

Campaña de universalización de la Educación Vial en los Centros Penitenciarios

Catálogo general de publicaciones oficiales

<http://www.060.es>

Edita: Ministerio del Interior - Secretaría General Técnica

Maquetación e Impresión: Organismo Autónomo Trabajo Penitenciario y Formación para el Empleo

Taller de Artes Gráficas del Centro Penitenciario de Madrid III (Valdemoro)

NIPO: 126-10-114-4

Índice

PRESENTACIÓN	5
PLANES DE ACTUACIÓN	7
Los Objetivos	7
La Colaboración Institucional	8
Las Acciones	10
I. Análisis de la realidad penitenciaria en relación a la SEGURIDAD VIAL	13
I.1. Delitos de SEGURIDAD VIAL. Datos estadísticos	13
I.2. Estudio estadístico de los hábitos de conducción de la población reclusa de la A. G. E.	19
I.2.1. Hábitos de conducción	20
I.2.2. Características de la población del estudio	23
2. Creación de una estructura específica para la puesta en marcha de las actuaciones en SEGURIDAD VIAL	27
2.1. Nombramiento de un responsable en cada centro penitenciario de formación vial	27
2.2. Formación de formadores en SEGURIDAD VIAL	28
2.3. Creación de una nueva figura de internos/as auxiliares en SEGURIDAD VIAL	29
3. Difusión y generalización de un curso básico de formación en SEGURIDAD VIAL	31

4. Cursos para la obtención del permiso de conducir tipo B	35
4.1. Acciones para solventar las barreras culturales e idiomáticas	38
4.1.1 Profesorado homologado	39
4.1.2. Refuerzo y apoyo en el aprendizaje	40
4.1.3. Obtención del certificado médico de capacitación	40
4.1.4. Examen teórico en el propio establecimiento	41
4.1.5. Clases prácticas y examen	41
4.2. Acciones para solventar las dificultades económicas	42
4.3. Acciones para solventar las barreras administrativas motivacionales y penitenciarias	44
4.3.1. Tramitación administrativa y documentación requerida	44
4.3.2. Barreras motivacionales	45
4.3.3. Dificultades penitenciarias	46
5. Diseño e implementación de un programa específico de reeducación para personas condenadas por delitos contra la SEGURIDAD VIAL	49
6. Cursos para la obtención de permisos profesionales de conducción	53

Presentación

La SEGURIDAD VIAL es un problema no sólo de orden público, sino también social e incluso de salud, que a todos nos atañe y del que todos somos responsables. Así la OMS el 7 de abril de 2004 previó que en 2020, los accidentes de circulación serán la tercera causa de morbilidad y muerte, solo ampliada por las patologías relacionadas con el corazón y las enfermedades mentales. El factor humano está considerado como la principal causa de los accidentes de tráfico

La Educación Vial no debe ser una mera adquisición de destrezas y conocimientos de normas y señales, debe tratar de facilitar la adquisición de valores en los ciudadanos para que sepan comportarse de manera responsable en la vía pública.

Estamos asistiendo en nuestro país a unos cambios muy significativos respecto al hábito de la conducción. Son el resultado de unas campañas gubernamentales que demuestran su eficacia día a día y que combinan la concienciación, la mejora de las vías y la señalización; pero sobre todo el incremento de las sanciones a los infractores.

La Secretaría General de Instituciones Penitenciarias ha querido sumarse a este esfuerzo incluyendo en sus políticas de intervención la Educación Vial como un componente relevante de la Formación Integral de las personas privadas de libertad, pues tanto en su papel de conductores o como meros usuarios de las vías, este aprendizaje será de enorme utilidad para la preparación de su puesta en libertad.

Numerosos estudios demuestran la alta prevalencia existente en los accidentes sufridos y las infracciones de tráfico provocadas por sujetos de personalidad antisocial, poco respetuosos con las normas y valores establecidos. Nuestras estadísticas confirman la correlación de estos delitos en personas condenadas por otras tantas figuras delictivas. De ahí la pertinencia de potenciar la Formación en SEGURIDAD VIAL en este medio penitenciario.

Presentación

Además, la inclusión de nuevas figuras delictivas y el endurecimiento de las penas en relación a los infractores de SEGURIDAD VIAL está teniendo una incidencia muy importante en la entrada en el sistema penitenciario de un gran número de personas que han de hacer frente a medidas penales, tales como los Trabajos en Beneficio de la Comunidad (TBC), para los casos menos graves; hasta condenas de prisión para las infracciones más graves y la reiteración de las mismas. Personas procesadas o condenadas por delitos contra la SEGURIDAD VIAL, con perfiles sociales “normalizados” que sin este endurecimiento penal probablemente no habrían entrado en contacto con el mundo carcelario.

La SUBDIRECCIÓN GENERAL DE TRATAMIENTO Y GESTIÓN PENITENCIARIA, como responsable de la formación integral de la población reclusa y de los programas de intervención psicosocial, ha diseñado la presente **“Campaña de Universalización de la Educación Vial en los centros penitenciarios”** para cubrir las necesidades de estos perfiles diferentes de población y que se implementará en la totalidad de los Establecimientos de la Administración General del Estado.

Planes de Actuación

Los Objetivos

Dentro de las funciones encomendadas a la Institución Penitenciaria está la formación, entendida como garantía individual y social de inserción. Se trata de reducir al máximo los efectos nocivos del internamiento y asimilar en la medida de lo posible la vida en prisión con la vida en libertad para potenciar la autoestima y el sentido de la responsabilidad de las personas presas, es decir su desarrollo integral como personas.

La inclusión de la Educación Vial en los planes ordinarios de estudios se ha generalizado desde 1985 para la Etapa de Educación Primaria como una categoría Transversal al resto de las Áreas para impulsar un CAMBIO de determinadas ACTITUDES que sean perdurables a lo largo del tiempo y que a su vez FOMENTEN VALORES socialmente deseables.

En esta línea parece necesario emprender también una ambiciosa campaña de Educación Vial en la Administración Penitenciaria con un enfoque educativo, formativo y terapéutico:

- Para generalizar la sensibilización y la educación vial, como la adquisición de valores cívicos para todas las personas que se encuentran en nuestros centros penitenciarios, incluso, para las que sí están capacitadas para conducir; pues si para cualquier conductor es preciso el mantenimiento de los conocimientos con cursos de actualización, en nuestro caso, aún más, ya que los largos períodos de encarcelamiento, y la ausencia de la práctica puede favorecer el olvido.
- Para facilitar el acceso al permiso o licencia de conducción a todas aquellas personas ingresadas en centros penitenciarios y que encontraron obstáculos educativos o idiomáticos para su obtención estando en libertad.

- Para reconducir las posibles conductas infractoras de aquellos que reconocen que con anterioridad al ingreso en prisión conducían sin poseer un título válido y quienes, probablemente, volverán a hacerlo tras su puesta en libertad, si no se hace una intervención educativa.
- Promover programas específicos para aquellos que efectivamente han sido condenados por no respetar las normas de la comunidad y poner en peligro la vida e integridad de otras personas.
- Facilitar el acceso a los cursos para la obtención parcial de puntos y la recuperación del permiso de conducción
- La alta prevalencia de personas con problemas de dependencia al alcohol y a otras sustancias tóxicas nos indica que debemos hacer llegar a esta población todas las campañas de prevención y sensibilización de los daños que pueden provocar estas conductas en relación a su propia integridad y para terceras personas (víctimas y familiares).
- No cabe duda que capacitar para la conducción abre vías de inserción laboral, pues es un requisito que se plantea como imprescindible en un gran número de ofertas laborales.

La Colaboración Institucional

Esta campaña por ello trata de alinearse y potenciar el enorme esfuerzo del Gobierno de la Nación, para disminuir drásticamente el porcentaje de víctimas de las carreteras y convertir la SEGURIDAD VIAL en una prioridad, coordinando todas las actuaciones, estableciendo objetivos y poniendo en marcha planes concretos.

Los internos e internas de los centros penitenciarios mantienen vigentes todos los derechos inherentes al resto de ciudadanos salvo aquellos directamente limitados por el contenido de la sentencia. Es importante que también participen activamente de los esfuerzos del Gobierno para la mejora de la SEGURIDAD VIAL.

Pero para acercarnos a tan ambicioso objetivo tenemos que implicar a todos aquellos agentes sociales que participan muy activamente en la mejora de la SEGURIDAD

VIAL en nuestro país, pues solo si contamos con la colaboración de las instituciones, las fundaciones, las empresas privadas y Organizaciones No Gubernamentales especializadas podremos abarcar a un más amplio espectro de acciones y llegar a la práctica totalidad de las personas recluidas en nuestros establecimientos.

La Dirección General de Tráfico ha realizado en los últimos años un loable esfuerzo para reducir la mortalidad en los accidentes de tráfico, con un ambicioso programa que abarca desde las recientes modificaciones legislativas de la implantación del permiso por puntos a frecuentes campañas de sensibilización, divulgación y reeducación vial dirigidas a diversos colectivos. Los resultados obtenidos son muy alentadores.

En este sentido, entendemos que nuestra preocupación por la generalización de la Educación Vial y la capacitación de la población reclusa en la obtención del permiso de conducción entronca directamente en los objetivos generales de su departamento. Por ello precisamos su colaboración directa en cualquier tipo de acciones posibles encaminadas a este fin.

