

**COORDINACIÓN A NIVEL MUNICIPAL**  
**María del Pilar Álvarez Menéndez**  
**Fiscal de la Fiscalía Provincial de Huelva**

*El objetivo del presente trabajo es abordar las principales complicaciones con que se enfrenta la Policía Local en su trabajo diario y la posibilidad de mejorar la necesaria coordinación entre Policía Local y la Fiscalía de Seguridad Vial. Resulta necesario estudiar la problemática específica que afecta a la seguridad vial en zonas urbanas y las posibles soluciones que nos ayuden a mejorar nuestro trabajo diario. Y ello con la dificultad añadida de que se trata de un cuerpo policial con una vinculación estrecha y directa con el poder político. Los Policías locales dependen de los Ayuntamiento, de sus Concejales de tráfico y en definitiva del Alcalde. Este problema, junto al del número de Policías locales existentes, a lo largo y ancho del territorio nacional, y la diferente configuración de cada uno, en función de las dimensiones de cada municipio, implica que, sin perjuicio de que se puedan dar pautas de actuación comunes y generales, se debe tener en cuenta, en última instancia, las peculiaridades de cada una. La idea es tratar de abordar, al menos con los municipios más importantes, la posibilidad de establecer protocolos de actuación entre las Policías Locales y la Fiscalía de Seguridad Vial que ayuden y faciliten el trabajo. Debemos ahondar en aquellas pautas de colaboración genéricas, que sin perjuicio de singularidades específicas de cada núcleo urbano, puedan servirnos para mejorar la colaboración en materia de seguridad vial. Y para ello debemos abordar cuestiones relevantes que afectan a su trabajo como realización de pruebas de alcohol y drogas o la redacción de atestados.*

**1.PROBLEMÁTICA ESPECÍFICA EN MATERIA DE PRUEBAS DE ALCOHOL, DROGAS Y MEDICIÓN DE RADARES. 1.1.-pruebas de alcohol. 1.2.- Pruebas de drogas. 1.3.-Velocidad- medición de radares. 1.4.- la coordinación entre las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado 1.5.-la necesaria comunicación 2. CONDUCCIÓN TEMERARIA. 2.1.- diferencia entre conducción temeraria y conducción negligente. 2.2.-la diferencia entre la infracción administrativa y el tipo penal. 2.3.-la conducción con consciente desprecio, singularidades 2.4.-los medios de prueba. 2.5.- problemática específica de los núcleos urbanos 3. PROTECCIÓN DE COLECTIVOS VULNERABLES Y POSIBILIDAD DE PREVENIR ACCIDENTES EN PLANES DE MOVILIDAD. 3.1.-los planes de movilidad. 3.2.-la defensa de los colectivos vulnerables. 3.3.-la educación vial. 4.PROBLEMÁTICA EN LA ACTUACIÓN DIRECTA. 4.1.-redacción de atestados. 4.2.- los límites del comiso. 4.3.- el derecho de defensa. 4.4.- el artículo 385 del Código Penal. 4.5.- Criterios de judicialización de atestados. 5.ACCESO A LOS REGISTROS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO 5.1 el cumplimiento de la instrucción 12-C 105. 6.COORDINACIÓN PARA ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS TRAS ACCIDENTES: HOSPITALES, UNIDADES INFORMACIÓN DGT, OFICINA ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS, SERVICIOS SOCIALES. 7. INTERLOCUTOR AUTONÓMICO**

**1.PROBLEMÁTICA ESPECÍFICA EN MATERIA DE PRUEBAS DE**

## **ALCOHOL, DROGAS Y MEDICIÓN DE RADARES.**

### **1.1.-pruebas de alcohol**

La idea que debe presidir el tema de las pruebas de alcohol es la de lograr la máxima eficacia en la práctica de las mismas, unido al adecuado control y sanción de la conducción bajo la influencia del alcohol. La falta de percepción del peligro real que conlleva el unir conducción con alcohol exige que se extremen los mecanismos para detectar y sancionar estas conductas. Resulta evidente que los problemas no son los mismos en todos los municipios.

En primer lugar tendríamos que diferenciar entre la problemática que se da en los grandes núcleos urbanos y la que se da en los pequeños. En estos últimos conviene incidir en la falta de medios personales y materiales, y como ejemplo de esto cabe mencionar la falta de etilómetros en muchas poblaciones o la escasez de personal en los núcleos pequeños que determina, por ejemplo, que no exista turno de noche. En estos casos las Policías locales tratan de salir al paso con la colaboración de la Guardia Civil o con los etilómetros de que dispone la Jefatura Provincial de Tráfico y que cede a las Policías Locales para que puedan realizar controles de alcoholemia. Especial atención debería prestarse a aquellos núcleos urbanos, en principio pequeños, que en verano ven multiplicada su población. Poblaciones veraniegas como la de Matalascañas que requieren de soluciones imaginativas y eficaces que conecten eficacia y rentabilidad.

En la provincia de Huelva se nos indica que la Jefatura Provincial de Tráfico cuenta con cuatro etilómetros que pone a disposición de las policías locales para que puedan desarrollar su función. La necesaria coordinación entre los agentes implicados en la seguridad vial deviene imprescindible para lograr una adecuada y racional distribución de medios. Debe primar la idea de que los núcleos especialmente problemáticos queden debidamente cubiertos, con los medios propios o con la posibilidad de contar con la colaboración activa del resto de agentes implicados en la seguridad vial.

Pese a que ésta es una problemática especialmente destacada en los núcleos pequeños, véase policías locales que carecen de turno de noche, período en el que sin duda se incrementa la presencia del alcohol en la carretera, lo cierto es que en muchas ocasiones, con independencia del tamaño del municipio, la situación se agrava ante determinados acontecimientos coyunturales, como pueden ser bajas de funcionarios que coinciden en el tiempo y merman significativamente las plantillas o la posible coincidencia en el tiempo de varios accidentes.

La ausencia o escasez de aparatos o personal para llevar a cabo los controles de alcohol al volante debe solucionarse a través de una estrecha colaboración con la Guardia Civil o con las Jefaturas Provinciales de tráfico o con convenios de colaboración entre Policías Locales.

Por otra parte un problema generalizado en materia de pruebas de alcohol, que se está dando últimamente, es el del retraso en la verificación de aparatos de medición del alcohol. Problema que afecta tanto a Guardia Civil como a Policía Local. Se habla de que el Instituto Nacional de Metrología se encuentra saturado de trabajo lo que lleva que se esté dilatando más de lo necesario la verificación de los aparatos. Esto sin duda

supone otro problema añadido a los ya existentes.

En el tema de las pruebas de detección de alcohol en conductores el escollo más importante lo genera la necesidad de buscar soluciones conjuntas sobre como actuar en los casos en que se solicite la prueba de contraste. El primer problema a tratar sería el Centro al que acudir. En muchos casos la distancia de éste con el núcleo urbano donde la policía está llevando a cabo su actuación, hacen que el traslado sea extremadamente dificultoso cuando no imposible. En la actualidad, en muchos casos, supone trasladar al conductor a un Centro que se encuentra a más de media hora de camino, lo que a su vez implica, o puede implicar, dejar desatendida la vigilancia del tráfico en el municipio. Resulta esencial articular, conjuntamente con las Consejerías de Salud u organismo ministerial correspondiente, los mecanismos necesarios para que puedan atenderse estas peticiones en el Centro más cercano, sea cual sea la hora a la que ocurra la incidencia. El segundo problema sería el del traslado de las muestras, quién se ocupa, cómo se lleva a cabo. En Huelva sólo se está realizando esta prueba es en el Hospital Juan Ramón Jiménez pese a que muchas poblaciones están bastante alejadas del mismo. Por ello se puede tardar más de una hora en lograr que se haga la prueba, no sólo por la distancia sino también porque luego, una vez en el Hospital, hay que esperar el turno de atención. A lo anterior se suma el que una vez realizada la prueba hay que trasladar la muestra a Sevilla donde se ubica el laboratorio del Instituto Nacional de Toxicología que corresponde a esta zona geográfica, pues por el momento el Hospital no se ocupa de cubrir el traslado. Muchos policías locales señalan la imposibilidad de llevar a cabo el traslado del conductor hasta el hospital y, desde luego, la imposibilidad absoluta de trasladar posteriormente la muestra a Sevilla. Resulta esencial, como decía el principio, dar a esto alguna solución que resulte operativa y que en todo caso garantice la cadena de custodia.

En lo que a Andalucía se refiere el Fiscal Delegado para la Seguridad Vial de Andalucía se está ocupando de promover un protocolo de actuación para estos casos. El protocolo implicará por una parte superar el problema de la distancia geográfica entre el lugar de la actuación de la policía y el centro sanitario al que acudir estableciendo más de un centro por provincia que pueda llevar a cabo las pruebas, y por otra que sea el Centro el que remita la muestra, garantizando el respeto a la cadena de custodia, al Instituto Nacional de Toxicología para su análisis. Sin duda cuando se ponga en marcha supondrá un logro muy importante.

