



NOTA DE PRENSA DEL 20-7-2011

1.- DATOS ESTADÍSTICOS.

A. ANÁLISIS DE PROCEDIMIENTOS INCOADOS ENTRE 2005 Y 2010.

D. Previas + Juicios Rápidos	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<i>Art.379.1º C.P.</i>	----	----	----	789	1.542	805
<i>Art.379.2º C.P.</i>	30.246	34.376	39.798	53.750	56.138	71.181
<i>Art. 380 C.P.</i>	1.888	1.514	1.329	1.221	2.673	2.901
<i>Art. 381 C.P.</i>	178	100	138	125	285	402
<i>Art. 383 C.P.</i>	954	670	1.155	1.337	2.277	1.977
<i>Art. 384 C.P.</i>	----	----	----	29.548	46.753	32.405
<i>Art. 385 C.P.</i>	1.187	1.037	1.506	985	890	740
TOTAL	34.453	37.697	43.926	87.755	110.558	110.411

El anterior cuadro se refiere a los procedimientos incoados en los años referidos. Tiene un valor referencial para indagar el aumento y disminución de los delitos cometidos.

Vistos los anteriores datos, cabe realizar las siguientes consideraciones en relación a los distintos delitos contra la seguridad vial.

El **delito de velocidad excesiva** previsto en el art. 379.1 CP, disminuye respecto de 2009 en torno al 48 por cien. Este tipo penal presenta en la práctica ciertas dificultades en su detección por parte de las fuerzas y cuerpos de seguridad encargados del tráfico, dificultades que radican principalmente en tres motivos: en primer lugar, las limitaciones de determinados cuerpos policiales (fundamentalmente policías municipales) para disponer de los correspondientes aparatos cinemómetros; en segundo lugar, la disponibilidad por parte de los conductores de GPS o aparatos localizadores que permiten la localización de los cinemómetros ya que estos (salvo los móviles) figuran publicados por los organismos de tráfico y se incorporan a localizadores portátiles tipo GPS o similares y por último, la determinación legal de la velocidad penalmente punible, la cual implica una velocidad muy elevada a la que ha de sumarse los errores máximos permitidos (EMP) correspondientes a los distintos cinemómetros.

Estas conductas ilícitas, en términos generales, se produce en provincias donde la red de carreteras facilita su comisión, así como básicamente en la red interurbana, salvo en aquellas capitales de provincia o ciudades que disponen de recursos suficientes para la instalación de los correspondientes cinemómetros. Ello determina que los resultados sean muy dispares en las distintas provincias españolas, ya que en algunas se ha producido un incremento y en otras una considerable reducción.

Gran número de estos procedimientos, concretamente en aquellos donde no ha sido identificado el conductor inmediatamente después de cometida la infracción, se han de seguir por el trámite de diligencias previas con la finalidad de determinar su



identidad, sin perjuicio de su posterior acomodación a los trámites de Juicio Rápido una vez que existe conformidad con los hechos por parte del imputado.

De igual modo y a la vista de los datos que a continuación se muestran ha podido influir en este resultado el menor porcentaje de vehículos denunciados por la ATGC en el año 2010:

CONTROL DE VELOCIDAD	2009	2010
Vehículos controlados	26.555.866	26.430.540
Vehículos denunciados	773.144	684.385
Evolución anual vehículos denunciados	117.701	-88.759
Evolución anual en %	18,0%	-11,5%
de vehículos denunciados	2,9%	2,6%

Respecto del **delito de conducción etílica** (dado que hasta la fechas son muy escasos los delitos por conducción bajo la influencia de drogas) del art. 379.2, se constituye en uno de los hechos delictivos que mayor incidencia tienen entre la totalidad de los delitos contra la seguridad vial, constituyendo el 35'5 por cien del total.