Recientemente en el año 2006, el Consejo de Ministros aprobó la creación de una nueva fiscalía específica para la persecución de los delitos contra el tráfico y la SEGURIDAD VIAL. La nueva figura del **Fiscal Delegado Coordinador de SEGURIDAD VIAL**, dirige por delegación del Fiscal General del Estado las respectivas redes de Fiscales especialistas, como foro de intercambio de información y difusión de criterios de actuación en todo el territorio nacional. Esta figura nos resulta imprescindible para contar con su asesoramiento y la capacidad de interlocución con el resto de agentes implicados.

Otras tantas empresas privadas asumen y comparten el peso de la responsabilidad en la SEGURIDAD VIAL desde su actividad comercial, o fundacional. Para acometer nuestros objetivos iniciamos desde principios del año 2009 una amplísima campaña de implicación de estas empresas y sociedades haciéndoles partícipes de la importancia de su contribución.

La respuesta no podía ser más satisfactoria, contando al día de hoy con varios convenios de colaboración formalizados mediante los que hemos podido garantizar las necesarias aportaciones en recursos humanos, materiales didácticos o mejoras en las condiciones económicas. Estos convenios a los que se irán uniendo otras colaboraciones, comerciales son:

- Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE)

- Real Automóvil Club de España (RACE)
- Fundación y Editorial PONS
- Asociación Española de Centros Médicos Psicotécnicos (ASECEMP)

A nivel institucional, desde el campo universitario se están iniciando nuevos contactos que cubran las necesidades de expertos en materia de investigación y en la evaluación externa de los programas de rehabilitación.

Para garantizar las campañas de sensibilización contamos con las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico (AESLEME) y determinadas ONG con especialización en poblaciones desfavorecidas, así como la colaboración de otras Fundaciones o editoriales (ETRASA).

Las Acciones

En la medida en que favorezcamos los mecanismos y herramientas para la obtención del permiso legal de conducción, así como realicemos programas de intervención, de sensibilización y reeducación vial disminuirá drásticamente la posibilidad de conductas infractoras, y por tanto el de personas sancionadas. A su vez, repercutirá positivamente en la seguridad de los demás conductores y peatones.

Esta campaña nace con un afán generalizador, con la vocación de llegar a la práctica totalidad de las personas ingresadas en los centros penitenciarios de la Administración General del Estado (AGE), pues en mayor o menor medida todos ellos pueden beneficiarse de los conocimientos y actitudes adquiridas. Y dentro de ellas, se realizarán campañas específicas y de refuerzo a aquellos perfiles que parten con alguna situación de desventaja, a tenor de los resultados obtenidos en los estudios socio demográficos y de incidencia criminológica: mujeres y jóvenes; personas analfabetas o extranjeras con dificultades idiomáticas.

La Campaña de Universalización de la SEGURIDAD VIAL, que iniciamos con el lema “*Cuando quieras que algo cambie, da el primer paso.* Educación Vial: La vía más segura para salvar vidas” se concreta en las siguientes líneas de actuación prioritarias:

I.- Análisis de la realidad penitenciaria en relación a la SEGURIDAD VIAL

- 2.- Creación de una estructura específica para la puesta en marcha de las actuaciones en Formación, Educación e Intervención en SEGURIDAD VIAL.
- 3.- Difusión y generalización de un curso básico de formación en SEGURIDAD VIAL
- 4.- Cursos para la obtención del permiso de conducción tipo B
- 5.- Diseño e implementación de un programa específico de reeducación para personas condenadas por SEGURIDAD VIAL
- 6.- Cursos para la obtención de licencias profesionales de conducción.

I. Análisis de la realidad penitenciaria en relación a la SEGURIDAD VIAL

I.1- Delitos de SEGURIDAD VIAL. Datos Estadísticos

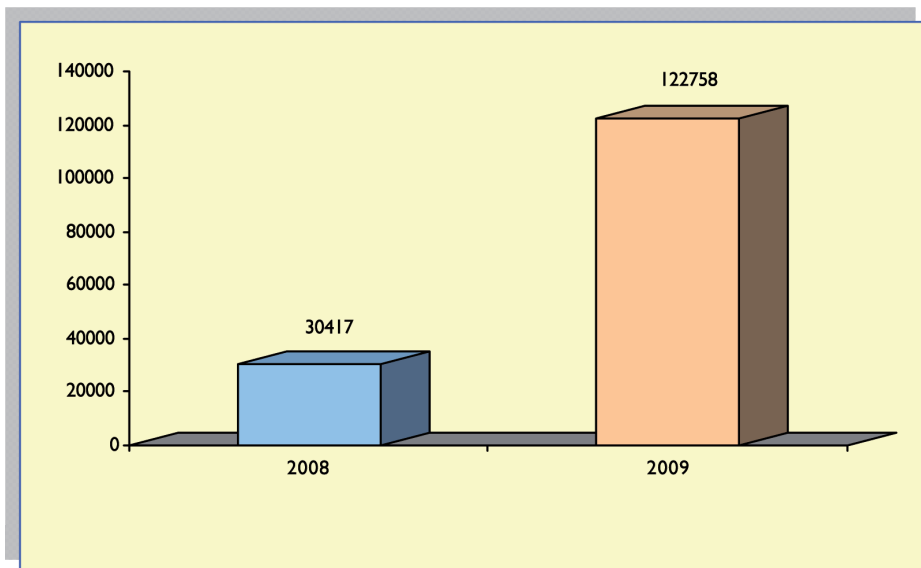
La incidencia en el sistema penitenciario de personas encausadas o condenadas por infringir las normas de Tráfico no es un acontecimiento nuevo, pues las conductas más peligrosas o imprudentes con graves resultados de muerte o lesiones se han encontrado recogidas desde antiguo en nuestro Código Penal. El resto de infracciones se trataron de corregir, hasta este momento, dentro del ámbito del derecho administrativo.

Este panorama ha cambiado definitivamente. La Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de SEGURIDAD VIAL, que introduce severas modificaciones legales generalizando la persecución de otro tipo de conductas: imprudentes susceptibles de causar daños a otras personas, la conducción a velocidad excesiva, o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o bebidas alcohólicas, la conducción temeraria o con desprecio a la vida, o por no poseer licencia de conducción o negarse a realizar las pruebas establecidas.

Para conocer la dimensión real del problema, vamos a analizarlo desde las distintas perspectivas que afectan al sistema penitenciario:

A) Medidas alternativas al ingreso en prisión

Para un primer acercamiento a la dimensión del problema, nos bastaría con analizar la incidencia que estas figuras delictivas están teniendo en el sistema penitenciario en lo que respecta a las medidas penales alternativas al ingreso en prisión de los infractores. En el siguiente cuadro podemos observar la evolución de las sentencias de SEGURIDAD VIAL que se reciben para su ejecución.

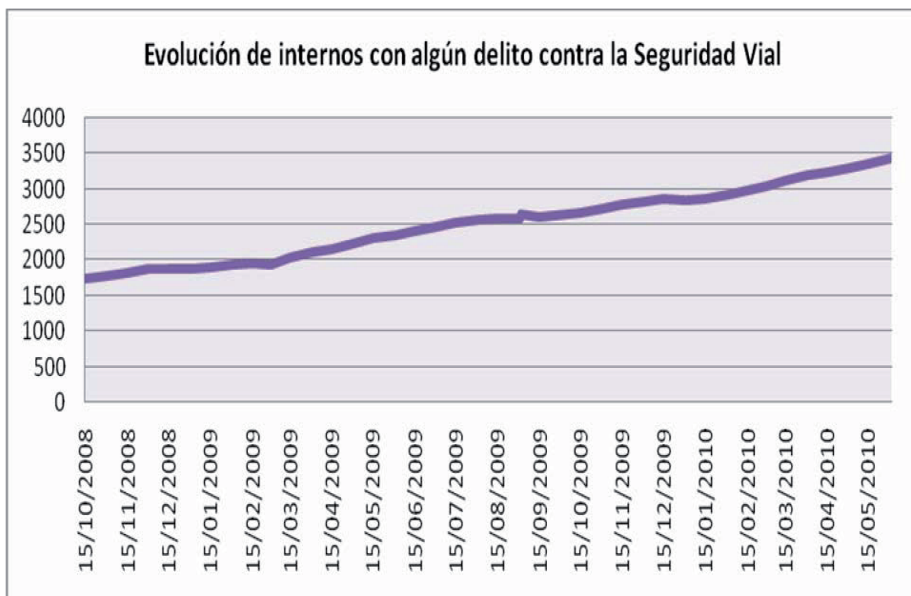


Evolución de sentencias de seguridad vial desde 2008. Situación a 31 de diciembre

El incremento y la carga de trabajo que ha supuesto a nuestro sistema es de tal calibre que ha hecho preciso crear nuevas estructuras organizativas y reforzar las oficinas encargadas del seguimiento de los planes de ejecución de estas medidas. Al día de hoy este incremento paulatino y constante no ha alcanzado techo, por lo que no podemos determinar el alcance final de las mismas.