## **1.2.-Pruebas de drogas**

La conducción bajo la influencia de drogas tóxicas o sustancias estupefacientes supone, sin duda, la gran asignatura pendiente en la represión penal de las conductas contrarias a la seguridad vial. Las dudas que suscita la realización de estas pruebas, el modo de realizarse, el análisis de los resultados obtenidos y las personas encargadas de llevarlas a cabo han determinado que en muchos sitios sólo se estén persiguiendo estas conductas en vía administrativa. La realización de las pruebas de detección de drogas reclama, por parte de los agentes y de los propios Fiscales, instrucciones precisas sobre la forma de actuar. Los agentes implicados demandan que se clarifiquen los parámetros que permitan la imputación de una persona por este tipo de conductas. De esta forma la pregunta más extendida es la de ¿cuándo debe judicializarse el atestado?, ¿cuándo podemos hablar de sintomatología clara? En muchas ocasiones se confunden los síntomas que en el organismo producen las drogas tóxicas y las sustancias

estupefacientes con trastornos mentales o con los síntomas derivados de la ingesta de fármacos. Resulta necesario que por parte de los Fiscales delegados de Seguridad Vial se den instrucciones precisas tanto para las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado como para los propios compañeros, que clarifiquen la forma de actuar en cada caso. En cuanto a las policías resulta imprescindible que se aclare la cuestión de la sintomatología y la posibilidad, ante la ausencia de dispositivos específicos, de acudir al artículo 28 del Reglamento General de Circulación. Algún cuerpo apunta la conveniencia de contar en la carretera con un informe médico que avale la influencia en la conducción por la sintomatología apreciada, petición que resulta imposible de cumplir. Esto sólo se podría dar “a posteriori”, una vez judicializada la causa, acudiendo en caso de duda al Médico forense.

A las dudas que suscita todo lo relacionado con la práctica de estas pruebas habría que añadir el elevado coste de los aparatos de detección. Problema que se ha agudizado en la actualidad ante la grave crisis económicas que vivimos. Esto nos lleva a que en determinados lugares, pese a contar con aparatos, no cuentan con los bastoncillos necesarios para poder realizar las pruebas. Coste económico que además se agrava por el hecho de que resulta necesario dotar a los agentes encargados de la vigilancia del tráfico de la especialización que exige la ley, artículo 796 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal. La especialización de los agentes y la necesidad de contar con varios agentes especializados y con equipos específicos, que puedan atender a este tipo de pruebas, suponen un coste añadido al del aparato.

Otro problema que se suma a los anteriores es que se prevé, en la actual regulación de esta prueba, la posibilidad de solicitar una prueba de contraste tras dar saliva en cantidad suficiente para la práctica del test inicial. Prueba de contraste que según establece el artículo 796 de la Ley de Enjuiciamiento criminal consistirá en análisis de sangre, orina o análogos. Artículo que viene lastrando la investigación de este delito por las exigencias que contiene. Tanto en lo que se refiere a las personas habilitadas para realizar la prueba, sobre lo que ya hemos hablado, como por permitir realizar análisis de contraste, a elección del imputado, a través de muestras de sangre, la orina o análogos. Sólo el análisis de sangre permite un resultado fiable pero la elección corresponderá al imputado según el artículo. En la actualidad, en los casos que he conocido, los análisis que se vienen haciendo son de orina y lo cierto es que se tarda hasta dos días en eliminar las drogas tóxicas y estupefacientes a través de la orina, sin que esto suponga que el sujeto esté bajo el efecto de estas sustancias. El efecto de estas sustancias se produce inmediatamente después de su ingesta y tiene una duración limitada en el tiempo. Resulta evidente que el artículo precisa de una reforma urgente y que es necesario dar instrucciones precisas.

En cuanto a la especialización de los agentes es muy importante que exista una adecuada coordinación entre la Fiscalía de Seguridad Vial y las academias o escuelas de Seguridad vial a nivel autonómico.

Deviene fundamental no sólo la inversión en medios materiales y personale, sino el establecer convenios de colaboración Policía Local- Jefatura Provincial de Tráfico para compartir aparatos.

Lo cierto es que en la actualidad el control de las drogas al volante sigue siendo la gran asignatura pendiente de este país.

### **1.3.-Velocidad-Medición de radares:**

No existen elementos de control, radares, en los núcleos urbanos medianos/pequeños. El coste de los aparatos unido al coste de su mantenimiento y a la necesidad de que existan equipos de agentes que se ocupe de ellos supone que muchos Ayuntamientos no se planteen su implantación. Sin embargo hoy en día entra en liza otra forma de gestión de la vigilancia del tráfico urbano que produce, sin duda, cierta inquietud. Empresas privadas que a cambio de un porcentaje en las sanciones se ocupan de ceder al Ayuntamiento cámaras para el control de los semáforos y radares. El mantenimiento corre de su cargo pero la pregunta sería ¿se deben privatizar las sanciones?, ¿es compatible la prestación del servicio público de vigilancia y control del tráfico con los intereses privado? Lo cierto es que estos nuevos mecanismos se van imponiendo poco a poco. No hay más que ver lo que ocurre con los aparcamientos regulados o la gestión de las fotografías tomadas por los radares en El Centro de León que se lleva a cabo por una empresa privada. Por lo tanto, sin desconocer estas nuevas realidades, se debe tratar de garantizar el respeto a principios básicos como el de igualdad ante la ley. En ningún caso la gestión privada puede dar lugar a que se prioricen unas infracciones sobre otras. Por ello se debe estar especialmente vigilante sobre cómo se lleva a cabo esta privatización, si quiera parcial, de las sanciones.

Sin duda es importante el control de la velocidad en los núcleos urbanos por las peligrosas conductas que en ocasiones se dan, especialmente a altas horas de la madrugada. En todo caso se deben buscar soluciones que satisfagan a todos y que primen el interés público sobre el particular.

En el ámbito urbano lo ideal es contar con radares que puedan estar operativos en las vías principales, bien de forma fija o itinerante, para su colocación en las áreas más conflictivas. Quizás la solución pase por establecer convenios de colaboración entre municipios cercanos que permitan la cesión o rotación de aparatos, con lo que se evitaría además el efecto negativo que a la larga tiene establecer un radar fijo en un punto concreto.

### **1.4.- la coordinación entre las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado**

La escasez de medios materiales y personales tienen que tratar de resolverse mediante la necesaria coordinación y colaboración entre los Cuerpos y fuerzas de Seguridad del Estado. Y con ello sería conveniente abordar el tema de la creación de protocolos de actuación. Estos protocolos permiten delimitar claramente las competencias de unos y otros y aseguraran la adecuada cobertura de todo el territorio nacional. Este tema suscita sin duda una importante controversia, sobretodo en lo que se refiere al control y vigilancia de las travesías y a las posibles denuncias voluntarias realizadas por la Guardia Civil y su forma de tramitarlas. Por una parte la vigilancia de estas zonas corresponde a la Policía Local pero la sanción de las infracciones que puedan cometerse se atribuyen a las Jefaturas de Tráfico. El problema se agrava cuando se trata de zonas especialmente conflictivas o cuando existe cesión del uso de la carretera al Ayuntamiento por parte del Ministerio de Fomento. En ocasiones la colaboración y el entendimiento es pleno, en otras resultan evidentes los roces que surgen del trabajo diario. Si bien es una cuestión meramente administrativa puede tener importantes connotaciones penales, sobretodo cuando se trata de vías conflictivas y la

falta de entendimiento lleva a que se desatiendan.

Como ejemplos de colaboración y entendimiento estarían los Protocolos de actuación actualmente en vigor que delimitan el campo de actuación entre Policía Local y Guardia Civil como los de Cartagena y Águilas(Murcia).Protocolos de actuación que deberían impulsarse en aquellas zonas en las que existan mayores conflictos. Al parecer el Ministerio del Interior, vía Dirección General de Tráfico, está trabajando en la creación de un Protocolo que pueda luego implantarse a nivel nacional, con su firma con los distintos municipios que conforman la geografía española.

Los mayores conflictos se dan en muchos casos con el Cuerpo Nacional de Policía. A tal efecto resulta importante subrayar que si bien es cierto que a la Policía local le corresponde la vigilancia del tráfico, la instrucción de los atestados en casos de accidentes y la realización de pruebas para la detección de alcohol o drogas en la conducción, el Cuerpo Nacional de Policía tiene atribuida la investigación de delitos en los núcleos urbanos. Los delitos contra la seguridad del tráfico no dejan de ser delitos y salvo que exista un accidente, que establecería la competencia de la Policía local artículo 53.1 c) de la Ley Orgánica de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, el Cuerpo Nacional de Policía es competente para investigar estos y otros delitos, artículo 11.2ª) de este mismo texto legal. En muchos casos la Policía Nacional requiere la colaboración de la Policía Local para practicar las correspondientes pruebas de detección de alcohol, al carecer áquellos de aparatos específicos para llevarlas a cabo y corresponder la realización de estas pruebas a la Policía local. En estos casos deben optar bien por instruir el atestado y pedir la colaboración puntual de la policía local para la realización de la prueba, bien en trasladar la instrucción del atestado a la policía local.

No cabe duda que con una adecuada colaboración entre todos se consigue sumar esfuerzos y suplir carencias.

