

SECRETARÍA GENERAL DE INSTITUCIONES PENITENCIARIAS

# Tipología delictiva del delito de homicidio imprudente con vehículos a motor



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DEL INTERIOR

SECRETARÍA  
GENERAL  
DE INSTITUCIONES  
PENITENCIARIAS

# Tipología delictiva del delito de homicidio imprudente con vehículos a motor

**Autoría:**

Francisco Benito Rangel  
Sociólogo del Cuerpo Superior de Técnicos de Instituciones Penitenciarias  
Beatriz Hervás Cortés  
Pedagoga del Cuerpo Superior de Técnicos de Instituciones Penitenciarias

**Edita:**

Ministerio del Interior - Secretaría General Técnica

**Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado**

<https://cpage.mpr.gob.es>

**NIPO (ed. en línea):** 126-24-118-5

**NIPO (ed. papel):** 126-24-117-X

**Depósito legal:** M 24723-2024

**Maquetación e impresión:**

DiScript Preimpresión, S. L.



En esta publicación se ha utilizado papel FSC de acuerdo con los criterios medioambientales de la contratación pública

# Índice

<b>Introducción</b>	<b>5</b>
<b>1. Perfil sociodemográfico y penitenciario de las personas penadas por HIVM</b>	<b>7</b>
1.1. Sexo.....	7
1.2. Edad .....	8
1.2.1. Edad durante la comisión del delito .....	8
1.2.2. Edad actual de los internos .....	10
1.3. Nacionalidad.....	11
1.4. Provincia de la comisión del delito.....	12
1.5. Situación procesal-penal.....	14
1.6. Clasificación actual.....	15
1.7. Conclusiones del capítulo .....	17
<b>2. Circunstancias genéricas de la comisión del delito de HIVM</b>	<b>18</b>
2.1. Tipo de vehículo .....	18
2.2. Seguro del vehículo .....	20
2.3. Lugar de la comisión del delito de HIVM.....	21
2.4. Hora de la comisión del delito de HIVM .....	22
2.5. Día de la comisión del delito .....	24
2.6. Mes de la comisión del delito de HIVM.....	27
2.7. Circunstancias de la vía.....	29
2.7.1. Acciones que motivaron el delito .....	31
2.8. Víctimas: peatones, ciclistas, motoristas, otros ocupantes del vehículo.....	34
2.9. Conclusiones del capítulo .....	35

<b>3. El alcohol como denominador común en el delito de HIVM</b>	<b>37</b>
3.1. Alcohol e incapacidad para conducir .....	38
3.2. Exceso sobre límites legales .....	40
3.3. Delitos asociados a la ingesta de alcohol.....	44
3.4. Cuantía de la/s condena/s.....	48
3.5. Reincidencia y HIVM.....	50
3.6. El tiempo de privación temporal del permiso de conducir.....	51
3.7. Conclusiones del capítulo .....	52
<b>4. Las víctimas del delito de homicidio imprudente con vehículos a motor</b>	<b>54</b>
4.1. Víctimas: fallecidos, lesionados, perjudicados menores, perjudicados adultos .....	55
4.2. Conclusiones del capítulo .....	58
<b>5. Conclusiones</b>	<b>60</b>
<b>Anexo I. Metodología</b>	<b>64</b>





# Introducción

La Secretaría General de Instituciones Penitenciarias en el mes de julio de 2020 presentó a la opinión pública el primer estudio integral de los delitos contra la seguridad vial. A raíz del citado estudio, se consideró dar un paso más y estudiar las circunstancias del homicidio imprudente con vehículos a motor, el caso más grave de los delitos contra la seguridad vial, dado el crecimiento que ha tenido lugar durante este año de 2021 (42,5% a 27 de agosto de 2021).

Con este fin, se ha procedido en una primera fase al estudio de los hechos probados de una veintena de internos condenados por este delito, con el fin de confeccionar un cuestionario donde poder trasvasar la información relevante de los testimonios de sentencia en una segunda fase posterior. A partir de aquí se seleccionaron las variables principales que habrían de recogerse en el análisis de los testimonios de sentencia, detalladas en el cuestionario que se anexa con el número II al final del informe, para tratarlas estadísticamente y elaborar una vez estudiados los datos el presente informe.

Cuando se diseñó el cuestionario definitivo, se procedió a solicitar a los centros penitenciarios copia de los testimonios de sentencia de las personas que estaban en prisión por delito de HVM así como de aquellos que se encontraban en libertad condicional durante el mes de julio de 2021, e igualmente los autos de prisión de las personas en situación preventiva. Conforme llegaban las copias de los testimonios de sentencia se procedía a su lectura y al traspaso de los datos relevantes al cuestionario estadístico diseñado al efecto para su posterior grabación. Una vez grabada la matriz de datos y revisado un porcentaje importante de los cuestionarios y del proceso de grabación (en torno al 28%) se le dio validez a la matriz de datos y a partir de aquí comenzar con el proceso de explotación de resultados, que se recoge en el índice. Para ello, a su vez, se confeccionó un fichero de instrucciones en el programa estadístico SPSS (sintaxis) necesario para la confección de las tablas estadísticas necesarias y que dan soporte a este informe. Un informe que se concreta en los siguientes cuatro capítulos.

En el primero, se esboza el perfil sociodemográfico y penitenciario de las personas en prisión por el delito de homicidio imprudente con vehículos a motor, que no es el único en los hechos delictivos y que se conexas con otros delitos contra la seguridad vial. El capítulo segundo trata de las circunstancias genéricas de la comisión del delito, desde el tipo de vehículo hasta la posición de las víctimas en

los vehículos siniestrados. El tercer capítulo se centra en observar el papel fundamental que tiene el alcohol y el consumo de drogas en la comisión de este delito. Como avance se podría hablar de una relación de causa-efecto en dos de cada tres personas en prisión por este delito. Y el capítulo cuarto hace referencia a los damnificados, las víctimas de este delito, desde los fallecidos hasta los perjudicados, tanto menores como adultos, pasando por el total de lesionados. De ello se deduce que el número de víctimas afectadas por persona en prisión por este delito es elevado.

Un capítulo final de conclusiones junto a la metodología de trabajo, y al cuestionario, como hemos mencionado con anterioridad, completan el estudio.

Hay que indicar que los centros penitenciarios remitieron con prontitud la documentación solicitada y que ha servido de base para la elaboración de este informe. Por ello quiero expresar mi agradecimiento a las direcciones, subdirecciones, así como a los funcionarios y funcionarias, quienes con su profesionalidad, trabajo y dedicación han facilitado que esta investigación vea la luz.

Por último he de resaltar que este trabajo se ha elaborado conjuntamente por este Consejero Técnico y la Jefa de Sección de Seguimiento de la Subdirección General de Relaciones Institucionales y Coordinación Territorial, Beatriz Hervás Cortés, quién por motivo de traslado laboral a otra Administración Pública, no ha podido participar en la finalización del mismo como hubiera sido su deseo. Su participación, como coautora, en este estudio ha sido fundamental. Muchas han sido las horas dedicadas a conversar, opinar, leer, reflexionar, investigar y analizar sobre un problema de indudable interés público. Desde estas páginas le deseo mucha suerte en su nuevo cometido al servicio de la Función Pública y por tanto al servicio de los ciudadanos/as.

En Madrid ya entrado el otoño en este 24 de septiembre, festividad de la Merced.

Francisco Benito Rangel  
Consejero Técnico

# 1. Perfil sociodemográfico y penitenciario de las personas penadas por HIVM

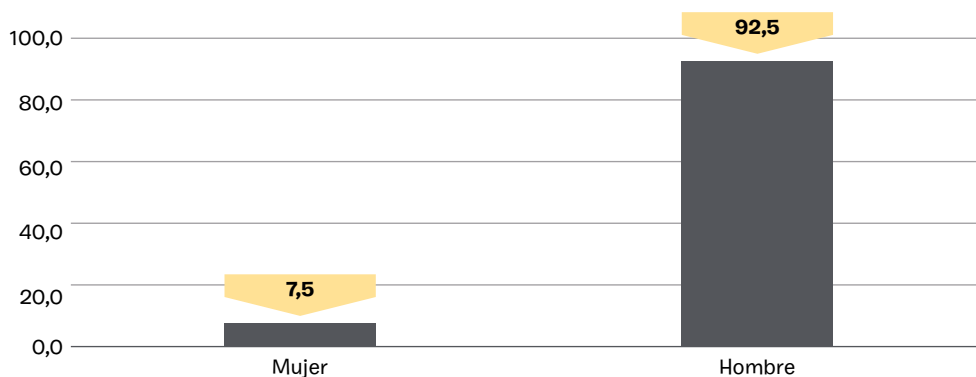
## 1.1. Sexo

El 92,5% de las personas que están en prisión por delitos de HIVM son hombres. Por tanto se puede afirmar con rotundidad que es un delito que cometen los hombres. Es decir, 9 de cada 10 personas en prisión por homicidio imprudente con vehículos a motor es hombre. Tanto el cuadro 1 como gráfico 1 lo expresan claramente. (Se informa que hay dos casos que se han incluido en el estudio por la gravedad del hecho: condenados por intento de homicidio utilizando el vehículo como arma). El porcentaje de mujeres está en consonancia con el peso que tiene el conjunto de mujeres en la población penitenciaria y que a 03/09/2021 era del 7,2%.

**Cuadro 1. Personas que dependen del sistema penitenciario en el ámbito de la Administración General del Estado, por sexo**

	Personas	Porcentaje
Mujer	4	7,5
Hombre	49	92,5
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100,0</b>

**Gráfico 1. Personas que dependen del sistema penitenciario en el ámbito de la Administración General del Estado por sexo. En porcentajes**





## 1.2. Edad

En relación con la edad de los internos, se ha considerado de interés establecer la diferencia entre la edad de las personas en la actualidad y la edad que tenían cuando cometieron el hecho delictivo.

Sociológicamente es mucho más relevante saber la edad durante la comisión del delito, y sobre todo en este tipo de delitos en los que la primera imagen que la sociedad tiene, es la de que el autor del mismo es una persona joven. Es habitual, socialmente hablando, considerar juventud y riesgo al volante.

### 1.2.1. Edad durante la comisión del delito

A continuación se presenta la pirámide de edad de las personas en prisión por el delito de HIVM, cuando cometieron el delito, así como su edad media en ese momento (Cuadros 2 y 2.1). Se observa que el 56,6% de la población tenía menos de 35 años. La edad media es de 35,3 años, y el valor de la desviación típica es lo suficientemente alto como para indicarnos la existencia de algo de dispersión en dicha pirámide de edad, como se puede observar en el gráfico 2. Un 28,3% de las personas que dependían del sistema penitenciario tenía más de 40 años. Es decir, 1 de cada 4.

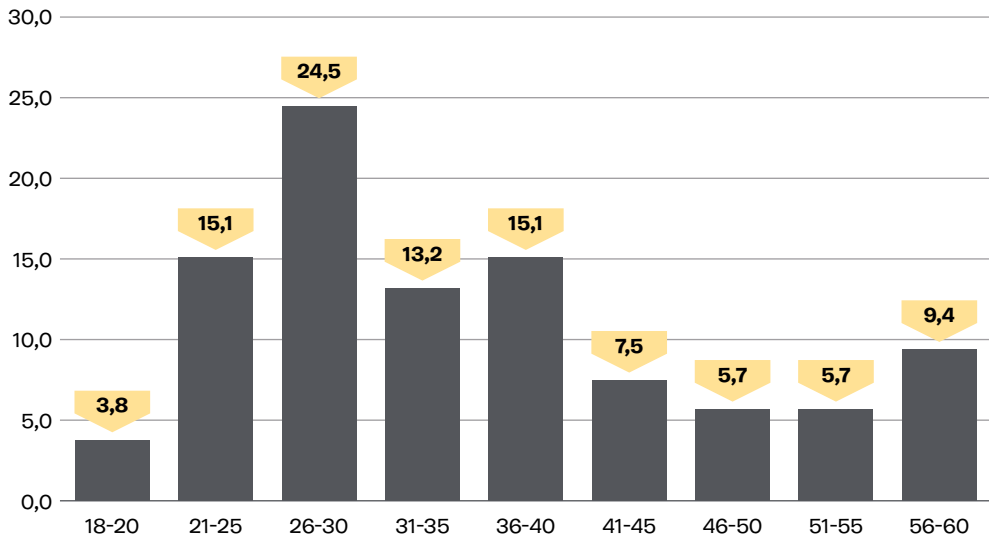
**Cuadro 2. Personas que dependen del sistema penitenciario en el ámbito de la Administración General del Estado por grupos de edad. Valores absolutos y porcentajes**

Grupos de edad	Frecuencia	Porcentaje
18-20 años	2	3,8
21-25 años	8	15,1
26-30 años	13	24,5
31-35 años	7	13,2
36-40 años	8	15,1
41-45 años	4	7,5
46-50 años	3	5,7
51-55 años	3	5,7
56-60 años	5	9,4
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100,0</b>

**Cuadro 2.1. Edad media de las personas que dependen del sistema penitenciario en el ámbito de la Administración General del Estado así como su valor máximo, mínimo y la desviación típica en la fecha de comisión del delito**

	N	Mínimo	Máximo	Media	Desv. Desviación
<b>Edad comisión del delito</b>	53	18,00	59,00	35,2830	11,36015
<b>N válido (por lista)</b>	53				

**Gráfico 2. Distribución porcentual de la edad de las personas que dependen del sistema penitenciario en el ámbito de la Administración General del Estado cuando cometieron el delito de HIVM**



### 1.2.2. Edad actual de los internos

A continuación se presenta la pirámide de la edad actual de las personas en prisión por el delito de HVM (cuadros 3 y 4). Se observa que el 39,7% de la población tenía menos de 35 años y que la edad media actual es de prácticamente 41 años. El valor de la desviación típica es lo suficientemente alto para indicarnos la existencia de dispersión como se puede observar en el gráfico 3.

Así pues hay una diferencia de edad entre la edad de la comisión del delito y la de la estancia en prisión de prácticamente 6 años. Periodo suficientemente largo como para que los internos hayan ganado en madurez personal ante un delito reprochable socialmente en la inmensa mayoría de los casos, como veremos con posterioridad, por haber conducido estando incapacitados para ello por motivos de alcohol y drogas.

