

Seguridad Vial y su incidencia en el ámbito penitenciario



	Página
Presentación	3
Introducción	5
Capítulo 1. Evolución semanal de los homicidios imprudentes con vehículos a motor	9
Principales resultados	9
Conclusiones Capítulo 1	16
Capítulo 2. Evolución de los delitos contra la seguridad vial	17
Principales resultados	17
Conclusiones Capítulo 2	27
Capítulo 3. Delitos contra la seguridad vial en las penas y medidas alternativas a la prisión	28
Principales resultados	29
Capítulo 4. La intervención penitenciaria en los delitos contra la seguridad vial	31
Intervención en los centros penitenciarios	31
Programa de obtención del permiso de conducir B	31
Programa de obtención del práctico del permiso de conducir B	34
Conclusiones	37
Intervención en el medio comunitario	38
Taller de seguridad vial, TASEVAL	38
Programa de seguridad vial, PROSEVAL	38
Avance del estudio de investigación con delincuentes viales en el ámbito comunitario	40
Capítulo 5. Conclusiones de la intervención penitenciaria en los delitos contra la seguridad vial	42

Una de las características de nuestras sociedades es la movilidad. Nos desplazamos, entre otros, en automóvil –el vehículo elegido con mayor frecuencia para el transporte de pasajeros por carretera en la UE–, de un lugar a otro, de una ciudad a otra, de una Comunidad Autónoma a otra y de un país a otro u otros de forma habitual por razones afectivas, de trabajo y de ocio fundamentalmente.

No son entendibles nuestras sociedades avanzadas sin ese aspecto tan básico y fundamental que es la movilidad mecánica, junto a otra forma de movilidad tan desarrollada en los últimos meses como es la movilidad electrónica. En este tránsito nos relacionamos socialmente: somos peatones, conductores y pasajeros a la vez, en momentos y en tiempos distintos, formando parte dicha movilidad de nuestra convivencia social.

Entender que nuestra convivencia social también se expande por las autovías y carreteras, al igual que por las áreas urbanas y rurales, de nuestro país, es entender que la seguridad de los otros también forma parte de nuestra conducta responsable. Y esta responsabilidad afecta, querámoslo o no, a nuestra responsabilidad cuando conducimos un vehículo.

Por tanto, movilidad, convivencia social y responsabilidad individual en la movilidad son elementos básicos de la definición de ciudadanos en nuestras sociedades.

El riesgo de tener un accidente afecta a la vida personal, familiar y social, tanto del afectado directamente como de todos aquellos que indirectamente se ven implicados por la acción realizada.

La dimensión de las consecuencias que se derivan de la circulación de vehículos, se pone de manifiesto con los datos que ofrece la Dirección General de Tráfico respecto del año 2018, en cuanto al número de vehículos que forman parte del parque automovilístico en España, 35.188.690, y por el número de permisos de conducir que se expidieron ese año, concretamente 26.853.754. Aunque el número de personas fallecidas por causa de los accidentes de tráfico se encuentra claramente en descenso, según las cifras que ofrece la citada Dirección General, ya que de las 9.344 personas fallecidas en 1989, hemos pasado a 1.806 en el año 2018, sin embargo esa cifra es suficientemente importante como para seguir adoptando medidas y haciendo campañas informativas e informes como el que ahora se presenta.

Además de las personas fallecidas, debe tenerse también en cuenta el número de las personas que sufren lesiones y el coste que supone la curación de las mismas. En ese sentido las cifras que se ofrecen desde el sector asegurador (UNESPA) también son elocuentes: en el año 2017, sufrieron secuelas 63.442 personas y fueron indemnizadas, según el baremo de accidentes de tráfico, 217.817. Durante el año 2018, según esas mismas fuentes, hubo días que se llegaron a atender hasta 2.237 lesionados diarios y la asistencia sanitaria por los accidentes de tráfico ascendió a 535 millones de euros.

Para terminar de conocer la incidencia que los delitos relativos a la Seguridad Vial tienen en la Administración de Justicia, debe señalarse que en el año 2018, el Ministerio Fiscal presentó 86.452 escritos de acusación por esa clase de delitos (artículos 379 a 385 del Código Penal), lo que supuso un 32% del total de los escritos de acusación que se presentaron por todos los delitos y que el número de sentencias dictadas fueron 89.264. Esa cifra equivale al 34% del total de las sentencias dictadas por todos los delitos.

Por lo tanto, nuestro comportamiento en la red de autopistas, autovías, carreteras y vías urbanas de nuestro país tiene una incidencia directa en nuestra calidad de vida. Si el infractor llega hasta la Administración Penitenciaria significa que ese ciudadano persiste en su falta de concienciación y reiteración de conductas imprudentes al volante.

Cuando se produce una infracción penal interviene la Administración Penitenciaria por un lado custodiando y tratando a los condenados por esta clase de delitos y por otro sumándose al esfuerzo del resto de las Administraciones y de los colectivos sociales de participar en la Educación Vial como un componente relevante de la Formación Integral de las personas privadas de libertad.

El objetivo por tanto de este informe es contribuir primero a poner de manifiesto cómo los delitos relacionados con la conducción de vehículos a motor llevan a prisión cada vez a un número más elevado de personas y en segundo lugar contribuir desde la Administración Penitenciaria a mejorar la convivencia y la seguridad vial.

Antes de acabar estas líneas quiero agradecer a los profesionales pertenecientes a la Subdirección General de Relaciones Institucionales y Coordinación Territorial (Servicio de Planificación y Seguimiento) y a la Subdirección General de Medio Abierto y de Penas y Medidas Alternativas, por su participación en este trabajo que ha sido el primero elaborado en materia de seguridad vial y Administración Penitenciaria. Hacia todos ellos mi reconocimiento y agradecimiento.

Madrid, julio 2020

Fernando Grande-Marlaska Gómez
Ministro del Interior

La Secretaría General de Instituciones Penitenciarias a través del Servicio de Planificación y Seguimiento de la Subdirección General de Relaciones Institucionales y Coordinación Territorial presenta el siguiente informe con el fin de contribuir a una mejor comprensión y evolución del estado actual de los delitos contra la seguridad vial.

Cabe reseñar que la evolución de este delito en el ámbito penitenciario ha sido muy distinta a la del conjunto de la población reclusa. Así en los últimos 10 años, la población penitenciaria ha experimentado un descenso del 23,5% y la población en prisión por los delitos relacionados con seguridad vial, como delito principal, ha experimentado un incremento del 16,4%.

A 31 de diciembre de 2009 la población total interna en los centros penitenciarios de la Administración General del Estado era de 65.548 personas. Las personas en prisión por delitos contra la seguridad vial como delito principal eran de 994.

Diez años más tarde, a 31 de diciembre de 2019 la población en los centros penitenciarios era de 50.129 personas, de las cuales por delitos contra la seguridad vial como delito principal eran 1.159 (de estos, 877 siendo esta su una única responsabilidad). Sin embargo, hay más personas condenadas por este tipo delictivo: 3.383 tienen, además, otros delitos más relevantes como causa principal (mayor pena privativa de libertad). En total, 4.542 personas están en prisión con algún delito contra la seguridad vial, cumpliendo un total de 5.816 causas penadas por estos delitos.

A estos se añaden 26 casos de homicidio imprudente de vehículo a motor, que están englobados en la tipología estadística del homicidio y sus formas. Se trata de 24 personas condenadas y dos en situación preventiva.

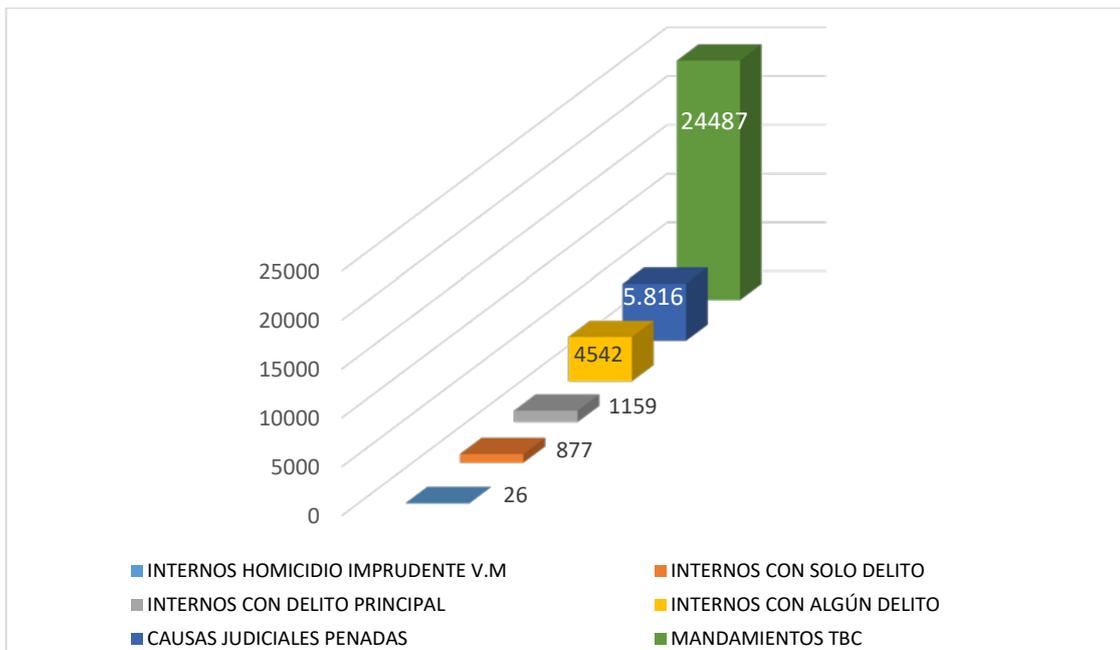
Estos datos no agotan toda la información estadística relativa a los delitos contra la seguridad vial ni el objeto de este trabajo. A este respecto tenemos que indicar que a 31 de diciembre de 2019 se habían recibido 24.487 mandamientos de penas y medidas alternativas a la prisión.