### **1.5.- la necesaria comunicación**

Para concluir es necesario señalar la importancia que tiene una adecuada comunicación entre autoridades administrativas y judiciales en la lucha por la seguridad del tráfico. Son, aún hoy en día, numerosos los supuestos en los que el procedimiento judicial se archiva sin exigir responsabilidad criminal y sin que se comunique el referido archivo a la autoridad competente para instruir el expediente sancionador. En ocasiones comportamientos muy graves quedan sin la necesaria sanción por esta falta de entendimiento. Resulta además que existe una especial reticencia en comunicar archivos y sentencias condenatorias a los Ayuntamientos, cuando estos en definitiva son los encargados de instruir el expediente sancionador, tratándose de infracciones en vías urbanas. Los artículos 72 y 92.3 del Real Decreto legislativo 339/1990 de dos de marzo por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Tráfico , circulación de vehículos a motor y seguridad vial, comúnmente conocido como ley de tráfico, fijan la forma de actuar de las autoridades administrativas. De considerar que la conducta puede ser constitutiva de delito la autoridad administrativa deberá comunicarlo al Ministerio Fiscal y suspenderá el procedimiento administrativo en tanto en cuanto no concluya la vía penal. De terminar por condena el procedimiento administrativo sancionador se archivará definitivamente. Por el contrario si terminara por sentencia absolutoria o por resolución que no acuerde exigir responsabilidad se acordará la reapertura del

procedimiento administrativo, siempre que la sentencia no declare la inexistencia del hecho. Especialmente preocupantes son los archivos sin exigencia de responsabilidad de procedimientos judiciales que no se comunican. Pese a los esfuerzos realizados en este sentido, mediante la introducción de un otrosí en los escritos de acusación o sobreseimiento, son luego muchos los Juzgados que no lo están cumpliendo. Actuación que deberían practicar los Juzgados de oficio, se les solicite o no. En ocasiones somos los Fiscales los que olvidamos pedirlo o recordarlo. Realizada ronda de contacto con los Juzgados y Secretarios de la provincia, algunos comunican que deben ser los Agentes de la Policía local los que acudan periódicamente al Juzgado a preguntar por el resultado que se ha dado al atestado remitido. Tales planteamientos ignoran que el expediente sancionador debe reanudarse en cuanto se conozca el archivo del procedimiento judicial y que el plazo de caducidad que establece el artículo 92.3 de la Ley de Tráfico es de un año desde el referido archivo. Sin olvidar que no siempre el procedimiento Judicial se concluye en un plazo razonable, lo que obligaría a que la consulta tuviera que repetirse periódicamente.

Con esta falta de comunicación y ,en definitiva, con esta descoordinación lo que se vienen generando son esferas de impunidad de comportamientos lo suficientemente graves para que en su momento se barajara la idea de que pudieran ser constitutivos de delito.

## **2).-CONDUCCIÓN TEMERARIA.**

### **2.1.- diferencia entre conducción temeraria y conducción negligente.**

Existen muchas dudas entre los Policías Locales a la hora de distinguir la conducción meramente negligente de la temeraria, a la hora de determinar cuando estamos ante temeridad administrativa y cuando ante conducción temeraria penalmente relevante y, por último, a la hora de valorar si estamos ante una conducción con consciente desprecio. Por ello debemos ir por partes a la hora de clarificar los distintos conceptos. En primer lugar debemos plantearnos qué debemos entender por conducción temeraria y cuál es la diferencia entre ésta y la conducción negligente.

Dispone el artículo 3 del Reglamento General de Circulación como obligación de los Conductores: “**1.** Se deberá conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía. Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario, artículo 9.2 del texto articulado.

**2.** Las conductas referidas a la conducción negligente tendrán la consideración de infracciones graves y las referidas a la conducción temeraria tendrán la consideración de infracciones muy graves, de acuerdo con lo dispuesto en el [artículo 65.4.a\)](#) y 5.c) del texto articulado de la [Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial](#), respectivamente.”

Por otra parte el artículo 65.5e de la ley de tráfico contempla como infracción muy grave la conducción temeraria.

Prescindir de la diligencia y precaución necesaria constituirá una conducción negligente, ahora bien estaremos ante una conducción temeraria, como dice la circular 10/11 sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en

materia de seguridad vial, cuando se realice una conducción que desprecie las más elementales normas de prudencia, cuando se trate de una conducción gravemente irregular y contraria al ordenamiento jurídico de tráfico. En este sentido se remite la circular, entre otras, a las sentencias del Tribunal Supremo de uno de abril de 2002, 20 de diciembre de 2004 y 1464/2005. Lejos de cuestiones teóricas que difícilmente contribuirán a nuestra coordinación con la policial local hay que poner el acento en lo que constituye una y otra conducta. La temeridad exige no una única acción aislada, pongamos por ejemplo saltarse un semáforo, salvo que de las testificales nos quede claro que el comportamiento ha ido más allá de un mero despiste y se ha tratado de una conducta claramente intencionada, o realizar un único adelantamiento indebido, salvo que concurren circunstancias que nos lleven a calificar la conducta de groseramente despreocupada. A falta de testificales, lo suficientemente claras a este respecto, requeriremos una conducción irregular con cierta continuidad en el espacio y permanencia en el tiempo. En realidad esas testificales de las que hablo pondrán de manifiesto que aún tratándose de un hecho aislado se ha puesto conscientemente en peligro, aún con la esperanza de no vulnerar dichos bienes jurídicos, la vida propia o la de los demás. En cualquier caso para que la acción tenga relevancia penal no bastará con que la única vida puesta en peligro sea la propia, pues se exige la puesta en concreto peligro de la vida e integridad física de los demás usuarios de la vía. Así circular saltándose varios semáforos en rojo, en zig-zag, conducir en dirección contraria, realizar adelantamientos antirreglamentarios con exceso de velocidad, son conductas que “per se” ponen de manifiesto una conducción alejada de la más elemental prudencia. En caso de que además pongan en concreto peligro de la vida propia o ajena estaríamos ante una conducción temeraria y no sería necesaria la existencia de ulteriores medios de prueba. La gravedad de la conducta deberá ser valorada según las circunstancias concurrentes en cada caso concreto.

## **2.2.- la diferencia entre la infracción administrativa y el tipo penal**

Como decía existen importantes dudas en los agentes de Policía Local sobre si el supuesto concreto que han detectado debe o no ser judicializado. La teoría en estos casos nos debe llevar a afirmar que en caso de duda se debe proceder a judicializar el asunto y que, desde luego, siempre que exista una conducción temeraria con peligro concreto para la vida o la integridad física de los demás usuarios de la vía se debe proceder a remitir el correspondiente atestado al juzgado.

Conforme al texto actual del artículo 380 del Código penal se castiga al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiera en concreto peligro la vida o la integridad física de los demás usuarios de la vía.

A su vez hace años la Ley Orgánica 3/89 que reformaba el por entonces vigente Código de 1973 introdujo lo que hoy es el artículo 381 del Código Penal, como variante agravada de este delito, la conducción con manifiesto desprecio por la vida de los demás. Se castiga en este artículo al que con consciente desprecio por la vida de los demás realizare la conducta prevista en el artículo anterior. Se creó con ánimo de sancionar una práctica que se fue extendiendo entre ciertos sectores de la población y que consistía en realizar conducciones Kamikazes o suicidas, en dirección contraria, con apuestas de por medio. Tal fue la alarma social que estas conductas produjeron que se creo este tipo agravado para dar a la sociedad una respuesta acorde con la gravedad de la conducta.



A la hora de establecer la frontera entre la infracción penal y la administrativa debemos fijarnos, en principio y sin perjuicio de las precisiones que estableceré más adelante, en la existencia, o no, de peligro concreto para la vida o la integridad física de los demás usuarios de la vía. No basta por tanto con un riesgo potencial sino que debe concretarse alguna situación real de riesgo para la vida o integridad física de peatones, ciclistas o de otros conductores o sus acompañantes.

Desde luego estaremos ante una conducción temeraria “ex lege” y por lo tanto sin discusión cuando se den conjuntamente los apartados 1 y el inciso segundo del apartado segundo del 379 del Código Penal. Ahora bien que ocurre si se da la conducta del apartado 1 con la del inciso primero del apartado segundo, es decir conducción a velocidad excesiva y alcoholemia pero sin que se alcance la tasa objetiva. En estos casos para que estemos ante una conducción temeraria habrá que valorar las circunstancias concurrentes y la forma de conducir desplegada. La verdad es que son escasas las conductas acreditadas que pueden subsumirse en el 379.1 del CP por lo que aún más raro es que concurren ambos párrafos o mejor dicho que se constate la concurrencia de ambos párrafos. Por una parte, por regla general, las conducciones a velocidad excesiva del artículo 379.1 del Código Penal se están imputando a través de las fotografías captadas por los radares, sin que se identifique al conductor en la carretera. Y si no se identifica al conductor difícilmente va a saberse si circulaba bajo la influencia de bebidas alcohólicas. En cualquier caso si no fuésemos capaces, en función de las pruebas existentes, de construir una conducción temeraria al concurrir el párrafo primero y el inciso primero del apartado segundo, según la circular 10/11 estaríamos ante un concurso de normas con lo que la consecuencia punitiva será significativamente inferior. Tratándose de un concurso de normas sólo se castigará por una de las dos conductas. La circular para justificar esto habla precisamente de que en el artículo 380 del Código Penal ambas conductas se equiparan. Considero que esto parte de un error de concepto. En el artículo 380 del CP las conductas no se equiparan, sino que se suman para dar lugar a un tipo más grave. Por ello entiendo que la solución más ajustada, precisamente partiendo de esa previsión de una conducción temeraria “ex lege”, hubiese sido entender que estamos ante un concurso ideal de delitos a penar conforme a la infracción más grave en su mitad superior. No estamos ante una diferente descripción de una idéntica conducta delictiva con una amplitud mayor o menor sino ante comportamientos y conductas diferentes que se suman en el tiempo, por mucho que estén previstas en el mismo precepto. La situación la veo similar a la que se da cuando concurre la conducción alcohólica con la conducción sin permiso. En cualquier caso la circular establece una conclusión contraria a la aquí expuesta que debe aplicarse por los Fiscales en tanto en cuanto no se modifique.

