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas del art. 383 CP, durante el año 2013 se observa nuevamente un palpable incremento en el número de escritos de acusación formulados por el Ministerio Fiscal, si bien experimenta una ligera reducción el de sentencias condenatorias:

Comparativa	Acusaciones	Sentencia	Acusaciones	Sentencias	Acusaciones	Sentencias
2011-2013	MF 2011	2011	MF 2012	2012	MF 2013	2013
383 CP	1854	2308	2573	2706	2934	2553

b.4. La conducción temeraria y con manifiesto desprecio por la vida de los demás.

Durante el año 2013 se mantiene estable el número de escritos de acusación presentados por ambas infracciones penales, observándose un descenso en el de sentencias condenatorias dictadas por el art. 380 CP, que concuerda con el de procedimientos incoados (2799 en 2012 y 2587 en 2013), cercano a la cifra registrada en el año 2011. Como vimos hay un aumento significativo en la proyección para 2014 en el número de condenas. En todo caso, los datos confirman la estabilidad en el global de las cifras estadísticas de los últimos años:

Comparativa	Acusaciones	Sentencia	Acusaciones	Sentencias	Acusaciones	Sentencias
-------------	-------------	-----------	-------------	------------	-------------	------------

2011-2013	MF 2011	2011	MF 2012	2012	MF 2013	2013
380 CP	1835	1579	2042	1895	2071	1646
381 CP	225	143	220	160	205	149

Procedamos al examen comparativo entre el número de asuntos ingresados por esta causa en la vía administrativa y la penal durante los últimos tres años:

Conducción temeraria	2010	2011	2012	2013
Expedientes administrativos	9660	10229	9123	8074
Procedimientos penales*	3303	3371	3114	2905

* Dato se corresponde con la suma de los procedimientos incoados por los arts. 380 y 381 CP.

b.5. La conducción sin permiso.

Teniendo en cuenta, como en años anteriores, que la estadística de acusaciones y sentencias condenatorias relativas al art. 384 CP no discrimina entre los tres tipos penales en él contemplados (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), los datos del año 2013 y los correlativos de años anteriores son los siguientes:

Comparativa	Acusaciones	Sentencia	Acusaciones	Sentencias	Acusaciones	Sentencias
2011-2013	MF 2011	2011	MF 2012	2012	MF 2013	2013
384 CP	30762	26639	27694	26202	29097	24668

En el año 2012 se produjo un descenso significativo en el número de acusaciones formuladas respecto del año anterior y en 2013, sin embargo, experimentan un nuevo repunte que las sitúa prácticamente en el nivel de 2011. No ocurre lo mismo con la cifra de sentencias condenatorias, que refleja un descenso respecto de la del año 2012 (aproximadamente 1500 menos), continuando con el proceso que ya se inició tímidamente en 2012, estimándose un repunte significativo para 2014, donde se alcanzarían las 29.326. La tabla siguiente muestra la evolución en el número de expedientes tramitados en la vía administrativa por la DGT por conducir sin permiso o con permiso inadecuado con la comparativa de los procedimientos penales incoados por el delito del art. 384 CP:

Conducción sin permiso	2010	2011	2012	2013
Expedientes administrativos	39991	43871	43067	48850
Procedimientos Penales		49267	37993	36017

Obsérvese que el total de expedientes administrativos tramitados sigue excediendo, de forma más pronunciada en este año 2013, al de los correlativos procedimientos penales. En cuanto al delito de conducción con pérdida de vigencia por pérdida de puntos, la DGT sitúa provisionalmente a fecha marzo 2014 en 77807 el número de conductores con un saldo remanente de tres puntos o inferior, de los que 12380 disponen únicamente de un punto, cifras netamente inferiores a las adelantadas en la Memoria FGE del año anterior en que se hablaba de 90982 conductores con saldo inferior a tres puntos y 15118 con sólo un punto. El dato podría explicar el aumento en el número de acusaciones formuladas si se sostiene la hipótesis de que la reducción en el número de conductores sólo con un punto ha podido dar lugar a un mayor número de individuos conduciendo con la vigencia perdida y a un incremento de las infracciones penales consiguientes. La explicación probable al descenso de la estadística de sentencias condenatorias es similar a la formulada para los delitos del art. 379.2 CP.

b.6. La creación de un grave riesgo para la circulación.