Véanse estos datos de partida, a 31 de diciembre de 2019:

Tabla 1.
Delitos contra la seguridad vial

Delitos contra la seguridad vial		Hombres	Mujeres	Total
Ámbito Comunitario				
Mandamientos recibidos de penas y medias alternativas		22.077	2.410	24.487
Ámbito Centros Penitenciarios				
Causas judiciales con condenas por delitos contra la seguridad vial		5.719	97	5.816
Personas con algún delito contra la seguridad vial		4.431	111	4.542
	De las cuales, con delitos contra la seguridad vial como delito principal	1.128	31	1.159
	De ellas con un único delito contra la seguridad vial (incluidos en la categoría anterior)	852	25	877
	Tienen delitos contra la seguridad vial, pero otros delitos como delito principal	3.303	80	3.383
Homicidios imprudentes de vehículos a motor como delito principal		24	2	26

Gráfico 1.
Delitos contra la seguridad vial



Nos encontramos ante una tipología delictiva que impacta sobre la población general, en tanto que en cualquier momento de nuestras vidas, los ciudadanos podemos vernos implicados en un accidente de tráfico. Sea como víctimas o como autores, este riesgo es una realidad que provoca inquietud y alarma social.

Esta preocupación se expresa en las distintas modificaciones legislativas sobre estos delitos con el fin de ajustar los tipos penales y sus condenas a la demanda social.

Desde la aprobación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, se han puesto en marcha otras disposiciones que reforman nuestro Código Penal en materia de seguridad vial:

- Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, que introduce importantes mejoras en la descripción de las conductas punibles y nuevas figuras delictivas como la conducción con una tasa fija de alcoholemia, la negativa a someterse a pruebas para detectarla, la conducción a alta velocidad, la conducción sin permiso o privado de él. Además de incrementar las penas y consecuencias de estas conductas, regulando la exigencia del resarcimiento de la responsabilidad civil.
- Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica el C.P en sus artículos 379 y 384 en la búsqueda de una mayor proporcionalidad en la respuesta jurídico penal a estos delitos de peligro abstracto, equiparando la pena de prisión en ambos supuestos y dando un mayor arbitrio al Juez a la hora de decidir sobre la imposición de las penas previstas de prisión, multa o trabajos en beneficio de la comunidad, lo que permite reservar la pena de prisión para los supuestos excepcionales más graves.
- Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo de modificación del C.P en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente, que regula los tres supuestos que van a ser considerados imprudencia grave y qué se entiende por imprudencia menos grave, aumenta la punición de estas conductas e introduce el delito de abandono del lugar del accidente con una redacción autónoma. Con ello, tal y como expresa el propio preámbulo de la ley, “lo que se quiere sancionar es la maldad intrínseca en el abandono..., la falta de solidaridad con las víctimas..., y las legítimas expectativas de los peatones, ciclistas o conductores, de ser atendidos en caso de accidente de tráfico.”

La ampliación de las conductas tipificadas como delito, debido a la evolución que algunas han tenido desde su consideración de ilícitos administrativos a faltas y de ésta, a ser delito, junto con el aumento de la punición realizado en cada reforma legislativa, ha provocado un aumento de las personas condenadas a penas de prisión por delitos contra la seguridad vial.

Sin duda la concienciación social sobre la seguridad en la carretera, para reducir el número de defunciones y lesiones en accidentes de tráfico, es uno de los intereses

prioritarios de todos los Gobiernos. Con tal finalidad, a lo largo de los años la Administración española también ha puesto en marcha numerosas acciones de formación en seguridad vial y divulgación de las consecuencias negativas que conllevan las imprudencias al volante y es en este marco, en el ámbito de la prevención, donde los resultados y datos contenidos en el presente informe pueden ofrecer algo más de luz, en el ámbito de la prevención.

Con el análisis de la información que se dispone en el Servicio de Planificación y Seguimiento de la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias se pretende además, como no puede ser de otra manera, orientar el modelo de intervención a realizar con las personas condenadas por este tipo de delitos en los centros penitenciarios. El cumplimiento del mandato constitucional de la reeducación y reinserción social tiene todo el sentido en estos supuestos, que afectan gravemente tanto a la persona que lo comete, como a la víctima, la familia y a la sociedad en general.

Este informe centra su objeto de investigación en las personas condenadas por delitos de seguridad vial como delito principal, entendiendo que son estos supuestos los que responden a un perfil con una más rotunda vinculación con la etiología delictiva analizada, prescindiendo del resto de casos en los que el comportamiento delictivo es plurifactorial y viene, por este hecho, vinculado a explicaciones diversas.

Se presenta el informe en cinco capítulos:

- el primero relacionado con los Homicidios Imprudentes con Vehículos a Motor (HIVM) en sus dimensiones sociodemográficas básicas (sexo, nacionalidad, provincia de residencia y tiempo medio de condena)
- el segundo donde se hace referencia a los Delitos contra la Seguridad Vial recogidos en los art. 379-382 bis de La Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. Se ofrecen, de igual modo, los resultados por las categorías sociodemográficas referidas. En ambos casos se aportarán tablas, lectura de los resultados y las conclusiones que se consideran más relevantes o más novedosas.
- el tercero se centra en el análisis de los delitos de seguridad vial en las penas y medidas alternativas a la prisión.
- el cuarto se dedica a la intervención penitenciaria en este campo.
- Por último, se presentan unas conclusiones sobre la intervención penitenciaria en estos delitos.

1. Evolución semanal de los Homicidios imprudentes con vehículos a motor¹

Principales resultados

Con fecha de 24 de mayo de 2019 se inició el registro semanal del número de personas internas en centros penitenciarios por el delito de homicidio imprudente con vehículos a motor (en adelante, HIVM).

Como se puede observar en la Tabla 2, la serie comenzó con 19 casos y se finalizó con 26. Si bien el número de casos era pequeño, su incremento ha sido del 36,8%. La variabilidad se ha producido en los hombres, sexo predominante en este delito.

Este delito, representa el 0,7% del total de los delitos de homicidio; el 2,4% del total de internos por delitos contra la seguridad vial y el 20% de los homicidios imprudentes. Es decir, uno de cada cinco homicidios imprudentes es de vehículos a motor.

Tabla 2.
HIVM como delito principal por sexo.

Fecha	Hombres	Mujeres	Total	Variabilidad semanal
24/05/2019	17	2	19	
31/05/2019	16	2	18	-1
06/06/2019	17	2	19	1
14/06/2019	17	2	19	0
21/06/2019	17	2	19	0
28/06/2019	18	2	20	1
01/07/2019	18	2	20	0
11/07/2019	18	2	20	0
18/07/2019	18	2	20	0
25/07/2019	18	2	20	0
31/07/2019	19	2	21	1
01/08/2019	19	2	21	0
08/08/2019	19	2	21	0
15/08/2019	18	2	20	-1
22/08/2019	18	2	20	0
29/08/2019	19	2	21	1
05/09/2019	19	2	21	0
12/09/2019	19	2	21	0
19/09/2019	18	2	20	-1
26/09/2019	18	2	20	0

¹ Todos los datos que se ofrecen referidos a la población privada de libertad tienen como fuente la Estadística semanal de población reclusa a 31/12/2019. Estadística General Clasificada de Población Penitenciaria.

03/10/2019	19	2	21	1
10/10/2019	19	2	21	0
17/10/2019	20	2	22	1
31/10/2019	22	2	24	2
08/11/2019	22	2	24	0
15/11/2019	23	2	25	1
22/11/2019	23	2	25	0
29/11/2019	23	2	25	0
06/12/2019	23	2	25	0
13/12/2019	23	2	25	0
20/12/2019	23	2	25	0
27/12/2019	24	2	26	1
31/12/2019	24	2	26 ²	0

La tabla 3 y el gráfico 2 muestran la estructura de edad de este delito. De su lectura se obtiene la siguiente información relevante: afecta al conjunto de edades de la población no pudiendo asociarse este delito a la variable juventud.

Es más, todos los grupos de edad mayores de 26 años, tienen más casos que los jóvenes de 21 a 25 años de edad.

² Algunas de las personas ingresadas en prisión por esa clase de delitos cometieron imprudencias graves, cuyo relato de hechos probados, según aparecen en las sentencias condenatorias fue el siguiente:

“E. el día 8 de xxxxxxxx de xxxxx conducía el vehículo Seat Ibiza, Matrícula...por el Km 28 de la carretera N..., cuando sin respetar la señal de dirección prohibida, se introdujo en dicha vía, circulando en sentido contrario al permitido. Un vehículo que circulaba correctamente le hizo señales con las luces largas para avisarle que iba en sentido contrario, pese a lo cual el acusado mantuvo su velocidad y trayectoria En sentido contrario circuló unos dos kilómetros, cruzándose con tres vehículos. Uno de esos vehículos le evitó tras hacer una brusca maniobra. Detrás de éste circulaba un R-19, Matrícula..., conducido por F., que no pudo evitarlo y colisionó con el Seat Ibiza. Como consecuencia del golpe falleció en el accidente C., esposa de F., y éste sufrió politraumatismo con fracturas-aplastamiento de la vértebra lumbar 2ª, fractura de dos costillas, traumatismo cráneo-encefálico y contusión pulmonar-; tardó en curar 433 días...”

“El día de ...de 2012, sobre las 17:00 horas el acusado F. circulaba con el vehículo...Matrícula...por la carretera CM-200 tras haber ingerido previamente bebidas alcohólicas que limitaron sus facultades de percepción y reacción para la conducción. En el kilómetro 85 invadió el carril contrario por el que circulaba el vehículo...conducido por P..., quien pudo evitar la colisión.

Seguidamente volvió a invadir el carril izquierdo colisionando contra el turismo marca Renault, Matrícula..., que era conducido por J.A., quien no pudo evitar la colisión. El vehículo marca Renault, salió despedido hacia su derecha precipitándose por un desnivel pronunciado, deteniéndose al chocar contra un árbol. Como consecuencia del golpe falleció su conductor J.A”.

“El día ...de diciembre de ..., el acusado D... conducía el vehículo...por la carretera A-31, tras haber ingerido bebidas alcohólicas que disminuían sus facultades psicofísicas para la conducción. Al llegar al punto kilométrico ..., perdió el control del vehículo, saliéndose de la calzada por el margen derecho, reincorporándose a la misma y saliéndose nuevamente por el margen izquierdo, chocó con la bionda y consiguió reincorporarse de nuevo a la vía, volcando el vehículo y golpeándose con la bionda del margen derecho.

En la prueba de detección alcohólica, el acusado D. dio resultado positivo de 0,60 mgrs. De alcohol por litro de aire espirado en la primera prueba y 12 minutos después dio 0,61 mgrs.