En teoría el criterio que debe prevalecer en caso de duda acerca de si judicializar o no un atestado es el de la judicialización. Si bien esta solución teóricamente idílica choca frontalmente con las deficiencias con las que nos movemos todos en la práctica. Especialmente me refiero a la ausencia de comunicación a las autoridades administrativas de los archivos sin exigir responsabilidad en vía penal, de los que hablaba en un apartado anterior, bien por sentencia absolutoria o bien por no decretarse un sobreseimiento provisional o definitivo de los hechos. El incumplimiento sistemático de la comunicación que exigen los artículos 72 y 92.3 de la Ley de Tráfico no cabe duda que supone una enorme brecha en la lucha por la seguridad vial pues supone que comportamientos que pueden ser muy graves queden sin sanción alguna. En materia de

Coordinación con Policías Locales es una asignatura, sin duda, que tenemos pendientes y en materia de conducciones temerarias resulta especialmente preocupante.

## **2.2.- la conducción con consciente desprecio, singularidades**

Resaltar que en el caso de las conductas con manifiesto desprecio hacia la vida de los demás no se exige el concreto peligro para la vida o la integridad física de las personas. En el apartado 1º del artículo 381 se habla de realizar la conducta prevista en el artículo anterior con manifiesto desprecio por la vida de los demás, lo que exige ese concreto peligro, si bien el apartado 2º del referido artículo prevé la posibilidad de que se dé esta conducta, de conducción con consciente desprecio, sin riesgo concreto para la vida y la integridad física. Resulta cuando menos extraño que para definir el tipo nos remitamos al artículo anterior con un plus de agravación, que es el manifiesto desprecio, pero que luego en su segundo párrafo no se exija la existencia de ese concreto peligro. Eso sin duda convierte al nº2 del artículo 381 en un tipo de muy rara aplicación. Los juristas tendemos a olvidarnos de su existencia y aunque recordemos que existe sin ese concreto peligro no cabe duda que la condena devendrá muy complicada. Y si los juristas no tenemos muy claro cuando estamos ante uno u otro tipo ¿qué ocurre con los agentes específicamente dedicados a la regulación del tráfico en los núcleos urbanos, los policías locales?

Bueno resulta obvio que se deben dar unas nociones básicas de cuando estamos ante un delito de conducción temeraria sin más y cuando ante un delito de conducción con consciente desprecio para la vida de los demás. En mera hipótesis se me ocurren dos posibles ejemplos de conducción con consciente desprecio sin peligro concreto para la vida y la integridad física, como puede ser una carrera ilegal en vía urbana sin cruzarse con tráfico normal ni con otros usuarios de la vía, o al menos sin ponerlos en concreto peligro. O simplemente una conducción en dirección contraria, mantenida en el tiempo y en el espacio, y detectada por la policía, pero sin poner en concreto peligro a otros usuarios. Creo que este punto es muy importante dejar claro la existencia del subtipo de consciente desprecio sin peligro concreto. Ciertamente será difícil acreditar la existencia de ese plus de antijuridicidad que exige el Tribunal Supremo, para entender que existe este delito, sin que haya existido peligro concreto. Por supuesto no creo que lo adecuado, al entrar en el ámbito de la coordinación, sea que hablemos de plus de antijuridicidad. Considero que debemos centrarnos en ejemplos concretos. En el fondo la conducción con consciente desprecio no es más que una variante agravada de la conducción temeraria. Ciertamente que estas conductas se han visto muy reducidas en los últimos años, pero esto provoca, sin duda, que en los casos hipotéticos en los que se da resulta más difícil de detectar. En los últimos años vienen dándose supuestos que suelen venir enlazados a intentos de suicidio o trastornos mentales, no siempre debidamente valorados por la Policía Local actuante. En los atestados, en estos graves supuestos, se debe exigir un plus de atención a la hora de valorar las circunstancias concurrentes porque serán esenciales las hipótesis que se barajen en el atestado inicial para conseguir una condena. Desde luego en estos casos puede darse sin duda las conductas tanto del párrafo primero como del párrafo segundo del 381.

Si damos un paso más en esta cuestión nos encontramos con que resulta necesario, para deslindar la temeridad manifiesta simple de la conducción con

consciente desprecio para la vida de los demás, abordar la diferencia entre la culpa consciente y el dolo eventual. En ambos casos se exige la representación del resultado lesivo como posible, si bien la culpa consciente exige que representado tal resultado confiemos en que no se produzca. En el dolo eventual ese resultado se acepta y asume para el caso que se produzca. Terminología que para los no juristas puede ser cuando menos liosa pero que resulta claramente explicable a través de ejemplos concretos, no es lo mismo circular de forma gravemente irregular en un intento de demostrar lo buenos que somos al volante, véase realizar continuos adelantamientos en línea continua y a gran velocidad volviendo siempre a nuestro carril, que hacerlo en dirección contraria durante varios kilómetros, conscientemente y con claro e intencionado desprecio hacia la vida de los demás. Al desplegar esta conducta somos conscientes de que podemos cruzarnos con alguien que conduce correctamente si bien esto no nos lleva a variar nuestra conducta, asumiendo y por lo tanto consintiendo los posibles resultados lesivos que se produzcan. Es por ello importante insistir en la necesidad de aclarar las razones que llevan a alguien a meterse en dirección contraria. Las Fuerzas y Cuerpos de seguridad del Estado tienden a reflejar, en ocasiones, el alto grado de alcohol como causa de esta conducta gravemente irregular y extremadamente peligrosa. Si bien debemos exigir un esfuerzo por ir un poco más allá, difícilmente se explica cómo alguien puede introducirse hoy en día en una autovía en dirección contraria con la clara señalización existente, o cómo alguien se mantiene en contra dirección pese a cruzarse con vehículos en dirección correcta que le hacen señales, señales que el conductor suicida ignora. Una buena instrucción inicial es fundamental y por ello debemos invitarles a que investiguen las causas reales de dicha conducta. En estos casos deben entrar a valorar un posible intento de suicidio ayudado por el alcohol o las drogas. El que se introduce en dirección contraria en la autopista por error, fruto de una terrible borrachera, cometerá una conducción temeraria simple, salvo que tengamos elementos para asegurar que no fue un error, o que tras dejar de serlo persistió en su conducta. Resulta esencial explicar esta diferencia por lo dicho al principio acerca del subtipo del 381.2 que no exige peligro concreto a diferencia del resto de los preceptos. En otro caso corremos el riesgo de que comportamientos gravísimos queden con una simple sanción administrativa o con una condena por alcoholemia.

### **2.3.- los medios de prueba**

Si estamos exigiendo la puesta en concreto peligro de la vida e integridad física de los demás usuarios la identidad de los testigos resulta esencial, sobre todo cuando la patrulla policial no ha visto ninguna conducta de puesta en concreto peligro. Por ello cuando la patrulla policial no ha sido testigo directo de los hechos debe reflejar los datos del denunciante o de los posibles testigos que sí lo hayan visto. En ocasiones se confunde esta obligada concreción con la necesidad de identificar a aquellas personas que fueron puestas en concreto peligro por el infractor. No se trata de eso, es más, en la práctica, resulta evidente que en muchos casos es imposible identificar a estos afectados por la propia rapidez en la que suceden los hechos y por la necesidad de detener al infractor. No resulta imprescindible dar el nombre y apellidos del peatón que, por ejemplo, se vio obligado a saltar para evitar ser atropellado, pero sí deben facilitarse los datos de la persona que lo ha presenciado. Desde luego lo ideal sería identificar a todos y cada uno de los implicados pero hay que ser realistas. Prueba que resultará imprescindible para lograr una sentencia condenatoria por este delito, en otro caso estaríamos ante una mera infracción administrativa.

## **2.4.- problemática específica de los núcleos urbanos**

Y cómo trasladamos esto al ámbito urbano. Creo que son constantes los comportamientos encuadrables en el delito de conducción temeraria del artículo 380 del Código Penal en vías urbanas: adelantar al vehículo que nos precede cuando este se ha detenido en un paso de peatones, saltarse semáforos, introducirse en una población pequeña a gran velocidad pese a las circunstancias de la vía y del tráfico. Conductas que en muchos casos quedan impunes por la falta de denuncia o por falta de concreción de los hechos ocurridos.

Otro problema específico en relación a este tema es el de la determinación de la velocidad a la que circulaba el vehículo. Carentes de radares en zonas urbanas nos encontramos con que en ocasiones se usan programas obsoletos para el cálculo de velocidades. Sin duda la velocidad en vías urbanas resulta un elemento esencial para poder hablar, en muchos casos, de conducción temeraria, pues bien la pregunta sería qué hacemos en estos casos. Creo que la única solución es acudir a la existencia de una colaboración seria y sobre el terreno de las distintas Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. Existen protocolos de apoyo mutuo, desde el punto de vista operativo, entre Policía local y Guardia Civil que habría que fomentar.