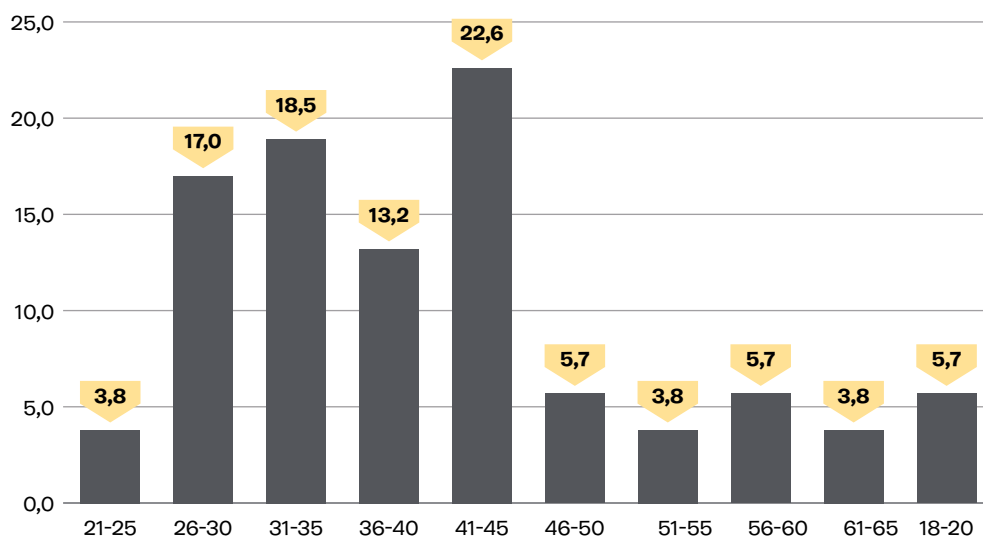
**Cuadro 3. Personas que dependen del sistema penitenciario en el ámbito de la Administración General del Estado por grupos de edad. Valores absolutos y porcentajes**

	Grupos de edad	Frecuencia	Porcentaje
<b>Válido</b>	21-25 años	2	3,8
	26-30 años	9	17,0
	31-35 años	10	18,9
	36-40 años	7	13,2
	41-45 años	12	22,6
	46-50 años	3	5,7
	51-55 años	2	3,8
	56-60 años	3	5,7
	61-65 años	2	3,8
	66-70 años	3	5,7
	<b>Total</b>		<b>53</b>

**Cuadro 4. Edad media de las personas que dependen del sistema penitenciario en el ámbito de la Administración General del Estado así como su valor máximo, mínimo y la desviación típica en la fecha de la comisión del delito**

	N	Mínimo	Máximo	Media	Desviación
Edad actual	53	23,00	70,00	40,8113	12,22711
	53				

**Gráfico 3. Distribución porcentual de edad actual de las personas que dependen del sistema penitenciario en el ámbito de la Administración General del Estado penadas por el delito de HIVM**



### 1.3. Nacionalidad

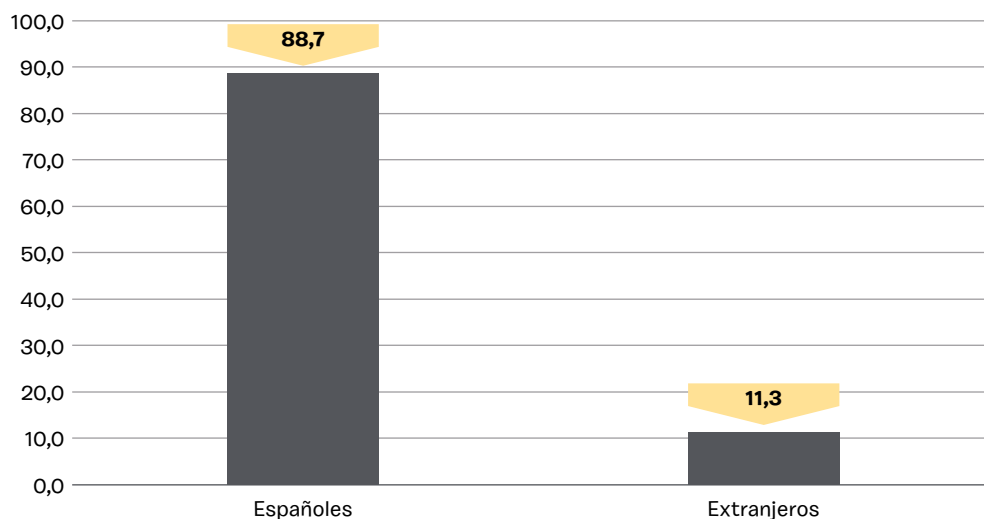
En cuanto a la nacionalidad de la población por HIVM se puede afirmar que es un delito que se comete por hombres españoles. La población penitenciaria extranjera representa el 11,3%. Un porcentaje bastante inferior, 15,1 puntos porcentuales menos que el representado por la población extranjera en el conjunto de la población penitenciaria (Fuente.- Indicadores penitenciaria en la semana del 17/09/2021). Las nacionalidades de las personas extranjeras son Polonia, Ghana, Brasil, Ecuador y Venezuela.



**Cuadro 5. Nacionalidad de las personas que dependen del sistema penitenciario en el ámbito de la Administración General del estado**

	Personas	Porcentaje
Españoles	47	88,7
Extranjeros	6	11,3
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100,0</b>

**Gráfico 4. Distribución porcentual de la nacionalidad de las personas que dependen del sistema penitenciario en el ámbito de la Administración General del Estado penadas por el delito de HIVM**



## 1.4. Provincia de la comisión del delito

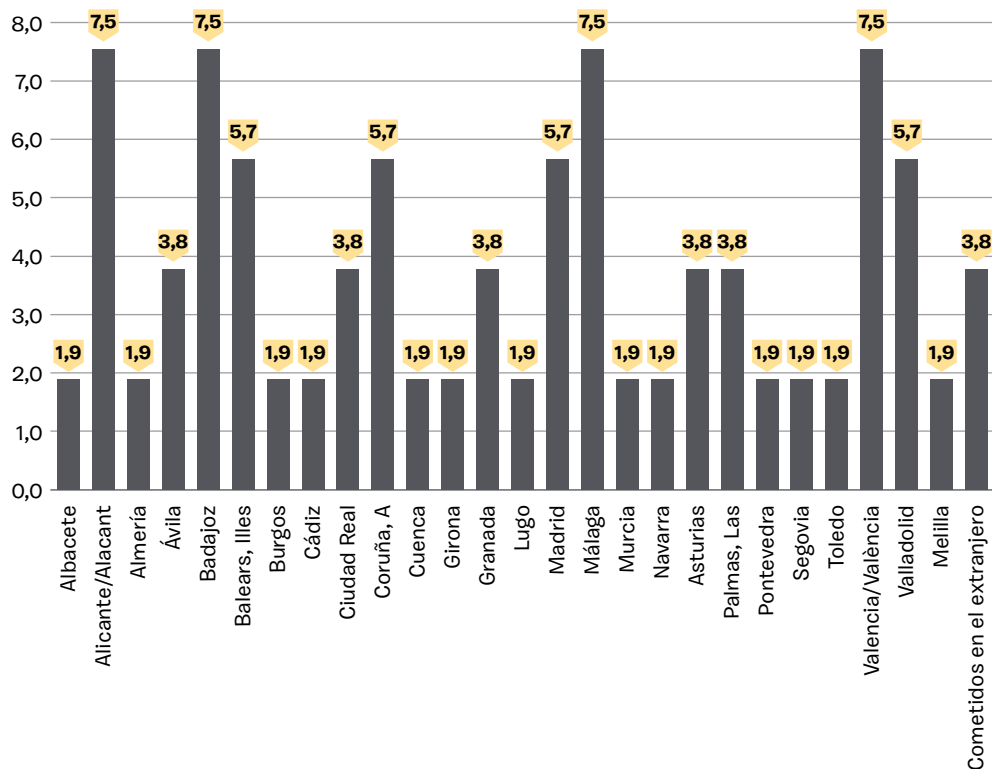
El delito de HIVM prácticamente se produce en la mitad de las provincias españolas. Hay que añadir dos casos de españoles que cometieron este delito en Polonia e Israel y que por aplicación del Convenio de Estrasburgo están cumpliendo su condena en España.

Las provincias con más casos son Alicante, Badajoz, Málaga y Valencia. Una provincia de interior y tres del arco mediterráneo. Le siguen Illes Balears; A Coruña; Madrid y Valladolid. Dos de interior y dos de costa.

**Cuadro 6.- Provincia donde ha ocurrido la comisión del delito de HIVM**

Provincia	Frecuencia	Porcentaje
Albacete	1	1,9
Alicante/Alacant	4	7,5
Almería	1	1,9
Ávila	2	3,8
Badajoz	4	7,5
Balears, Illes	3	5,7
Burgos	1	1,9
Cádiz	1	1,9
Ciudad Real	2	3,8
Coruña, A	3	5,7
Cuenca	1	1,9
Girona	1	1,9
Granada	2	3,8
Lugo	1	1,9
Madrid	3	5,7
Málaga	4	7,5
Murcia	1	1,9
Navarra	1	1,9
Asturias	2	3,8
Palmas, Las	2	3,8
Pontevedra	1	1,9
Segovia	1	1,9
Toledo	1	1,9
Valencia/València	4	7,5
Valladolid	3	5,7
Melilla	1	1,9
Cometidos en el extranjero	2	3,8
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100,0</b>

**Gráfico 5. Provincia donde se ha producido la comisión del delito de HIVM. En porcentajes**



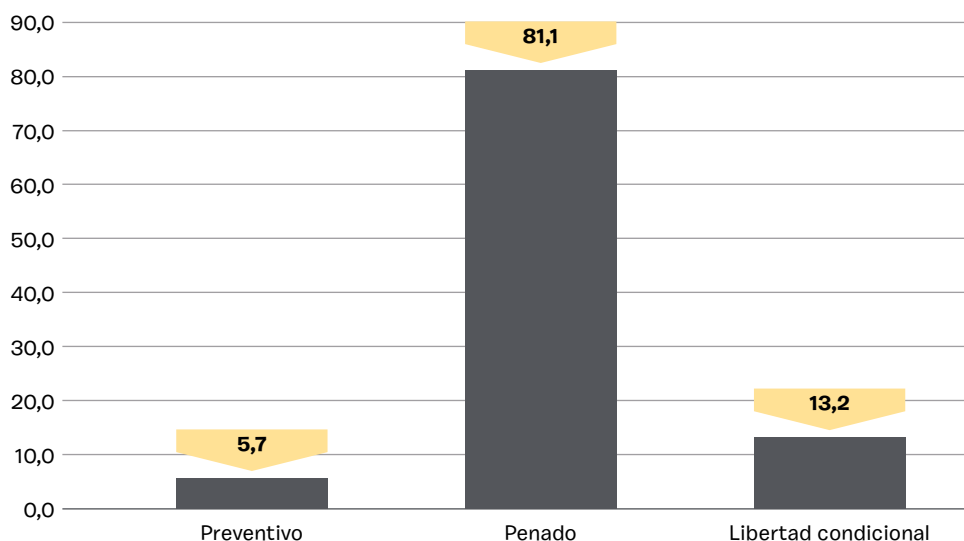
## 1.5. Situación procesal-penal

En cuanto a la situación procesal-penal en el momento de realizar el estudio: 8 de cada 10 internos está penado; el 13,2% se encuentra en libertad condicional y el 7,1% se encuentra en situación preventiva. Hay algún caso de internos que estando en libertad condicional ya ha finalizado su condena, pero se encontraban en esta situación en el momento del cierre de la base de datos.

**Cuadro 7. Situación procesal-penal de las personas que dependen del sistema penitenciario en el ámbito de la Administración General del Estado por sexo**

	Personas	Porcentaje
Preventivo	3	5,7
Penado	43	81,1
Libertad condicional	7	13,2
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100,0</b>

**Gráfico 6. Situación procesal-penal de las personas por delito de HIVM que dependen del sistema penitenciario en el ámbito de la AGE. En porcentajes**



## 1.6. Clasificación actual

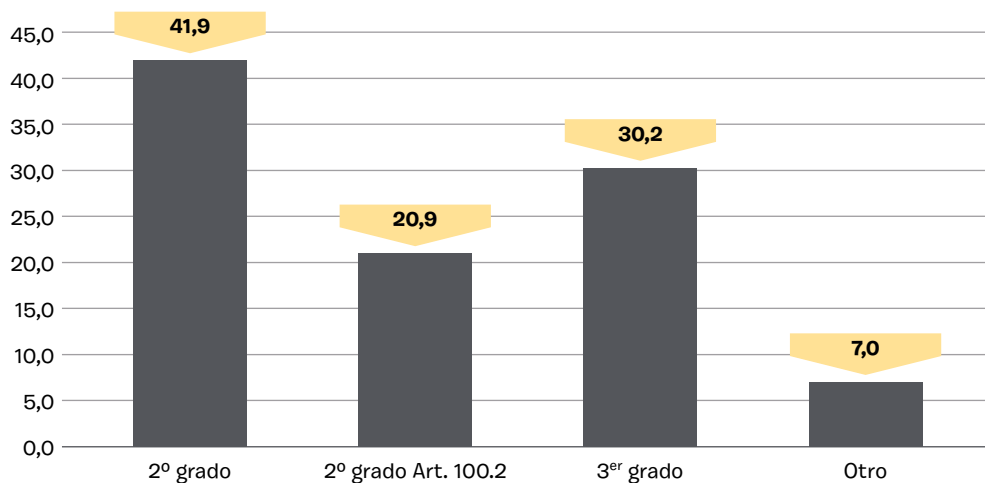
En cuanto a la clasificación actual de los internos penados, se informa que un 41,9% está clasificado en 2º grado de tratamiento penitenciario; un 30,2% está clasificado en 3º de tratamiento penitenciario y un 20,9% se encuentra clasificado en 2º grado de tratamiento penitenciario con la modalidad de vida del artículo 100.2 del Reglamento Penitenciario.