Como consecuencia del accidente falleció L.A. que era el ocupante del asiento delantero derecho del vehículo que conducía D.”.

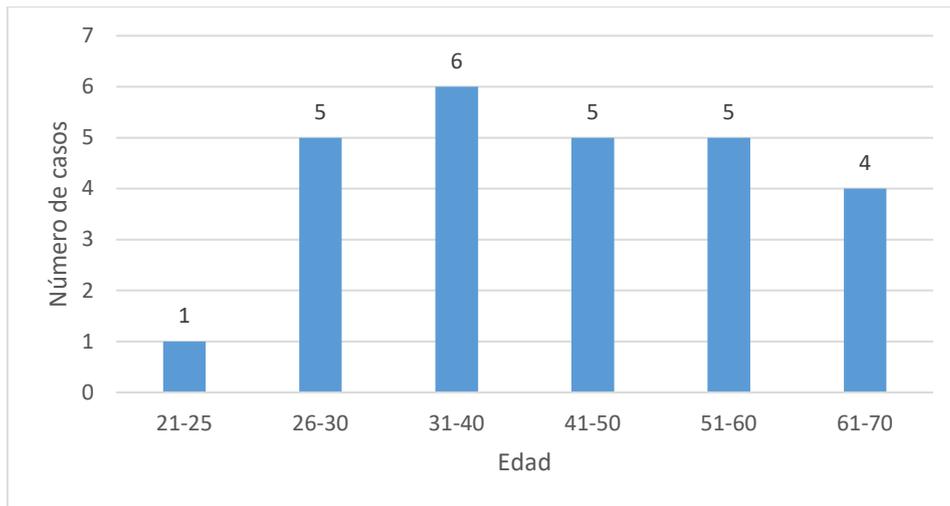
Tabla 3.

HIVM como delito principal por grupos de edad

Grupos de edad	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
21-25	1	3,8	3,8
26-30	5	19,2	23,1
31-40	6	23,1	46,2
41-50	5	19,2	65,4
51-60	5	19,2	84,6
61-70	4	15,4	100,0
Total	26	100,0	

Gráfico 2

Población penitenciaria por HIVM por grupos de edad



La tabla número 4 señala la media de días totales de condena y sexo, cuando es este el delito principal: los hombres son condenados a una media de 1.438 días, lo que equivale a prácticamente 4 años (si bien, la variabilidad de días de condena, muy elevada, hace que los resultados tengan que tomarse con cautela) En el caso de las mujeres, la media son 1.140 días, es decir, una cuantía de condena de poco más de 3 años, siendo este valor aquí, sí representativo.

Tabla 4.

HIVM según medias de días totales de condena y sexo.

Sexo	Media	Frecuencia	Desviación
Hombre	1.438,6	22	1.106,8 ³
Mujer	1.140	2	63,6
Total	1.413,7	24	1.061,1

Tabla 5.

HIVM por días totales de condena.

Días totales de condena	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
730	2	8,3	8,3
785	1	4,2	12,5
910	4	16,7	29,2
911	2	8,3	37,5
970	1	4,2	41,7
1000	1	4,2	45,8
1030	1	4,2	50
1045	1	4,2	54,2
1095	2	8,3	62,5
1185	1	4,2	66,7
1275	1	4,2	70,8
1460	3	12,5	83,3
1610	1	4,2	87,5
2757	1	4,2	91,7
3260	1	4,2	95,8
5520	1	4,2	100
Total	24 ⁴	100	

Al igual que ocurre con los grupos de edad, se considera de interés incluir la tabla 6 que recoge la distribución de los homicidios imprudentes, según la provincia de residencia. Una primera impresión podría indicar que es en las grandes ciudades donde se registran el mayor número de casos.

³ El rango o distancia entra la condena de menor cuantía y la de mayor, en el caso de los hombres, es de 4.790 días. Esta circunstancia supone que la media de días de condena no se suficientemente representativa. Es decir, la variabilidad es elevada.

⁴ No se contabilizan los presos preventivos: aún no existe condena.

Sin embargo, con una lectura detallada de la tabla observamos que esto no es así: estos delitos se produce prácticamente en toda la geografía española, independientemente de que sean zonas urbanas, costeras, rurales o del interior.

Tabla 6.

HIVM según provincia de residencia.

Provincia de Residencia del Interno	Frecuencia	Porcentaje
Alicante	1	3,85
Almería	1	3,85
Badajoz	1	3,85
Baleares	1	3,85
Burgos	1	3,85
Castellón	1	3,85
Ciudad Real	2	7,69
Granada	1	3,85
A Coruña	2	7,69
La Rioja	1	3,85
Lugo	1	3,85
Madrid	1	3,85
Málaga	2	7,69
Murcia	1	3,85
Pontevedra	2	7,69
Valencia	2	7,69
No consta	5	19,23
Total	26	100

Respecto a la nacionalidad, la tabla 7 muestra que este delito es más frecuente entre personas con nacionalidad española. Los dos casos de extranjeros que se contabilizan son varones. Nacionalidades: Marruecos y Rumanía.

Tabla 7.

HIVM por nacionalidad.

Nacionalidad	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Españoles	24	92,3	92,3
Extranjeros	2	7,7	100,0
Total	26	100,0	

En cuanto al número de condenas y sexo, dado el número de casos, cabe señalar las siguientes conclusiones:

Como se observa en la tabla 8, veintidós personas cumplen condena exclusivamente por este delito (veinte hombres y dos mujeres), dos hombres cumplen condena por este delito y, además por otros tipos delictivos (seis y siete condenas en total: lo más frecuentes en estos dos casos son delitos contra la seguridad vial -conducción sin permiso, temeraria- así como de delitos contra la propiedad -curiosamente, robo de vehículos-) y dos hombres están aún en situación preventiva, es decir, sin condena.

Tabla 8.

HIVM por número de condenas y sexo

Número de condenas	Mujer	Hombre	Total
0	0	2	2
1	2	20	22
6	0	1	1
7	0	1	1
Total	2	24	26

Con la prudencia necesaria por el escaso número de casos, se aportan los datos de otra variable de interés que puede indicar la existencia o no de cierta carrera delictiva o contacto previo con el medio penitenciario.

En la tabla 9 se observa que casi la mitad de la población que cumple condena por este delito (42,3%) ingresó en un centro penitenciario en el año 2019. Cabría deducir en estos supuestos la inexistencia, por este hecho, de una carrera delictiva previa.

Tabla 9.

HIVM por año de ingreso en prisión

Año de ingreso en prisión	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Hasta el año 1998	2	7,7	7,7
Año 2000	1	3,8	11,5
Año 2004	1	3,8	15,4
Año 2005	1	3,8	19,2
Año 2010	3	11,5	30,8
Año 2014	1	3,8	34,6
Año 2015	1	3,8	38,5
Año 2017	2	7,7	46,2
Año 2018	3	11,5	57,7
Año 2019	11	42,3	100,0
Total	26	100,0	

Hace ahora prácticamente un año que se estableció un registro específico semanal de los homicidios imprudentes por vehículos a motor, diferenciando esta tipología del resto de los homicidios y sus formas.

Las primeras conclusiones obtenidas son:

- Este delito representa el 0,1% del total de los delitos cometidos por la población privada de libertad actualmente en prisión.
- Uno de cada cinco homicidios imprudentes es de vehículos a motor.
- Por sexo, nueve de cada diez personas condenadas por este delito son hombres.
- El HIVM es un delito que afecta a todas las edades, existiendo una gran dispersión en la variable edad.
- La media de días de condena es de 1.438,6 días para los hombres y de 1.140,7 días para las mujeres, con una importante variabilidad en el caso de los hombres: el rango existente entre la menor condena y la mayor, de 4.790 días, es muy elevado.
- En cuanto al lugar de residencia existe también una gran dispersión. La mitad de residen en provincias del interior y la otra mitad en provincias de la costa.
- Por nacionalidad un 92% de las personas condenadas son de nacionalidad española.
- Pudieran existir factores de riesgo de cara a cometer un HIVM como es la comisión de determinados tipos delictivos, el robo de vehículos a motor, y el hecho de darse una mayor reincidencia.

Principales resultados

Las personas en prisión por delitos relacionados contra la seguridad vial, entendidos éstos como el delito principal (1.159 personas), representan el 2,3% de la población penitenciaria.

Al igual que se ha informado en los delitos de homicidio imprudente por vehículos a motor, se observa que es un delito cometido fundamentalmente por hombres

Tabla 10.

Delitos contra la seguridad vial por sexo.

SEXO	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Mujeres	31	2,7	2,7
Hombres	1.128	97,3	100,0
TOTAL	1.159	100,0	

La tabla 11, así como el gráfico que le sigue a continuación, muestran la distribución por cada uno de los delitos contra la seguridad vial junto con su valor absoluto y el porcentaje que representan respecto del total de delitos.

Se puede extraer una primera conclusión: más de la mitad de las personas está en prisión por conducción sin vigencia u obtención de permiso (54,4%). Le siguen, prácticamente a 37 puntos de distancia, la conducción temeraria, uno de cada seis supuestos (16,7%); casi igual que la conducción bajo influencia de bebidas o análogas (16,5%).)

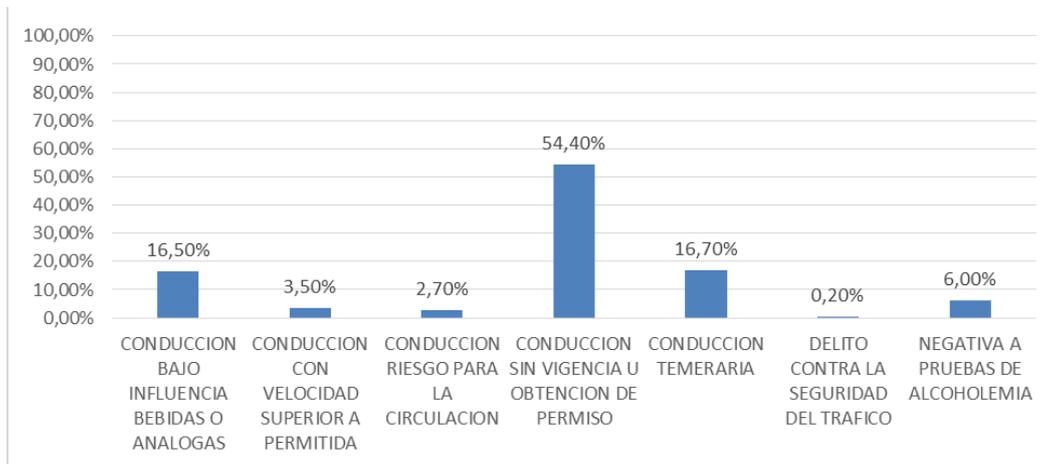
Tabla 11.