B) Personas ingresadas en prisión **por algún delito de SEGURIDAD VIAL**

La reiteración de estas conductas, o la gravedad de las mismas están provocando un aumento generalizado de aquellas personas que ingresan en prisión. Muchas de ellas, hasta entonces, no habían tenido contacto con el mundo carcelario y tienen un perfil social y criminológico que podemos considerar como socialmente adaptado.



Contempla las siguientes situaciones: Preventivos, Penados e Internados Judiciales

FECHA	TOTAL	INCREMENTO ACUMULADO
01/01/2009	1881	
01/06/2009	2357	Δ 25,3 %
01/01/2010	2849	Δ 51,5 %
01/06/2010	3439	Δ 82,8 %

El incremento acumulado a través de los últimos 18 meses es del 83%, lo que indica que manteniéndose esta tendencia en tan solo dos años la cifra se habrá duplicado con creces.

A fecha de 1 de Junio de 2010, podemos establecer el Perfil de las personas ingresadas por estos delitos:

- N° total: **3439**
- En relación a la situación procesal penal, son Fundamentalmente **penados (98,3%)**, preventivos el 1,3% e internados judiciales el 0,3%



- En relación al sexo, son **Varones (98,49%)**, y **Mujeres (1,51%)**



- En relación a la nacionalidad son **Españoles** (86%); Extranjeros (14%)



C) Infracción contra la SEGURIDAD VIAL como principal delito

Si contemplamos exclusivamente la situación de las personas que se encuentran en prisión fundamentalmente por esta causa, la cifra al 1 de junio es de 988 personas, cuando en Enero de 2008 tan solo se contabilizaban 200

De esta población podemos extraer los datos en relación a la categoría delictiva

Población reclusa por delito principal contra la SEGURIDAD VIAL. Según tipo de delito (Datos a 01/06/2010)		
Tipo de delito	Total	%
Conducción bajo influencia de bebidas o análogas	284	23,3
Conducción a velocidad superior a la permitida	26	2,6
Conducción sin vigencia u obtención de permiso	352	35,6
Conducción temeraria	236	23,9
Grave riesgo para circular	41	4,1
Negativa a pruebas de alcoholemia	49	5,0
Totales	988	

En relación a las figuras englobadas en estos delitos extraemos algunas conclusiones de salud pública y política criminal:

- La infracción más frecuente es la conducción sin vigencia u obtención del permiso legal de conducción en un **35,6%**.

En un muestreo estadístico de los hechos probados de las sentencias de aquellos condenados como principal delito por conducción sin vigencia u obtención del permiso, hemos podido confirmar que en su gran mayoría están siendo condenadas por este delito las personas que nunca antes habían obtenido el permiso de conducir. Esto ocurre en el 86,36% de los casos estudiados. En el resto de los casos la sanción era la consecuencia de conducir tras la retirada del permiso (13,64%), La condena media por esta infracción se sitúa entre los 4 y los 6 meses de prisión.

La primera reflexión ante el análisis de esta nueva sanción penal, es que afecta prioritariamente a aquellas personas con carencias escolares, idiomáticas y económicas. No podemos por menos que preguntarnos, por tanto, si con la generalización en la penalización de estas medidas no estaremos criminalizando, aún más, la Exclusión Social.

- La "conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o análogas", y "la negativa a someterse a pruebas de alcoholemia", suponen, en un segundo orden de importancia, el **33,3%**.

A la vista de los datos obtenidos, **la alta prevalencia del consumo de alcohol** sobre los delitos de SEGURIDAD VIAL es indiscutible.

Las personas que tienen este problema realizan casi todos los actos de su vida cotidiana bajo esta dependencia: trabajo, familia, conducción. Son, por tanto, más proclives a la reincidencia delictiva. Debemos plantearnos entonces la conveniencia de penalizar con prisión esta la infracción, sin haber promovido simultáneamente políticas preventivas contra el alcoholismo, y derivando la responsabilidad de esta intervención a un sistema, el penitenciario, bastante saturado de otras patologías sociales.

- Si englobamos las tres restantes figuras, la conducción temeraria, el grave riesgo para circular y conducción a velocidades superiores a las permitidas, todas

ellas representarían el **30,6%**. Con cierta probabilidad el legislador en el momento de endurecer la normativa de tráfico tenía en mente priorizar la persecución de estos comportamientos, que sin embargo se sitúan en el tercer orden de importancia sobre los ingresos en prisión.

Incidencia en la sobrepoblación penitenciaria

- ✦ El aumento de personas que efectivamente están entrando en prisión (sin contabilizar aquellas sujetas a medidas alternativas) está alcanzando unas cotas preocupantes. Máxime si las sumamos a la presión que ejercen otras medidas punitivas, como los delitos de violencia de género, lo que está planteando una fuerte presión demográfica a nuestro sistema penitenciario
- ✦ Esta tendencia irá irremisiblemente en aumento en la medida que los actualmente condenados a medidas alternativas reincidan y sean derivados a prisión. El incremento lineal y constante de ingresos no ha encontrado aún un techo histórico, luego no podemos prever lo que abarcará en toda su extensión.

1.2.- Estudio Estadístico de los hábitos de conducción de la población reclusa de la A.G.E

Para acometer cualquier proyecto de intervención es preciso realizar un análisis de la realidad en que nos movemos, para poder plantear las acciones a ejecutar, y para poder evaluar con posterioridad el impacto de nuestra mediación.

Con este objetivo se ha diseñado un sondeo realizado sobre una muestra de la población reclusa, representativa del conjunto de la población penitenciaria en el ámbito de la Administración General del Estado con el fin de prever la posible participación de las personas ingresadas en programas de intervención, de sensibilización, de formación y de mejora en educación vial; y, de acuerdo con los resultados, solicitar a la Dirección General de Tráfico y a otras organizaciones públicas y privadas, su colaboración en los programas concretos que se lleven a cabo en los Centros Penitenciarios.

Para ello, se elaboró un cuestionario de 9 preguntas más las sociodemográficas. En este cuestionario somero se preguntaba por *la relación de las personas ingresadas con*

la conducción, la frecuencia de la conducción cuando estaban en libertad, problemas penales y administrativos relacionados con la SEGURIDAD VIAL y el interés en participar en actividades de mejora de su formación vial.

A partir de los datos obtenidos, hemos querido presentar las conclusiones en forma de hipótesis de trabajo, para proporcionar un formato pedagógico a los resultados

1.2.1.- Hábitos de Conducción

Primera Hipótesis:

¿La conducción es un hábito frecuente de la población interna en los Centros Penitenciarios?

Estando en libertad el **77,7 %** de los internos e internas solfa conducir (si bien con distinta frecuencia)

Segunda hipótesis:

¿La población penitenciaria posee mayoritariamente permiso o licencia de conducción?

El **53.3 %** de los internos carecen de él

En proyección sobre la totalidad de la población penitenciaria actual (AGE), que alcanza a 62.874 internos/as, necesitarían preparación para la obtención del permiso o licencia de conducción:

27.962 personas

Tercera Hipótesis:

¿La nueva regulación penal de los delitos de SEGURIDAD VIAL está teniendo incidencia en el número de la población encarcelada?

Según los datos que solicitamos al servicio de Estadística, en el volcado del SIP (Servicio de Información Penitenciaria) a uno de diciembre de 2008 figuran:

1.876 personas están en prisión entre otras causas, por algún delito contra la SEGURIDAD VIAL
1.876 son penados
302 condenadas a prisión exclusivamente por delitos CSV

Cuarta Hipótesis:

El 46.7% de internos/as poseen permiso o licencia de conducción ¿Este permiso o licencia se encuentra actualmente vigente?

67,3 % en vigor,
25,1 % caducado, en proyección sobre la población total, 7.386 internos/as
6,4 % pendiente de homologar, al tratarse de extranjeros, en proyección 1.889 internos/as

Quinta Hipótesis:

¿Qué motivos o dificultades encontró, estando en libertad, la población penitenciaria que no obtuvo el permiso o licencia de conducción ?

El **15,8 %**, hizo algún intento por obtenerlo, pero suspendió.

El **32,8 %**, carece de medios económicos,

El **51,4 %**, nunca mostró interés por obtenerlo.

En el primero de los supuestos podemos interpretar que existía una alta motivación para obtener el carné de conducir en cuanto que formalizaron las gestiones burocráticas e intentaron superar el examen teórico /práctico, aunque sin resultados positivos. Si hacemos una proyección sobre la generalidad de las personas ingresadas en prisión, deducimos que 4.981 de estas mostrarían una buena predisposición a obtenerlo.

En el segundo supuesto encontraríamos a 10.307 personas que hubieran estado en situación de obtener el permiso si su disponibilidad económica se lo hubiera permitido.

