

5. SEGURIDAD VIAL

5.1 Introducción

La curva evolutiva de la siniestralidad vial en nuestro país se ha estabilizado en los últimos años, pudiendo dar la sensación de que no hay nada más que hacer, con el riesgo de que este mensaje transmitido a los usuarios de las vías públicas genere no sólo una situación de conformismo o indiferencia frente a las tragedias diarias sino, lo que es más grave, el incumplimiento de las normas viales de cuya observancia depende la seguridad de todos nosotros cuando circulamos por ellas.

Es preciso esmerarse en la investigación de los delitos viales de peligro del art. 379 CP, en particular el exceso de velocidad punible del apartado 1 (teniendo en cuenta que los excesos de velocidad están presentes en el 30% de los accidentes), así como en la conducción bajo la influencia del alcohol y las drogas del art. 379.2 CP, pues debe resaltarse que, según la última Memoria del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses, de los 651 conductores fallecidos en 2017, el 42% (274) presentaba consumo de alcohol, drogas o sustancias psicotrópicas, superando 138 de ellos la tasa de 1,2 g/L y 89 la de 2 g/L.

De estos datos se desprende la conveniencia de incrementar los controles de conducción bajo la influencia de dichas sustancias y, en general, la supervisión en las vías públicas de todas las infracciones de la legislación vial indiciariamente constitutivas de delito, como estrategia esencial para reducir la siniestralidad.

Según destacan recientes textos europeos, es imprescindible una apuesta decidida por la seguridad vial –con la correspondiente inversión económica–, lo que requiere un aumento sustancial del número de radares de nuestro país, pues en la comparativa europea estamos en un lugar que no nos corresponde en función del número de habitantes y extensión geográfica. Sin esta medida es muy difícil que haya reducciones de la siniestralidad.

Debe no obstante resaltarse la eficacia de la respuesta penal en el proceso, traducida en un aumento sustancial del número de escritos de acusación y de condenas, de las que se ocupa el apartado 5.6.

Es preciso insistir, como otros años, en que «la educación vial es ahora más que nunca, sin demérito de las demás, la única estrategia segura para disminuir las tragedias, casi todas evitables, que tienen lugar en las vías públicas. Pese a ello en nuestro país es la que se ha quedado atrás. Se requiere como decíamos en la Memoria de 2014

una educación integral, permanente y acompasada a los tiempos de orden tecnológico, sanitario, en movilidad vial y en conducción ecológica y eficiente que incluya la percepción del riesgo y las ventajas del nuevo modelo de comportamiento (...). Insistimos en la propuesta de una Ley de educación vial (...)».

A su lado hay que destacar la introducción, con paso firme y apoyadas por las instancias públicas, de las nuevas tecnologías en los vehículos que circulan por nuestra red vial.

El Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de mayo de 2018 *sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE*, da un importante paso en este sentido.

Gira en torno a la inclusión progresiva de los avances de la técnica, especialmente en relación con los sistemas de control de la presión de los neumáticos y los asistentes de velocidad inteligentes; los sistemas de monitorización de la somnolencia y la atención del conductor, y los de reconocimiento de distracciones; los detectores de marcha atrás; la interfaz para la instalación de alcoholímetros antiarranque; los registradores de datos de eventos (accidentes); la zona ampliada de protección contra impactos en la cabeza de usuarios vulnerables de la vía pública; los sistemas de protección delantera; y los sistemas de detección y advertencia para los usuarios vulnerables de la vía pública que estén muy cerca de camiones y autobuses, además de la mejor visibilidad de dichos usuarios.

Con la misma firmeza es necesaria la mejora del estado de las vías públicas con el abordaje de los tramos de concentración de accidentes, que es otra asignatura pendiente. No puede dejar de ponerse el foco en la ciudad y en la relación directa entre siniestralidad urbana y movilidad sostenible.

La especialidad sigue centrada en los procedimientos penales por delitos de peligro, cuya estadística se aborda en el apartado 5.6, y en los derivados de los delitos de homicidio y lesiones imprudentes de los arts. 142 y 152 CP, impulsando su celeridad y la unificación de criterios a que nos referimos en los apartados 5.2 y 5.4, y velando por los derechos morales y económicos de las víctimas de accidentes de tráfico, todo ello con en el propósito de evitar, de forma definitiva, situaciones que con carácter general han sido superadas y en las que las víctimas aparecían como las grandes olvidadas del sistema. En cualquier caso, sus legítimas demandas sólo serán atendidas de forma

completa cuando se potencien para ellas las Oficinas de Atención a las Víctimas de Delitos y cuenten con un procedimiento civil rápido y económicamente asequible donde defender sus justos derechos resarcitorios.