Finalmente y enlazando con el punto siguiente considero esencial mejorar la coordinación en esta línea, clarificando conceptos y tratando de evitar la sensación de impunidad de los infractores y de inseguridad de los elementos más débiles del tráfico en las zonas urbanas como pueden ser peatones o ciclistas.

## **3.PROTECCIÓN DE COLECTIVOS VULNERABLES Y POSIBILIDAD DE PREVENIR ACCIDENTES EN PLANES DE MOVILIDAD.**

### **3.1.- los planes de movilidad.**

Los planes de movilidad constituyen hoy en día una herramienta eficaz para compatibilizar el desarrollo de los núcleos urbanos con el debido respeto al medio ambiente y una apuesta decidida por la seguridad vial. Por definición, un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), es un conjunto de actuaciones que tiene como objetivo la implantación, tanto, de medidas correctoras en urbanización y ordenación, así como, de formas de desplazamiento más sostenibles dentro de una ciudad, es decir, de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos”. De lo que se trata es de introducir en esta ecuación, como elemento esencial, la prevención de accidentes. Las ciudades modernas tratan de dedicar mayores espacios a zonas verdes o a los peatones, restringiendo el uso del vehículo particular y fomentando el uso de transporte colectivo y /o alternativo. Se trata de hacer las ciudades más habitables, de reducir los niveles de contaminación y por supuesto los accidentes. Para ello se están realizando últimamente planes de movilidad en muchas ciudades. Se trata de realizar políticas de disuasión y restricción activa del uso del coche. Hay que fomentar el uso de medios de transporte alternativo y, en esta línea, se tienden a priorizar el uso del transporte colectivo, mejorando la oferta, los precios y cuantas cuestiones logren hacerlo más atractivo frente al uso del vehículo particular. Hay que priorizar el transporte a pie y las bicicletas, medios de transporte alternativos

que no sólo reducen la contaminación sino también la siniestralidad. Se trata de incentivar también el uso de las moto como medio de transporte que ocupa un espacio menor y presenta menores problemas en cuanto al aparcamiento. Se buscan ideas que logren un uso más racional de las ciudades, del espacio físico del que disponemos en los entornos urbanos. En esta línea se barajan opciones como puede ser el uso de carriles a tiempo compartido, durante unas horas se destinan a los vehículos privados, luego a labores de carga y descarga para al final del día destinarlos a aparcamiento. Otra de las opciones que se barajan son la peatonalización o los carriles bici. El problema en muchos casos es cómo se cambia la fisonomía de ciudades ya estructuradas y con una alta contaminación. Se busca, como decía, restringir activamente el uso del coche y a estos efectos el crear áreas peatonales o el fomento del uso de las bicicletas, mediante la creación de carriles bici, sin duda constituyen soluciones a tener en cuenta. Otras soluciones pasan por establecer un peaje a la entrada de los vehículos en las ciudades o en determinadas áreas o permitir la entrada de vehículos en la ciudad en función de matrículas alternas. Los objetivos que tratan de lograrse podrían resumirse en:

- .-poner en valor el transporte público
- .-mejorar la seguridad vial
- .-fomentar el uso de motocicletas y bicicletas
- .-ampliar el número de aparcamientos o aumentar precios en función del volumen de ocupación.
- .-priorizar la peatonalización del espacio
- .-procurar un uso racional del vehículo
- .-mejorar la planificación de la carga y descarga en las ciudades
- .-mejorar la señalización y la información a los ciudadanos
- .-mejorar las infraestructuras
- .-fomentar el uso de las energías alternativas

En esta línea iría también la idea de reducir la velocidad de los vehículos en los núcleos urbanos, como medida para reducir la siniestralidad y hacer más habitable la ciudad.

Hoy en día se trata de priorizar la creación de los llamados caminos escolares en los que se trata de fomentar el que se acuda a pie a los Centros escolares o en cualquier caso el uso racional del vehículo particular en las inmediaciones de los Colegios. Los centros escolares constituyen a la hora de entrada y salida de los niños un reto en cuanto a la planificación ordenada y racional del tráfico. Los padres y parientes confluyen a recoger y dejar a los niños lo más cerca posible del Colegio, haciendo uso, muchos de ellos, del vehículo particular. Pese a que por parte de la Policía local se establecen planes específicos para abordar esta problemática, la falta de concienciación de los padres es un reto que queda por superar. De ahí que se estén fomentando los caminos escolares en los que se trata de alejar el vehículo particular de la puerta del colegio, restringiendo el tráfico y fomentando el acudir a pie o en bicicleta.

Con todas estas medidas se trata de combatir el excesivo uso del vehículo privado lo que intensifica la contaminación en las ciudades y desde luego la siniestralidad. Resulta significativo la cantidad de veces que se usa el vehículo particular para trayectos cortos. En 2005 se decía que el 40% de los desplazamientos son para trayectos inferiores a dos km. A su vez la restricción del uso del coche produce efectos beneficiosos de manera prácticamente inmediata en materia medioambiental y de siniestralidad. Restringir el uso del coche en un 15% permite reducir las emisiones de

dióxido de carbono en un 30% y la siniestralidad vial. Según datos de la Dirección General de Tráfico la mitad de los vehículos que circulan por nuestras carreteras tienen más de diez años de antigüedad y un mantenimiento deficiente. A menor número de coches menor número de accidentes y esto se articula como un mecanismo muy importante para la protección de peatones y ciclistas. Como contrapartida requiere un profundo cambio de mentalidad en la sociedad española, que poco a poco se va produciendo. Se trata de priorizar a la persona frente al coche. Ampliar aceras, peatonalizar el centro, crear carriles bici, potenciar el uso del transporte público, hacer del núcleo urbano algo más humano. El problema está en que esto conlleva una racional planificación. No podemos tratar de crear carriles bici a toda costa, invadiendo las aceras y sin dejar espacio para los peatones con la idea de que nuestra ciudad no puede quedarse atrás de la evolución que muchas están sufriendo. Cada uno debe tener su espacio, claramente delimitado y no podemos hacer de las bicicletas un riesgo para los peatones, ni de los peatones un riesgo para las bicicletas. La regularización y modificación racional de la ciudad nos permitirá dar a cada uno su espacio. En los últimos tiempos han sido frecuentes la creación, sin una debida planificación, de carriles bici en muchos núcleos urbanos, fomentado por las subvenciones que en este tema ha facilitado la Unión Europea a los municipios españoles. En todo caso la racionalización del espacio y la creación de vías seguras para todos exige siempre una necesaria planificación, que en muchos casos se echa en falta.

La discusión o el elemento discrepante en todo este planteamiento estaría en la eficacia real y práctica de estos planes de movilidad municipales y en la posible intervención del Fiscal en su elaboración y concreción.

Sin duda en Europa se han conseguido importantes avances a este respecto, pero debemos adaptar nuestra peculiar mentalidad para que no acaben en papel mojado. Curiosamente en muchas ciudades se ha elaborado un plan de movilidad que luego no se ha llevado a la práctica. O se prioriza el cobrar una subvención a toda costa, olvidando la necesaria planificación y por lo tanto la seguridad vial y la distribución racional del espacio.

Junto a los planes de movilidad municipales se está tratando de potenciar la creación de planes de movilidad y seguridad vial en las empresas tratando de potenciar el uso de transportes públicos o medios alternativos de transporte. El Plan de movilidad vial de las empresas permite regular y gestionar los desplazamientos de los trabajadores de la empresa. Se trata de un documento elaborado por ésta que trata de recoger los riesgos derivados del tráfico en el trabajo, las actuaciones necesarias para eliminar o reducir esos riesgos y los plazos y responsables de realizar dichas acciones. Acciones que conviene en todo caso aplaudir pues toda apuesta por la seguridad vial debe considerarse siempre esencial. Reduciendo la siniestralidad estamos protegiendo la vida y la integridad física de los usuarios de las vías. Se trata de lograr disminuir el número de accidentes de tráfico relacionados con el trabajo y su gravedad, a la par que mejorar el medio ambiente. Entre sus objetivos estaría sensibilizar a los trabajadores sobre el problema de los accidentes de tráfico, promover conductas seguras e integrar la prevención de este tipo de accidentes en la empresa. No cabe duda que hoy en día se perciben estos planes de movilidad como un valor.

### **3.2.- la defensa de los colectivos vulnerables.**

Esto enlazaría con la necesaria protección a los colectivos vulnerables: peatones,

ciclistas, conductores de motocicletas. Resulta esencial la protección de la vida y la integridad física de las personas con actuaciones multidisciplinarias. Junto a una mejor gestión del espacio público, la restricción del uso del vehículo particular, el fomento del transporte público y otras medidas semejantes se hace necesario llevar a cabo ese cambio de mentalidad del que hablaba antes. Para ello deben afrontarse estrategias efectivas que restrinjan el uso del vehículo particular. En ocasiones se confunde, por la ciudadanía, la calidad de vida con el uso excesivo del coche. Olvidamos que el coche contamina y que el exceso de vehículos aumenta la siniestralidad. Tenemos que aprender a convivir de forma racional en el espacio urbano y para ello debemos poner en valor temas como la salud y la mejora del medio ambiente. Y ello como mecanismo necesario para entender la importancia de dar prioridad al peatón o al ciclista, porque mejora la siniestralidad, la contaminación, la forma de entender el núcleo urbano. Como pieza angular de ese cambio de mentalidad está la creación de programas formativos específicos, especialmente dirigidos a las personas más vulnerables. Sólo mediante la educación vial se lograra un cambio de mentalidad.