**Cuadro 8. Clasificación actual de la población reclusa penada por el delito de HIVM en el ámbito de la Administración General del Estado**

	Personas	Porcentaje
2º grado	18	41,9
2º grado Art. 100.2	9	20,9
3º grado	13	30,2
Otro	3	7,0
<b>Total</b>	<b>43</b>	<b>100,0</b>

**Gráfico 7. Clasificación actual de las personas penadas que dependen del sistema penitenciario en el ámbito de la AGE. En porcentajes**

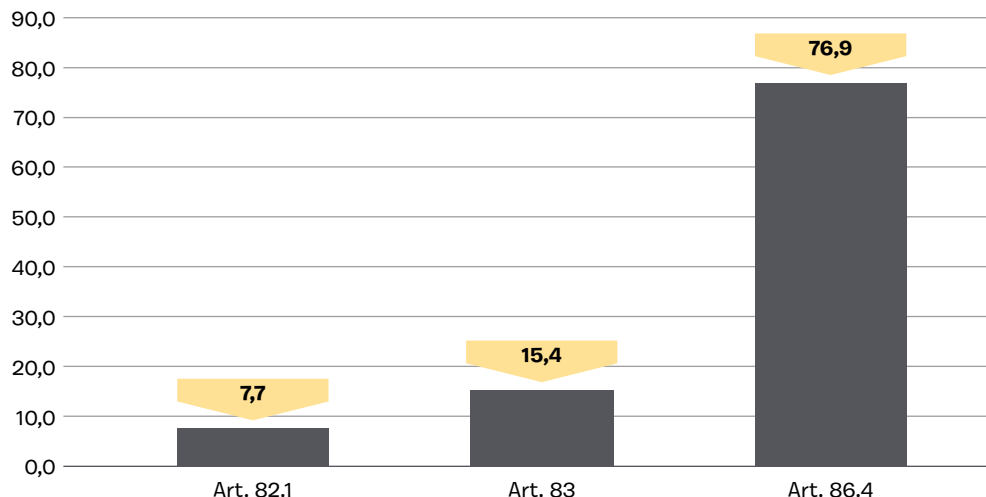


En cuanto a la modalidad de 3º grado de tratamiento penitenciario, se observa tanto en el cuadro número 9, como en el gráfico número 8, que prima el 3º grado en la modalidad del artículo 86.4.

**Cuadro 9. Modalidad de 3º de grado de los internos penados y clasificados en tercer 3º de tratamiento**

Modalidad de tercer grado	Frecuencia	Porcentaje
Art. 82.1	1	7,7
Art. 83	2	15,4
Art. 86.4	10	76,9
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>100,0</b>

**Gráfico 8. Modalidad de 3<sup>er</sup> grado de los internos penados y clasificados en 3<sup>er</sup> de tratamiento. En porcentajes**



## 1.7. Conclusiones del capítulo

- Es un delito cometido por hombres.
- Es un delito cometido cuando tenían una edad media de 35 años de edad. No obstante hay que indicar que 1 de cada 4 tenía más de 40 años de edad.
- La edad media actual de los internos es de 41 años de edad, y 1 de cada 5 tiene más de 50 años de edad.
- Es un delito atribuible mayoritariamente a varones españoles.
- Geográficamente, este delito se comete en el 50% de las provincias españolas. Se da tanto en zonas de interior como en zonas de costa. Por tanto, las consecuencias de este delito afectan al conjunto de la sociedad española.
- 8 de cada 10 internos está condenado y un 13% se encuentra en libertad condicional. Respecto de la población penada, se informa que 4 de cada 10 internos penados está clasificado en 2<sup>o</sup> grado. 3 de cada 10 está clasificado en 3<sup>er</sup> grado. El resto de la población penitenciaria penada se encuentra en 2<sup>o</sup> grado 100.2 RP con una modalidad de vida de 3<sup>er</sup> grado.
- 3 de cada 4 personas penadas y clasificadas en 3<sup>er</sup> grado penitenciario se encuentran bajo la modalidad del artículo 86.4 del Reglamento Penitenciario.

## 2. Circunstancias genéricas de la comisión del delito de HIVM

En el segundo capítulo de este informe, que ahora iniciamos, vamos a describir fundamentalmente desde el tipo de vehículos en el que se produce el homicidio imprudente con vehículos a motor, al ámbito de espacio tiempo en el que este delito se produce.

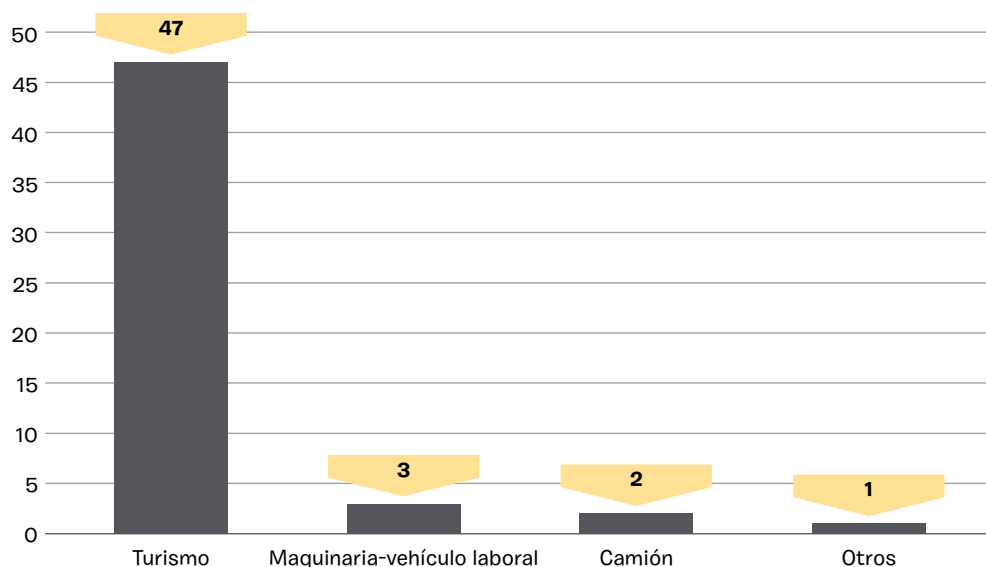
### 2.1. Tipo de vehículo

En el 88,7% de los casos, el tipo de vehículo con el que se ocasionó el delito de HIVM fue un turismo (ver cuadros 10 y gráfico 9).

**Cuadro 10. El vehículo del autor del delito de HIVM fue**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Turismo	47	88,7	88,7	88,7
Maquinaria-vehículo laboral	3	5,7	5,7	94,3
Camión	2	3,8	3,8	98,1
Otros	1	1,9	1,9	100,0
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

**Gráfico 9. El vehículo del autor del delito de HIVM fue**



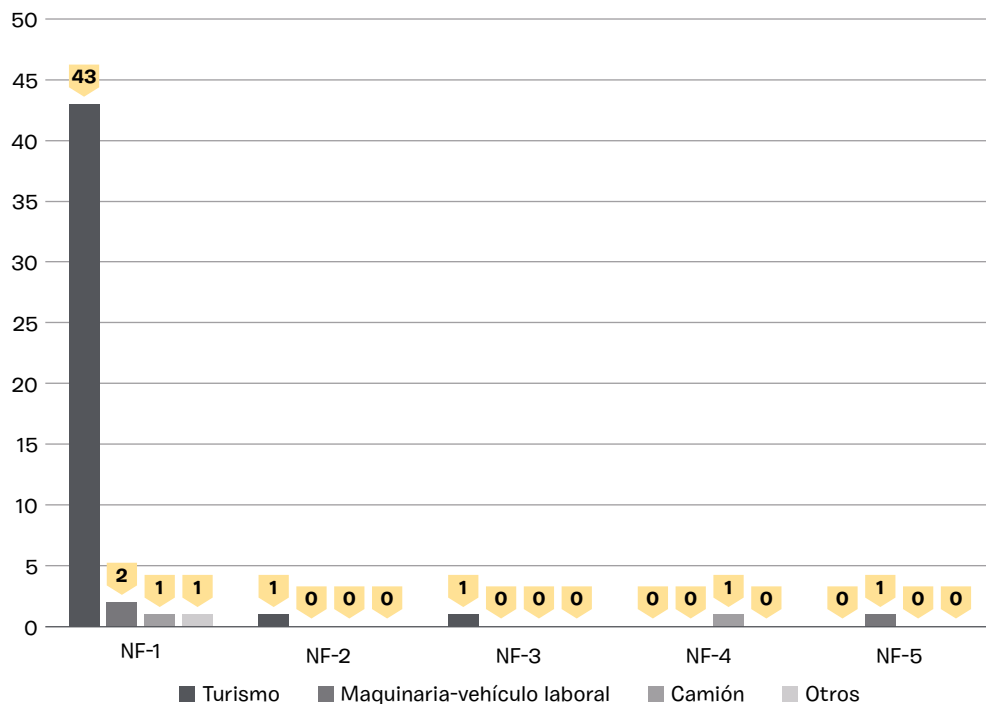
Si atendemos al número de fallecidos por tipo de vehículo (cuadro 11 y gráfico 10) se observa que los casos con mayor número de fallecidos por tipo de vehículo se da con un camión, un solo caso que ocasiona 4 fallecidos, y una maquinaria-vehículo laboral, que en otro caso ocasiona 5 fallecimientos.

**Cuadro 11. Número de fallecidos por tipo de vehículo**

	1	2	3	4	5	Total
Turismo	43	1	1	0	0	45
Maquinaria-vehículo laboral	2	0	0	0	1	3
Camión	1	0	0	1	0	2
Otros	1	0	0	0	0	1
<b>Total</b>	<b>47</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>51</b>



Gráfico 10. Número de fallecidos por tipo de vehículo



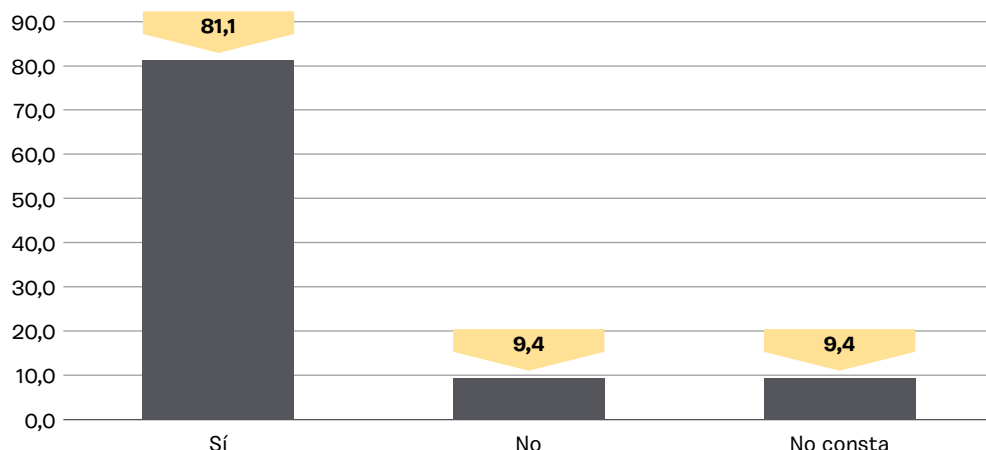
## 2.2. Seguro del vehículo

En 8 de cada 10 casos el vehículo estaba asegurado, independientemente de que su conductor fuese el titular del vehículo, familiar, amigo o trabajador de una empresa.

Cuadro 12.- El vehículo que conducía el autor, ¿estaba asegurado?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Sí	43	81,1	81,1	81,1
No	5	9,4	9,4	90,6
No consta	5	9,4	9,4	100,0
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

**Gráfico 11. El vehículo que conducía el autor del delito de HIVM ¿estaba asegurado? En porcentaje**



### 2.3. Lugar de la comisión del delito de HIVM

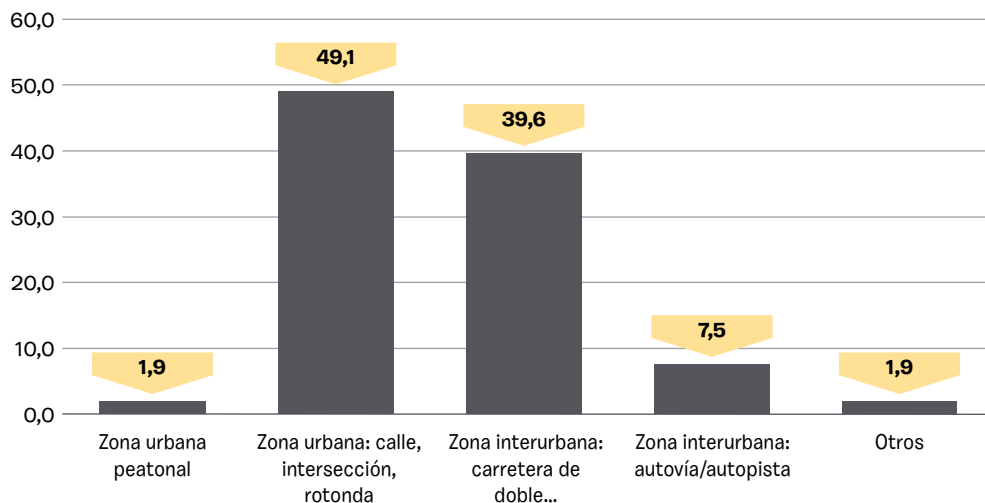
En el capítulo anterior se afirmaba que prácticamente en el 50% de las provincias españolas se había producido este delito y que sucedía tanto en zonas de interior como en zonas de costa. Pues bien, en cuanto al lugar específico y concreto de la comisión del delito de HIVM se puede indicar que en el 49,1% de los casos, se produce en zona urbana: ya sea calle, intersección o rotonda. Es decir, en uno de cada dos.

En el 39,6% de los casos se produce en zona interurbana; en carretera de doble sentido. En un 7,5% en autovía/autopista. Es en este último caso, donde podríamos pensar, como ciudadanos, que se podrían dar más casos, dada la asociación a la que podemos tender al relacionar el homicidio imprudente con vehículos a motor con la conducción temeraria (ve cuadros 13 y gráfico 12).