Sin embargo, 16.148 internos/ as carecerían, a priori, de motivación alguna para acceder al título válido de conducción, es decir, partiríamos de la necesidad de incentivar esta disposición

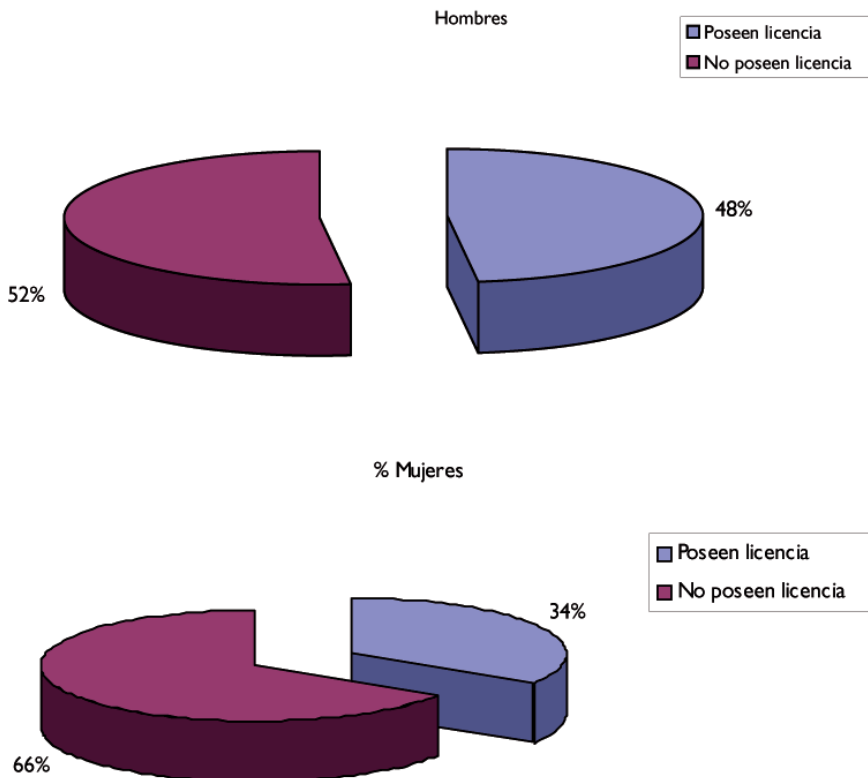
¿Estaría dispuesto a participar en un Programa de Educación vial que le facilite o amplíe conocimientos en esta materia?

El **85,4 %**, si lo estaría.

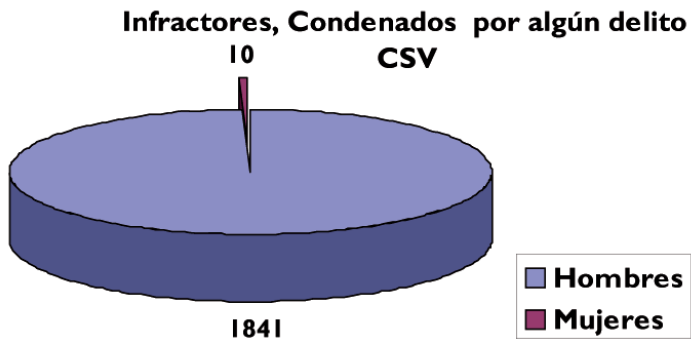
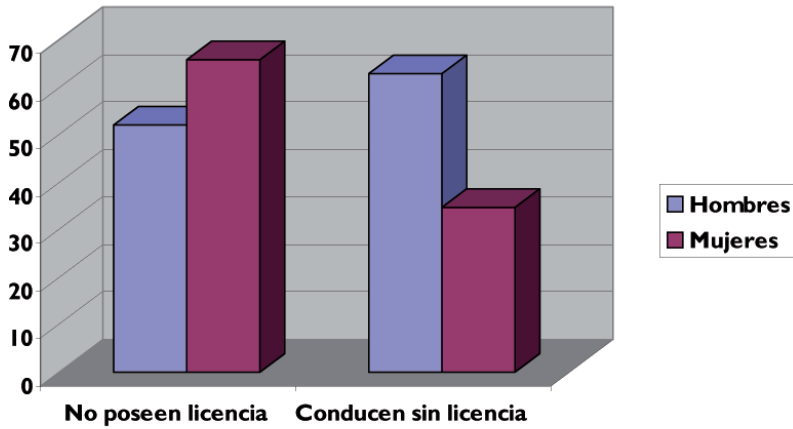
1.2.2.- Características de la Población del Estudio

Estos datos habrán de tenerse en cuenta a la hora de plantear las políticas de actuación. Pero el estudio de la muestra nos va a permitir conocer mucho mejor las características de la población penitenciaria en relación a los hábitos y necesidades respecto a la conducción, pudiendo enfocar los objetivos de formación de forma más certera.

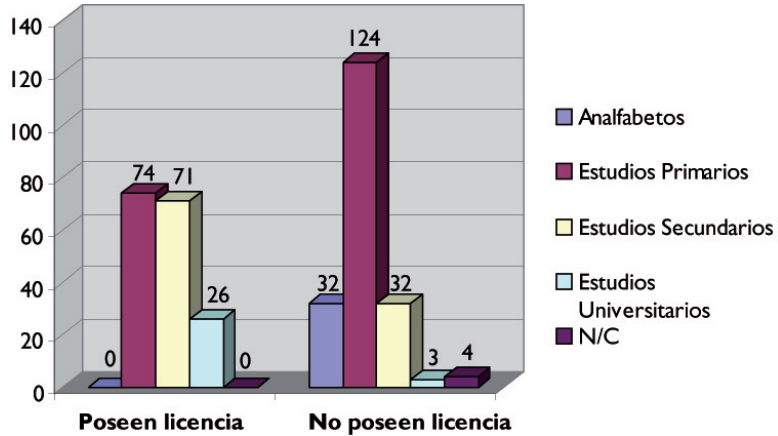
En relación al sexo de la Población ¿Hay diferencias entre los Hombres y las Mujeres?



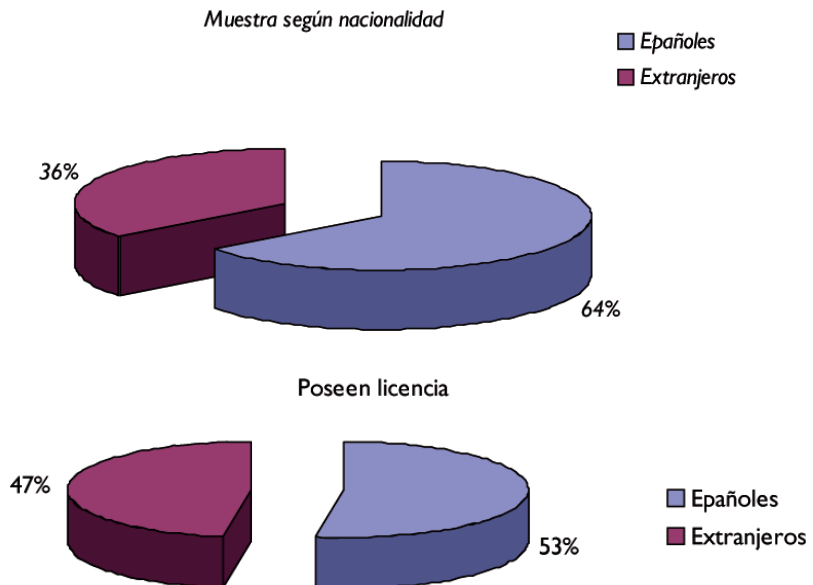
En relación al sexo de la Población ¿Hay diferencias en el respeto a las normas entre los Hombres y las Mujeres?



El nivel de instrucción ¿Es significativo para la obtención del permiso o licencia de conducción?



En relación a la nacionalidad, en la población encarcelada, un alto porcentaje son extranjeros. ¿Hay diferencias respecto a la capacitación para conducir?



FICHA TÉCNICA DEL ESTUDIO

Universo: Población reclusa de ambos sexos que se encuentren en los Centros Penitenciarios de la AGE, excepto los Hospitales Psiquiátricos.

Procedimiento de Muestreo: Aleatorio Simple.

Puntos de Muestreo: 67 Centros Penitenciarios.

Error Muestral: Para un nivel de confianza del 95,5% (dos sigmas) y $P=Q$ el error es de +- 5% para el conjunto de la muestra y en el supuesto de muestreo aleatorio simple.

Tamaño de la muestra diseñada: 378 entrevistados.

Tamaño de la muestra realizada: 366 entrevistados.

Fecha de realización: Octubre-Noviembre 2008.

Autoría del Estudio: Subdirección General de Tratamiento y Gestión Penitenciaria, con la colaboración en diseño y corrección estadística de la Unidad de Apoyo.

2. Creación de una estructura específica para la puesta en marcha de las actuaciones en **SEGURIDAD VIAL**

2.1.- Nombramiento en cada centro penitenciario de un responsable de Formación Vial

Para coordinar e impulsar las acciones y programas se precisa contar con un responsable dentro de cada Establecimiento. Se pide a los directores que nombren a una persona, pensando principalmente en alguno de los educadores del centro, pero sin excluir cualquier otro puesto de trabajo, ya se trate de funcionarios de interior, otros miembros del equipo técnico o incluso personal adscrito, como personal del profesorado de adultos. Teniendo en cuenta que este nombramiento implica asumir unas nuevas responsabilidades, además de las propias de su puesto de trabajo, y que no conlleva remuneración alguna, la voluntariedad resulta imprescindible. A pesar de ello, hemos encontrado una aceptación muy importante con personas muy involucradas ya que la SEGURIDAD VIAL es una cuestión que concita un alto interés en la sociedad.