Este delito ha ido presentando un considerable aumento desde la aprobación de la L.O. 15/2007 de reforma del Código Penal, que consideró como delito la simple superación de la tasa de alcohol establecida legalmente, ya que tal y como se puede apreciar en la tabla anterior el mayor "salto" en las cifras se produjo en 2008. A partir de esa fecha el incremento ha sido progresivo, derivado de una más exigente persecución de estas conductas por parte no solo de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC) y de las correspondientes policías autonómicas con competencia en la materia sino también por el incremento en la persecución de estos ilícitos en los distintos ámbitos municipales, donde en términos generales, y tal y como refieren los Fiscales Delegados en sus respectivas Memorias, han aumentado sustancialmente los controles de alcoholemia. Ello ha supuesto, que el número de procedimientos por este delito se haya incrementado respecto de 2009 en aproximadamente un 13 por cien, por lo que ha compensado la leve disminución que en el número de controles preventivos se ha efectuado por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil:

PRUEBAS DE ALCOHOLEMIA	2009	2010
Pruebas por accidente	104.891	108.227
Positivas	5.834	5.911
% positivas	5,6%	5,5%
Pruebas por infracción	650.731	583.018
Positivas	6.866	6.404
% positivas	1,1%	1,1%
Pruebas en controles preventivos	5.105.660	4.550.158
Positivas	90.306	81.390
% positivas	1,8%	1,8%



Sobre esta concreta conducta es preciso mantener o incrementar la respuesta tanto administrativa como penal, ya que en los datos de la ATGC¹ se constata que si bien en los controles preventivos el porcentaje de positivos detectados se encuentra en el 1'8 por cien, en lo que se refiere a los controles de alcoholemia realizados a causa de un accidente el porcentaje de positivos asciende al 5'5 por cien, lo que revela que la situación de riesgo que genera la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas se materializa en numerosos supuestos en la producción de un resultado, en ocasiones con graves consecuencias para la vida e integridad física de los ocupantes del vehículo o del resto de los usuarios de la vía pública.

En lo que se refiere a los **delitos de conducción temeraria**, ya del artículo 380 o del 381 CP (estas últimas recogen conductas tales como conducciones en sentido contrario, en zonas peatonales, piques o carreras ilegales), los trámites habitualmente seguidos se han realizado a través del procedimiento de diligencias previas como consecuencia de la mayor complejidad de su instrucción.

En muchas ocasiones la conducción temeraria se encuentran íntimamente relacionada con los delitos de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o con el de la velocidad excesiva, dado que ello implica la aplicación de lo establecido en el apartado segundo del art. 380 CP y la consideración penal de tales hechos como conducción temeraria.

Respecto de estos delitos también se ha podido apreciar un incremento respecto de 2009, así en los procedimientos por delitos del art. 380 CP el incremento ha sido del 8'5 por cien y en el caso del delito del art. 381 CP el porcentaje de incremento ha sido del 41 por cien.

El **delito de negativa a la práctica de las pruebas legalmente establecidas** para la comprobación de las tasas de alcoholemia, presenta una leve disminución, que puede encontrar su justificación tanto en el hecho cada vez más conocido por parte de la ciudadanía de que la mera negativa a someterse a las pruebas supone una conducta penal, como al hecho de que en ocasiones estas conductas no se registren adecuadamente, al acompañar en gran número de ocasiones al delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas del art. 379.2º CP, el cual aparece como único delito cuando en realidad es el delito principal. El porcentaje de descenso gira en torno al 13 por cien.

Respecto del **delito del art. 384 CP** podemos decir que se constituye como la segunda figura delictiva más importante en número después de la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, pero no ha de olvidarse que dicho tipo penal engloba tres figuras delictivas: la conducción sin permiso, la conducción después de haber sido privado judicialmente del permiso y la conducción tras la pérdida de vigencia por pérdida de puntos.

Si bien en las dos primeras modalidades no existen excesivas dificultades a la hora de formular la imputación, ya que basta la mera constatación en el registro de conductores de que el imputado carece de permiso o de la previa notificación de la resolución judicial en el segundo supuesto; por el contrario en el tercero se generan dificultades que impiden en términos generales su tramitación como Diligencias Urgentes, dado que por parte del imputado, en términos generales, se manifiesta falta de notificación de la pérdida de vigencia por parte de las autoridades de tráfico, lo que supone que sea precisa la incoación de Diligencias Previas a los efectos de constatar si se ha producido o no dicha notificación al interesado. Todo ello dadas las insuficiencias

¹ Datos de denuncias, no se incluyen los datos de las operaciones especiales.



probatorias generadas en los juzgados de guardia a la hora de acreditar el conocimiento de la resolución administrativa y por tanto el dolo del autor, así como a los efectos de determinar si la resolución administrativa es firme.