Si bien en los últimos años se ha reducido la siniestralidad vial de los ocupantes de vehículos no ha ocurrido lo mismo con los peatones. En este grupo no cabe duda que los colectivos más vulnerables son los niños y ancianos. Por ello se deben realizar planes específicos a ellos dirigidos. La falta de conciencia de los menores sobre el riesgo real que constituye el tráfico rodado exige la implicación real de todos, pero especialmente de los adultos de referencia para los menores. Son ellos, principalmente, los llamados a inculcarles principios básicos de seguridad vial. Por otra parte resulta significativo como las personas adultas con la edad van perdiendo toda conciencia de los riesgos que representa el tráfico.

Ahora bien hay que actuar también desde otros frentes, como la mejora de la señalización, especialmente en puntos conflictivos como los próximos a Colegios o Centros de mayores. Mejorar la ordenación del espacio destinado al ocio de pequeños y mayores, con accesos adecuados y seguros, mejorando las infraestructuras y la señalización.

En esta línea conviene hacer referencia a algunas de las conclusiones de la II Jornada de Seguridad Vial Menores y jóvenes celebradas en Málaga en octubre de 2011 con la participación del Defensor del pueblo andaluz, el defensor del menor de Andalucía y red de Fiscales de Seguridad Vial. Según veremos en materia de jóvenes, otro colectivo al que debe prestarse especial atención, llega a conclusiones similares a las aquí expuestas:

3.- El estado de las infraestructuras de las vías y ciudades, los comportamientos antirreglamentarios de los conductores, o la falta de formación y actitudes irresponsable de niños y jóvenes constituyen elementos determinantes en la siniestralidad del tráfico en carreteras y vías públicas.

4.- La Educación Vial a edades tempranas debe constituir una apuesta firme y decida para combatir los accidentes de tráfico, entendida como educación general social y humana y como enseñanza de determinados comportamientos y normas.

5.- La Educación Vial debe ser una tarea compartida entre la escuela, la familia y los poderes públicos.

6.-El Sistema educativo debe proporcionar al alumnado los conocimientos para velar por su seguridad y adoptar un comportamiento responsable con los demás. Se debe potenciar e

implementar la presencia de la Seguridad en las enseñanzas por la trascendencia que esta materia tiene en el niño y que le acompañará el resto de su vida.

7.- Corresponde a las familias educar y actuar de modo responsable ya que sus comportamientos condicionan la forma de actuar de los hijos.

8.- Por su parte, los poderes públicos deben reconocer la magnitud del problema, fomentar las campañas de sensibilización dirigidas especialmente a menores y jóvenes sobre los efectos del alcohol en los accidentes de tráfico, o crear espacios alternativos de ocio y esparcimiento.

12.- Niños y jóvenes señalan las escasas acciones de educación vial que se realizan en el ámbito educativo. Denuncian problemas de infraestructuras, dificultades en el acceso a centros escolares por saturación de tráfico, mala utilización de los carriles bici, contaminación atmosférica como otro modo de agresión. Son conscientes de las acciones antirreglamentarias de muchos jóvenes al conducir ciclomotores y, en especial en el consumo de alcohol.

13.- Algunas de las propuestas señaladas por los niños y jóvenes para mejorar la seguridad vial son las siguientes:

- Los poderes públicos deben priorizar entre sus actuaciones la mejora de las infraestructuras e incrementar las medidas de control de acceso a centros escolares, especialmente por la policía local.
- 0 - Fomentar el uso de vehículos no motorizados, ampliando los espacios destinados a su tránsito.
- 1 - Crear espacios específicos para el ocio de niños y jóvenes y fomentar el transporte público.
- 2 - Fomentar las medidas reeducadores para los jóvenes que hayan cometido infracciones de tráfico, en especial las referentes a servicios a favor de la comunidad.

En cualquier caso las Administraciones locales tienen que hacer un esfuerzo para promocionar el transporte público entre jóvenes y mayores, pero especialmente para proporcionar a los jóvenes un medio de transporte seguro que les acerque a sus lugares de ocio.

Como decíamos al hablar de los planes de movilidad se debe fomentar la peatonalización como medida protectora de los elementos vulnerables en el tráfico. Peatonalización que normalmente tiene unos comienzos discutidos con las quejas de comerciantes y habitantes de la zona. Si bien estas quejas se van diluyendo con el tiempo y al final de aprecian y valoran las ventajas que conlleva en cuanto a mejora de la calidad de vida, con espacios libres de coches y libres de humos. Peatonalización que por otro lado debe llevar aparejada una señalización y control adecuado para evitar el riesgo que pueda generarse ante el acceso de vehículos a garajes y comercios. Y es que el acceso a estas zonas por parte de los vehículos a motor debe hacerse incrementando las cautelas pues debe tenerse en cuenta que el coche se convierte en un elemento extraño, no esperado, por lo que aumenta el riesgo. Riesgo que se aumenta en ocasiones de forma irracional por los conductores ante su falta de las más elementales cautelas al atravesar estas zonas con un vehículo.

En cuanto a los ciclistas quizás sea bueno que se hagan campañas de concienciación de lo que entraña el uso de la bicicleta para usuarios de la misma y para usuarios del vehículo a motor. Resulta esencial concienciar al conductor del vehículo de la necesidad de respetar a las bicicletas, que además de no contaminar prácticamente no ocupan espacio en las vías públicas y a su vez a los usuarios de las bicicletas de la



necesidad de respetar la señalización y de velar por su propia seguridad y la de los peatones.

En esta línea se habla de que en el futuro reglamento de circulación se exigirá el uso del casco en las bicicletas como medida para aumentar la seguridad de los ciclistas y reducir los riesgos a los que están expuestos. Medida que plantea muchas dudas sobre si en el fondo no servirá para reducir el uso de las bicicletas que, se dice, se quiere y se debe potenciar. Entramos en el debate de hasta dónde debe tutelar el Estado al individuo y si el individuo debe o no poder decidir sobre su vida y seguridad, o si en el fondo la seguridad del individuo es cosa de todos. O problemas de índole práctica como qué ocurrirá con las bicicletas de alquiler en ciudades con gran afluencia de turistas como Sevilla. Por otro lado si el agente de policía local se ocupa de controlar y multar a ciclistas sin casco, ¿esto no implicará detraer agentes al control de los elementos más peligrosos del tráfico?

Como decía antes, en otro apartado, es común la queja acerca de la forma en la que se han diseñado y ejecutado en algunos núcleos urbanos los carriles bici. En ocasiones se han realizado sin planificación de ningún tipo, invadiendo aceras sin dejar espacio físico suficiente para los peatones. Por otra parte el ciclista no habitual, en muchos casos, desconoce sus obligaciones como usuario específico de la vía. Desconoce cuestiones como la de cómo se debe cruzar según exista o no carril bici, la prohibición del uso de las aceras para desplazarse cuando no exista carril bici en ellas, la necesidad de respetar semáforos, etc. Muchas veces incidimos en la necesidad de proteger a las bicicletas como colectivo vulnerable y nos olvidamos que se debe también concienciar a los usuarios de este medio de transporte sobre la necesidad de respetar las normas de tráfico.

### **3.3.- la educación vial.**

En línea con lo expuesto anteriormente hay que fomentar la existencia de planes de educación vial. Para ello es básico impulsar la colaboración entre policías locales, Fiscalía de seguridad vial y comunidad educativa para que puedan dedicarse unos minutos a la semana a la seguridad vial en la escuela, bien como asignatura o como meras charlas informativas. Si cada semana se expusieran temas relacionados con la seguridad vial a los menores mejoraría mucho la conciencia sobre los riesgos del tráfico. Hemos asimilado el coche como un instrumento cotidiano e imprescindible en nuestros días, pero paralelamente nos hemos ido olvidando del riesgo que representa. Conducir es sin duda una mejora de la sociedad moderna pero sólo si se desarrolla esta actividad de forma racional se podrá garantizar una reducción en la siniestralidad vial. La concienciación tiene que empezar por los más pequeños, pero no sólo debemos encargarnos de formar en materia de seguridad vial a los niños. Estos constituyen, desde luego, un colectivo vulnerable y a través de ellos quizás podamos conseguir lo que no se consigue con las campañas de publicidad dirigidas a los adultos, sentar de una vez por todas la idea de que el coche es un instrumento peligroso que hay que usar con prudencia y de forma racional.

En esta línea son muchos los municipios que cuentan con programas específicos para trasladar la educación vial a las escuelas. Se debe fomentar la existencia de circuitos específicos para los menores, donde al tiempo que se divierten aprenden a desenvolverse en las ciudades. Se tiene que apostar fuerte por la implantación de la

seguridad vial en las escuelas como asignatura específica o, al menos, como materia a la que dedicar unos minutos cada semana por vía de charlas, talleres o cualquier otra opción formativa que entretenga al tiempo que enseñe.