**Cuadro 13. El lugar de la comisión del delito fue...**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Zona urbana peatonal	1	1,9	1,9	1,9
Zona urbana: calle, intersección, rotonda	26	49,1	49,1	50,9
Zona interurbana: carretera de doble sentido	21	39,6	39,6	90,6
Zona interurbana: autovía/autopista	4	7,5	7,5	98,1
Otros	1	1,9	1,9	100,0
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

**Gráfico 12. El lugar de la comisión del delito fue...**  
En porcentaje



## 2.4. Hora de la comisión del delito de HIVM

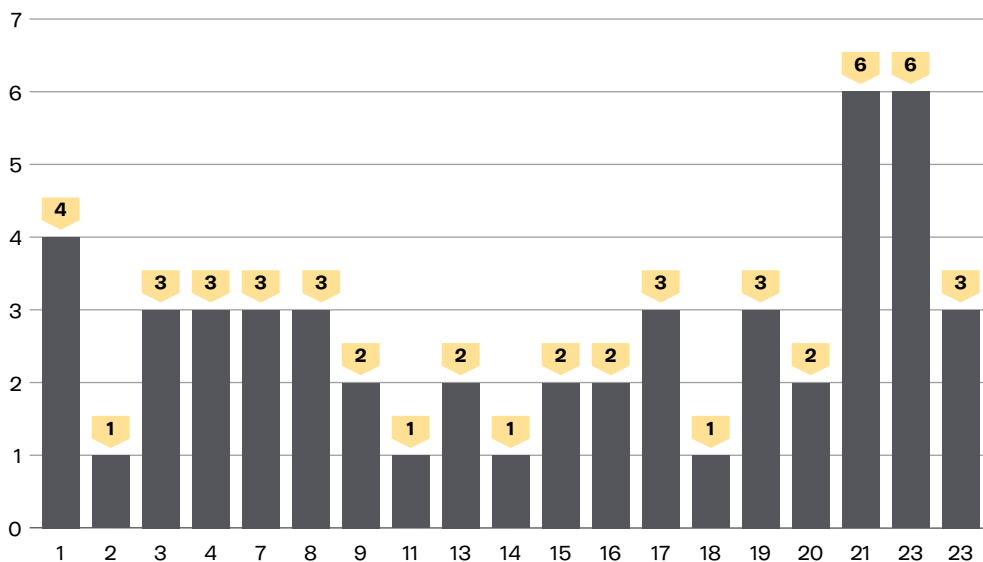
Una de las grandes preocupaciones familiares y sociales cuando un joven de 18 años obtiene el carné de conducir es la de procurar que evite el fin de semana. Padres y allegados más próximos dan el consejo de que los jóvenes no conduzcan bebidos o que acompañen en su vehículo a un conductor bebido. A la luz de los datos que vamos a ver a continuación, no les falta razón. La asociación noche-madrugada, fin de semana-alcohol y drogas es muy alta en estos delitos.

Como se puede apreciar en el cuadro 14 y en el gráfico n.º 13, si bien este delito se puede cometer en cualquier hora del día, es más frecuente en los intervalos horarios que van desde las nueve de la noche hasta las dos de la madrugada (37,7%); y en la noche hacia las primeras horas del día (22,8%). Ambos tramos horarios representan el 60,5% del total. Es decir, 2 de cada 3 homicidios imprudentes con vehículos a motor se producen en estas franjas horarias. Entre las nueve de la noche hasta las ocho de la mañana. Y que, como posteriormente veremos, coinciden con el porcentaje de internos condenados por HIVM que, según consta en la sentencia, estaban incapacitados para conducir por motivos de alcohol y drogas.

**Cuadro 14.- Hora del día de la comisión del delito**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
1	4	7,5	7,8	7,8
2	1	1,9	2,0	9,8
3	3	5,7	5,9	15,7
4	3	5,7	5,9	21,6
7	3	5,7	5,9	27,5
8	3	5,7	5,9	33,3
9	2	3,8	3,9	37,3
11	1	1,9	2,0	39,2
13	2	3,8	3,9	43,1
14	1	1,9	2,0	45,1
15	2	3,8	3,9	49,0
16	2	3,8	3,9	52,9
17	3	5,7	5,9	58,8
18	1	1,9	2,0	60,8
19	3	5,7	5,9	66,7
20	2	3,8	3,9	70,6
21	6	11,3	11,8	82,4
22	6	11,3	11,8	94,1
23	3	5,7	5,9	100,0
<b>Total</b>	<b>51</b>	<b>96,2</b>	<b>100,0</b>	
Perdidos Sistema	2	3,8		
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100,0</b>		

Gráfico 13. Distribución horaria de la comisión del delito de HIVM



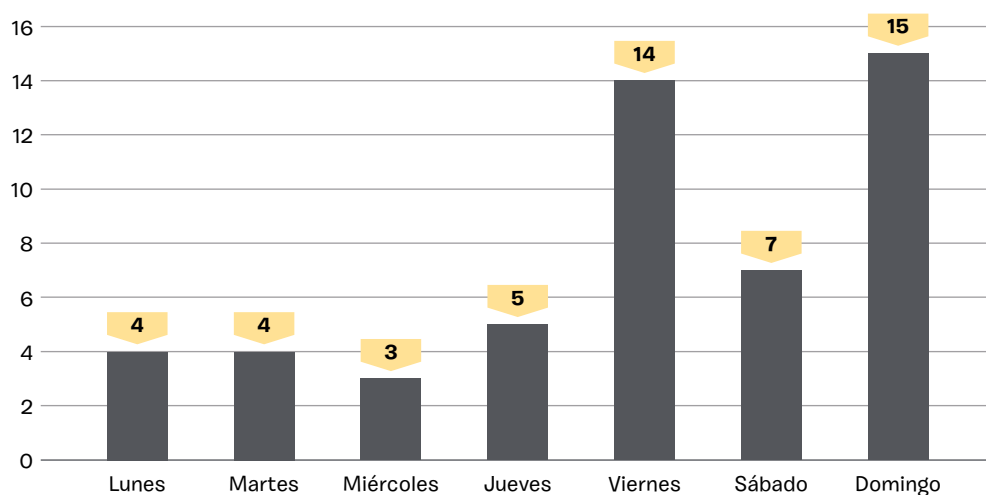
## 2.5. Día de la comisión del delito

La lectura del cuadro 15 nos empieza a confirmar lo que podríamos llamar la teoría de los dos tercios. El 67,9% de los delitos de homicidio imprudente con vehículos a motor se produce en fin de semana, desde el viernes al domingo. El gráfico 14 lo hace visible. Es decir, si prácticamente 2 de cada 3 homicidios imprudentes con vehículos a motor se producen entre las nueve de la noche y las 8 de la mañana del día siguiente. Y al mismo tiempo 2 de cada 3 delitos se producen en fin de semana, observamos, por lo tanto, que la noche y la madrugada de estos días son elementos críticos para este delito.

**Cuadro 15.- Día de la semana de la comisión del delito de HIVM**

Días de la semana	Frecuencia	Porcentaje
Lunes	4	7,5
Martes	4	7,5
Miércoles	3	5,7
Jueves	5	9,4
Viernes	14	26,4
Sábado	7	13,2
Domingo	15	28,3
Total	52	98,1
Sistema	1	1,9
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100,0</b>

**Gráfico 14. Distribución de frecuencias de los días de la semana en la comisión del delito de HIVM**





El cuadro 16, que cruza los días de la semana con las horas en las que se ha producido la comisión del delito, confirma con rotundidad lo afirmado con anterioridad. De los 14 casos producidos en viernes, más de la mitad se produce a partir de las nueve de la noche. De los 6 casos que se producen en el sábado, el 66,7% se produce en la madrugada del viernes al sábado y el resto a partir de las 10 de la noche de dicho día. Y de los 15 casos que se producen durante el domingo el 73,4% se produce hasta las 9 de la mañana.

Por tanto, noche y madrugada y fin de semana tienen una alta correlación en los delitos de homicidio imprudente con vehículos a motor.

**Cuadro 16. Día de la semana de la comisión del delito, según hora de la comisión del delito de HIVM. Porcentajes verticales**

Hora	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	Total
1		25,0%	33,3%		7,1%		6,7%	7,8%
2							6,7%	2,0%
3	25,0%	25,0%					6,7%	5,9%
4							20,0%	5,9%
7						16,7%	13,3%	5,9%
8						33,3%	6,7%	5,9%
9							13,3%	3,9%
11							6,7%	2,0%
13			33,3%			16,7%		3,9%
14					7,1%			2,0%
15	25,0%	25,0%						3,9%
16					7,1%		6,7%	3,9%
17				20,0%			13,3%	5,9%
18				20,0%				2,0%
19			33,3%		14,3%			5,9%
20	25,0%				7,1%			3,9%
21		25,0%		40,0%	21,4%			11,8%
22	25,0%			20,0%	21,4%	16,7%		11,8%
23					14,3%	16,7%		5,9%
<b>Total (%)</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>14</b>	<b>6</b>	<b>15</b>	<b>51</b>

**Cuadro 17. Día de la semana de la comisión del delito, según hora de comisión del delito de HIVM. Valores absolutos**

Hora	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	Total
1	0	1	1	0	1	0	1	4
2	0	0	0	0	0	0	1	1
3	1	1	0	0	0	0	1	3
4	0	0	0	0	0	0	3	3
7	0	0	0	0	0	1	2	3
8	0	0	0	0	0	2	1	3
9	0	0	0	0	0	0	2	2
11	0	0	0	0	0	0	1	1
13	0	0	1	0	0	1	0	2
14	0	0	0	0	1	0	0	1
15	1	1	0	0	0	0	0	2
16	0	0	0	0	1	0	1	2
17	0	0	0	1	0	0	2	3
18	0	0	0	1	0	0	0	1
19	0	0	1	0	2	0	0	3
20	1	0	0	0	1	0	0	2
21	0	1	0	2	3	0	0	6
22	1	0	0	1	3	1	0	6
23	0	0	0	0	2	1	0	3
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>14</b>	<b>6</b>	<b>15</b>	<b>51</b>

## 2.6. Mes de la comisión del delito de HIVM

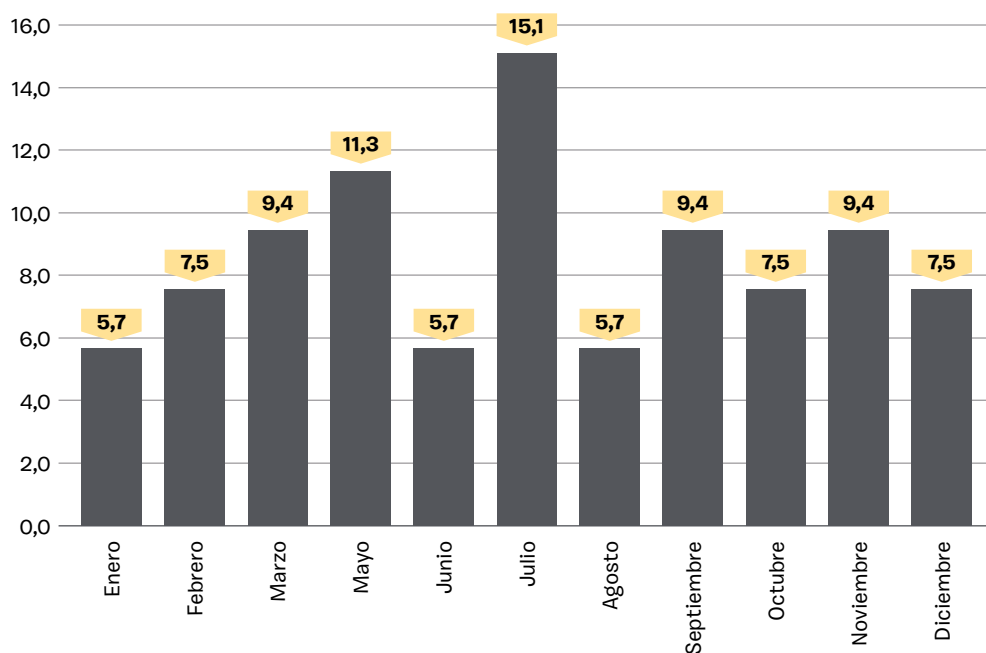
Al tratar los meses de la comisión del delito de HIVM, lo primero que se nos hace presente es el verano, los puentes y las fiestas navideñas, como periodos de riesgo para la comisión de este delito. De la lectura del cuadro 18, cabe destacar lo siguiente: se podría afirmar que se da en todos los meses del año (faltaría el mes de abril). Se da con mayor frecuencia, pero no de forma mayoritaria como podríamos esperar, en el mes de julio (15,1%); le sigue el mes de mayo (11,3%). Llama la atención el mes de agosto (5,7%), mes de muchas festividades en toda España.

Por tanto se puede afirmar, que si bien durante el verano y por motivos vacacionales hay más movimiento circulatorio en las carreteras españolas, este no es un delito que se comete por autovías y autopistas, sino en casos urbanos y carreteras de doble sentido de circulación. Por tanto, entendemos, que la relación con los periodos de descanso vacacionales no es clara.