La disminución en las conductas tipificadas en este artículo es acusada, superior al 31 por cien. Las razones de este descenso habría que buscarlas, en primer lugar, en el efecto disuasorio del sistema; así, tras dos años de aplicación de los tipos establecidos por la L.O. 15/07 de 30 de noviembre, los usuarios han percibido la rigurosidad con la que se exige la responsabilidad penal en una materia que anteriormente era mera infracción administrativa, lo que, sin duda, tiene un efecto de prevención general que trae como consecuencia una mayor responsabilidad de los conductores, y por ende, un menor número de conductas con relevancia penal. En segundo lugar parece haberse producido una disminución en la frecuencia de realización de dispositivos de detección de infracciones de tráfico por parte de los agentes del orden encargados de tal función.

Otro motivo se encuentra en la reforma del reglamento de conductores Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores que consideró permiso AM a lo que se venía conociendo como licencia para conducir ciclomotores. Como sabemos, la consecuencia práctica de tal reforma es que la conducción de vehículos a motor cuando se está solo en posesión de permiso AM no constituye delito del art. 384, a diferencia de lo que sucedía con anterioridad a la citada reforma en que si se entendía que tenía relevancia penal el hecho de conducir vehículos a motor siendo titular tan solo de la licencia de ciclomotores.

Otra dificultad que se plantea en la práctica en relación a esta figura delictiva se produce en los supuestos de imputados extranjeros por la imposibilidad de acreditar de forma inmediata si efectivamente disponen de permiso de conducción, lo cual implica la acomodación del procedimiento a los tramites de Diligencias Previas a fin de realizar las gestiones oportunas a través de las oficinas consulares. Ello supone, además de un retraso en la tramitación penal de estos asuntos, un elevado riesgo de que los imputados puedan eludir la acción penal, dada la dificultad que existe posteriormente para su localización.

En relación con **el art. 385 CP relativo a la causación de grave riesgo para la circulación**, resulta ser una modalidad delictiva que genera escasos escritos de acusación, y ello sin perjuicio del número de procedimientos que figura en la tabla, discrepancia derivada de la dificultad probatoria a la hora de determinar la autoría de hechos consistentes, tal y como describe el tipo penal, en la colocación de obstáculos en la vía, derramamiento de sustancias o deterioro grave de la señalización.



B.- ESCRITOS DE ACUSACIÓN formulados en 2010 y primer semestre de 2011.

Calificaciones Previas + Diligencias Urgentes	2010	2011
<i>Art.379.1º C.P.</i>	405	182
<i>Art.379.2º C.P.</i>	52.960	30.779
<i>Art. 380 C.P.</i>	1.760	803
<i>Art. 381 C.P.</i>	186	170
<i>Art. 383 C.P.</i>	2.195	773
<i>Art. 384 C.P.</i>	25.954	13481
<i>Art. 385 C.P.</i>	63	42
TOTAL	84.113	46.230

Este cuadro resume la más reciente y esencial actuación del Ministerio Fiscal a través de sus escritos de calificación jurídica ejercitando la acción penal. En el apartado siguiente referente a sentencias se hace una estimación fundamentada. Las cifras de 2011 son estimativas y ponderadas a principios de junio y la previsión es que a 31 de diciembre haya un total superior a 100000 escritos de acusación del MF.

La gran mayoría de los escritos de acusación referentes a los delitos de los arts. 379.2, 383 y 384 (conducción sin permiso) se tramitan en torno a un 90% en conformidad con el acusado. El resto, en juicio inmediato a los pocos días.