Este **Responsable - Coordinador** de SEGURIDAD VIAL es una figura imprescindible para la dinamización de esta campaña. Las funciones que ha de desarrollar son las siguientes:

- Servir de enlace entre la Subdirección General de Tratamiento y Gestión, Área de Formación, y el centro penitenciario para el traslado de la información inherente a la campaña
- Será el responsable (junto a la dirección del establecimiento) de las relaciones con las instituciones y con todos aquellos agentes que participan en la campaña: autoescuela, centro médico, Tráfico, etc.
- Recibirá la formación adecuada como formador de formadores, para su posterior difusión a los internos/as auxiliares.

- Es el responsable de recopilar y custodiar la información, documentación, bibliografía, material audiovisual, manuales, etc., relativa a la formación, tanto la aportada por el centro directivo, como aquella que pueda obtener por sus propios medios, o con las aportaciones de organismos colaboradores
- Participar con los miembros del Equipo de Tratamiento en la selección de la población reclusa que solicita participar en las diferentes campañas
- Será la persona encargada de facilitar los medios y la operatividad de las acciones, coordinándose con el Equipo de Tratamiento y el resto de áreas del centro para la selección de las aulas, horarios, material informático, etc., que se precise
- Confeccionar los registros estadísticos de participación de los internos en cada una de las acciones y remitirlos al Área de Formación con la periodicidad requerida, con vistas a facilitar la evaluación del programa a nivel de la AGE
- Realizar la tramitación burocrática correspondiente para la obtención de los permisos de conducción

2.2.- Formación de Formadores en SEGURIDAD VIAL.

La base para garantizar la continuidad de las acciones y su difusión es contar con un número suficiente de formadores. Para ello, no bastaría con que este trabajo recaerá exclusivamente en los responsables formados, pues su disponibilidad horaria es limitada. Por este motivo una vez recibida la formación específica y un material adecuado, estos trabajadores, junto a los responsables del Equipo, seleccionarían a un número entre tres y cinco internos/as (según la capacidad del centro) para que recibieran formación a su vez como formadores y que ellos puedan difundir y replicar estas enseñanzas sobre sus compañeros.

Las condiciones que tendrían que cumplir estos Formadores de SEGURIDAD VIAL, son: poseer permiso y experiencia probada en la conducción, un nivel educativo mínimo, capacidad de expresión, y una buena adaptación penitenciaria. Se potenciará la presencia de diferentes perfiles penitenciarios: hombres y mujeres, españoles y extranjeros, buscando que, como mediadores entre sus iguales, puedan llegar a todos los módulos y que, a su vez, sirvan de ejemplo multiplicador de aprendizaje y valores.

Estos formadores actuarán bajo la estricta supervisión del responsable - coordinador, quien organizará los grupos, y facilitará las condiciones y al apoyo necesario para un adecuado desarrollo de las acciones formativas.

2.3.- Creación de una nueva figura de internos/as Auxiliares en SEGURIDAD VIAL

Dentro de estos formadores se habrá de seleccionar a uno de ellos para las campañas de obtención de los diferentes permisos de conducción.

Dadas los especiales requerimientos de dedicación horaria, se le solicitó al Organismo de Trabajo y Formación para el Empleo la creación de una nueva categoría de **auxiliares en Educación Vial** cuya responsabilidad es organizar clases de refuerzo para el aprendizaje, siempre bajo supervisión del responsable coordinador.

Además de las características mencionadas para los internos/as formadores, esta figura auxiliar debe contar con una disponibilidad horaria que le permita dedicar algunas tardes y los fines de semana a atender las dudas y facilitar el aprendizaje de aspirantes que se preparen la fase teórica de los distintos permisos, reforzando la tarea de los profesores homologados en la materia.

3. Difusión y generalización de un curso básico de formación en SEGURIDAD VIAL

Se considera importante que todos los conductores habituales desarrollen actividades de reciclaje y actualización de las normas de Educación Vial. En muchas ocasiones se piensa que la Educación Vial es algo propio de la edad escolar y que los adultos sólo se educan en este campo cuando van a la autoescuela y nada más lejos de la realidad. En cada edad afrontamos nuestra relación con el tráfico de una manera diferente y por lo tanto, en cada edad nuestro comportamiento es distinto. Por ello, aunque un porcentaje importante de los encuestados en prisión (46%) posee licencia de conducir, el paréntesis que el ingreso en prisión supone para esta población hace que esta necesidad sea más acuciante.

También para los no conductores son de utilidad los talleres de educación vial en los que se recuerden las normas generales de circulación de los peatones y conductores: cruce de calles, pasos regulados por un agente, el cinturón de seguridad, las drogas y medicamentos, etc.

Dentro de las relaciones institucionales puestas en marcha se ha formalizado un convenio con el Real Automóvil Club de España (RACE), cuyos responsables nos han elaborado "ex profeso" para esta campaña en formato DVD el "**Curso de Formación y Concienciación sobre los principales factores de riesgo en el Tráfico**" cuyas copias se han distribuido en los distintos centros penitenciarios.

Este curso pone a disposición de los alumnos mediante vídeos y flash interactivos la dimensión de las distracciones en la conducción y de los efectos negativos del alcohol, drogas y medicamentos. También se dan a conocer los estudios y avances que se realizan para la mejora de la seguridad en los vehículos y las carreteras.

Complementariamente, personal del RACE, ha llevado a cabo la Formación para el conocimiento de esta metodología didáctica a los responsables - coordinadores de SEGURIDAD VIAL en los Establecimientos como formación de formadores, para que,

a su vez, estos responsables formaran en los centros, a un número determinado de internos/as auxiliares

Mediante la tecnología audiovisual puesta a su disposición cada uno de estos auxiliares formará a sucesivos grupos de internos cubriendo las necesidades de los diferentes módulos del Establecimiento hasta lograr la plena difusión del mismo.

El temario se desarrolla a lo largo dos semanas, en varias sesiones, con una duración aproximada de dos horas y se compone de las siguientes unidades didácticas:

- Percepción del problema
- Factor humano: el conductor
- Conceptos básicos para una conducción segura
- Errores frecuentes en la conducción. Las distracciones y estado físico y psíquico
- Conductor y consumo de sustancias
- La seguridad activa del automóvil
- La seguridad pasiva del automóvil
- La importancia de la vía
- Movilidad y medio ambiente
- Actuación en caso de siniestro

Esta información se completará con el acceso a los boletines, publicaciones y folletos informativos y de divulgación de las campañas específicas de la DGT, y empresas especializadas en relación a estas temáticas.

Otros objetivos secundarios de estas acciones formativas son:

- Generalizar las campañas de divulgación y sensibilización sobre la influencia del consumo de tóxicos y alcohol en los efectos de la conducción.
- conocer y motivar a los internos/as que carecen de permiso de conducir para que soliciten entrar en los cursos de preparación del mismo, siempre que posean los requisitos exigibles legalmente y su perfil penitenciario lo aconseje.
- Motivar a los infractores de tráfico a participar en otras acciones y programas de intervención

La colaboración ciudadana, y de cualquier otra organización pública y privada que participa de estos objetivos, será importante para reforzar nuestra tarea. El inicio, coordinación y desarrollo de la participación de las Asociaciones de Víctimas de Accidentes de Tráfico es una prioridad. Es muy importante que nuestros jóvenes y también adultos vean en primera línea el impacto y consecuencias personales de conductas infractoras.

Para estas conferencias y seminarios se solicitará la implicación de

- Personalidades de reconocido prestigio
- Fiscalía Delegada para la SEGURIDAD VIAL
- Asociaciones de Víctimas de accidentes de tráfico.
- Fundaciones para el estudio y mejora de la SEGURIDAD VIAL

4.

Cursos para la obtención del permiso de conducir tipo B¹

Facilitar la preparación para la obtención del permiso de conducción es uno de los objetivos prioritario de nuestra actuación, teniendo en cuenta el altísimo porcentaje de personas que se encuentran privadas de libertad en nuestros centros penitenciarios que carecen de él, y la predominancia de esta figura delictiva entre los condenados por delitos contra la SEGURIDAD VIAL

La creciente necesidad de movilidad de los ciudadanos y el impacto del sector del transporte en el funcionamiento de la economía, convierten a la SEGURIDAD VIAL en un elemento indispensable en nuestra sociedad. Por ello, la capacitación para conducir vehículos de motor es una herramienta necesaria para desenvolverse en la vida cotidiana, pues salvo en las grandes ciudades, donde una completa red de transporte público puede garantizar una movilidad adecuada, en la mayor parte de los desplazamientos, tanto por exigencias laborales, como por necesidades familiares o de ocio, los vehículos se convierten en la forma cotidiana de trasladarse de la mayoría de ciudadanos.

De hecho, el parque automovilístico español superó en diciembre de 2008, por primera vez en su historia, los 31 millones de vehículos en circulación, según las primeras estimaciones de la Dirección General de Tráfico (DGT)².