**Cuadro 18. Distribución de frecuencias de los meses que se cometieron los delitos de HIVM**

MESES	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Enero	3	5,7	6,0	6,0
Febrero	4	7,5	8,0	14,0
Marzo	5	9,4	10,0	24,0
Mayo	6	11,3	12,0	36,0
Junio	3	5,7	6,0	42,0
Julio	8	15,1	16,0	58,0
Agosto	3	5,7	6,0	64,0
Septiembre	5	9,4	10,0	74,0
Octubre	4	7,5	8,0	82,0
Noviembre	5	9,4	10,0	92,0
Diciembre	4	7,5	8,0	100,0
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>94,3</b>	<b>100,0</b>	
Sistema	3	5,7		
	53	100,0		

**Gráfico 15. Distribución de frecuencia de los meses que se cometieron los delitos de HIVM. En porcentajes**



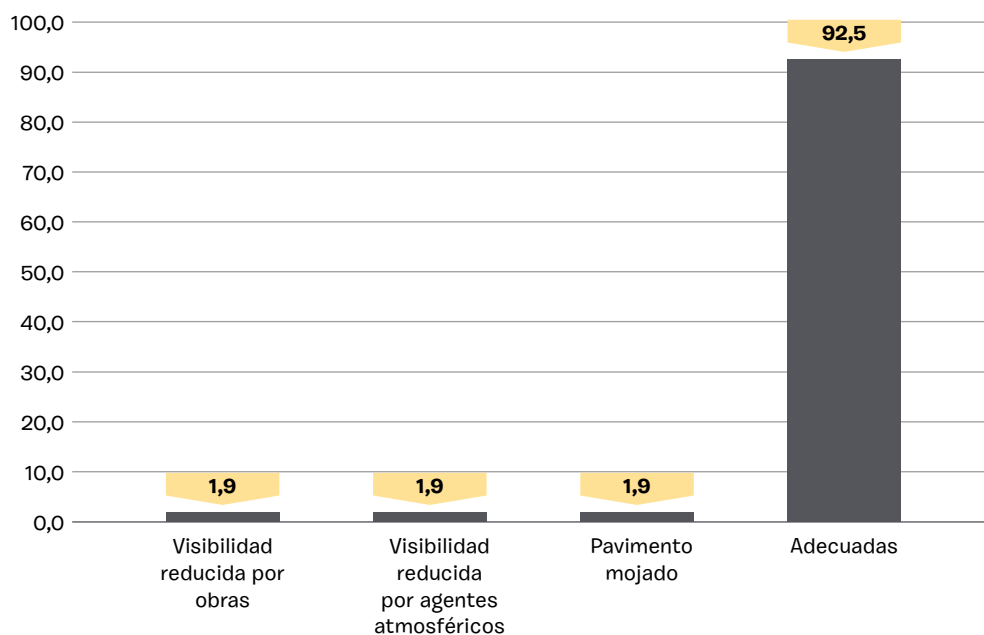
## 2.7. Circunstancias de la vía

En el cuestionario existía una pregunta, concretamente la 15, que hacía referencia a las circunstancias de la vía. Los datos son rotundos. Las circunstancias de la vía eran adecuadas en el 92,5% de los casos de delitos de homicidio imprudente con vehículos a motor. Por tanto, el estado de las vías no impedía una normal circulación. Por ello el factor humano ha sido fundamental, como veremos en el cuadro en el apartado 2.7.1.1. (ver cuadro 19 y gráfico 16).

**Cuadro 19. En el momento del delito las circunstancias de la vía eran**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Visibilidad reducida por obras	1	1,9	1,9	1,9
Visibilidad reducida por agentes atmosféricos	1	1,9	1,9	3,8
Pavimento mojado	1	1,9	1,9	5,8
Adecuadas	49	92,5	94,2	100,0
<b>Total</b>	<b>52</b>	<b>98,1</b>	<b>100,0</b>	
Sistema	1	1,9		
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100,0</b>		

**Gráfico 16. En el momento del delito las circunstancias de la vía eran. En porcentajes**



## 2.7.1. Acciones que motivaron el delito

Con el fin de saber qué acción/es motivaron el accidente-delito de homicidio imprudente con vehículos a motor se elaboraron dos preguntas multirespuesta. La primera con cinco categorías de respuesta, que iban desde una imprudencia y por tanto una desatención a la vía, hasta el uso del móvil entre otros; y la segunda con ocho categorías de respuesta.

De la primera pregunta (P13 del cuestionario) las posibles respuestas iban desde la imprudencia-desatención a la vía, que fue observada en los testimonios de sentencia en el 90,4% de los casos, como acción principal, hasta el uso del móvil (5,8% del total de casos).

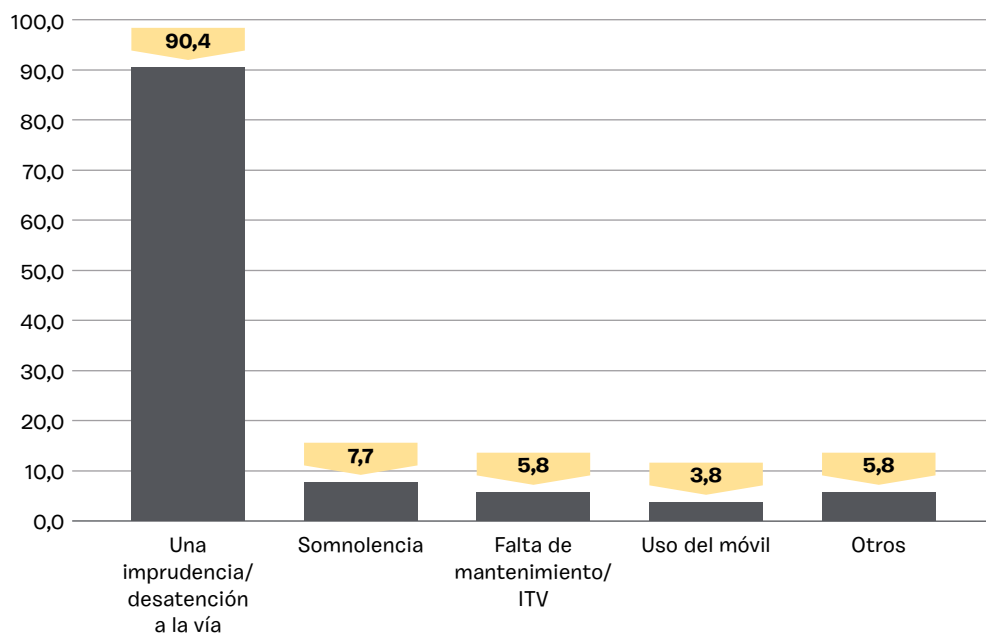
**Cuadro 19.1. Acciones que motivaron el accidente (tabla multirespuesta)**

	Respuestas		Porcentaje de casos
	N	Porcentaje	
La acción que motivó el accidente fue una imprudencia/ desatención a la vía	47	79,7%	90,4%
La acción que motivó el accidente fue somnolencia	4	6,8%	7,7%
La acción que motivó el accidente fue falta de mantenimiento/ ITV	3	5,1%	5,8%
La acción que motivó el accidente fue uso del móvil	2	3,4%	3,8%
La acción que motivó el accidente fue: otros	3	5,1%	5,8%
<b>Total</b>	<b>59</b>	<b>100,0%</b>	<b>113,5%</b>

a. Grupo de dicotomía tabulado en el valor 1.



**Gráfico 16.1. La acción/es que motivaron el accidente fue/ron.  
En porcentajes**



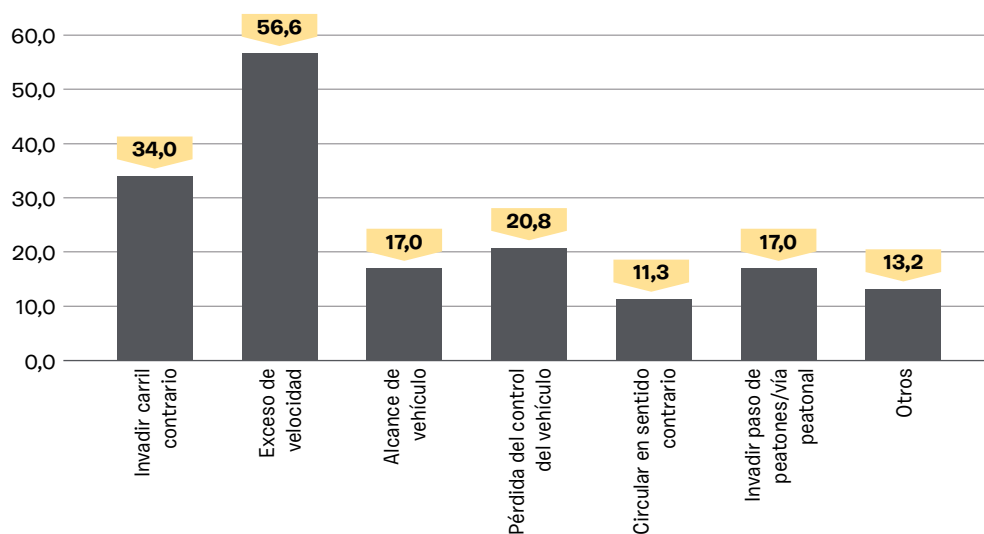
Y esta acción de imprudencia/desatención a la vía se concretó (P14 del cuestionario) en un *exceso de velocidad* en 1 de cada 2 casos (56,6%); en 1 de cada 3 casos en la *invasión del carril contrario* (34% de los casos); en 1 de cada 5 casos, en la *pérdida del control del vehículo*, y en 1 de cada 6 en la *invasión de los pasos de peatonales/ vías peatonales* (ver cuadro 19.2 y gráfico 16.2).

**Cuadro 19.2. Las acciones que motivaron el accidente se concretaron en:**  
(tabla multirrespuesta)

	Respuestas		Porcentaje de casos
	N	Porcentaje	
El delito motivado por P13 se concretó en invadir carril contrario	18	20,0%	34,0%
El delito motivado por P13 se concretó en exceso de velocidad	30	33,3%	56,6%
El delito motivado en P13 se concretó en alcance de vehículo	9	10,0%	17,0%
El delito motivado en P13 se concretó en pérdida del control del vehículo	11	12,2%	20,8%
El delito motivado en P13 se concretó en circular en sentido contrario	6	6,7%	11,3%
El delito motivado en P13 se concretó en invadir paso de peatones/vía peatonal	9	10,0%	17,0%
El delito motivado en P13 se concretó en otros	7	7,8%	13,2%
<b>Total</b>	<b>90</b>	<b>100,0%</b>	<b>169,8%</b>

a. Grupo de dicotomía tabulado en el valor 1.

**Gráfico 16.2. Las acciones que motivaron el accidente se concretaron en...**  
En porcentajes



## 2.8. Víctimas: peatones, ciclistas, motoristas, otros ocupantes del vehículo...

Si bien en este informe tenemos un capítulo específico para las víctimas del delito de HIVM, hemos querido introducir como cierre del capítulo II quiénes son los damnificados por este delito de HIVM. Ello, a su vez, guarda conexión con el capítulo tercero, donde tratamos el núcleo central de la variable causante de este delito.

Se consideró por parte de los autores del estudio elaborar una tabla multirrespuesta en relación con las víctimas fallecidas por el delito, con el fin de saber qué posición ocupaban en la relación vial. Las conclusiones fueron las siguientes:

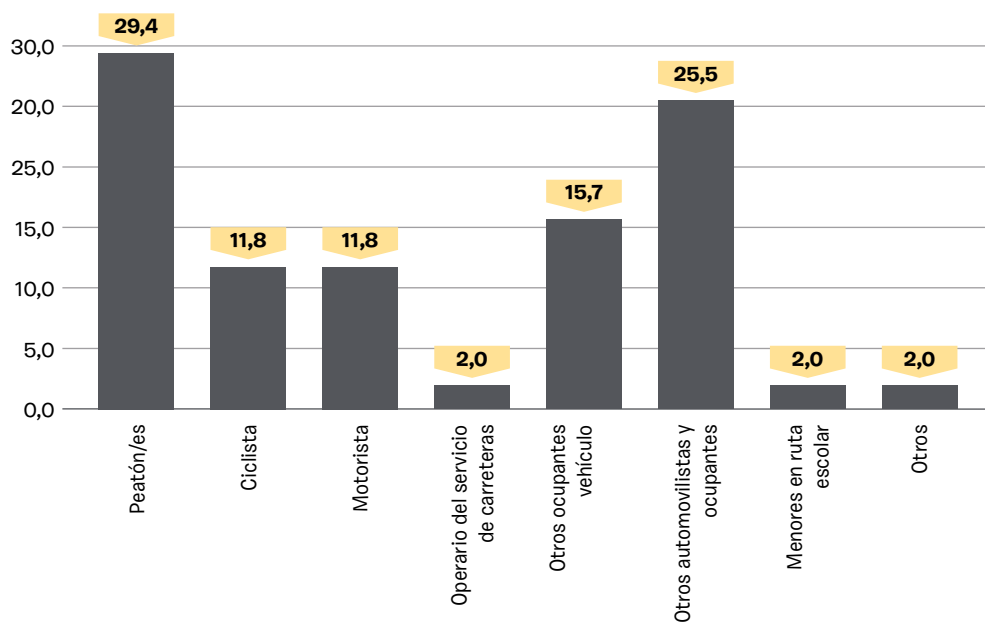
En el 30% de los casos las víctimas fallecidas eran peatones; en el 25,5% de los casos las víctimas fallecidas eran otros automovilistas y sus ocupantes; y es reseñable que el 15,7% de las víctimas fallecidas por el delito eran otros ocupantes del vehículo del autor. Es decir, los ocupantes del vehículo del autor no son inmunes al peligro que el autor de este delito ocasiona. Incidir en este hecho puede tener como resultado positivo una mayor concienciación de las personas que conducen en estado de embriaguez, como veremos con posterioridad, de que su estado puede ocasionar un daño irreparable a personas con las que tiene una relación afectiva o de amistad. En el gráfico 18 se visualiza claramente.

**Cuadro 20. La/s víctima/s fallecidas por el delito eran**

Víctimas fallecidas por el delito eran <sup>a</sup>	Respuestas		Porcentaje de casos
	N	Porcentaje	
La/s víctima/s fallecidas por el delito era: peatón/es	15	29,4%	30,0%
La/s víctima/s fallecidas por el delito era: ciclista	6	11,8%	12,0%
La/s víctima/s fallecidas por el delito era: motorista	6	11,8%	12,0%
La/s víctima/s fallecidas por el delito era: operario del servicio de carreteras	1	2,0%	2,0%
La/s víctima/s fallecidas por el delito era: otros ocupantes vehículo	8	15,7%	16,0%
La/s víctima/s fallecidas por el delito era: otros automovilistas y ocupantes	13	25,5%	26,0%
La/s víctima/s fallecidas por el delito era: menores en ruta escolar	1	2,0%	2,0%
La/s víctima/s fallecidas por el delito era: otros	1	2,0%	2,0%
<b>Total</b>	<b>51</b>	<b>100,0%</b>	<b>102,0%</b>

a. Grupo de dicotomía tabulado en el valor 1.

Gráfico 17. La/s víctima/s fallecidas por el delito eran...  
En porcentajes



## 2.9. Conclusiones del capítulo

Como resumen de los datos más destacados del capítulo, se concluye que:

- El vehículo del autor es un turismo mayoritariamente.
- El número de fallecidos por vehículo en un solo caso se da con maquinaria-vehículo laboral con cinco fallecimientos y en camión con cuatro fallecimientos.
- El vehículo, en 8 de cada 10 casos, está asegurado.
- El lugar de la comisión del delito es fundamentalmente el casco urbano: calle, intersección, rotonda; y carretera de doble sentido.
- En 2 de cada 3 delitos de homicidio imprudente con vehículos a motor, las franjas horarias se corresponden con el tramo que va desde las 9 de la noche hasta las 8 de la mañana.
- Así mismo, 2 de cada 3 homicidios imprudentes con vehículos a motor se produce en el fin de semana. Por tanto la noche y la madrugada de los fines de semana son elementos críticos para este delito.
- No es tan claro que sea un delito que se produzca más en los meses estivales.