Cuando hay lesiones que no permiten realizar un informe forense inmediato, o en aquellos casos en los que se han podido generar dudas sobre la identidad del autor de los hechos del delito del art. 379.1º CP, o dudas sobre el conocimiento de la pérdida de puntos por parte del imputado en el delito del art. 384 CP y en todos o casi todos los casos de los arts. 380 y 381, el trámite ordinario son las diligencias previas y el juicio oral ya no se celebra de modo inmediato sino en procedimiento abreviado, que tarda mayor tiempo en señalarse. En supuestos de juicio inmediato o juicio oral en procedimiento abreviado, el porcentaje de coincidencia entre el escrito de acusación del Fiscal y la sentencia gira en torno a un 85%.

Del total de procedimientos urgentes con acusación en el trámite de conformidad en el Juzgado de Guardia o en juicio inmediato tramitados en el territorio nacional, el 50% corresponde a delitos contra la seguridad vial.



C.- SENTENCIAS CONDENATORIAS DESDE LA ENTRADA EN VIGOR DE LA LO 15/2007.

	2008	2009	2010	2011	TOTAL
Art.379.1º C.P.	225	308	344	161	1038
Art.379.2º C.P	42823	44090	44667	23843	155423
Art. 380 C.P.	295	332	432	184	1243
Art. 381 C.P.	135	155	170	78	631
Art. 383 C.P.	1891	2234	2059	702	6886
Art. 384 C.P.	12001	14118	19667	9776	55562
Art. 385 C.P.	82	91	47	32	252
Art 142 y 152 CP	865	880	922	345	3012
TOTALES	58317	62208	68308	35021	224047

El número de condenas revela la eficacia de la actividad del MF y de los órganos judiciales. Va en progresión, de modo que para final de este año puede alcanzarse el mayor número anual. Supone una respuesta penal silenciosa, proporcionada, disuasoria y reeducadora. Sin duda ayuda en la prevención de comportamientos arriesgados y contrarios a la ley, que acaban generando tragedias en las vías públicas. Como dijimos la delimitación entre condenas por conducción temeraria y homicidio y lesiones imprudentes es estimativa.

D. ÚLTIMAS CIFRAS DE INGRESOS EN PRISIÓN POR DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL.

Conducción bajo influencia de bebidas alcohólicas	212
Conducción velocidad no permitida	29
Conducción sin permiso	235
Conducción temeraria	178
Grave riesgo para circular	36
Negativa pruebas alcoholemia	67
Total	757

Estas cifras previsiblemente irán disminuyendo como consecuencia de la entrada en vigor de la Ley 5/2010 de Reforma del Código Penal, al establecer una triple alternatividad en las penas de los delitos de los 379 y 384 CP, así como la introducción del art. 385 ter CP que permitirá al juzgador rebajar en un grado las penas de prisión en atención a la menor entidad del riesgo causado y a las demás circunstancias del hecho.

Los datos estadísticos se ofrecen por instituciones penitenciarias en función del delito principal (el que lleva mayor pena). Sin embargo el criterio no depura al estricto concepto de delincuencia vial y de los perfiles criminológicos siguientes. Desde esta perspectiva nuestra estimación es que la cifra real ronda los 400 internos.



En el ámbito de la Comunidad Autónoma de Cataluña, son 9 los presos preventivos por estos delitos en el primer semestre de 2011, alcanzando la cifra de 432 en cuanto a los penados se refiere, distribuyéndose entre los siguientes delitos:

Conducción influencia bebidas o análogas	165
Conducción sin permiso	131
Conducción temeraria	89
Conducción velocidad superior a la permitida	3
Grave riesgo para circular	2
Negativa a pruebas de alcoholemia	33

E.- COMISOS.

El MF los ha solicitado en esta primera fase con criterios sumamente restrictivos por la ponderación con que ha de actuarse ante las novedades legislativas, por el principio de proporcionalidad y por la dificultad para gestionar el destino de los vehículos decomisados. El reducido número ha permitido al MF conocer los modos de gestión y consolidarlos para una segunda fase en que se van a solicitar con mayor frecuencia pero siempre con sujeción a las circunstancias del caso y a criterios de proporción de la medida.