Distribución de frecuencias de los delitos contra la seguridad vial.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Conducción bajo influencia bebidas o análogas (artº 379.2 CP)	191	16,5	16,5
Conducción con velocidad superior a permitida (artº 379.1 CP)	41	3,5	20,0
Conducción riesgo para la circulación (artº 385 CP)	31	2,7	22,7
Conducción sin vigencia u obtención de permiso (artº 384 CP)	630	54,4	77,0
Conducción temeraria (artº 380.1 CP)	194	16,7	93,8
Delito contra la seguridad del tráfico (artº 381 CP)	2	0,2	94,0
Negativa a pruebas de alcoholemia (artº 383 CP)	70	6,0	100,0
Total	1.159	100,0	

Gráfico 3

Distribución porcentual de delitos contra la seguridad vial



La tabla 12 muestra los porcentajes de estos delitos por grupos de edad. En todos ellos el delito más frecuente es la conducción sin vigencia u obtención de permiso. Tanto en el grupo de edad 18-20 como en el de más de 71 años, los porcentajes pueden dar lugar a equívoco puesto que el número de casos es muy pequeño, 7 en jóvenes de 18-20 años y 10 para los mayores de 71 años de edad.

Teniendo en cuenta esta aclaración, puede realizarse la siguiente lectura:

Cuanto más se avanza en edad, los delitos de conducción sin vigencia u obtención de permiso junto con conducción temeraria van perdiendo peso en favor del resto de delitos. Así, se observa que en el grupo de jóvenes de 21-30 años los dos delitos mencionados con anterioridad, representan el 83,7% de los delitos contra la seguridad vial cometidos por este grupo de edad. Mientras que a una edad más avanzada, en el grupo de edad 61-70 años, estos dos delitos representan: 64,9%.

Tabla 12

Delitos contra la seguridad vial por grupos de edad.

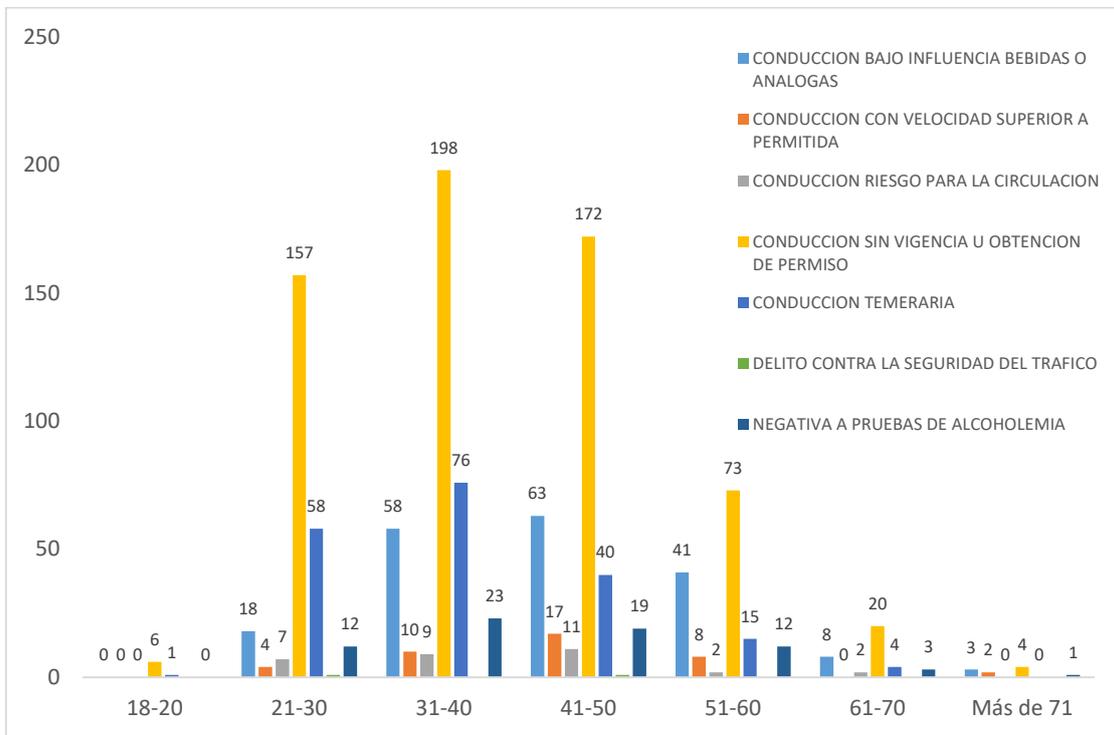
DELITO CON MÁS PENA	GRUPOS DE EDAD. Porcentajes							
	18-20	21-30	31-40	41-50	51-60	61-70	Más de 71	Total %
Conducción bajo influencia bebidas o análogas	0,00	7,00	15,50	19,50	27,20	21,60	30,00	16,50
Conducción con velocidad superior a permitida	0,00	1,60	2,70	5,30	5,30	0,00	20,00	3,50
Conducción riesgo para la circulación	0,00	2,70	2,40	3,40	1,30	5,40	0,00	2,70
Conducción sin vigencia u obtención de permiso	85,70	61,10	52,90	53,30	48,30	54,10	40,00	54,40
Conducción temeraria	14,30	22,60	20,30	12,40	9,90	10,80	0,00	16,70
Delito contra la seguridad del tráfico	0,00	0,40	0,00	0,30	0,00	0,00	0,00	0,20
Negativa a pruebas de alcoholemia	0,00	4,70	6,10	5,90	7,90	8,10	10,00	6,00
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
TOTAL VALORES ABSOLUTOS	7	257	374	323	151	37	10	1159

En el gráfico 4, se observa la distribución de todos los delitos contra la seguridad vial, por grupos de edad en valores absolutos.

Se concluye que este grupo de delitos, afecta a todas la edades, no pudiendo asociarse exclusivamente a la variable juventud.

Gráfico 4

Población penitenciaria por delitos contra la seguridad vial. Grupos de edad



Un aspecto importante para las estrategias de intervención penitenciaria es el hecho de que los infractores por el delito de conducción sin vigencia u obtención de permiso de conducir, tienen una media de edad de 40 años.

Prácticamente 9 de cada diez personas tienen penas inferiores a los tres años.

De los 1.159 internos e internas, 1.103 son penados, encontrándose el resto en otras situaciones (penados con causas preventivas -33-, en situación preventiva -22- y 1 medida de seguridad).

Tabla 13.

Personas penadas por delitos contra la seguridad vial, por duración de la condena⁵.

Tipo de delito	Duración de la condena					Total
	tres meses a 3 años	3 años a 8 años	8 a 15 años	15 a 20 años	20 y más	
Conducción bajo influencia bebidas o análogas	156	11	1	0	1	169
Negativa a pruebas de alcoholemia	61	5	4	0	0	70
Conducción temeraria	112	41	26	2	0	181
Grave riesgo para circular	20	3	1	1	0	25
Conducción con velocidad superior a permitida	39	1	0	0	0	40
Conducción sin vigencia u obtención de permiso	480	46	9	3	1	539
Total	868	107	41	6	2	1.024

Existen 79 casos en los que la información sobre la condena está pendiente de contrastar, lo que haría un total de 1.103 personas penadas.

Se observa en la tabla 14 que la cuantía media de la totalidad de las condenas por este tipo de delitos es de 667 días (1,8 años).

Tabla 14

Condena media en días de los internos penados por delitos contra la seguridad vial⁶.

	Media de días	Nº de penados	Desviación
Conducción bajo influencia bebidas o análogas	435,3	184	782,3
Negativa a pruebas de alcoholemia	646,5	70	902,0
Conducción temeraria	1.397,3	181	1.318,3
Grave riesgo para circular	909,5	28	1.504,8
Conducción con velocidad superior a permitida	377,7	41	328,6
Conducción sin vigencia u obtención de permiso	528,2	597	842,0
Delito contra la seguridad del tráfico	-	2	-
Total	667,1	1.103	996,3

Los dos casos de Delito contra la seguridad del tráfico, están pendientes de contrastar.

La tabla número 15, y el gráfico, detallan la provincia de residencia de las personas en prisión por delitos contra la seguridad vial.

La provincia de residencia más frecuente es Madrid (11,5% de los casos válidos), seguida de Málaga (5,7%), Sevilla (5,5%), A Coruña (5,4%) y Pontevedra (5,2%).

⁵ Solo se tienen en cuenta las personas penadas.

⁶ Solo se tienen en cuenta las personas penadas.