- Las circunstancias de la vía eran las adecuadas. Por tanto este delito no es atribuible al estado de conservación de calles, carreteras de doble sentido, autovías y autopistas. El factor humano ha sido fundamental, donde la imprudencia y desatención a la vía se concretó en un exceso de velocidad, la invasión del carril contrario y por tanto pérdida del control del vehículo que provocó el alcance de otros vehículos o la invasión de pasos peatonales. Y todo ello ha desencadenado que 1 de cada 3 fallecidos fuera peatón; que 1 de cada 4 fallecidos fueran otros automovilistas y sus ocupantes. Es reseñable que 1 de cada 6 víctimas fallecidas por el delito eran otros ocupantes del vehículo del autor. Es decir, los ocupantes del vehículo del autor no son inmunes al peligro que el autor de este delito ocasiona.

### 3. El alcohol como denominador común en el delito de HIVM

Es conocida la importancia que tiene el alcohol en nuestra forma de vida como sociedad. En nuestros usos y costumbres: celebraciones, encuentros con los amigos, las comidas de trabajo y cómo no, los fines de semana y los periodos vacacionales. Tanto desde las Instituciones como desde la sociedad se habla del consumo responsable, como elemento que genera un beneficio tanto para la individual como para la salud del conjunto social.

Cuando se comenzaron a leer los hechos probados de los delitos de HIVM, se observó que en muchos de ellos se afirmaba que la persona que conducía estaba incapacitada para conducir por ingestión de bebidas alcohólicas principalmente. Cuestión que se trasladó al cuestionario que figura en el anexo II, a partir de la pregunta 10 y siguientes.

De la lectura de los testimonios de sentencia en los casos analizados, se obtiene una conclusión muy importante: **En 2 de cada 3 delitos de homicidio imprudente con vehículos a motor, el conductor estaba incapacitado para conducir** (ver cuadro 20 y gráfico 18).

Y estos dos tercios, guardan, a su vez relación con los dos tercios de los horarios donde se producen dichos delitos y a su vez coinciden con los dos tercios de los fines de semana.

**Cuadro 21. En el momento de la comisión del delito, ¿el autor estaba incapacitado para conducir?**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Sí	37	69,8	69,8	69,8
No	13	24,5	24,5	94,3
No consta	3	5,7	5,7	100,0
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

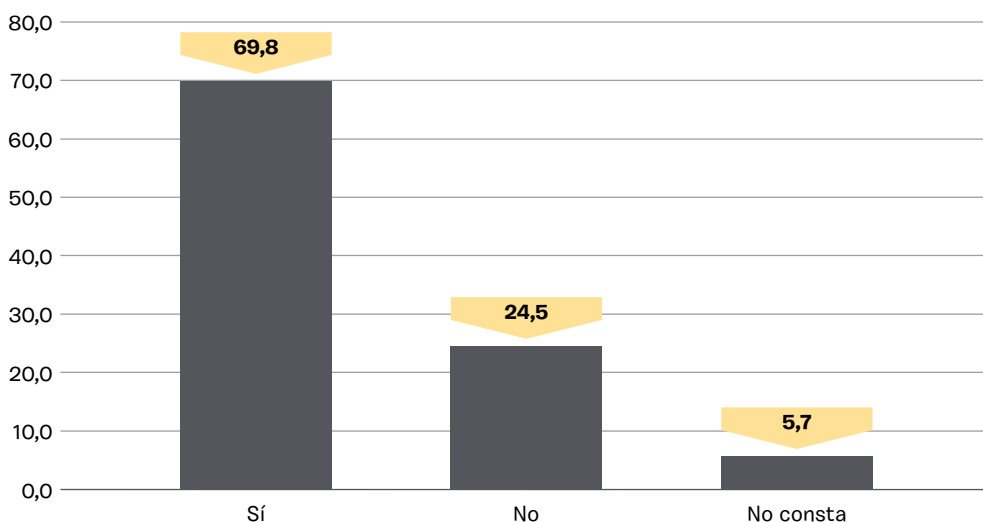


### 3.1. Alcohol e incapacidad para conducir

Dando un paso más, nos preguntamos (P10.1), ¿el/los motivo/s fue/ron?

**En 2 de cada 3 casos el motivo fue el alcohol (64,9%); la ingestión de estupefacientes alcanzó el 13,5%, y 1 de cada 6 consumió drogas y alcohol (16,2%). Por tanto, alcohol, drogas, noche y madrugada y fines de semana son variables influyentes en 2 de cada 3 casos de homicidios imprudentes de vehículos a motor.**

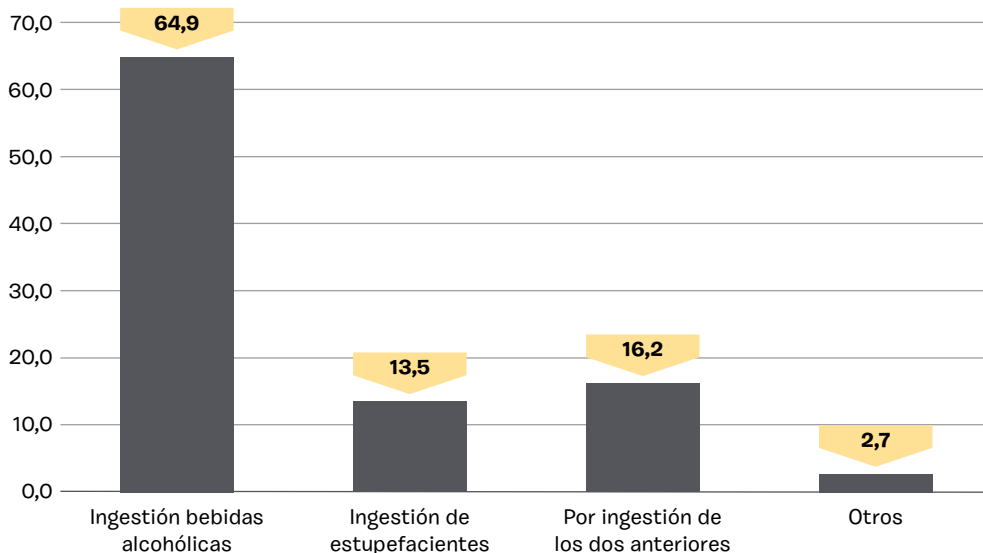
**Gráfico 18. En el momento de la comisión del delito de HIVM, ¿el autor estaba incapacitado para conducir?  
En porcentaje**



**Cuadro 22. ¿El motivo fue?**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Ingestión bebidas alcohólicas	24	64,9	66,7	66,7
Ingestión de estupefacientes	5	13,5	13,9	80,6
Por ingestión de los dos anteriores	6	16,2	16,7	97,2
Otros	1	2,7	2,8	100,0
<b>Total</b>	<b>36</b>	<b>97,3</b>	<b>100,0</b>	
Sistema	1	2,7		
	37	100,0		

**Gráfico 19. El motivo de la incapacidad para conducir fue...  
En porcentaje**



### 3.2. Exceso sobre límites legales

---

Anteriormente hemos afirmado que el consumo de alcohol es una variable muy importante que explica un porcentaje muy elevado de los delitos de homicidio imprudente con vehículos a motor. Pero ¿cuánto se consume? ¿Es mucho, es poco, raya los límites legales o los amplifica?

La respuesta nos la da la tasa de alcoholemia que representa el volumen de alcohol que hay en la sangre y se mide en gramos de alcohol por cada litro de sangre (g/l) o su equivalente en aire espirado.

De acuerdo con la legislación, las tasas de alcoholemia permitidas para los conductores en España son las siguientes:

- Para los conductores en general: 0,5g/l en sangre y 0,25 mg/l en aire espirado.
- Y para los conductores noveles y profesionales son 0,3 g/l en sangre y 0,15 mg/l en aire espirado.

Con el fin de dar respuesta a nuestra pregunta, se formularon las preguntas P11, P11.1, P12 y P12.1.

Y fueron seleccionadas aquellas personas que en el momento de la comisión del delito estaban incapacitadas para conducir, por la ingestión de bebidas alcohólicas y que el autor del delito fue sometido a prueba de detección de alcohol en aire espirado por la autoridad. (ver cuadros 23, 24 y gráfico 19).

En el cuadro 23 se especifican los valores mínimos, máximos y medios de alcohol en aire espirado en la población mencionada en el párrafo anterior.

El valor medio de la tasa de alcoholemia en aire espirado es de 0,72 (valor ajustado al segundo decimal). Es decir, 2,9 veces más que el límite legal establecido. Si bien la desviación típica es alta: 0,27. Ello nos está diciendo que hay dispersión de los datos, como se puede observar en el cuadro 24. La tasa de alcoholemia del 50% de los internos incapacitados para conducir por consumo de alcohol y que se les hizo la prueba de detección de alcohol en aire espirado por la autoridad, superaba 2,9 veces el límite legal.

En el gráfico número 19 se ejemplifica bastante bien lo expuesto. Por ejemplo, hasta 0,82 mg/l en aire espirado se encuentra el 72,2% de los condenados e incapacitados para conducir; lo que quiere decir que hay prácticamente un 30% que todavía ha consumido mucho más alcohol. Y lógicamente, **en esas condiciones de conducción, el vehículo no es un instrumento de movilidad sino que se convierte en un arma contra los propios conductores, contra sus propios acompañantes y contra la sociedad en general como hemos observado ya en el capítulo anterior.**

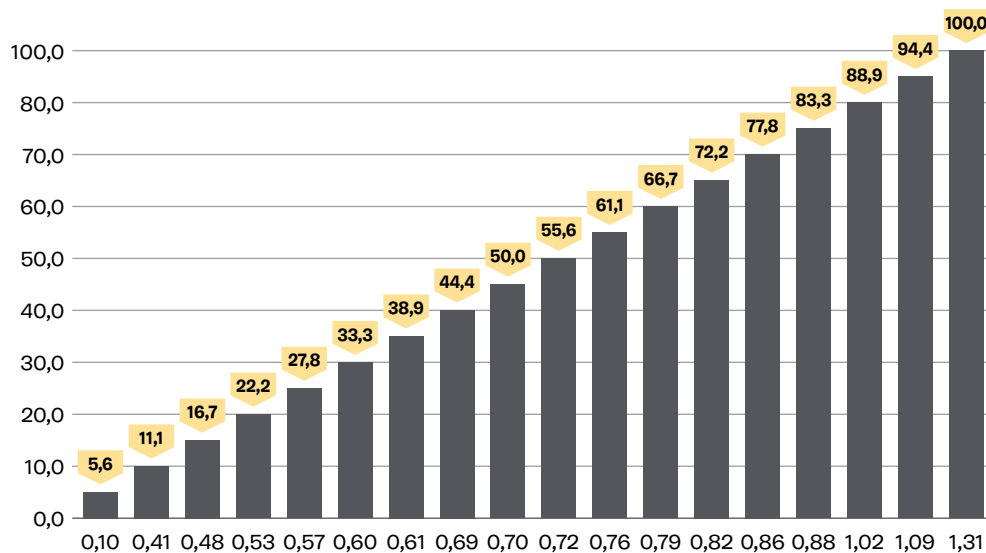
**Cuadro 23. Valores mínimos, máximos y medios de alcohol en aire espirado en la población incapacitada para conducir, por ingestión de bebidas alcohólicas y que se les realizó la prueba de detección de alcohol**

Estadísticos descriptivos					
	N	Mínimo	Máximo	Media	Desv. Desviación
Si en P12 la respuesta ha sido Sí ( 1) el resultado fue mgr/l aire	18	0,10	1,31	0,7189	0,27237
N válido (por lista)	18				

**Cuadro 24. Distribución de frecuencia de los resultados de alcohol en aire espirado por la población incapacitada para conducir, por ingestión de bebidas alcohólicas y que se les realizó la prueba de detección de alcohol**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
0,10	1	5,6	5,6	5,6
0,41	1	5,6	5,6	11,1
0,48	1	5,6	5,6	16,7
0,53	1	5,6	5,6	22,2
0,57	1	5,6	5,6	27,8
0,60	1	5,6	5,6	33,3
0,61	1	5,6	5,6	38,9
0,69	1	5,6	5,6	44,4
0,70	1	5,6	5,6	50,0
0,72	1	5,6	5,6	55,6
0,76	1	5,6	5,6	61,1
0,79	1	5,6	5,6	66,7
0,82	1	5,6	5,6	72,2
0,86	1	5,6	5,6	77,8
0,88	1	5,6	5,6	83,3
1,02	1	5,6	5,6	88,9
1,09	1	5,6	5,6	94,4
1,31	1	5,6	5,6	100,0
<b>Total</b>	<b>18</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

**Gráfico 20. Frecuencias acumuladas del resultado de las pruebas de detección de alcohol en aire espirado por la autoridad, a aquellas personas que estaban incapacitadas para conducir por ingestión de bebidas alcohólicas**



En cuanto a la tasa de alcoholemia en aquellos casos en los que la prueba de detección de alcohol se les realizó en centro sanitario, se observa que, el valor medio es 1,6 g/l de sangre cuando el máximo permitido es 0,5 g/l sangre, es decir, 3,2 veces más.

La desviación típica es alta, lo que nos está indicando la existencia de dispersión de los datos (ver cuadros 25, 26 y gráfico 21).