A.- a) Cifras de comisos (con exclusión de los casos del comiso ya existente antes de la Reforma Penal del art 381, conducción con manifiesto desprecio)

Comisos pedidos por el MF	241
Comisos acordados en sentencia	123 (de ellos en 101 ya se ha llevado a cabo el precinto, depósito y tasación pericial)
Comisos acordados cautelarmente	44

b) Comisos del art 381 CP (desde noviembre de 2011)

Comisos pedidos por el MF	101
Comisos acordados en sentencia	89 (de ellos en 78 ya se ha llevado a cabo el precinto, depósito y tasación pericial)
Comisos acordados cautelarmente	85

c) Total de comisos desde noviembre de 2011

Comisos pedidos por el MF	342
Comisos acordados en sentencia	212 (de ellos 179 ya se ha llevado a cabo el precinto, depósito y tasación pericial)
Comisos acordados cautelarmente	129



B.- Delitos por los que se ha acordado el comiso.

Multirreincidencia en delitos contra seguridad vial (más de tres condenas en un periodo temporal de un año)	50%
Delitos de conducción embriagado o excesos punibles de velocidad cuando de gravedad excepcional)	15%
Homicidios y lesiones imprudente	18%
Conducción temeraria	17%

La LO 5/2010 introdujo el comiso para todos los delitos para la seguridad vial y entró en vigor en noviembre de 2010. En el apartado a) incluimos la estadística correspondiente a la modificación legal. En el apartado b) la referida al comiso ya previsto para los delitos del artículo 381 (conducción con manifiesto de desprecio) y la estudiamos asimismo en relación al periodo temporal que va desde noviembre de 2010 hasta la fecha. En el apartado c) incluimos el total de unos y otros comisos. En el apartado B, se realiza el primer estudio de cuales son los supuestos generadores del nuevo comiso. Como se ve y la cifra va in crescendo, el mayor número de casos se refieren a la multirreincidencia, fenómeno que va también en progresión.

F. PENAS DE TRABAJO EN BENEFICIO DE LA COMUNIDAD EN 2010

Ejecución iniciada	159.801 (en 2009 fueron 122.758)
Cumplidas y archivadas	61%
En ejecución	30%
Pendientes de ejecutar	9%

Por otro lado y según los datos de las instituciones penitenciarias de Cataluña, de las 14.627 personas que han realizado en 2010 trabajos en beneficio de la comunidad, 11.800 lo fueron por esta clase de delitos, lo que es revelador del alto porcentaje de condenas por seguridad vial en el conjunto de las sentencias en las que se imponen penas de esta naturaleza.

Los datos estadísticos reseñados son expresivos del elevadísimo del nivel de cumplimiento de esta pena, que tras la última reforma legal figura ya solo como alternativa a la multa y a la prisión.

2. COORDINACIÓN CON LA ATGC Y POLICÍAS AUTONÓMICAS, SEGUIMIENTO DE HOMOCIDIOS Y LESIONES IMPRUDENTES. OPERACIÓN SALIDA Y REGRESO DEL MES DE AGOSTO.

El Fiscal de Sala Coordinador se ha reunido con los mandos de las Policías Judiciales de Tráfico, estatal (ATGC) y autonómicas (Mossos de Squadra, Ertzaintza y Policía Foral Navarra) con los que se propone intensificar los contactos que ya tienen lugar en la actualidad. El intercambio de información y la unificación de estrategias y



criterios jurídicos para la investigación y persecución de la delincuencia de tráfico son el objetivo de esta primera reunión y de las que van a tener lugar al menos bimensualmente en la sede de la Fiscalía. Se trata de estrechar la coordinación entre el MF y la Policía Judicial de Tráfico y de los distintos Cuerpos policiales, aunar esfuerzos y lograr una mayor eficacia en la aplicación de las normas penales que protegen la seguridad vial en todo el territorio nacional.

En la reunión se abordaron las distintas cuestiones que suscitan los delitos de los arts. 379 al 385 de los que hablamos en esta nota. De modo particular las referentes al comiso del automóvil o motocicleta y controles de droga regulados por el art 796.7 LECr.