En contraste, las provincias de residencia con menos personas condenadas por delitos contra la seguridad vial son: Ciudad Real (1,1%), Lugo (1,1%), La Rioja (0,9%), Guadalajara (0,8%), Guipúzcoa (0,8%), Zaragoza (0,8%), Burgos (0,7%), Salamanca (0,5%), Zamora (0,4%), Teruel (0,3%), Araba/Álava (0,2%), Cuenca (0,2%), Ávila (0,1%) y Segovia (0,1%), sobre porcentajes válidos (sin considerar la ausencia de datos)

Tabla 15

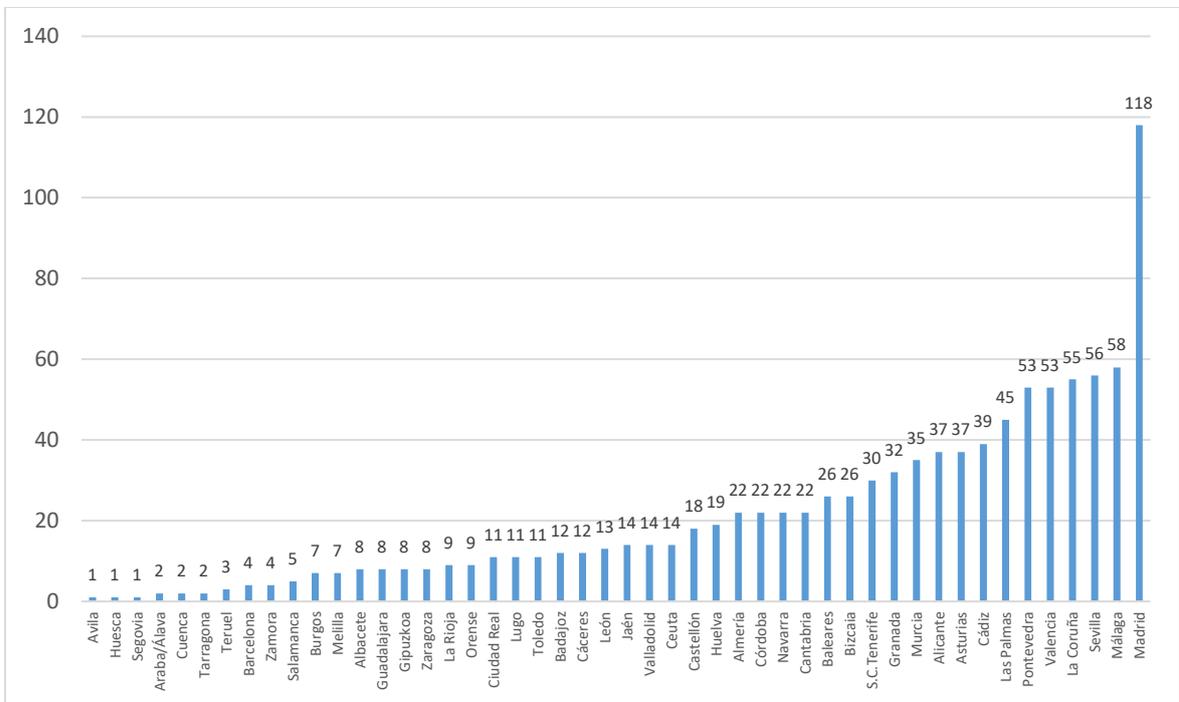
Internos por delitos contra la seguridad vial por provincia de residencia.

Provincia de residencia	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Araba/Álava	2	0,2	0,2
Albacete	8	0,7	1,0
Alicante	37	3,2	4,6
Almería	22	1,9	6,7
Ávila	1	0,1	6,8
Badajoz	12	1,0	8,0
Baleares	26	2,2	10,5
Barcelona	4	0,3	10,9
Burgos	7	0,6	11,6
Cáceres	12	1,0	12,8
Cádiz	39	3,4	16,6
Castellón	18	1,6	18,3
Ciudad Real	11	0,9	19,4
Córdoba	22	1,9	21,5
La Coruña	55	4,7	26,9
Cuenca	2	0,2	27,1
Granada	32	2,8	30,2
Guadalajara	8	0,7	31,0
Guipúzcoa	8	0,7	31,8
Huelva	19	1,6	33,6
Huesca	1	0,1	33,7
Jaén	14	1,2	35,1
León	13	1,1	36,4
La Rioja	9	0,8	37,2
Lugo	11	0,9	38,3
Madrid	118	10,2	49,8
Málaga	58	5,0	55,5
Murcia	35	3,0	58,9
Navarra	22	1,9	61,0
Orense	9	0,8	61,9
Asturias	37	3,2	65,5
Las Palmas	45	3,9	69,9
Pontevedra	53	4,6	75,0

Salamanca	5	0,4	75,5
S. C. Tenerife	30	2,6	78,5
Cantabria	22	1,9	80,6
Segovia	1	0,1	80,7
Sevilla	56	4,8	86,2
Tarragona	2	0,2	86,4
Teruel	3	0,3	86,6
Toledo	11	0,9	87,7
Valencia	53	4,6	92,9
Valladolid	14	1,2	94,2
Bizkaia	26	2,2	96,8
Zamora	4	0,3	97,2
Zaragoza	8	0,7	98,0
Ceuta	14	1,2	99,3
Melilla	7	0,6	100,0
No consta	133	11,5	
Total	1026	88,5	
Total	1159	100,0	

Gráfico nº 5

Internos por delitos contra la seguridad vial por provincia de residencia



Al igual que en los delitos de HIVM, los delitos contra la seguridad vial son cometidos con mayor frecuencia por personas de nacionalidad española. En concreto ocho de cada diez

Tabla 16.

Delitos contra la seguridad vial por nacionalidad.

NACIONALIDAD	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado	Total penados	Porcentaje
Españoles	943	81,4	81,4	37.528	74,9
Extranjeros	216	18,6	100,0	12.601	25,1
Total	1.159	100,0		50.129	100,0

De los datos de la tabla nº 17 se puede observar que una de cada dos personas penadas tiene una sola condena. Cabe resaltar que una de cada diez tiene cinco o más condenas.

Tabla 17.

Personas penadas por delitos contra la seguridad vial, por número de condenas⁷.

Número de condenas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
1	579	52,6	52,6
2	226	20,5	73,2
3	105	9,5	82,7
4	65	5,9	88,6
5	43	3,9	92,5
6	27	2,5	95,0
7	16	1,5	96,5
8	14	1,3	97,7
9	9	0,8	98,5
10	3	0,3	98,8
11	4	0,4	99,2
12	3	0,3	99,5
13	1	0,1	99,5
15	1	0,1	99,6
17	1	0,1	99,7
18	2	0,2	99,9
22	1	0,1	100,0
Total	1100	100,0	

Hay 3 casos pendientes de contrastar

⁷ Solo se tienen en cuenta las personas penadas.

Por último, al igual que se ha realizado en el capítulo I, resulta de interés hacer referencia a cuándo tuvieron el primer contacto con la Institución penitenciaria quiénes están en prisión por delitos contra la de seguridad vial.

La tabla 18 ofrece como resultado que las personas que tuvieron su primer contacto con la Administración penitenciaria en el periodo 2016-2019, pueden responder a dos perfiles distintos:

En el primer grupo, en torno a seis de cada diez tuvieron su primer contacto en prisión en el periodo 2016-2019 lo que podría indicar que son personas con escasa o ninguna carrera delictiva.

En el segundo grupo, algo menos de cinco de cada diez tuvieron su primer contacto en prisión antes del año 2016. Podría indicar carrera delictiva y que el delito contra la seguridad vial fuese uno más de los ya cometidos. Es especialmente reseñable en este grupo que el 61% de quienes están por el delito de conducción temeraria hayan tenido contacto con el sistema penitenciario entre los años 2015-1998 o anterior.

Estos dos posibles grupos apuntan hacia dos perfiles cuyas tendencias podrían ser objeto de observación y estudio en el futuro ya que el grupo 1 podría corresponder a personas con un estilo de vida normalizado, mientras que el grupo 2 podría corresponder a personas cuyo estilo de vida esté más relacionado con conductas delictivas y antisociales.

Tabla 18

Personas en prisión por delitos contra la seguridad vial por año de ingreso. Porcentaje

Antigüedad de ingreso en prisión	Conducción bajo influencia Bebidas...	Negativa a pruebas alcoholemia	Conducción temeraria	Grave riesgo para circular	Conducción velocidad superior permitida	Conducción sin vigencia u obtención permiso	Total
Hasta 1998	7,3	7,1	14,4	22,6	14,6	12,7	12,1
1999	0,5	1,4	2,6			1,0	1,1
2000	1,0	2,9	1,0	3,2		1,3	1,3
2001	1,0		0,5	3,2		1,3	1,0
2002			3,1		2,4	1,6	1,5
2003	0,5	4,3	1,0	3,2	2,4	2,1	1,8
2004	0,5	1,4	1,0			1,4	1,1
2005	2,6		1,0			2,1	1,7
2006	1,6	1,4	3,1	3,2	2,4	1,3	1,7
2007	2,6	2,9	3,1		4,9	0,8	1,7
2008	2,6	1,4	4,6			2,5	2,7
2009	3,1	10,0	3,6	3,2	2,4	3,5	3,8
2010	2,6		4,6			3,3	3,0
2011	3,7	4,3	2,6	6,5	2,4	2,7	3,0
2012	0,5	5,7	3,6	6,5		3,2	2,9
2013	2,1	1,4	2,6			3,3	2,7
2014	2,1		5,2		7,3	4,4	3,9
2015	3,1	4,3	3,1			3,5	3,2
2016	3,7	1,4	3,1	3,2		3,8	3,4
2017	3,1	2,9	4,6	3,2	2,4	5,4	4,6
2018	7,9	7,1	11,3	6,5	2,4	8,1	8,3
2019	47,6	40,0	20,1	35,5	56,1	30,8	33,5
Total	100% (191)	100% (70)	100% (194)	100% (31)	100% (41)	100% (632)	100% (1159)

Conclusiones

- Las personas en prisión por delito principal contra la seguridad vial representaban el 2,3% de las 50.129.
- Son delitos cometidos mayoritariamente por hombres.
- Más de la mitad está en prisión por conducción sin permiso de conducción o sin vigencia del mismo.
- Cuanto más se avanza en edad van perdiendo peso los delitos conducción sin permiso o sin vigencia del mismo junto con conducción temeraria, en favor del resto de delitos.
- Son delitos que afectan a todas las edades en mayor o menor medida, sin que puedan vincularse exclusivamente a la variable juventud.
- La edad media es de 40 años (39,8).
- Casi nueve de cada diez personas tienen condenas inferiores a los tres años.
- Una de cada diez personas penadas tiene cinco o más condenas.
- La condena media es de 667 días (1,8 años).
- Una de cada dos tiene una sola condena.
- La provincia de residencia más frecuente es Madrid, Málaga, Sevilla, A Coruña y Pontevedra.
- Ocho de cada diez personas en prisión internadas son españoles.
- Parece existir una tendencia hacia dos perfiles distintos de personas que incumplen la normativa sobre seguridad vial, un grupo con escasa o ninguna carrera delictiva, frente a otro con una carrera delictiva más destacable. En este grupo el 61% de quienes están por el delito de conducción temeraria ya han tenido contacto con el sistema penitenciario entre los años 1998-2015 o anterior.
- De confirmarse estos perfiles, podríamos apuntar en el futuro, a tipos de intervención diferenciadas.