**Cuadro 25. Valores mínimos, máximos y medios de alcohol en sangre (g/l) en la población incapacitada para conducir, por ingestión de bebidas alcohólicas y que se les realizó la prueba de detección de alcohol en centro sanitario**

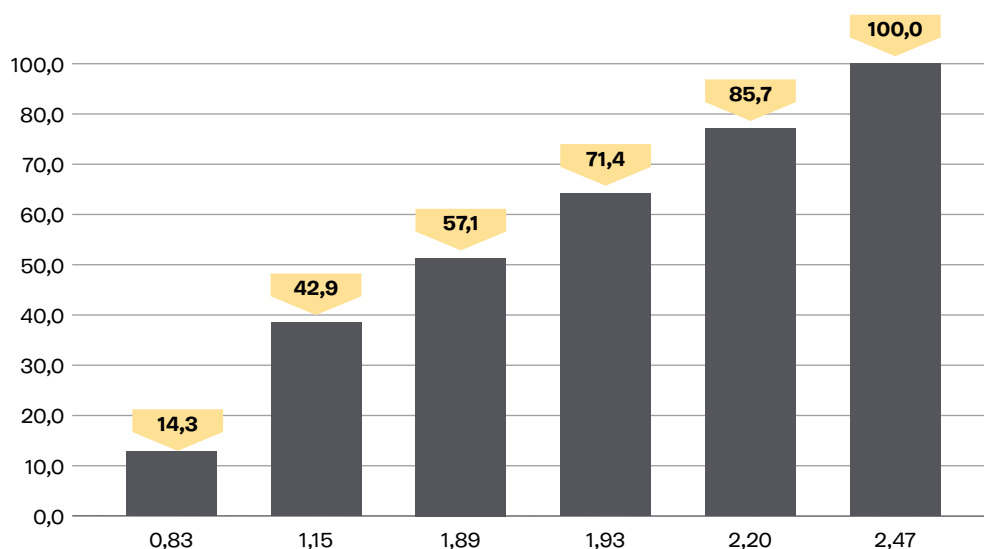
	Estadísticos descriptivos				
	N	Mínimo	Máximo	Media	Desv. Desviación
Sí en P11 la respuesta ha sido Sí (1), el resultado fue gr/l en sangre	7	0,83	2,47	1,6600	0,61679
N válido (por lista)	7				

Se puede observar, por ejemplo, que prácticamente el 30 % supera la tasa de 1,93 gramos de alcohol en sangre por litro de sangre. Es decir, supera en más de 3,9 veces el máximo legal permitido.

**Cuadro 26. Distribución de frecuencia de la tasa de alcohol en sangre (g/l) en la población incapacitada para conducir, por ingestión de bebidas alcohólicas y a los que se les realizó la prueba detección del alcohol**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	0,83	1	12,5	14,3	14,3
	1,15	2	25,0	28,6	42,9
	1,89	1	12,5	14,3	57,1
	1,93	1	12,5	14,3	71,4
	2,20	1	12,5	14,3	85,7
	2,47	1	12,5	14,3	100,0
	<b>Total</b>		<b>7</b>	<b>87,5</b>	<b>100,0</b>
Perdidos	Sistema	1	12,5		
<b>Total</b>		<b>8</b>	<b>100,0</b>		

**Gráfico 21. Frecuencias acumuladas del resultado de las pruebas de detección de alcohol en sangre en centro sanitario, a aquellas personas que estaban incapacitadas para conducir por ingestión de bebidas alcohólicas. Porcentaje acumulado**





### 3.3. Delitos asociados a la ingesta de alcohol

Del conjunto de las 53 personas dependientes del sistema penitenciario, había cometido, o presuntamente cometido en el caso de los internos preventivos, el delito de homicidio imprudente con vehículos a motor 51 personas, hay dos casos que están en prisión por cometer tres intentos de homicidio utilizando el vehículo como arma.

**Cuadro 27. Distribución de frecuencias del Homicidio imprudente de vehículos a motor**

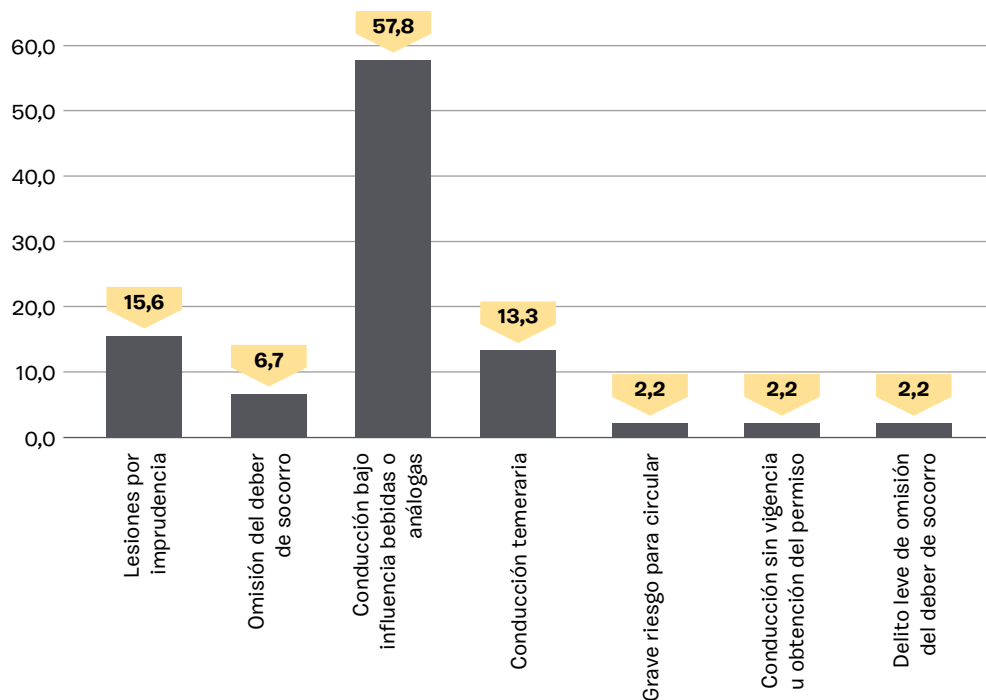
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Intento de homicidio	2	3,8	3,8	3,8
Homicidio imprudente con vehículos a motor	51	96,2	96,2	100,0
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

¿Qué otros delitos se asocian al delito de homicidio imprudente con vehículos a motor? A continuación se presenta en el cuadro 28, los siguientes delitos asociados conjuntamente con el homicidio imprudente con vehículos a motor. En el 84,9% de los casos hay un delito más. Y de esos, en el 57,8%, es decir en 1 de cada 2 el delito asociado es la conducción bajo la influencia de bebidas o análogos. Y ya a mayor distancia las «lesiones por imprudencia» en 1 de cada 6 casos y la conducción temeraria (13,3%).

**Cuadro 28. Primer delito asociado al delito de homicidio imprudente de vehículos a motor**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Lesiones por imprudencia	7	13,2	15,6	15,6
Omisión del deber de socorro	3	5,7	6,7	22,2
Conducción bajo influencia bebidas o análogas	26	49,1	57,8	80,0
Conducción temeraria	6	11,3	13,3	93,3
Grave riesgo para circular	1	1,9	2,2	95,6
Conducción sin vigencia u obtención del permiso	1	1,9	2,2	97,8
Delito leve de omisión del deber de socorro	1	1,9	2,2	100,0
<b>Total</b>	<b>45</b>	<b>84,9</b>	<b>100,0</b>	
Sistema	8	15,1		
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100,0</b>		

Gráfico 22. 1º Delito asociado al HIVM (%)



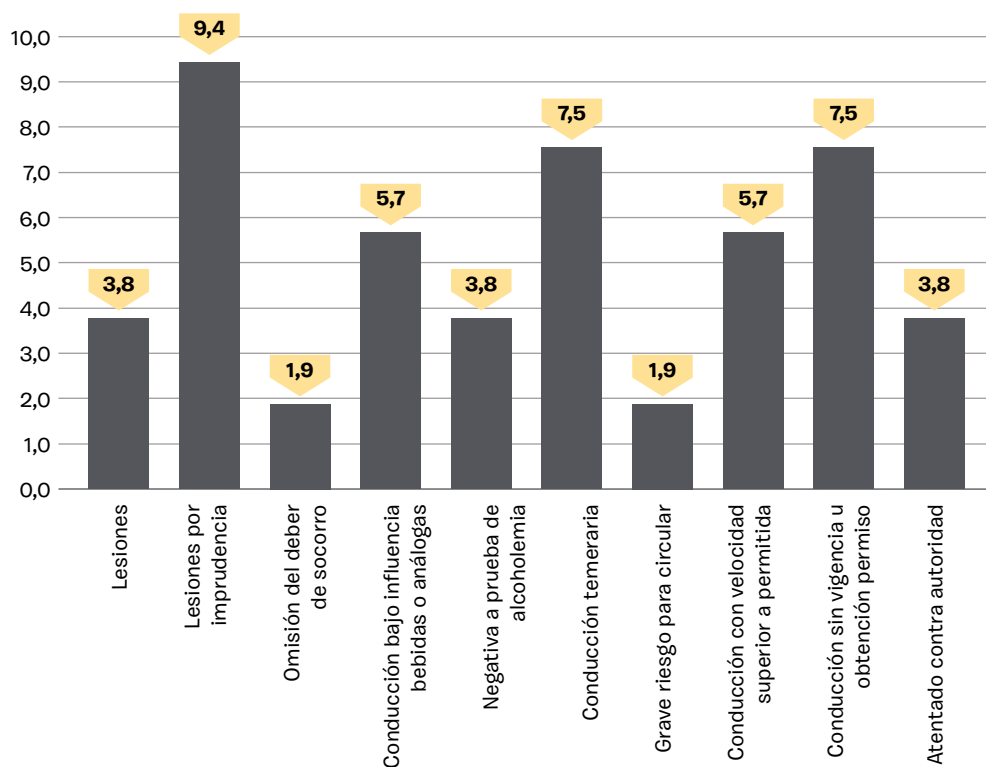
Prácticamente en 1 de cada 2 casos, junto con el delito de homicidio imprudente con vehículos a motor hay dos delitos más. Es decir se cometen en conjunto tres infracciones penales en 1 de cada 2 casos.

En este caso, ver cuadro 29 y gráfico 22, los delitos más frecuentes ya asociados de Homicidio imprudente con vehículos a motor, junto a conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas, tendríamos las «lesiones por imprudencia» (18,5%), «la conducción temeraria» (14,8%), la conducción sin vigencia u obtención del permiso (14,8%) y la conducción con «velocidad superior a la permitida».

**Cuadro 29. 2º Delito asociado al delito de homicidio imprudente de vehículos a motor**

Delito	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Lesiones	2	3,8	7,4	7,4
Lesiones por imprudencia	5	9,4	18,5	25,9
Omisión del deber de socorro	1	1,9	3,7	29,6
Conducción bajo influencia bebidas o análogos	3	5,7	11,1	40,7
Negativa a prueba de alcoholemia	2	3,8	7,4	48,1
Conducción temeraria	4	7,5	14,8	63,0
Grave riesgo para circular	1	1,9	3,7	66,7
Conducción con velocidad superior a permitida	3	5,7	11,1	77,8
Conducción sin vigencia u obtención permiso	4	7,5	14,8	92,6
Atentado contra autoridad	2	3,8	7,4	100,0
<b>Total</b>	<b>27</b>	<b>50,9</b>	<b>100,0</b>	
Sistema	26	49,1		
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100,0</b>		

**Gráfico 23. Un segundo delito asociado al delito de HIVM.  
En porcentajes**



### 3.4. Cuantía de la/s condena/s

En los 50 casos de internos penados o que se encontraban en libertad condicional, la cuantía media de la condena era la siguiente: en los dos casos en los que se utilizó el vehículo como arma fueron 15 años de prisión; y la cuantía media en el caso de los delitos de homicidio imprudente con vehículos a motor fue de 3 años de prisión. Una vez más la desviación típica nos indica la existencia de dispersión en la cuantía de las condenas.

Ello lo podemos observar en los cuadros 30, 31 y gráfico 24.a.

Las cuantías de condena más frecuentes son los 3 años (22,0%), 4 años (16%), 2 años y medio y 2 años, con el 10% cada uno respectivamente.

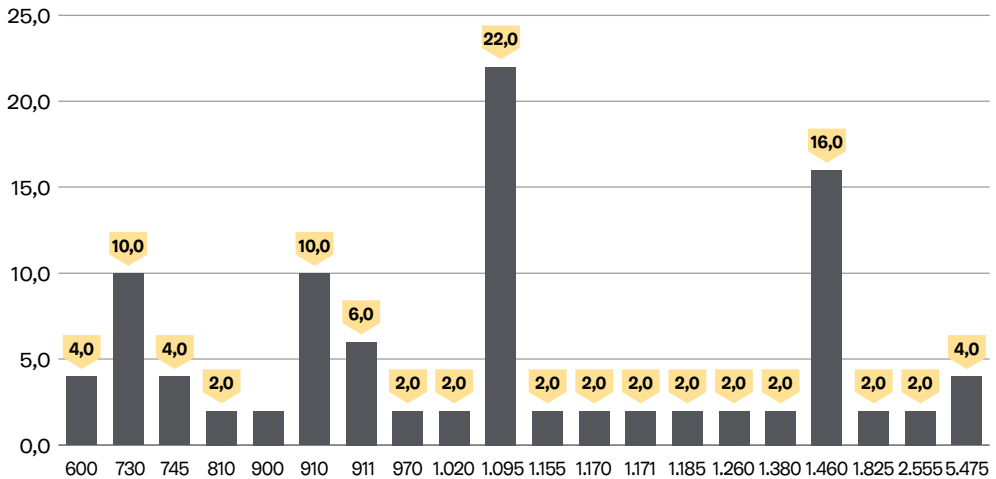
**Cuadro 30. Cuantía media de la condena por los delitos de HIVM en días**

Cuantía de condena por HIVM en días	Media	N	Desv. Desviación
Intento de Homicidio	5.475	2	0
Homicidio imprudente con vehículos a motor	1.098,94	48	347,498
<b>Total</b>	<b>1.273,98</b>	<b>50</b>	<b>930,693</b>

**Cuadro 31.-Distribución de frecuencias de las cuantías de condena en días por HIVM**

Días	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
600	2	4,0	4,0	4,0
730	5	10,0	10,0	14,0
745	2	4,0	4,0	18,0
810	1	2,0	2,0	20,0
900	1	2,0	2,0	22,0
910	5	10,0	10,0	32,0
911	3	6,0	6,0	38,0
970	1	2,0	2,0	40,0
1.020	1	2,0	2,0	42,0
1.095	11	22,0	22,0	64,0
1.155	1	2,0	2,0	66,0
1.170	1	2,0	2,0	68,0
1.171	1	2,0	2,0	70,0
1.185	1	2,0	2,0	72,0
1.260	1	2,0	2,0	74,0
1.380	1	2,0	2,0	76,0
1.460	8	16,0	16,0	92,0
1.825	1	2,0	2,0	94,0
2.555	1	2,0	2,0	96,0
5.475	2	4,0	4,0	100,0
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