También las figuras de delitos relacionadas con la seguridad vial, entre otras la falsedad de reconocimientos médicos y permisos de conducir, falsedad en los exámenes y revisiones de la ITV, explotación laboral y manipulación de tacógrafos, y subasta de puntos por internet.

Principal temática de la reunión ha sido el especial y exhaustivo seguimiento que el Fiscal de Sala bajo la dependencia y con las indicaciones generales del FGE está llevando a cabo desde el mes de mayo de los procedimientos por delitos de homicidio y lesiones imprudentes de los arts. 142 y 152 (en distintas fases empezando por los primeros objeto de tales indicaciones) que se tramitan en todo el territorio nacional y cuyos resultados analizarán más adelante. Aun cuando como reflejan las estadísticas ha aumentado el número de condenas por delitos de homicidio y lesiones imprudentes, aun se reconducen a juicio de faltas un relevante número de los mal llamados accidentes que quedan sometidos así a las negociaciones con las compañías de seguros en los pasillos del Juzgado-en ocasiones con cantidades y comisiones pactadas por debajo de un Baremo ya per se insuficiente- y archivados. En estos casos, en realidad, se trata de verdaderos delitos de los citados arts. 142 y 152 que merecen una respuesta penal proporcionada, una profunda investigación y mecanismos de información y protección de los derechos de las víctimas.

Con esta finalidad se han arbitrado las siguientes pautas:

- En todos los casos de accidentes con resultado de fallecimiento o lesiones graves desde que se inicien las diligencias de investigación y redacción del atestado por la Policía Judicial se dará cuenta inmediata al Fiscal Delegado de Seguridad Vial con el que actuará así en relación de plena coordinación. Se le remitirá el atestado inicial con las primeras averiguaciones que contengan el mayor número de datos fiables y con la mayor prontitud (en función de las circunstancias y operatividad) el informe técnico.

- La imputación inicial de homicidio imprudente (con pena de 1 a 4 años de prisión y 1 a 6 años de privación del derecho a conducir) o lesiones imprudentes (con pena de 3 meses a 3 años de prisión según la gravedad de la lesión y de 1 a 4 años de privación del derecho a conducir) se hará en función de la gravedad de la imprudencia. En el orden ejemplificativo y casuístico en los siguientes casos en los que la causa del siniestro sea una de las siguientes:

a) desde la tasa de alcoholemia de 0'25 mg de alcohol por litro aire espirado (1'5 en vehículos con masa máxima autorizada superior a 3500 kilogramos destinados al



transporte , vehículos destinados al transporte de viajeros de más de 9 plazas y de servicio público entre otros)

b) exceso de velocidad constitutivo de infracción grave generadora de pérdida de puntos (exceso en más de 20 por debajo de 120 y en más de 30 km/h por encima), de conformidad con lo previsto en el Anexo 4 de la LSV Ha de tenerse en cuenta que el exceso de velocidad es la causa de al menos un tercio de los accidentes de tráfico con resultado de muerte² y la CE propone desde hace tiempo como recuerda la Recomendación antes citada de 6-4-2004 medidas sancionatorias sobre ella. De acuerdo con reputados estudios de investigación europeos³ si la velocidad media en las carreteras de la UE se redujera en 3 km podrían salvarse de 5 a 6 mil vidas, evitarse de 120.000 a 140.000 accidentes y ahorrarse 20.000 millones de euros.⁴

A elevadas velocidades en carretera (por encima de las que acabamos de indicar, en concreto 150 km/h) se produce lo que llaman los especialistas una catástrofe perceptiva con disminución sensible del campo útil de visión y de la capacidad de reacción frente a las contingencias.⁵ En la medida en que se aumenta la velocidad disminuyen las facultades esenciales de percepción y reacción (éstas se desarrollan en fracciones de segundo) ante las circunstancias imprevistas⁶ según valoraciones científicas generalizadas⁷.

c) vulneración de las normas de adelantamiento e invasión de la izquierda de la calzada.

d) conducción utilizando cascos, auriculares o el teléfono móvil.

e) conducción no guardando distancia de seguridad y generando una situación de tensión o acoso al que precede en la circulación.

f) la grave desatención a las circunstancias del tráfico y el sueño cuando como ocurre la mayoría de las veces se ha podido detectar en sus comienzos y no se ha detenido el vehículo.

g) cualesquiera otras infracciones de los arts. 65.4 a 6 de la LSV debidamente ponderadas y causalmente conectadas con el resultado lesivo.