Cerraremos el apartado dedicado al análisis y valoración de la estadística procesal con el delito cuantitativamente menos relevante pero no por ello menos importante desde la perspectiva de la protección de los usuarios de las vías públicas. Observamos como durante el año 2013 se mantiene el número de escritos de acusación presentados por el Fiscal respecto del año anterior, reduciéndose la cifra de sentencias condenatorias considerablemente en relación al 2012 y en particular respecto del año 2011. La configuración abierta del tipo da lugar a gran variedad de modalidades comisivas.

Comparativa	Acusaciones	Sentencia	Acusaciones	Sentencias	Acusaciones	Sentencias
2011-2013	MF 2011	2011	MF 2012	2012	MF 2013	2013
385 CP	92	191	70	96	69	77

Concluiremos examinando la actuación administrativa por las infracciones de tráfico correlativas, previstas en los artículos 4 (actividades que afectan a la seguridad de la circulación), 5 (señalización de obstáculos y peligros) y 6 (prevención de incendios) del Reglamento General de Circulación y los correspondientes ilícitos del art. 65 LSV:

Art. 4,5 y 6 RGcir.	2010	2011	2012	2013
Expedientes administrativos	946	2253	2334	2219
Procedimientos penales	740	510	535	411

En la tabla anterior se constata como el número de expedientes sancionadores va incrementándose progresivamente hasta llegar al año 2013 en el que se detecta un ligero descenso y que coincide con la disminución significativa de procedimientos penales incoados por el art. 385 CP. En cualquier caso, la cifra tanto de unos como de otros sigue siendo residual y poco representativa si la comparamos con los datos globales de infracciones.

b.7. Penas impuestas y su ejecución en delitos contra la seguridad vial.

A continuación reseñaremos los datos estadísticos sobre las penas impuestas y su cumplimiento en las 83382 sentencias condenatorias dictadas en el año 2013 por delitos viales. Resaltemos que a consecuencia de estas condenas se han impuesto 1795 penas de prisión, 45.252 penas de trabajos en beneficio de comunidad, 752 programas de educación vial alternativos a las penas privativas de libertad, 36.335 penas de multa (de entre 1000 a 1500 euros) y 58.637 penas de privación del derecho a conducir(ésta acompaña preceptivamente a las anteriores en los delitos de los arts 379-383).Como dijimos en torno al 70% de estas penas son de cumplimiento inmediato.

b.7.1. Penas privativas de libertad.

Las impuestas por delitos de los arts 380 y 381 y por delitos de los arts 379 y 384 (la mayoría en casos de multirreincidencia) se estiman en 1795.En la proyección de 2014 resultan 54 casos en que el MF solicita la prisión provisional antes del dictado de la sentencia

Nos centramos en la cifra de internos que cumplen condena “solo” 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
15/02/2013	864	6	4	68	6	948
15/12/2013	819	7	3	67	7	903

La cifra sobre cumplimiento efectivo de la pena de prisión sigue siendo preocupante en un tipo de delitos para los cuales el legislador contempla penas alternativas como los trabajos en beneficio de la comunidad y la multa. En la comparación con el 2012 apreciamos cómo se proyecta el descenso anual de sentencias condenatorias:

INTERNOS	15/02/12	15/02/13	%	15/12/12	15/12/213	%
TOTAL	744	948	+21%	873	903	+3%

Datos de internos por delitos contra la seguridad vial (15.07.2014)

2014	
Conducción alcohólica	251
Exceso de velocidad	34
Conducción riesgo para circular	30
Conducción sin permiso	495
Conducción temeraria	104
Negativa a someterse a las pruebas	76
TOTAL	990

La Fiscalía especializada se esfuerza por tratar de dibujar el perfil a que responden estos internos y, en particular, si nos hallamos ante el “multirreincidente” en delitos viales al que nos hemos referido en las Memorias de años anteriores o se trata de personas ingresadas también por otras infracciones penales previas. 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, nos ha llevado a iniciar un 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 representativa.

b.7.2. Penas no privativas de libertad.

Conforme a los datos facilitados por Instituciones Penitenciarias durante el año 2013 se gestionaron 45252 entradas por penas y medidas alternativas dictadas por delitos contra la seguridad vial, de las cuales 44500 fueron por trabajos en beneficio de la comunidad (en adelante, TBCs) y 752 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 2012 cuando se gestionaron un total de 61617 entradas de las cuales 61161 lo fueron por TBCs y 456 por

suspensiones y sustituciones; equiparándose la cifra a la obtenida en el año 2011 cuando el cómputo fue de 46071 entradas o registros por este concepto:

AÑO	ENTRADA SENTENCIAS*
2011	46.071
2012	61617
2013	45252

*Incluye los TBCs y suspensiones de condena

A 31 de diciembre de 2013 el estado de gestión de las entradas era el siguiente:

Condenas a Trabajo en Beneficio de la Comunidad				Suspensiones y sustituciones de condenas			
Cumpliendo	Gestión	Pendientes	Finalizadas	Cumpliendo	Gestión	Pendientes	Finalizadas
6497	5963	4134	45394	308	123	137	362

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 36335 condenas, todo ello producto de la triple alternatividad de las penas de los tipos de los arts. 379 y 384. Respecto de la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor que llevan aparejada los delitos contra la seguridad vial tipificados en los arts. 379, 380, 381 y 383 CP, el descenso en el número de sentencias condenatorias experimentado en el año 2012 encuentra su reflejo en la reducción de privaciones judiciales firmes de permisos y licencias que se sitúa en torno a 58637, cifra sensiblemente inferior a la computada en el año 2012 y que se recuperará en 2014 conforme a la estimación antes referida.

C. ESTADÍSTICA PROCESAL DE LOS DELITOS DE RESULTADO.

c.1.La investigación y calificación de los delitos de homicidio y lesiones imprudentes de los arts 142 y 152 CP.

Son los delitos de mayor gravedad, pues en ellos el riesgo que trata de prevenirse con los anteriores se consuma con los resultados atentatorios contra la vida e integridad física, fallecimiento y lesiones. Estamos ante los mal llamados accidentes de tráfico que esconden graves imprudencias, en ocasiones reconducibles al fenómeno de la violencia vial a que alude la Exposición de Motivos de la LO 15/2007.

Desde hace 3 años 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 automáticamente como infracciones “leves” (art 621 CP) 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 en ocasiones “a la baja”), praxis generalizada en 2006 cuando se dictó la Instrucción 3/2006 FGE. Siempre el Fiscal actúa con una valoración casuística del supuesto y atendiendo al principio de intervención mínima de las normas penales.

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 y a él nos referimos en el apartado siguiente .

En un primera valoración provisional y con las cautelas anteriormente mencionadas, en relación a los accidentes con resultado de muerte objeto de escrito de acusación por delito del art 142 detectamos un elevado porcentaje estimativo y provisional en torno al 50% en el que la causa determinante y constitutiva de la calificación de imprudencia grave es el consumo de alcohol y drogas unidos a los excesos de velocidad y maniobras incorrectas. En estos casos por imperativo del art 382 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 número relevante 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 objeto de escrito de acusación por delito del art 142 ,en el 40% aproximadamente, la causa determinante de la grave imprudencia es la distracción unida a la infracción grave y relevante

de las normas reguladoras del tráfico viario, en particular de los límites de velocidad. La pena a imponer aquí es la de prisión menor de 1 a 4 años de prisión y de 1 a 6 de privación del derecho a conducir, sin que el Juez se halle obligado a diferencia del supuesto anterior a imponer la pena mínima de 2 años y medio que supone el ingreso en prisión.

La casuística de la investigación previa es diversa y compleja de valorar. 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 a irregulares obtenciones o renovaciones de los permisos de conducir, debiendo tenerse en cuenta si nos hallamos ante conductores profesionales con especiales deberes normativos de cuidado. 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 referida en el primer caso -por aplicación del art. 142 CP referido- o a una pena de multa de considerarse leve la imprudencia (art 621.2), 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, singularmente a la normativa sobre velocidad (arts 19 y ss LSV)

-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.

-El incumplimiento de los deberes de mantenimiento del automóvil del art 9 LSV cuando se conoce que a consecuencia de él el vehículo no se halla en condiciones de circular y la causación del accidente está conectada con los mismos.

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 se acredita que la ley se ha incumplido o no es exigible al conductor que lo haya hecho solicitan el archivo, desde la perspectiva garantista y de ponderación ad casum propia del proceso penal

c.2. Estadística de homicidios imprudentes.

2013	Acusaciones	Condenas
	414	277

Internos por homicidios imprudentes

	Dic.2013	Julio 2014
	144	153

Debemos decir que a diferencia de la de delitos de peligro, de alta fiabilidad, la que reseñamos es todavía no una mera estimación sino una aproximación fundada. Resaltemos que la cifra de internos en instituciones penitenciarias coincide con lo antes dicho. El elevado número de escritos de acusación significa el esfuerzo del MF y en concreto de los Fiscales Delegados por impulsar una respuesta penal proporcionada, disuasoria y eficaz frente a las más graves formas de delincuencia vial generadoras de tragedias irreparables