3. Delitos contra la seguridad vial en las penas y medidas alternativas a la prisión

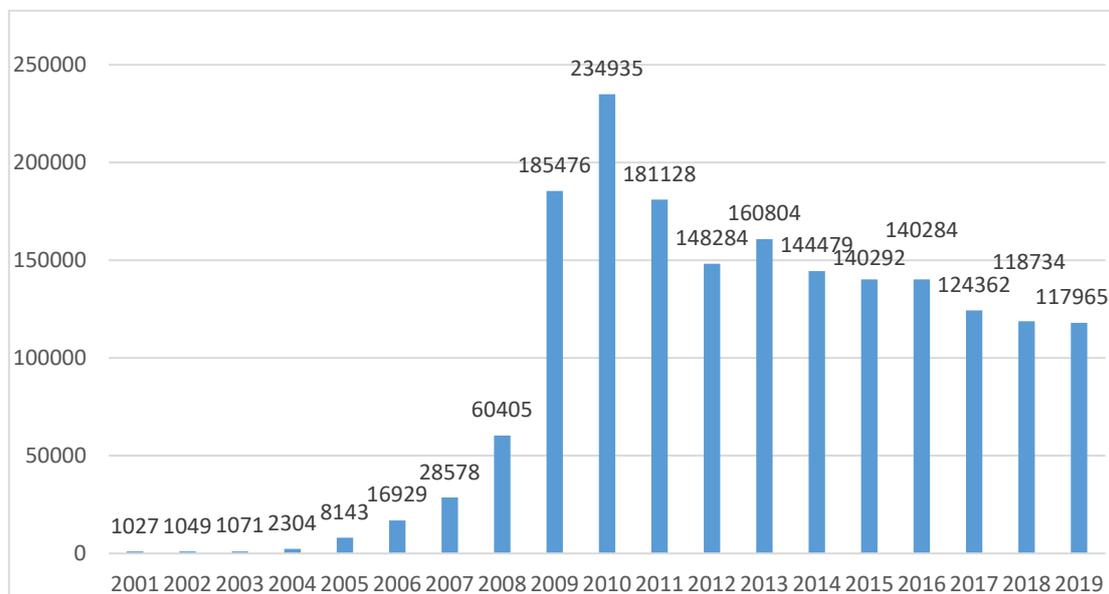
La Secretaria General de Instituciones Penitenciarias, además de gestionar la pena privativa de libertad, tiene la competencia de ejecutar las medidas alternativas a la prisión o medidas comunitarias. Son penas y medidas que no implican el ingreso en prisión, pero que obligan a la persona condenada a realizar una serie de tareas o actividades con la finalidad de reparar a la comunidad por el delito cometido y, al mismo tiempo, evitar la reincidencia.

Las medidas comunitarias son un fenómeno consolidado en Europa. Según datos del Consejo de Europa, a lo largo del año 2018, más de 2 millones de personas fueron condenadas a una medida de este tipo en los países de nuestro entorno.

En España estas medidas se introdujeron en nuestro ordenamiento jurídico en el año 1995, a través de la pena de trabajo en beneficio de la comunidad, y desde entonces, este tipo de sanciones han evolucionado de manera exponencial para convertirse en penas que se imponen con mayor frecuencia incluso que la pena de prisión.

Gráfico 6

Evolución de las medidas comunitarias en España



Como puede verse en el gráfico 6, mientras que en los primeros años de la década de los 2000 las medidas comunitarias eran prácticamente inexistentes en España, a partir de 2004 empezaron a aumentar hasta alcanzar su máximo en 2010, y pasar a una lenta

consolidación en los últimos años. Esto ha sido debido a relevantes modificaciones introducidas en el Código Penal que han supuesto un cambio en el sistema penal, con una apuesta firme por implementar medidas que impidan el ingreso en prisión y fomenten el cumplimiento comunitario. De esta manera, nos encontramos con que cada año, la administración penitenciaria española gestiona más de 110.000 casos.

Principales resultados⁸

Durante el año 2019 se recibieron 80.935 nuevos casos de medidas alternativas en el ámbito de la Administración General del Estado, de los que un 30% se corresponden con delitos contra la seguridad vial:

Tabla 19

Mandamientos recibidos de penas y medidas alternativas en el año 2019, a nivel nacional por tipología delictiva, tipo de medida y género.

Tipos delictivos	Género	TBC	Suspensiones/Sustituciones	Total
Seguridad Vial	Hombres	21.633	444	22.077
	Mujeres	2.368	42	2.410
	Total	24.001	486	24.487
Violencia de Género	Hombres	21.562	7.169	28.731
	Total	21.562	7.169	28.731
Delitos de Lesiones	Hombres	5.357	718	6.075
	Mujeres	2.291	79	2.370
	Total	7.648	797	8.445
Delitos contra el Patrimonio	Hombres	8.058	1.050	9.108
	Mujeres	1.894	100	1.994
	Total	9.952	1.150	11.102
Otros delitos	Hombres	5.556	1.344	6.900
	Mujeres	1.122	148	1.270
	Total	6.678	1.492	8.170
Total	Hombres	62.166	10.725	72.891
	Mujeres	7.675	369	8.044
	Total	69.841	11.094	80.935

Dentro del tipo de delitos contra la seguridad vial, nueve de cada diez mandamientos han sido de hombres y una de cada diez, de mujeres.

⁸ Datos de la Subdirección General de Medio Abierto y Penas y Medidas Alternativas.

Respecto del número de trabajos en beneficio de la comunidad que se cumplieron a lo largo de 2019, sin perjuicio de las cifras que se indicarán posteriormente, se pueden adelantar las siguientes:

- Mediante el Taller de Seguridad vial (TASEVAL) se cumplieron 4.348 condenas.
- Mediante el Programa de Seguridad Vial (PROSEVAL) se cumplieron 806 condenas.
- Mediante la realización de actividades de utilidad pública se cumplieron 10.683 condenas.

En 2010 la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias editó un documento denominado “Campaña de universalización de la Educación Vial en los Centros Penitenciarios”, en cuya presentación se indicaba: “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 serían 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”. Prosiguiendo: “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”.

Se afirmaba entonces y se refuerza ahora el compromiso señalado: “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”.

La intervención de la Administración penitenciaria en los delitos contra la seguridad vial adquiere dos vías: primera, en el ámbito de los Centros Penitenciarios y, segunda, en el comunitario.

4.1. Intervención en los centros penitenciarios

La intervención en los Centros Penitenciarios se desarrolla mediante las siguientes acciones:

1. Programa de obtención del permiso de conducir B.
2. Programa de obtención del práctico del permiso de conducir B.
3. Programa de obtención de los permisos profesionales de conducción (taxi, ambulancias, transporte de camiones...)
4. Programa del curso de recuperación de puntos.

Programa de obtención del permiso de conducir B⁹

En el documento del año 2010 se afirmaba que “Facilitar la preparación para la obtención del permiso de conducción es uno de los objetivos prioritarios 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

⁹ Datos de la Dirección General de Ejecución Penal y Reinserción Social. Área de Formación

predominancia de esta figura delictiva entre los condenados por delitos contra la SEGURIDAD VIAL”.

Como se puede observar en la tabla siguiente, en el programa de obtención del permiso de conducir B -examen teórico-, desde su inicio en el año 2010 hasta la actualidad, se han presentado 2.501 personas en los centros penitenciarios. De ellas el 87,8% han sido hombres y el 12,2% han sido mujeres. Del total 1.675 fueron declararas aptas (67%). En el caso de los hombres, el 67,8% y en el caso de las mujeres el 61%.

Tabla 20

		Teórico permiso de conducir B					
		Presentados			Aptos		
FASE	AÑO	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
1ª	2010	192	60	252	136	39	175
2ª	2011	534	44	578	385	28	413
3ª	2012	349	49	398	245	22	267
4ª	2013	370	52	422	252	40	292
5ª	2014	259	19	278	166	12	178
6ª	2016	267	47	314	164	29	193
7ª	2019	224	35	259	140	17	157
	TOTAL	2195	306	2501	1488	187	1675
	Media	313,6	43,7	357,3	212,6	26,7	239,3

Datos para 2019 provisionales, al igual que el Total general

Por término medio se presentaron por año un total de 357 personas, de las cuales resultaron aptas 239 (67%).

En los gráficos 7, 8 y 9, se presenta la evolución en dicho periodo de los hombres y de las mujeres tanto en su presentación al programa como en su resultado.

Gráfico nº 7

Administración general del estado programa para la obtención del permiso de conducir en centros penitenciarios. Teórico. Periodo 2010-2019. Presentados y aptos. Hombres

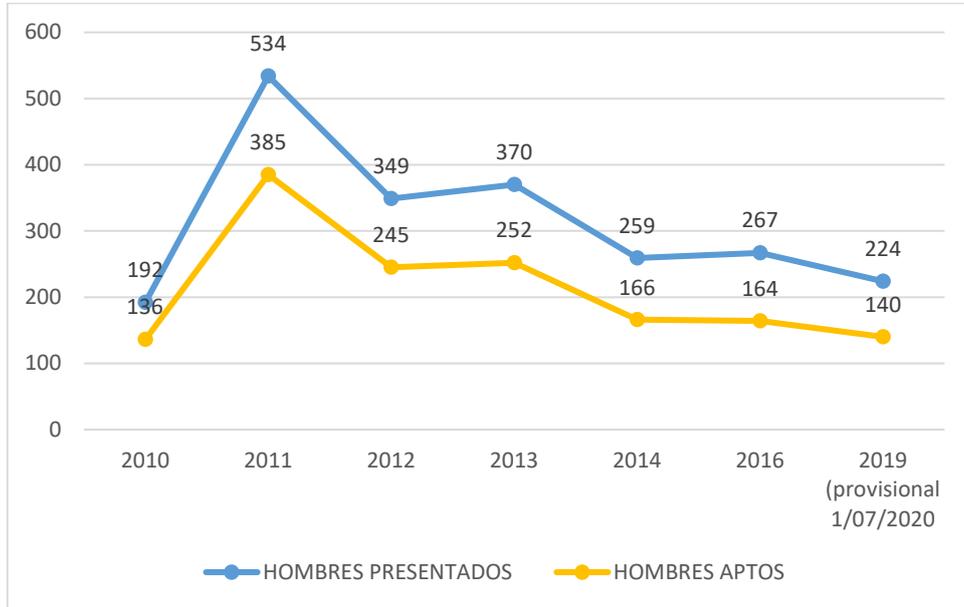


Gráfico 8

Administración general del estado programa para la obtención del permiso de conducir en centros penitenciarios. Teórico. Periodo 2010-2019. Presentadas y aptas. Mujeres