¹ Necesario para automóviles cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kg y cuyo número de asientos, incluido el del conductor no exceda de nueve. Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg. También para el conjunto de vehículos acoplados compuestos por un vehículo automóvil de los que autoriza a conducir el permiso de la clase B y un remolque, siempre que la masa máxima autorizada del remolque no exceda de la masa en vacío del vehículo tractor. Finalmente, para motocicletas con una cilindrada máxima de 125 cm³, siempre que se esté en posesión del permiso de la clase B en vigor, con una antigüedad superior a 3 años (RD 1598/2004 de 2 de julio que modifica, entre otros, el apartado 4 del artículo 6 del Reglamento General de Conductores. (El Reglamento General de Conductores (R.D. 772/97 de 30 de mayo) que entró en vigor el 27 de junio de 1997 por el que se establecen en su art. 5 las diferentes clases de permisos de conducción)

² 31.040.000 es la cifra provisional de vehículos del al finalizar el año 2008, según el balance de SEGURIDAD VIAL presentado por el Ministro del Interior Alfredo Pérez Rubalcaba el 5 de Enero de 2009

Para la mayoría de las personas con edad para conducir, aprender los rudimentos teóricos y la destreza práctica de la conducción no presenta una especial dificultad.

En nuestro país, la obtención del permiso o licencia de conducción es el trámite imprescindible para garantizar esta capacitación. De hecho, con la entrada en vigor de la nueva Ley de SEGURIDAD VIAL, de noviembre de 2007, conducir sin disponer de la correspondiente licencia está contemplado como infracción penal

*...será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días.
al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción.*

*(Código Penal. Artículo 384. CAPÍTULO IV.
DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL.)*

Bien es cierto que, hasta esta fecha, desde el punto de vista legal las repercusiones que tenía el conducir en estas condiciones no llevaba aparejado más que una infracción administrativa, lo que no persuadía eficazmente a aquellas personas que no superaban el examen o que tenían apuros para su obtención (fundamentalmente por necesidades económicas, o por incapacidad de superar la prueba teórica). Estas dificultades se agravan en el caso de personas de escaso nivel educativo y de extranjeros con problemas de dominio de nuestro idioma.

Precisamente, estos son los perfiles predominantes de las personas ingresadas en los centros penitenciarios. En nuestra experiencia y en conversaciones con los internos e internas adquirimos la certeza de que para un alto porcentaje de ellos/as la conducción es una práctica habitual en su vida cotidiana. Sin embargo, en muchos casos manifiestan carecer de la correspondiente licencia.

Hasta la nueva regulación penal que entró en vigor el 1 de Mayo de 2008, muchas de las personas disfrutaban del hábito de conducir con la previsión de que la infracción que cometían tenía tan solo carácter administrativo. Desde este momento, sin embargo, esta conducta tiene un reflejo penal.

En relación a las repercusiones económicas, pensemos, por ejemplo, en que un gran número de los vehículos que actualmente no poseen seguro de conducción pertenecen a personas no habilitadas para conducir con el consiguiente riesgo que corren los afectados en accidentes de circulación.

Es importante rentabilizar la alta motivación que presentan los/las internos/as de los centros penitenciarios, tal como refleja nuestro estudio, teniendo en cuenta que el período de permanencia en prisión supone un espacio temporal de reflexión y de oportunidad de superación de sus propias carencias.

Las acciones concretas que debemos realizar han de estar directamente encaminadas a resolver las principales deficiencias y problemáticas que presenta esta población y que se reflejaban claramente en el estudio.



4.1.- Acciones para solventar las barreras culturales e idiomáticas

A tenor de los datos obtenidos, en prospección, cerca de 20.000 personas residentes en los centros penitenciarios reconocían haber sido conductores, esporádicos o habituales, en su vida en libertad, a pesar de carecer de licencia para ello.

La mayoría de las personas privadas de libertad abandonaron la escolarización en etapas tempranas de su vida por lo que poseen un nivel de instrucción muy deficitario. Este abandono ha sido fruto, en muchos casos del rechazo al aprendizaje escolar y adolecen de ciertas capacidades para la comprensión y retención de conceptos abstractos. Además, carecen de habilidades de sociales de relación, y poseen una autopercepción de incapacidad para superar una prueba objetiva de conocimientos teóricos.

En el caso de ciudadanos extranjeros residentes en nuestro país de habla no hispana, las barreras idiomáticas dificultan la comprensión de los conceptos.

Estas circunstancias hacen que la necesidad de superar la prueba teórica de la licencia de conducir sea interpretada como un obstáculo prácticamente insalvable. Todos nuestros esfuerzos, una vez superada la fase de motivación y captación, irán dirigidos a conseguir una preparación adecuada que solvete los problemas de índole intelectual, y el miedo e inseguridad al momento del examen.

La puesta en marcha de esta campaña tiene la siguiente secuencia temporal:

- Selección de 15 centros penitenciarios distribuidos por toda la geografía nacional para iniciar en ellos una experiencia piloto de preparación del permiso de conducir. Fecha de inicio, en Abril de 2010
- Revisión de los resultados y ajuste de las acciones precisas. Septiembre de 2010.
- Ampliación a todos los establecimientos penitenciarios. Se realizarán tres ediciones anuales en cada uno de ellos que cuenten con un mínimo de 10 alumnos (hasta un máximo de 25) por curso, en una secuencia temporal de tres años.

4.1.1 Profesorado homologado.

La Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) ha adquirido el compromiso, mediante la suscripción del correspondiente convenio, de facilitar de forma gratuita el profesorado homologado para la formación teórica en cada uno de los establecimientos penitenciarios que acojan un número mínimo de 10 alumnos matriculados por edición. El número de clases teóricas mínimas será de 25 horas, durante las cuales el alumno adquirirá los conocimientos y solventará las dudas para cada una de las unidades didácticas que componen el temario.

En todos los establecimientos se cuenta en la actualidad con, al menos, un aula de informática perfectamente equipada con un sistema de servidor y ordenadores individuales conectados a él en red para el desarrollo de actividades de formación en nuevas tecnologías. Las personas en prisión no pueden tener acceso directo a Internet, pero pueden trabajar autónomamente los contenidos que hayan sido previamente volcados en este servidor.



4.1.2 Refuerzo y apoyo en el aprendizaje

En cada centro se ha seleccionado un interno/a Auxiliar en Educación Vial. Su cometido es servir de profesor de refuerzo a las clases teóricas en los horarios de tarde y en fines de semana de una forma más individualizada. La realización repetitiva de los test similares a las pruebas de examen, les permite a los alumnos el familiarizarse con este sistema de pruebas objetivas y consolidar el aprendizaje.

La corrección inmediata de los resultados le permitirá al Auxiliar conocer si el grado de preparación de cada alumno con vistas a la prueba objetiva es suficiente, comprobar los avances y las carencias en determinadas unidades de cada uno de ellos, si las hubiera para facilitar una atención más individualizada.

4.1.3 Obtención del certificado médico de capacitación

Otra serie de dificultades a solventar estribaban en la realización del reconocimiento para verificar las aptitudes psicofísicas de los futuros conductores. La normativa que regulaba el funcionamiento de los centros médicos exigía la presencia de los futuros examinándolos en sus propias sedes, con el consiguiente movimiento de población reclusa y en muchos casos con necesidad de acompañamiento de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

Por este motivo y encontrándose en revisión el reglamento de funcionamiento, solicitamos a los responsables de Ministerio del Interior que se introdujese en su articulado la posibilidad de que fuesen los profesionales de estos centros los que se desplazasen, a fechas señaladas, con la economía de esfuerzo que esto suponía.

Finalmente, el Real Decreto 170/2010, de 19 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores, en su artículo 12 establece que:

"Previa comunicación a la Jefatura Provincial de Tráfico, los centros de reconocimiento podrán verificar las aptitudes psicofísicas de los internos en su respectivo Centro"

La Asociación Española de Centro Médicos Psicotécnicos (ASECEMP), mediante convenio se ha comprometido a designar un centro entre sus asociados para que acu-

dan a nuestro requerimiento a los diferentes centros penitenciarios, estableciéndose una tarifa económica que incluye los gastos derivados de los desplazamientos de los profesionales y los equipos necesarios para la realización del examen

Los servicios sanitarios de los centros, y siempre previa petición individual de cada aspirante, emitirán un informe médico previo, a modo de filtro, para que aquellas personas que no tengan unas mínimas garantías de superar el reconocimiento, bien por presentar padecimientos psiquiátricos o drogodependencia activa, no acudan al mismo evitándoles hacer frente al consiguiente cargo económico y la frustración de expectativas.

4.1.4 Examen teórico en el propio establecimiento

Puestos en contacto con la Subdirección General de Formación de la Dirección General de Tráfico, se les explicó las dificultades que les supondría a los aspirantes la concurrencia a la prueba de capacitación a través de los mecanismos regulares, esto es, su inscripción a través de la autoescuela y la presentación dentro de los cupos semanales, con personas ajenas y en un ambiente de mayor tensión. Por este motivo se ha acordado que el personal de las Jefaturas Provinciales de Tráfico sean quienes se desplazasen a los centros penitenciarios para examinar a la totalidad de los matriculados en un mismo día. Esta excepción puede hacerse siempre y cuando la inscripción en el examen se realice mediante el turno libre.

Las ventajas de este sistema son apreciables a simple vista. Se evitan los trámites que conlleva una salida masiva de personas a la vez que el alumnado puede examinarse en la misma aula donde se prepara regularmente, lo que minimiza el estrés aparejado a esta situación desconocida para él.

Una vez satisfechas las tasas oficiales del examen el alumno cuenta con dos oportunidades, para superar el mismo.