En esta materia también resulta importante incidir en la seguridad de los caminos escolares, de los que hablábamos antes, fomentar el traslado a pie a la escuela siempre que sea posible y que cuando se use el coche lo sea de un modo racional y ordenado. Sobre todo debe priorizarse la seguridad de los niños persiguiendo los traslados al centro escolar sin las debidas medidas de seguridad: cinturones, sillas homologadas, sobreocupación de los vehículos, etc. Se debe trabajar con los padres especialmente a través de las Ampas para concienciar de verdad en la importancia que tiene dar plena seguridad al niño en sus traslados y en especial en sus traslados al colegio. Son frecuentes las imágenes no ya de coches que paran donde y como quieren, sino de padres con niños que cruzan de cualquier manera sorteando el tráfico existente. Por ello la educación vial a los menores debe completarse con charlas periódicas a los padres para que ellos se impliquen en formar a sus hijos en materia de seguridad vial y al tiempo cumplan la normativa existente, en especial en todo lo que se refiere a la Seguridad de los menores.

Señalar que en Huelva capital existe un Plan Estratégico parcial en el ámbito escolar que abarca la seguridad vial, la seguridad en entornos escolares y absentismo.

Por otra parte se nos ha apuntado, desde la Policía Local de Huelva, la conveniencia de realizar campañas de concienciación en las Universidades y de velar por una adecuada movilidad de los estudiantes. Esto unido a la adecuada planificación del tráfico en los alrededores de las zonas de ocio, entre las que hay que tener en cuenta, de forma especial, las zonas en las que los jóvenes practican botellón

Planes de educación vial que en cualquier caso también deben ir dirigidos a la tercera edad. Se deben fomentar jornadas y campañas de concienciación, que les ayuden a comprender sus propias limitaciones como peatones y la necesidad de que todos velemos por la seguridad vial. Hoy en día en muchas poblaciones la Policía Local se ocupa de impartir charlas a la tercera edad.

#### **4).-PROBLEMÁTICA EN LA ACTUACIÓN DIRECTA.**

##### **4.1.- redacción de atestados.**

Sin duda un punto relevante en lo que a Policía Local se refiere es la excesiva influencia de la política local en la toma de decisiones y en el diseño de los planes de actuación. En cuanto a la redacción en sí de los atestados en muchos casos contamos con un hándicap importante ante la falta de presupuesto, lo que ocasiona que no siempre se cuente con los mejores medios en lo que a instrucción de atestados se refiere. En este campo existe una gran diferencia entre unos cuerpos de policía local y otros. Algunos cuentan con un equipo propio de atestados y con material adecuado y otros, especialmente en poblaciones pequeñas, distan mucho de contar con medios para la

correcta instrucción de los atestados. En este campo es esencial, ante la falta de medios, la colaboración con otras instituciones como puede ser la escuela de Mérida de la Guardia Civil o las Universidades españolas. Lo que pone de relieve de nuevo la necesidad de ahondar en materia de coordinación y colaboración mutua.

En materia de accidentes e instrucción de atestados todos debemos hacer un esfuerzo por tratar de alcanzar los mejores resultados. Al llegar a juicio son frecuentes los casos en los que al informe técnico realizado por la Policía Local se contraponen las periciales de parte. Temas como el calculo de las velocidades de los vehículos implicados adquieren una especial importancia, de ahí que deba contarse con el programa adecuado y actualizado para el calculo de velocidades. No suelen disponer, las Policías Locales, de los medios necesarios y la formación técnica adecuada para llevar a cabo reconstrucciones de accidentes, si bien cuentan con la colaboración de la Guardia Civil cada vez que se les requiere para ello. En la práctica suelen optar por soluciones intermedias como reproducir lo ocurrido con vehículos de similares características.

Hoy en día se está trabajando con cursos de Infografía para mejorar la calidad de los atestados. Lo que sin duda servirá para hacerlos más gráficos. Los Jueces en la actualidad suelen dar una especial importancia al croquis elaborado y a la interpretación del mismo, por lo que todo lo que incida en una mejor y más comprensible representación gráfica de lo ocurrido será bienvenido. Es frecuente que en los atestados se trabaje también con programas de geo-localización.

#### **4.2.- los límites del comiso.**

El comiso en materia de seguridad vial ha sido introducido en el artículo 385 bis del Código Penal. Por primera vez se prevé la posibilidad, específica para los delitos contra la seguridad vial, al margen de la previsión genérica del artículo 127 del mismo texto legal, de considerar al vehículo de motor como instrumento del delito. Ahora bien la función social e incluso específicamente laboral que tienen los vehículos a motor, unidos al coste económico de los mismos, exigen ser muy cautos a la hora de aplicar esta medida y reservarla sólo para aquellos casos más graves. Véase supuestos de multirreincidencia o delitos especialmente graves, sobre todo en materia de conducciones temerarias o conducciones con consciente desprecio para la vida de los demás. En este campo resulta esencial dar unas instrucciones precisas a la Policía Local sobre la forma de actuar y la necesidad de hacerlo con extrema cautela. La intervención del vehículo sólo debe llevarse a cabo, desde el punto de vista penal, cuando estemos ante casos graves y quepa la posibilidad de que pueda solicitarse el comiso del mismo. La intervención injustificada produce importantes problemas en lo que se refiere al depósito de los vehículos y el coste de ese depósito. En puridad, de decretarse finalmente el comiso, el coste del depósito será considerado como costas imputables al condenado, pero, si por el contrario procediera la devolución del vehículo, sería la administración de justicia la que se vería obligada a soportar el coste. A lo anterior habría que añadir el deterioro que sufren los vehículos de permanecer mucho tiempo parados en un depósito, especialmente en atención a las características del mismo. Y lo que es cierto es que el procedimiento puede durar escasos días o semanas, si se tramita por juicio rápido, o años, de instruirse como diligencias previas.

#### **4.3.- el derecho de defensa.**

Resulta importante asegurar en todo caso el derecho de defensa de los imputados desde los primeros momentos. El artículo 520.5 de la L.E.Cr. prevé la posibilidad de que el detenido o preso renuncie a la asistencia letrada siempre que se trate de delitos contra la seguridad vial. Pues bien en ocasiones se viene abusando de este precepto, extendiendo sus previsiones a delitos que no constituyen “stricto sensu” delitos contra la seguridad vial. Me refiero a los delitos de homicidio y de lesiones por imprudencia grave de los artículos 142 y 152 del Código Penal cuando deriven de un accidente de tráfico. En estos casos resulta preceptiva la asistencia letrada desde el momento en el que existan indicios para imputar alguno de estos delitos a persona determinada. Dispone el artículo 767 de la L.E.Cr. que desde la detención o desde que existan indicios para imputar un delito a persona determinada será necesaria la asistencia letrada. De esta forma la Policía Judicial, El Ministerio Fiscal o la autoridad judicial recabarán de inmediato del Colegio de Abogados la designación de letrado de oficio, salvo que el interesado haga uso de su derecho a nombrarlo de su elección. En ocasiones existe cierta reticencia a solicitar la presencia de letrado para que preste la debida asistencia en aras de facilitar la instrucción de las primeras diligencias. En todo caso el respeto a los derechos fundamentales y, en especial, del derecho de defensa exigen que se destierre toda práctica que no garantice su estricto cumplimiento.

#### **4.4.-el artículo 385 del Código Penal.**

Demandan las Policías Locales que se les ayude a clarificar conceptos en relación con este delito. Castiga al que “originare un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas: 1ª.Colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio. 2ª No restableciendo la seguridad de la vía cuando haya obligación de hacerlo.”

Es un delito de riesgo abstracto, ahora bien dicho riesgo debe ponerse en relación con la seguridad vial y por lo tanto deberá traducirse en un peligro potencial de lesión para los bienes de los usuarios de las vías.

Materia en la que lo más adecuado es acudir a ejemplos concretos, de esta forma se ha considerado que concurre este delito en supuestos de piedras grandes en la calzada (SJP de Pamplona, de 08-11-01), arrojar a la calzada una moto, una silla y bolsas de basura (SJP de San Sebastián de 22-10-04), arrojar una rama a un conductor (SAP de Castellón de 27-04-05), cabalgar por la calzada sin dispositivo luminoso de noche (SAP de Málaga de 16-07-04), arrojar a la vía desde un coche en marcha una máquina de escribir (SAP de Barcelona de 01-05-05), arrastrar un contenedor de basura hacia el centro de la calzada y volcarlo (SAP León de 05-06-08), colocar cinta adhesiva de un lado a otro de la calzada a la altura de 1 metro (SAP de Barcelona de 17-12-07). Si bien tanto el propio coche como el conductor del mismo pueden considerarse como esos “obstáculos en la vía pública” y así castigar la conducta de detener o estacionar un coche indebidamente, de forma tal que no pueda ser percibido por los demás usuarios de la vía o que impidiera la visión de una señal. De igual modo nada impide considerar como obstáculo imprevisible un animal abandonado o incluso un peatón.

En cuanto a derramar sustancias se exige que el vertido de las sustancias en la calzada sea doloso, no cabe la comisión imprudente, y tiene que tratarse de sustancias

deslizantes o inflamables como puede ser el queroseno, alcohol, gasoil, gasolina, jabón, agua...