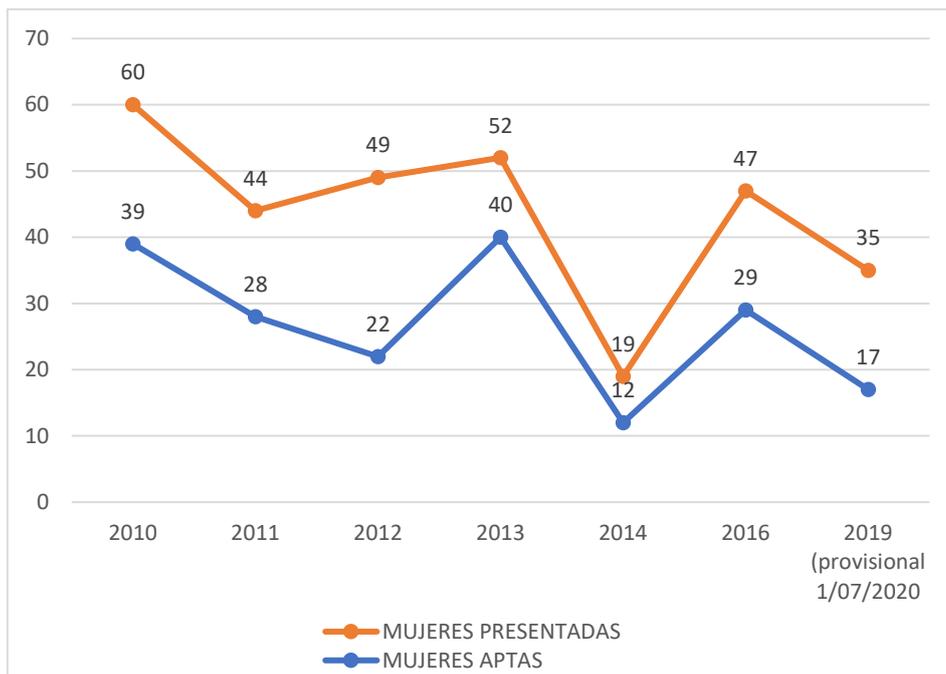
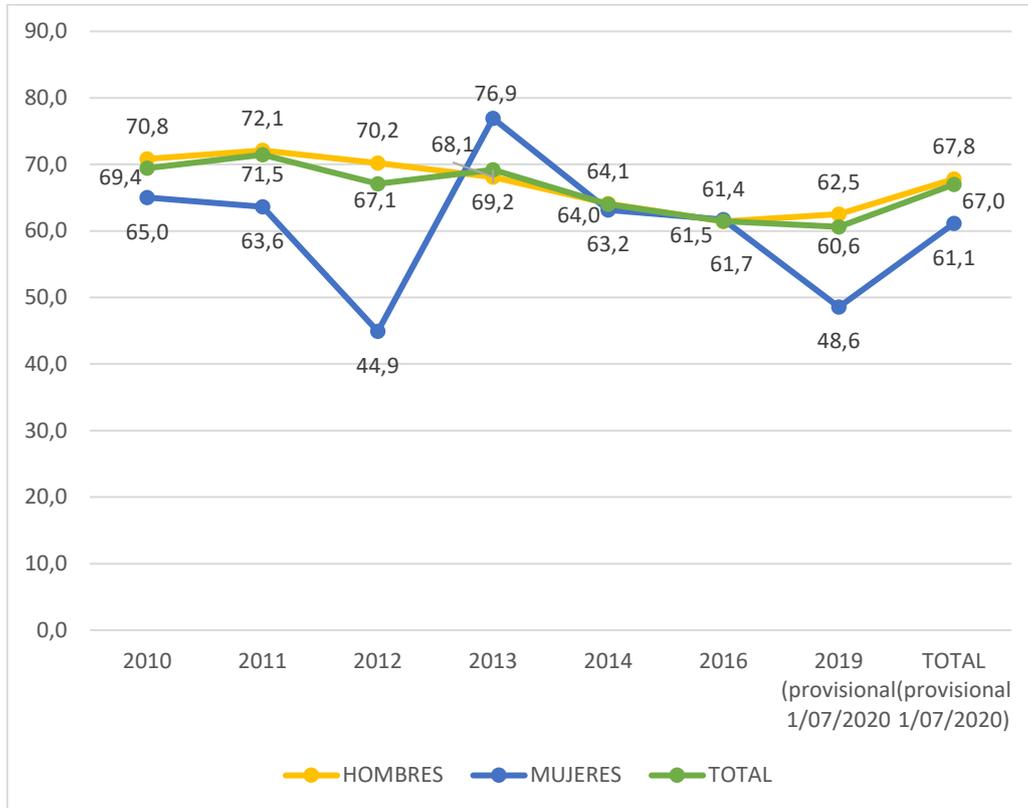


Gráfico nº 9

Administración general del estado. Programa para la obtención del permiso de conducir en centros penitenciarios. Teórico. Periodo 2010-2019. Porcentaje de aptos por sexo



Programa de obtención del práctico del permiso de conducir B

En el periodo 2010-2016 se presentaron al programa de obtención del examen “práctico del permiso de conducir B” un total de 540 personas, de las cuales el 92,2% eran hombres y el 7,8% eran mujeres.

Fueron declaradas aptas el 91,5%, en el caso de los hombres el 93% y en el caso de las mujeres el 73,8% (ver gráficos 10, 11 y 12).

Cabe reseñar que, tanto en el total, como por hombres y mujeres, el porcentaje de aptos en el examen práctico supera al porcentaje de aptos en el programa de obtención del permiso teórico.

Tabla 21

		Práctico permiso de conducir B					
		Presentados			Aptos		
FASE	AÑO	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
1ª	2010	77	17	94	73	11	84
2ª	2011	162	5	167	155	5	160
3ª	2012	105	7	112	98	7	105
4ª	2013	76	9	85	69	7	76
5ª	2014	42	4	46	35	1	36
6ª	2016	36	0	36	33	0	33
7ª	2019	-	-	-	-	-	-
	TOTAL	498	42	540	463	31	494
	Media	83	7	90	77,2	5,2	82,3

Datos para 2019 provisionales, al igual que el Total general

Gráfico nº 10

Media anual de hombres presentados y aptos a los exámenes teóricos y prácticos del carnet de conducir B

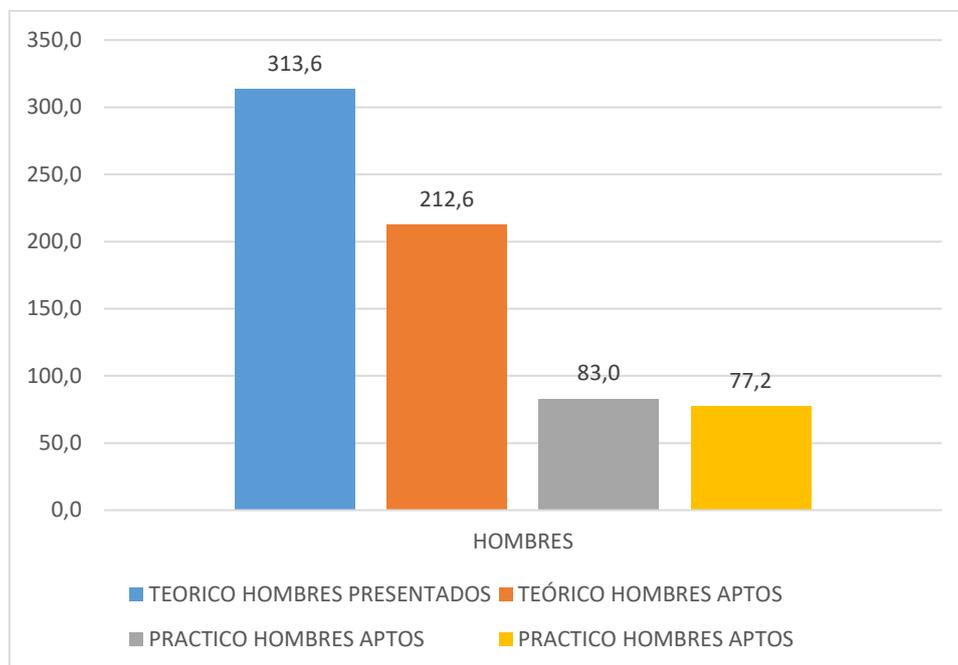


Gráfico nº 11

Media anual de mujeres presentadas y aptas a los exámenes teórico y práctico del permiso de conducir tipo B