4.1.5 Clases prácticas y examen

Superada la fase teórica del permiso los alumnos que así lo deseen podrán matricularse en la fase práctica a través de cualquier autoescuela oficial, con ocasión de los

permisos o salidas regulares, ya que el certificado de haber superado la fase teórica posee una validez de dos años desde su expedición

Sin embargo, para dar una continuidad a estas acciones, si lo desea podrá contratar y realizar las clases prácticas que precise a través de la propia autoescuela que ha venido impartiendo la fase teórica (para ello, el equipo de tratamiento tramitará, en caso de que el aspirante reúna las condiciones adecuadas, las salidas regulares precisas)

Teniendo en cuenta que los establecimientos penitenciarios suelen estar alejados de los núcleos urbanos, los alumnos serán recogidos en el propio establecimiento en el vehículo de la autoescuela, llevándoles al mismo una vez finalizada la clase de conducción práctica.

El examen práctico oficial se desarrollará dentro de los cupos establecidos para cada autoescuela, en las mismas condiciones que el resto de los alumnos de la misma.

4.2.- Acciones para solventar las dificultades económicas

Algo más de un tercio de la población encarcelada que no disponía de permiso (el 32%) manifestó que no intentó obtenerlo por carecer de medios económicos para hacer frente al coste de la matriculación en la autoescuela y los derechos de examen. El extracto socioeconómico de esta población los sitúa en las márgenes de la exclusión social.

Solo un pequeño porcentaje de las personas ingresadas en los centros penitenciarios tienen acceso a un trabajo remunerado y podrían sufragar con él el coste económico que supone su obtención.

La mayoría, sin embargo, reciben ingresos procedentes de sus propios familiares, que suelen ser escasos e irregulares, pues aunque las necesidades de alimentación e higiene están cubiertas por la Administración, ellos pueden acceder a determinados artículos, como el café, tabaco, dulces, cosmética, etc.

Uno de los principales elementos de motivación que garantizará el éxito de esta campaña es que el propio demandante asuma, como el resto de los ciudadanos en el medio libre, el coste económico que conlleva la obtención del permiso, pues bien es sabido que aquello que no supone un sacrificio económico o personal, no suele

valorarse.

En ningún caso se plantea la total gratuidad de estas acciones pero este motivo no debiera suponer un impedimento insalvable para los que precisan su preparación y se encuentran en las márgenes de la insolvencia.

Coste económico de las acciones

Esta es la razón por la que se han explorado todos los mecanismos para que el importe económico por alumno quede reducido al mínimo imprescindible. Serían los gastos ineludibles a los que tendría que hacer frente el candidato:

Para acceder al examen teórico

- Las tasas oficiales de Tráfico para la matriculación en turno libre que suponen una cuantía de 85,85 €, y dan lugar a dos oportunidades de superar la prueba sin necesidad de renovar la tramitación
- La cuantía del reconocimiento de aptitudes psicofísicas (alrededor de 40€)

Para poder presentarse al examen práctico de conducción

- Superado el teórico, habrá de satisfacer otra tasa que establece la DGT de 7,88€ para la matriculación mediante la correspondiente autoescuela para poder acceder al examen práctico
- La contratación de las clases prácticas directamente con la autoescuela. Este concepto es el que supone mayor dificultad para su concreción, pues depende de las particularidades de cada aspirante. Si ya posee práctica en la conducción suele ser suficiente con 4 o 5 clases de refresco y de corrección de malos hábitos adquiridos

Material didáctico

En relación a los materiales didácticos se ha establecido convenio de colaboración para que los alumnos puedan acceder a ellos gratuitamente con la Fundación y Editorial PONS, especializada en materiales pedagógicos de SEGURIDAD VIAL, en versión papel (manuales y Test) y pizarra electrónica, para el profesorado.

La editorial ETRASSA facilita, igualmente de forma gratuita, el más actualizado material audiovisual para la realización de Test, que permiten al alumno familiarizarse y entrenar las condiciones de la prueba objetiva

En la red informática interna de los Centros Penitenciarios se cargarán los audiovisuales con cada una de las Unidades didácticas para las clases y resolución de test que permitan la consolidación del conocimiento. Cada unidad deberá contar con versiones adaptadas principalmente para personas, con escaso nivel formativo (analfabetos y semianalfabetos) y los extranjeros que presenten dificultades idiomáticas.

Ayudas económicas

Aunque hasta el momento las gestiones realizadas no han dado los resultados esperados, a lo largo de la realización de esta campaña se buscarán mecanismos para el establecimiento de becas financiadas por alguna fundación, entidad bancaria, ONG o similar para que aquellos alumnos de comprobada insolvencia puedan también beneficiarse de esta campaña. En el caso de que se consiguiera financiación para uno o dos alumnos por edición, para acceder a estas ayudas y no romper el principio de esfuerzo personal, los aspirantes seleccionados deberán comprometerse, a cambio, a la realización de alguna prestación personal hacia otras personas encarceladas que precisen una atención particular (incapacitados, control de suicidios o similar).

4.3.- Acciones para solventar las barreras administrativas, motivacionales y penitenciarias

4.3.1 Tramitación administrativa y documentación requerida

Para la obtención de cualquier licencia de conducción se exigen unos requisitos mínimos establecidos. En nuestro país, tal cómo se recogen en la información aportada por la Dirección General de Tráfico, son los siguientes:

Requisitos legales

- **Tener la residencia normal en España** o, de ser estudiante, demostrar la calidad de tal durante un período mínimo continuado de seis meses en territorio español, y haber cumplido la edad requerida.

- No estar privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, ni hallarse sometido a suspensión o intervención del que se posea.
- Reunir las aptitudes psicofísicas requeridas en relación con la clase de permiso que se solicite.
- Ser declarado apto por la Jefatura Provincial o Local de Tráfico en las pruebas teóricas y prácticas, en relación con la clase del permiso solicitado.

Documentación exigida

- Solicitud en impreso oficial que se facilita en las Jefaturas Provinciales y Locales de Tráfico.
- Documento Nacional de Identidad, Pasaporte o Tarjeta de Residencia en vigor.
- Informe de aptitud psicofísica, expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores autorizado, de la provincia donde solicite el trámite, al que se hallará adherida una fotografía actualizada del solicitante.
- Una fotografía actualizada, de 32 x 26 mm. en color, iguales a la que se halle adherida al informe de aptitud psicofísica a que se refiere el punto anterior.
- Declaración por escrito de no hallarse privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, ni sometido a intervención o suspensión del que se posea.
- Declaración por escrito de no ser titular de otro permiso, ya sea expedido en España o en otro país comunitario, de igual clase que el solicitado.

El responsable Coordinador, en colaboración con los servicios sociales del centro tiene aquí uno de sus principales cometidos como facilitadores de esta documentación y en las relaciones con las Jefaturas Provinciales de tráfico, autoescuelas y centros de reconocimiento, pues sin esta inestimable ayuda los aspirantes no podrían presentarse.

4.3.2 Barreras motivacionales

Muchas de las personas de nuestra encuesta que carecen de licencia reconocieron que no se habían sentido capaces de intentar superar el examen debido a su baja cualificación escolar. Sin embargo, no encontraron dificultades para aprender los fundamentos prácticos de la conducción.

Nos hemos planteado romper esta baja percepción de sus capacidades mediante:

- Campañas de captación. Abrir los cauces para familiarizarse con el lenguaje, los formatos y las técnicas de estudio de la fase teórica de la conducción acabará eliminando las barreras personales.
- El interno/a auxiliar tendrá un papel muy relevante despejando sus dudas, con un apoyo y acompañamiento constante.
- En las distintas ediciones consecutivas, es presumible el efecto motivador que supondrá que compañeros con similares carencias obtengan éxito en la prueba.

Es importante que señalemos una atención preferente a dos colectivos específicos:

- Campañas de difusión encaminada específicamente a la población femenina, pues el porcentaje de mujeres que carecen de carné supera en varios puntos al de los varones.
- Campañas de difusión enfocadas especialmente a los jóvenes de 21 a 25 años, pues el aprendizaje inicial que realizan los futuros conductores tanto para la obtención del permiso como para adoptar los hábitos correctos como peatones, es un proceso de vital importancia. Gracias a él, interiorizan, en primer lugar, las normas de obligado cumplimiento para garantizar la fluidez y la seguridad en el tráfico, pero también practican las habilidades necesarias para conductas correctas que favorecen la SEGURIDAD VIAL.
- Las personas extranjeras manifiestan poseer permiso de conducción en mayor porcentaje que las españolas, pero tienen problemas para la homologación del mismo en nuestro país. Sería conveniente establecer un cauce para el estudio de los problemas más comunes, las soluciones pertinentes y hacer campañas de divulgación entre esta población.

4.3.3 Dificultades penitenciarias

Es razonable pensar que no todas las personas ingresadas reúnen los requisitos necesarios para poder realizar en el exterior el examen de maniobras de conducción y la posibilidad de salir a realizar la prueba práctica.

Las campañas de motivación nos servirán para suscitar el interés en el mayor número de personas posibles, pero serán los miembros del Equipo de Tratamiento (asesorados por el responsable - coordinador) los que antes del inicio de cada edición harán

una selección de candidatos priorizando a aquellos que se encuentren en mejores condiciones para poder rentabilizar los esfuerzos interinstitucionales puestos a su alcance hacia el fin perseguido.