El tercer apartado habla de sustraer o anular la señalización lo que supone tanto llevárselas como deteriorarlas, de forma que no sirvan para el uso para el que estaban destinadas, véase arrancarlas o destrozarlas provocando que no sean visibles o incluso colocando carteles o pegatinas que supongan su anulación. En todo caso se exige que se genere un grave riesgo para la circulación por lo que la señal debe incidir directamente en la seguridad vial. No entrarían en el concepto señales que regulen el aparcamiento, véase carga y descarga o que señalicen áreas de descanso o similares.

Finalmente se contempla un tipo de comisión por omisión al castigar al que no restablezca la seguridad de la vía cuando exista obligación de hacerlo. Obligación que surgirá del hecho de haber creado un riesgo relevante no doloso sino imprudente, pero que coloquen al autor en posición de garante en cuanto al restablecimiento de la seguridad o bien tratándose del personal encargado de la seguridad de la vía.

En cualquier caso resulta esencial redactar en el atestado con detalle lo ocurrido, exponiendo el grave riesgo para la seguridad del tráfico que se haya dado.

#### **4.5 Criterios de judicialización de atestados.**

En cuanto a la judicialización de los accidentes, lo más conveniente es que se lleve a cabo siempre que existan víctimas. Es lo que se viene haciendo en muchos sitios. El problema vendría cuando en principio no consten víctimas y aparezcan luego, por no detectarse las lesiones en el momento mismo del accidente. Habría que poner especial atención, como ya hemos indicado en apartados anteriores, en que efectivamente se comuniquen los archivos, bien por sobreseimiento de la causa, bien por sentencia absolutoria, a las autoridades competentes en materia de tráfico.

Un problema que plantean los Policías se refiere a la falta de valor que dan los jueces a la denuncia del perjudicado en el atestado. Se trata sin duda de un error en el planteamiento de la cuestión. La denuncia en el atestado tiene pleno valor, el problema es que no siempre los juzgados se percatan de su existencia. La solución más acertada para estos casos sería dejar claro, al principio del atestado, que se acompaña denuncia del perjudicado.

En cualquier caso el tema de la judicialización de los atestados se agravará de entrar en vigor la reforma del Código Penal que prevé la despenalización de las faltas, por lo que se deberá ser especialmente cauto en la forma de actuar cuando entre en vigor la reforma.

En todo caso desde la Fiscalía de Seguridad Vial se debe estar especialmente vigilante en todo lo relativo a esta cuestión, evitando que sean los Jueces Decanos quienes, sin consultar la cuestión con el Fiscal, determinen los criterios que deban regir en esta materia.

### **5. ACCESO A LOS REGISTROS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO.**

Resulta esencial lograr que las Policías Locales accedan a los registros de la Jefatura Provincial de Tráfico. Especialmente importante es el referido acceso para poder instruir debidamente los atestados por delitos de conducción sin permiso. En la actualidad son muchas las Policías Locales que acceden bien a través de convenios propios con las Jefatura Provincial de Tráfico bien a través de convenios firmados por Terceros como ocurre en Huelva con la Diputación Provincial. Lo que tampoco debe desconocerse es que algunos Ayuntamientos muy pequeños, ante la escasez de personal, encuentran importantes dificultades para tramitar los expedientes sancionadores y proceder a la detracción de puntos. En la Jefatura Provincial de Tráfico de Huelva, conscientes de esa realidad, llevan a cabo por delegación del Ayuntamiento respectivo, las instrucciones de los procedimientos sancionadores en esos casos.

### **5.1.- el cumplimiento de la instrucción 12-C 105**

La instrucción 12-C 105 de la Dirección General de Tráfico aborda la cuestión de la pérdida de puntos y de la comisión del delito de conducción sin permiso por pérdida de vigencia del permiso de conducir. Del mismo modo y en atención a las exigencias penales en esta materia trata el tema de los requisitos que debe cumplir la notificación para que pueda entenderse la actuación del conductor como constitutiva de delito de conducción sin permiso. En un primer momento se discutió si la notificación edictal de la resolución de pérdida de vigencia desplegab todos sus efectos en aras de la imputación del delito. Ciertamente que la notificación por edictos es plenamente válida desde el punto de vista administrativo, pero para que exista delito se exige que el conductor actúe con conciencia de que ha perdido la totalidad de sus puntos y con la voluntad de conducir a pesar de conocer que no puede hacerlo. La notificación edictal no cubre esos requisitos. No es posible demostrar que el sujeto efectivamente conoce la resolución que le priva del permiso y que por lo tanto le inhabilita para conducir. A tal efecto se dictó por la Dirección General de Tráfico la referida instrucción para informar sobre la forma de actuar y los pasos a seguir. En primer lugar aboga por tratar de que las notificaciones edictales pasen a ser notificaciones personales, siempre que sea posible. Indica la forma de anotar en los registros la pérdida de vigencia, haciendo constar si la notificación ha sido edictal con un aviso que cesará cuando se logre la notificación personal. Señala el expediente que debe tramitarse en el supuesto de que se localice a algún conductor con pérdida de vigencia notificada por vía edictal. Y finalmente la repercusión de las sentencias absolutorias en cuanto al procedimiento administrativo. Se trata en definitiva de clarificar el panorama desde el punto de vista administrativo. Se intenta que las resoluciones desplieguen su máxima eficacia y para ello es importante implicar a todos los agentes encargados de la vigilancia del tráfico. Resulta esencial contar con la colaboración de las Policías Locales para tratar de que las notificaciones edictales se conviertan en notificaciones personales, en especial en las pequeñas poblaciones. En la actualidad el cumplimiento es ciertamente irregular. Se debe trabajar en luchar contra las artimañas empleadas por los conductores para evitar que las resoluciones se notifiquen personalmente, pero para ello es necesaria la colaboración de todos los actores implicados.

Por otra parte resulta necesario que los Boletines de denuncia que se remiten a Fiscalía por parte de la Jefatura de tráfico, por presuntos delitos contra la seguridad vial, estén debidamente cumplimentados y se indique, a modo de observación, si la denuncia además de remitirse a la Jefatura Provincial de Tráfico se remite a los Juzgados. Con esta pequeña precisión se evita perder tiempo y esfuerzos en asuntos que en su día se

denunciaron ante los Juzgados.

## **6.COORDINACIÓN PARA ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS TRAS ACCIDENTES: HOSPITALES, UNIDADES INFORMACIÓN DGT, OFICINA ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS, SERVICIOS SOCIALES.**

Debemos trabajar en dar la debida atención a las víctimas y, desde luego, los agentes de Policía Local desde la primera línea se encuentran en las mejores condiciones para lograrlo. Si bien resulta difícil que se creen equipos de atención a las víctimas en el seno de los Ayuntamientos sí es verdad que, en ocasiones, basta con facilitarles información básica sobre la forma de proceder y para ello podría contarse con folletos informativos. Desde este punto de vista se ha puesto en marcha por parte de la Dirección General de Tráfico las Unidades de Atención a las Víctimas. Se ha creado una unidad en cada una de las Jefaturas Provinciales de Tráfico con personal dedicado a prestar una atención básica a las víctimas, tratando de facilitarles al menos la información necesaria para saber como actuar. Se ha puesto en marcha, de igual forma, un teléfono, el 060, para atender las consultas que quieran realizarse por teléfono. Es importante que esta iniciativa de la Dirección General de Tráfico se dé a conocer a las Policías Locales, que se les faciliten folletos y se les informe sobre la forma de actuar de estas unidades para que, a su vez los Policías Locales, puedan derivar a las víctimas que así lo deseen.

Desde el ámbito judicial se está trabajando para que los servicios de atención a las víctimas existentes puedan ocuparse también de prestar atención a las víctimas de tráfico. En principio estos servicios están orientados a las víctimas de delitos dolosos pero han mostrado su disposición a ampliar su campo de actuación. En el ámbito de Andalucía se está trabajando en ello por parte del Fiscal Delegado de la Comunidad.

## **7.INTERLOCUTOR AUTONÓMICO**

Como corolario a lo que se ha expuesto en el presente trabajo sería importante contar con un interlocutor a nivel autonómico. Esta figura permitiría simplificar la necesaria coordinación con todas y cada una de las Policías Locales de su territorio. Sin duda esto podría lograrse a través de las Asociaciones de Jefes de la Policía Local que si bien se crearon con otro propósito podrían servir para lograr una adecuada coordinación entre Policía Local y Fiscalía de Seguridad Vial. En este sentido en Andalucía se creó la AJDEPLA, Asociación de Jefes/as y Directivos/as de las Policías Locales de Andalucía, que tiene implantación en todas las provincias de la Comunidad Autónoma. Es una organización de marcado carácter profesional pero probablemente sea la mejor salida para lograr canalizar lo que aquí se demanda.

Por otra parte resulta también conveniente que a nivel de la Comunidad autónoma exista un Fiscal Delegado que unifique posturas y se encargue de fomentar el establecimiento de protocolos de actuación con las distintas administraciones implicadas.

En todo caso resulta de interés que exista una participación activa de la Fiscalía de Seguridad Vial en las Escuelas y Academias encargadas de dar formación a las Policías Locales, bien a nivel autonómico o provincial. En este sentido por parte del Fiscal Delegado de Andalucía se lleva a cabo una magnífica labor en esta materia. Ha

trabajo estrechamente con la Escuela de Seguridad Pública de Andalucía (ESPA), en cuestiones tan importantes como la de dar formación específica a los Policía Locales en materia de pruebas de control de drogas para cumplir las exigencias del artículo 796 de la L.E.Cr.,