.- En los casos de fallecimientos y lesiones graves por salidas de la vía (en torno al 40%) o cuando no hay autor responsable en el atestado, se incoarán siempre

² En el mismo sentido las estadísticas de nuestro país. Así en “Principales cifras de la siniestralidad vial” DGT 2009 p 45

³ Estudio del Institute Research Laboratory.

⁴ Nuestro país comparativamente sigue teniendo una de las velocidades medias más altas de la UE , cercanas a las de los países que tienen el límite de velocidad en 130 km, pese al notable descenso de los últimos años que ha repercutido , sin duda, en el de siniestralidad

⁵ Montoro y otros en “Manual de Seguridad Vial “.2000 p 89 y ss.

⁶ De acuerdo con el modelo potencial (power model) del reputado investigador sueco Goran Nilson , un reducción del 1% en velocidad media origina una reducción del 4% en accidentes mortales. Ha sido validado por diversas investigaciones independientes y organismos internacionales cuyas conclusiones son que el modelo potencial representa una aproximación válida de la relación real entre velocidad y accidentes en vías interurbanas. Entre otros en Bvk.R, Christensen P.,Amundsen A. An evaluation of power model .TOI .Report 740/2004.La investigación de los incrementos de velocidad en EEUU según el estudio de la nota siguiente revelan que la elevación en 41 estados de las velocidades máximas de 105 a 113 o de 88 a 115 produjo un aumento de víctimas mortales del 33-35% y 20-25% respectivamente. Influyó para que las velocidades máximas (en torno a la media de 110) no se elevaran. Similares datos para la elevación de velocidad en Dinamarca en 2004 y para las de Australia .La estimación es que un incremento del límite en 10 km origina el de la velocidad media en 2'5.

⁷ Entre otros informes asociando siempre mayor contaminación a mayor velocidad citamos el de la OMS/FIA/GRSP/Banco Mundial. Speed Management.2008



diligencias judiciales. En el atestado y en ellas se indagará con flexibilidad si ha habido incidencia causal de la vía, estado del vehículo y neumáticos, explotación laboral, falta de pericia en la conducción o irregularidades en el reconocimiento sicofísico. De detectarse se iniciará el procedimiento para la pérdida de vigencia del permiso, se propondrán mejoras en las vías y señalización, se dará cuenta a las autoridades de tráfico por si se aprecia infracción administrativa y en los casos más graves se incoará procedimiento penal. En todo caso en el atestado se recogerá un informe detallado y con profundización criminológica acerca de las causas de todo orden anteriores y concomitantes al accidente. El Fiscal actuará a estos efectos en contacto desde el principio con la Policía judicial. Todo ello servirá para conocer las causas de los accidentes más graves y prevenirlos en el futuro. También para una más profunda estadística sobre ellos.

-En las operaciones de salida y regreso de las vacaciones de agosto se va a poner en marcha un proyecto piloto de especial seguimiento de los homicidios y lesiones imprudentes y delitos de singular gravedad que puedan producirse coordinado por el Fiscal de Seguridad Vial y los Fiscales Adscritos con los mandos de la ATGC y de las Policías Autonómicas citadas. Desde el principio el atestado inicial se enviará por la Policía Judicial al Fiscal de Sala que se pondrá en contacto con los Fiscales que han sido designados al efecto por los Fiscales Superiores y éstos a su vez con los agentes actuantes. Con plena coordinación e intercambio de información con estos últimos el Fiscal promoverá, valorando las circunstancias del caso una profunda investigación de los hechos y la adopción cuando proceda de medidas cautelares como la prisión provisional (en casos de extraordinaria gravedad), la intervención del permiso de conducir y el comiso del vehículo. En todos los casos medidas de asistencia , información inmediata y protección de las víctimas de las tragedias que desgraciadamente se van a producir en estas fechas.