Para aquellos que superen el examen teórico se deberán potenciar los mecanismos legales que permitan las salidas regulares con objeto de poder asistir a las clases prácticas y los exámenes oficiales, mediante las propuestas de salidas regulares bajo el amparo del Art. 117 R.P., en regímenes de clasificación en segundo grado mediante el régimen flexible del Art. 100.2 o en cualquiera de los regímenes del tercer grado penitenciario (teniendo siempre en cuenta, que la validez de la prueba teórica es de dos años desde que se supera la misma).

5. Diseño e implementación de un programa específico de reeducación para personas condenadas por delitos de **SEGURIDAD VIAL**

Cerca de 3500 personas están en prisión encausadas o condenadas por algún tipo de delito contra la SEGURIDAD VIAL. Además del contenido punitivo de la pena, la naturaleza de la infracción hace pertinente que el periodo de encarcelamiento se aproveche para la sensibilización, el aprendizaje y reeducación en SEGURIDAD VIAL, y para intervenir sobre aquellos factores de personales que propiciaron las conductas lesivas.

Entendemos que las infracciones de tráfico generalmente tienen como base alguno de los siguientes componentes:

- a. El desconocimiento de las normas
- b. La conducción sin los requisitos legales
- c. El consumo de alcohol, drogas u otro tipo de sustancias psicotrópicas
- d. La presencia de rasgos de personalidad o actitudes antisociales

En aquellas personas que la causa principal o única de su ingreso en prisión se debe a un delito de tráfico suele ser la consecuencia de la comisión de conductas de cierta gravedad o potencial lesivo; o por la reiteración de infracciones similares, lo que demuestra la escasa capacidad intimidatoria que han ejercido en ellos las sanciones administrativas o las medidas penales alternativas a prisión aplicadas previamente.

Pero tampoco es infrecuente que afronten la penalidad de esta actividad delictiva otras personas en las que concurren causas de muy diversa índole, dentro de lo que podemos calificar como delincuentes habituales, o antisociales

Para atajar los primeros factores esta campaña cuenta con acciones enfocadas hacia **la reeducación**, y para ellos estarían recomendados los cursos generalizados de sensibilización, esto es, el curso básico de formación en SEGURIDAD VIAL, y las facilidades de preparación para la obtención del permiso.

En el resto, será imperativo conocer en profundidad las características del comportamiento antisocial de los infractores y determinar el perfil diferencial con respecto a los demás tipos delictivos para plantear una intervención enfocada a la modificación de estos comportamientos. Hablamos entonces de acciones **de rehabilitación**. Además, la prevalencia del consumo de drogas, medicamentos y alcohol entre la población reclusa en las prisiones es muy alta. Estos factores han incidido muy significativamente en la propia actividad delictiva.

Programa Marco de intervención en personas condenadas por SEGURIDAD VIAL

Por este motivo hay que partir necesariamente del estudio de cada infractor para plantear la intervención individual y/o grupal que se adapte a sus necesidades y al perfil de riesgo social que presenta, para que nuestra intervención pueda alcanzar el mayor grado de eficacia.

Este programa, que se encuentra en fase de diseño, previo a su implantación debe atender a los principios específicos generalmente admitidos que caracterizan las intervenciones eficaces, de riesgo, necesidades, e individualización de la intervención (Andrews y col. 1990 y Andrews y Bonta, 1998)

Para ello se va a crear un grupo de trabajo con expertos intra y extrapenitenciarios, con vistas a la elaboración de un manual que reúna las unidades formativas y terapéuticas y la metodología necesarias susceptibles de producir cambios significativos en las actitudes y valores de estos individuos.

Una vez diseñado, se sumará a una amplia oferta de intervenciones que ya se encuentran generalizadas en nuestro ámbito penitenciario con programas específicos de intervención para agresores sexuales, violencia de género, drogodependientes, enfermedad mental, jóvenes, discapacitados, etc..

Para su implementación hemos de contar, además, con:

- Una formación adecuada de los profesionales en estas técnicas
- Un sistema de validación externa, e instrumentos de medida pre y post intervención que puedan darnos la medida de la eficacia del programa.

Curso de sensibilización y reeducación vial de recuperación del permiso o la licencia de conducción

No es infrecuente que algunas de las personas encarceladas se encuentren en la circunstancia de haber perdido el permiso de conducir por la pérdida de los puntos asignados a causa de infracción³ y se encuentre obligado a realizar el curso de sensibilización y reeducación vial que se han establecido desde la DGT para poder recuperarlo.

En este caso, y trascurridos 6 meses desde la fecha en que fue notificado el acuerdo de declaración de la pérdida de vigencia, podrá volver a obtener una nueva licencia de conducción.

En el propio convenio con la CNAE se prevé esta circunstancia, y podrán crearse pequeños grupos en cada establecimiento para su impartición siempre y cuando se cumplan, simultáneamente, las siguientes condiciones:

1. Que el número de interesados en cada edición sea superior a tres personas.
2. Que esté autorizada su impartición por la Dirección General de Tráfico (DGT).
3. El importe del curso sea abonado a la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) por el interesado.

³ **Artículo 39.** R.D. 772/1997 del 30 de Mayo.

1. La vigencia de las autorizaciones para conducir estará condicionada a que su titular mantenga los requisitos exigidos para su otorgamiento y a que no haya perdido su asignación total de puntos.

2. Las jefaturas provinciales de tráfico procederán a declarar la pérdida de vigencia de las autorizaciones administrativas para conducir cuando, después de otorgadas, se acredite que han desaparecido los requisitos exigidos para obtenerlas o cuando tengan constancia de que el titular de la autorización ha perdido la totalidad de su crédito de puntos, una vez se haya anotado en el Registro de conductores e infractores la última sanción firme en vía administrativa que suponga la pérdida de ese crédito.

Art. 41.bis

3. El titular de la autorización para conducir cuya pérdida de vigencia haya sido declarada podrá obtener nuevamente un permiso o licencia de conducción de la misma clase de la que era titular, previa realización y superación con aprovechamiento de un curso de sensibilización y reeducación vial de recuperación del permiso o la licencia de conducción y posterior superación de la prueba de control de conocimientos

Investigación

En un marco normativo cambiante como el actual, en que no son infrecuentes las modificaciones legislativas que afectan a estos tipos penales, debemos mantener abiertas las líneas de investigación que permitan adaptar nuestras acciones a la realidad y los perfiles que afectan al sistema penitenciario. La colaboración con los Organismos Oficiales, Asociaciones, Universidades y demás agentes nos facilitan un intercambio constante de información y una mutua colaboración en la investigación.

6. Cursos para permisos profesionales de conducción

La licitación para el permiso de conducir tiene una enorme repercusión para encontrar o mantener una actividad laboral. En muchos casos, profundizar en esta línea nos permite abrir nuevas posibilidades de capacitación hacia otros campos como el transporte de mercancías, o transporte de personal, como taxis, ambulancias, etc., y que sólo podrán expedirse a conductores que ya sean titulares de un permiso en vigor de la clase B.

El **Reglamento General de Conductores** (R.D. 772/97 de 30 de mayo) que entró en vigor el 27 de junio de 1997 establece en su art. 5 las distintas clases de permisos de conducción. Dentro de ellos, según avanza la campaña de obtención del permiso clase B, se pretenden abrir nuevas ediciones para la obtención de algunos de ellos, en atención a su mayor potencial de generación de empleo:

➤ Autorización BTP (taxis, ambulancia, etc.)⁴

Para obtener este permiso, que solo tiene vigencia en el territorio nacional, será necesario tener una experiencia, durante al menos un año, en la conducción de vehículos a que autoriza dicho permiso y superar unas pruebas de control de conocimiento específicas.

La ventaja primordial es que, con una ampliación de la formación teórica a cargo de los profesores homologados no es necesario que se realice un nuevo examen práctico.

⁴ Para vehículos prioritarios cuando circulen en servicio urgente, vehículos que realicen transporte escolar cuando transporten escolares y vehículos destinados al transporte público de viajeros en servicio de tal naturaleza, todos ellos con una masa máxima autorizada no superior a 3500 kg, y cuyo número de asientos, incluido el del conductor, no exceda de nueve

Sin embargo, este año de antigüedad puede ser sustituido por un certificado que acredite haber realizado un curso y completado una formación específica, teórica y práctica en un centro de formación de conductores autorizado para ello, y la superación de las pruebas de control de conocimientos y las de control de aptitudes y comportamientos que se indican en el citado Reglamento

➤ **Autorización para transporte de camiones**

Los permisos profesionales tipo CI habilita la conducción por la vía pública de automóviles cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kg y no sobrepase los 7.500 kg y cuyo número de asientos, incluido el del conductor, no exceda de nueve. Será necesario realizar 3 exámenes: Teórico de específico y mantenimiento del automóvil; maniobras en circuito cerrado, compuesto de las maniobras de arranque en rampa, marcha atrás en curva, aproximación a muelle de carga y estacionamiento en línea; y Circulación en vía pública.

Ya contamos con experiencias previas de convenios entre el Organismo Autónomo de Trabajo Penitenciario y Formación para el Empleo con el INEM, o Fundación la Caixa para facilitar estas vías de preparación e inserción, por lo que pretendemos habilitar regularmente estas acciones, como elemento básico de motivación futura para la implicación de la población reclusa en estas acciones.