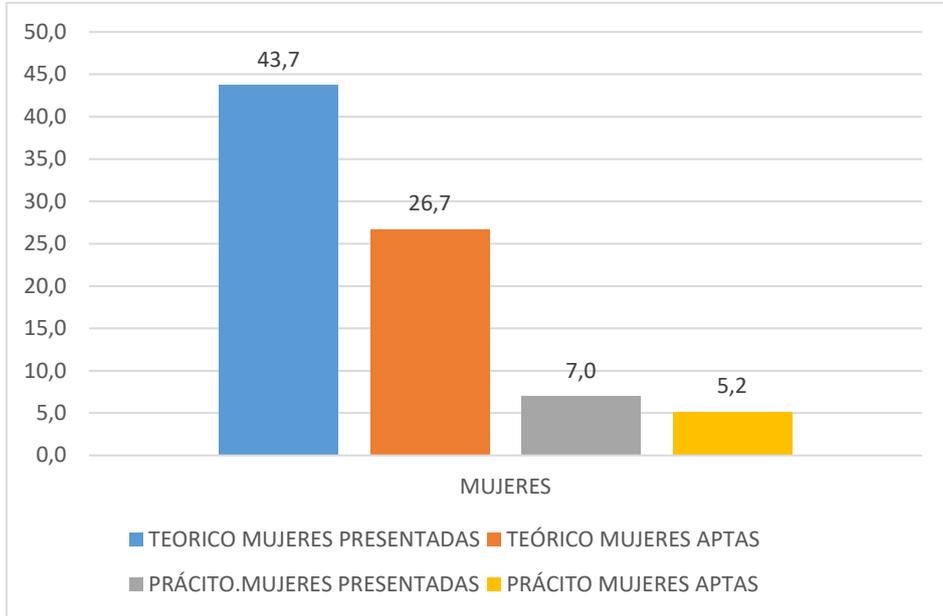
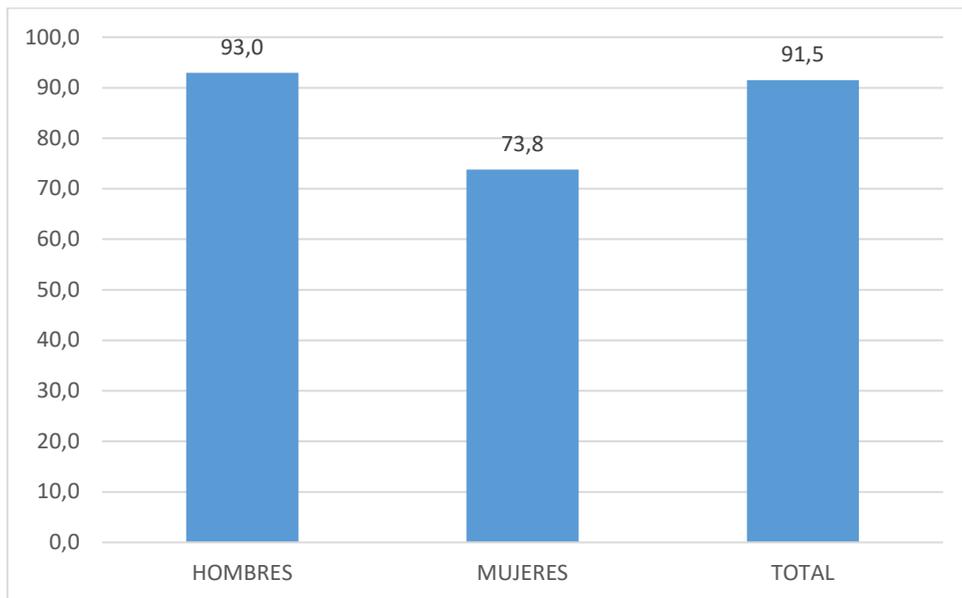


Gráfico nº 12

Personas que fueron declaradas aptas en el Examen práctico del permiso de conducir B en el periodo 2010-2016, por sexo



- De las personas presentadas al examen teórico del permiso de conducir B, casi siete de cada diez fueron declaradas aptas.
- De las personas presentadas al examen práctico del permiso de conducir B, nueve de cada diez fueron declaradas aptas.
- Es destacable que, tanto en el total, así como por hombres y mujeres, el porcentaje de aptos en el examen práctico supera al porcentaje de aptos en el programa de obtención del permiso teórico.

4.2. Intervención en el medio comunitario

Para dar respuesta a los condenados por delitos contra la seguridad vial sometidos a una medida alternativa (tanto TBC como suspensiones), la Administración penitenciaria ha diseñado dos tipos de intervención:

Taller de seguridad vial, TASEVAL

Taller de seguridad vial dirigido a personas condenadas a TBC hasta 60 jornadas, cuyos objetivos son la sensibilización, generar disposición al cambio, el afrontamiento de situaciones de riesgo y promover el cambio conductual.

Este taller es impartido tanto por profesionales penitenciarios como por entidades colaboradoras, como por ejemplo, AESLEME, Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal, que colabora en la aplicación de TASEVAL, ofreciendo testimonio de personas víctimas de accidente de tráfico.

Desde sus inicios, una media de unas 4.500 personas cada año cumple su condena de TBC a través de su participación en TASEVAL. En concreto, en el año 2019 en este taller participaron 4.348 penados a TBC, de los cuales 3.793 fueron hombres y 555 mujeres. El resto de mandamientos con condenas a TBC por seguridad vial, 10.683, se cumplieron mediante tareas de utilidad pública, y mediante el programa PROSEVAL en otros 806 casos.

Programa de seguridad vial, PROSEVAL

Programa psicoeducativo para condenados por delitos viales sometidos a una regla de conducta (suspensión de condena) y para condenados a TBC de larga duración.

Fue elaborado por el Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de Valencia (INTRESS) y publicado en 2015 por parte de la Secretaria General de Instituciones Penitenciarias.

Entre sus objetivos está el reconocimiento de la conducta delictiva, la mejora en la toma de decisiones, adecuación en la percepción de las conductas de riesgo, reconocimiento de las emociones que surgen en el tráfico y aprender su control, promover la práctica de decisiones y conductas viales seguras, entre otras.

Desde su implantación en 2015, anualmente participan una media de 800 personas. En concreto, en el año 2019, participaron 806 penados, tanto TBC como suspensiones/sustituciones de condena, de los cuales 728 fueron hombres y 78 mujeres.

Como resumen de la participación en los dos tipos de intervención se presenta la siguiente tabla:

Tabla 22

Participación de las personas condenadas a TBC, sustituciones y suspensiones de condenas en las fases Educativas y Terapéuticas de Seguridad Vial.

	TALLER TASEVAL	%	PROGRAMA PROSEVAL	%
Hombres	3793	87,2	728	90,3
Mujeres	555	12,8	78	9,7
TOTAL	4348	100,0	806	100,0

La Subdirección General de Medio Abierto y Penas y Medidas Alternativas ha puesto en marcha un estudio de investigación con la Universidad Europea de Valencia que tiene un doble objetivo:

- Estudiar el perfil psicológico y criminológico de las personas condenadas por seguridad vial a una medida alternativa
- Analizar la eficacia de TASEVAL y PROSEVAL en relación con la disminución de la reincidencia. En concreto, se está evaluando si las personas que cumplen su condena a través de una intervención de este tipo reinciden menos que aquellos que cumplen a través de su colaboración en actividades de utilidad pública.

El estudio está en su fase final, pero se pueden compartir ya algunos resultados preliminares:

1. Respecto al perfil psicológico y criminológico de la persona condenada, encontramos:
 - Los delitos viales más frecuentes entre las personas sometidas a una medida comunitaria son la conducción bajo los efectos del alcohol/drogas, seguidos de conducción con pérdida de vigencia permiso.
 - La reincidencia de los delincuentes viales más habitual está relacionada con la comisión de nuevos delitos viales (60% de la reincidencia), en concreto conducción con pérdida de vigencia permiso, seguido de conducción bajo los efectos del alcohol/droga. Además, es interesante resaltar que existe un porcentaje alto de reincidencia también en otros delitos, encontrándose una asociación entre delincuencia vial y violencia de género, sobre todo en aquellos que están condenados por conducir bajo los efectos del alcohol/drogas.
 - Entre las variables psicológicas más importantes de las personas condenadas por delitos viales, según los profesionales entrevistados se encuentra consumo abusivo de sustancias, en concreto alcohol, cannabis y cocaína; dificultades en la gestión de las emociones, en concreto, la ira, la tristeza y la ansiedad, que pueden estar mediando en el comportamiento delictivo; tendencia a la impulsividad, baja resolución de conflictos y rasgos de personalidad antisocial.
 - Cuando se analizan las motivaciones delictivas, los profesionales identifican la escasa percepción del riesgo y la sensación de impunidad como las más relevantes.
 - Según los profesionales entrevistados, tanto participantes como profesionales presentan elevada satisfacción tras las intervenciones TASEVAL y PROSEVAL.
 - Las intervenciones con los delincuentes viales consiguen, desde el punto de vista de los profesionales, aumentar la motivación al cambio y la admisión de la responsabilidad y contribuyen al aprendizaje de comportamientos sociales

adecuados al volante. Estos datos serán cotejados con información cuantitativa, actualmente en fase de análisis.

2. Respecto a la eficacia de las intervenciones en relación a la reincidencia, se puede resaltar:
 - Las personas condenadas que realizan TASEVAL o PROSEVAL (grupo experimental) reinciden significativamente menos que aquellos que cumplen la pena de trabajo en beneficio de la comunidad a través de tareas de utilidad pública (grupo control). Es decir, las intervenciones educativas en el ámbito comunitario contribuyen a disminuir la reincidencia vial.
 - Siendo ambas intervenciones eficaces, PROSEVAL – es decir, una intervención más larga y con contenido psicoterapéutico- es más eficaz que TASEVAL – taller formativo de corta duración.

La intervención de la Administración penitenciaria en el ámbito de los delitos contra la seguridad vial se centra tanto en los centros penitenciarios como en el ámbito comunitario.

Es de resaltar que los centros penitenciarios seis de cada diez personas que se han presentado al examen teórico del permiso de conducir B fueron declaradas aptas y nueve de cada diez que se presentaron al examen práctico obtuvieron el permiso de conducir.

Debe señalarse, que tanto en el total como por sexo, el porcentaje de aptos en el examen práctico supera al de aptos en el programa de obtención del permiso teórico.

En el itinerario comunitario (trabajos en beneficio de la comunidad y suspensión de condena) los delitos relativos a la seguridad vial más frecuentes son la conducción bajo los efectos del alcohol/drogas y la conducción sin permiso de conducir o con permiso sin vigencia.

Las variables psicológicas más importantes de las personas condenadas por estos delitos son:

- El consumo abusivo de alcohol, cannabis y cocaína.
- Dificultades en la gestión de las emociones (ira, tristeza y ansiedad).
- Tendencia a la impulsividad y rasgos de personalidad antisocial.

Entre las motivaciones de este tipo delictivo destacan como más relevantes, la escasa percepción del riesgo y la sensación de impunidad.

Las intervenciones con estas personas han conseguido aumentar su motivación al cambio y la admisión de su responsabilidad.

La intervención en el ámbito comunitario se centra en el taller TASEVAL Y en el programa PROSEVAL con objetivos educativos y terapéuticos claros al objeto de promover el cambio actitudinal y comportamental, así como una mayor concienciación sobre la importancia del cumplimiento de las normas de tráfico. Ambas intervenciones se muestran eficaces a la hora de disminuir la reincidencia, según los datos preliminares de un estudio de investigación que está finalizando la Subdirección General de Medio Abierto y Penas y Medidas Alternativas. Las personas condenadas que realizan el taller y el Programa reinciden significativamente menos que aquellos que cumplen la pena de trabajo en beneficio de la comunidad a través de las tareas de utilidad pública.