**Gráfico 24.a. Distribución de frecuencia de las cuantías de condena por HIVM en días**



### 3.5. Reincidencia y HIVM

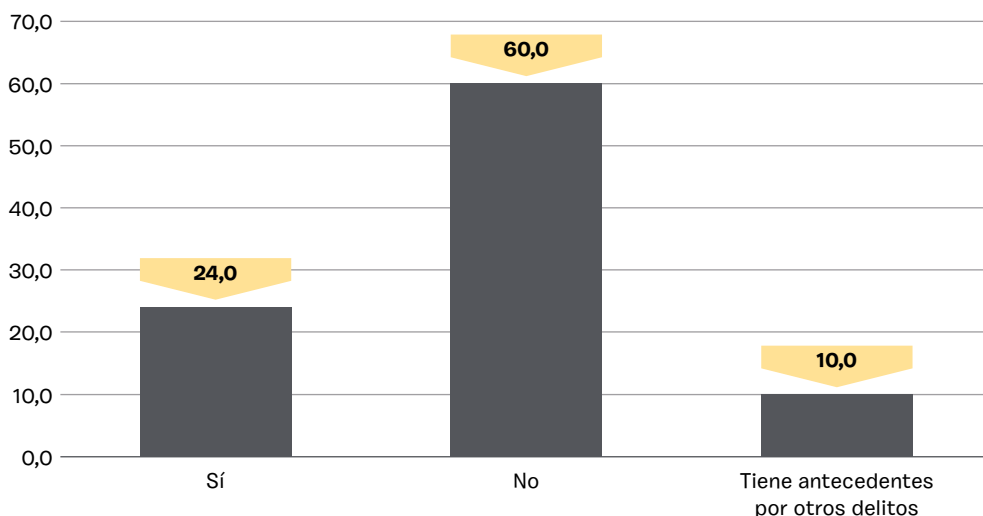
Se consideró necesario saber si habían sido reincidentes en este delito los internos por HIVM. De los resultados de los datos, cuadro 32, se observa que 1 de cada 4 ha sido reincidente en delitos contra la seguridad vial. Lo cual nos puede estar indicando que en un número de casos no desdeñable, nos podríamos estar encontrando con una adicción encubierta al alcohol.

**Cuadro 32. El autor del delito de HIVM, ¿es reincidente por un delito contra la seguridad vial?**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Sí	12	24,0	25,5	25,5
	No	30	60,0	63,8	89,4
	Tiene antecedentes por otros delitos	5	10,0	10,6	100,0
	<b>Total</b>	<b>47</b>	<b>94,0</b>	<b>100,0</b>	
Perdidos	Sistema	3	6,0		
<b>Total</b>		<b>50</b>	<b>100,0</b>		



**Gráfico 24.b. El autor del delito de HIVM es reincidente por DCSV. En porcentajes**



### 3.6. El tiempo de privación temporal del permiso de conducir

En cuanto al tiempo de privación temporal del permiso de conducir, hay que indicar que de media es de 4,7 años. Es decir nos aproximamos a los cinco años. En estos casos hay que tener en cuenta que, de conformidad con el artículo 47 del Código Penal, cuando la imposición de la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores sea superior a dos años, comportará la pérdida de vigencia del permiso o licencia que habilite para la conducción o la tenencia y porte, respectivamente. Nuevamente hay que indicar que la desviación típica nos está indicado mucha dispersión de los datos.

**Cuadro 33. El tiempo de privación temporal del permiso de conducir es...**

	N	Mínimo	Máximo	Media	Desv. Desviación
En caso de que 23 la respuesta sea 1 ó 3 el tiempo temporal de privación del permiso en días es:	49	730	5.475	1.721,90	737,320
N válido (por lista)	49				

### 3.7. Conclusiones del capítulo

---

- Se ha afirmado en el capítulo la importancia que tiene el alcohol en nuestra forma de vida como sociedad. En nuestros usos y costumbres. Y a su vez, tanto desde las Instituciones como desde la sociedad se habla del consumo responsable, como elemento que genera un beneficio tanto individual como para la salud del cuerpo social.
- En este estudio se ha observado que en 2 de cada 3 delitos de homicidio imprudente con vehículos a motor, el conductor estaba incapacitado para conducir. Y que en 2 de cada 3 casos el motivo fue el alcohol (64,9%); la ingestión de estupefacientes alcanzó el 13,5%, y 1 de cada 6 consumió drogas y alcohol (16,2%). Por tanto, alcohol, drogas, noche y madrugada junto con los fines de semana, son variables influyentes en 2 de cada 3 casos de homicidios imprudentes con vehículos a motor.
- El valor medio de la tasa de alcoholemia en aire espirado es de 0,72. Es decir, 2,9 veces más que el límite legal establecido en aquellas personas que en el momento de la comisión del delito estaban incapacitados para conducir por la ingestión de bebidas alcohólicas. Y aun así, hay un porcentaje muy importante de personas que superan ese valor medio, concretamente el 50%. Ello nos está indicando que en esas condiciones de conducción, el vehículo no es un instrumento de movilidad sino que se convierte en un arma contra la ciudadanía; contra los propios conductores; y contra sus propios acompañantes. Recordemos que el peso de un vehículo, turismo, supera con tranquilidad la tonelada de peso. Y que a su vez se podría dar la circunstancia de que detrás de este delito se encuentre una adicción encubierta al alcohol.
- El valor medio de la tasa de alcoholemia en sangre fue de 1,6 g/litro de sangre. Es decir 3,2 veces más que el máximo permitido de 0,5 g/l de sangre.
- Se evidencia, pues, que conducir y ser responsable con uno mismo, con sus acompañantes y con la ciudadanía en general han de ser sinónimos.
- El 85,5% de los casos estudiados, junto con el delito de homicidio imprudente con vehículos a motor, concurría la conducción bajo la influencia de bebidas o análogas, y en menor medida lesiones por imprudencia y conducción temeraria. Ello guarda coherencia informativa con todo lo afirmado en el estudio. A su vez, hay un tercer delito en el que además de los anteriores se incluye la conducción con velocidad superior a la permitida y conducción sin vigencia u obtención del permiso. Los tres delitos alcanzan a 1 de cada 2 internos.
- La cuantía de la condena media por el homicidio imprudente con vehículos a motor está en tres años si bien hay dispersión en los datos. Por frecuencia, lo más habitual, son los tres años, cuatro años, dos años y medio y dos respectivamente.

- 1 de cada 4 casos ha sido reincidente en delitos contra la seguridad vial. Lo cual nos puede estar indicando que en un número de casos no desdeñable, nos podríamos estar encontrando con una adicción encubierta al alcohol.
- Asociada a la condena también se encuentra, como pena privativa de derechos, la pérdida temporal del permiso de conducir, donde la media se sitúa en los 4,7 años. En aquellos casos donde la pena es superior a los dos años, esta pérdida es definitiva.

## 4. Las víctimas del delito de homicidio imprudente con vehículos a motor

Se ha introducido un capítulo para las víctimas de este delito porque entendemos que a la luz de los resultados del estudio merecen un apartado, máxime cuando en España se está en su desarrollo la Justicia Restaurativa, que «surge como complemento al sistema de Justicia Ordinaria, con la idea de ofrecer tanto a víctimas, como a quienes han cometido un delito la posibilidad de dialogar sobre el mismo y sus consecuencias, así como profundizar en la asunción de responsabilidad de quienes lo cometieron». Documento Justicia Restaurativa en <http://intranet.iipp.int/documents/20126/1322147/Encuentros+Restaurativos.pdf/7d4a630f-0bc4-a979-3088-31b21e3c5339?version=1.0>

¿Y por qué decimos esto? Porque entendemos, que a la luz de los datos, un porcentaje importante de estos delitos son evitables si la sociedad española en su conjunto es consciente del peligro para la propia vida y para la de los demás de la asociación de consumo de alcohol, consumo de drogas y conducción al volante.

Si como sociedad somos capaces de profundizar en los planes de prevención y tratamiento existente en los ámbitos: personales, sociales, educativos y culturales; donde se interiorice, y, por tanto, se asuma que conducción, alcohol y drogas son incompatibles; seremos capaces de dar un paso más como sociedad abierta, donde el ocio y el disfrute no deban de estar acompañado de la tragedia en el fin de semana, principalmente.

Recientemente, como sociedad hemos sido capaces de hacer frente al tabaco. Se ha producido un esfuerzo normativo, social, sanitario, cultural y de ocio muy importante. Y este esfuerzo no ha sido posible sin una concienciación de que fumar mata.

**¿Se podría decir que conducir bajo los efectos del alcohol mata? Pues sí. Y que estas muertes son evitables. También.** No seremos capaces de evitar toda imprudencia como sociedad y como personas individuales; **pero sí hemos de saber que conducir habiendo consumido alcohol puede matar. Y no solo mata a los demás, sino a los propios. Es decir a aquellas personas que nos acompañan por afectividad, por amistad, por compañerismo.** Todos, pues, nos vemos afectados. Y nos vemos afectados como víctimas, como lesionados, como perjudicados menores, como perjudicados adultos, como empresas de seguros que tienen que hacer frente a indemnizaciones importantes; como hospitales que han de tratar a los lesionados, como psicólogos que han de tratar a los familiares de las víctimas; y como sociedad en general, porque al perder a uno de sus miembros, se pierde un proyecto de vida en el que se se podría contribuir al bien común.

## 4.1. Víctimas: fallecidos, lesionados, perjudicados menores, perjudicados adultos

Los delitos de homicidio imprudente con vehículos a motor han ocasionado:

- Fallecimientos 61 personas.
- Lesionados: 57 personas.
- Perjudicados menores: 31 personas.
- Perjudicados adultos: 144 personas.

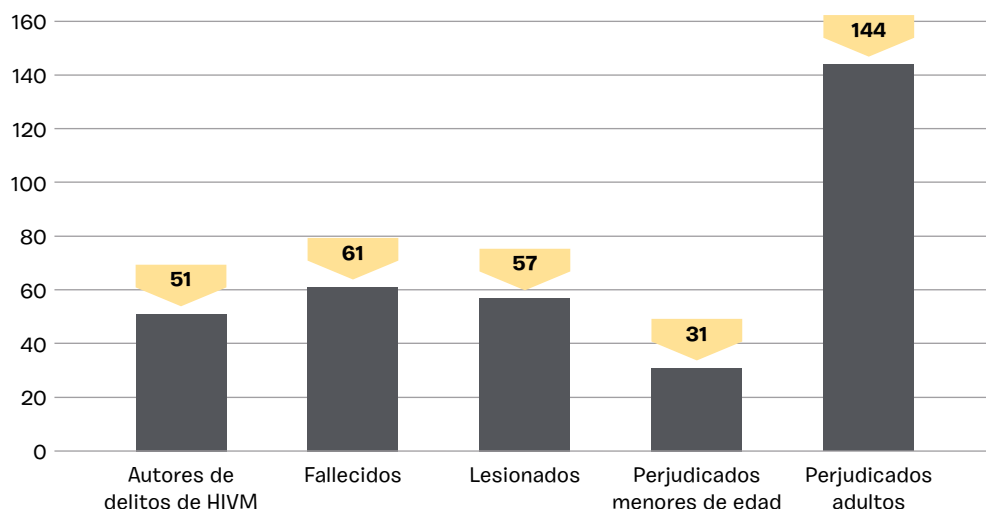
En total 293 personas se han visto afectadas por los sucesos, lo que supone una media de: 5,5 personas afectadas por interno en prisión, o lo que es lo mismo 11 personas cada 2 internos. Desconocemos, dado que es un dato que se obtiene por primera vez, si es mucho, o es poco, o entra dentro de lo esperable. Pero si asumimos como sociedad que dos tercios de este delito pudieran ser evitables, esta cifra bajaría razonablemente. (Ver cuadros 34 y gráfico 25)

Sí es importante recalcar que entre las víctimas se encuentran personas relacionadas directamente por razones afectivas y de afinidad con quienes están o han estado en prisión por este delito.

**Cuadro 34. Conjunto de víctimas de los delitos de homicidio imprudente de vehículos a motor. Estadísticos descriptivos**

	N	Mínimo	Máximo	Suma	Media	Desv. Desviación
El número de fallecidos causados por el delito es:	52	0	5	61	1,17	,760
El número de lesionados causados por el delito es:	21	1	13	57	2,71	3,349
El número de perjudicados menores de edad causados por el delito es:	17	0	5	31	1,82	1,334
El número de perjudicados adultos causados por el delito es:	45	1	12	144	3,20	2,063
N. <sup>a</sup> válido (por lista)	9					

**Gráfico 25. Total autores de delito de HIVM y víctimas afectadas por los delitos de HIVM**



¿Qué posición de movilidad ocupaban las personas fallecidas por el homicidio imprudente con vehículos a motor? Para ello se elaboró una tabla multirespuesta (pregunta P30 del cuestionario) en la que se relacionaba desde un peatón hasta los menores en ruta escolar.

De la lectura del cuadro 35 en el 30% de los casos las víctimas eran peatones, en el 25,5% eran otros automovilistas y sus ocupantes; y en el 15,7% ocupantes del propio vehículo del autor. Es decir, en 1 de cada 6, había relación bien de afinidad o bien afectiva con el autor del delito; mientras que en el 11,8% eran motociclistas y en el 11,8% eran ciclistas.

Por tanto, peatones, otros automovilistas y sus ocupantes, ocupantes del propio vehículo, motoristas y ciclistas son las grandes víctimas de este delito. Un delito por el que se puede ver afectado cualquier ciudadano en cuanto sujeto pasivo en el ámbito de la movilidad. Un delito que a su vez deja a lesionados, en muchos casos para toda la vida, y perjudicados tanto menores, por la pérdida de sus padres, así como a perjudicados mayores por la pérdida de sus hijos. Al igual, y en el plano económico, las entidades aseguradoras han de abonar indemnizaciones importantes a los perjudicados y lesionados.



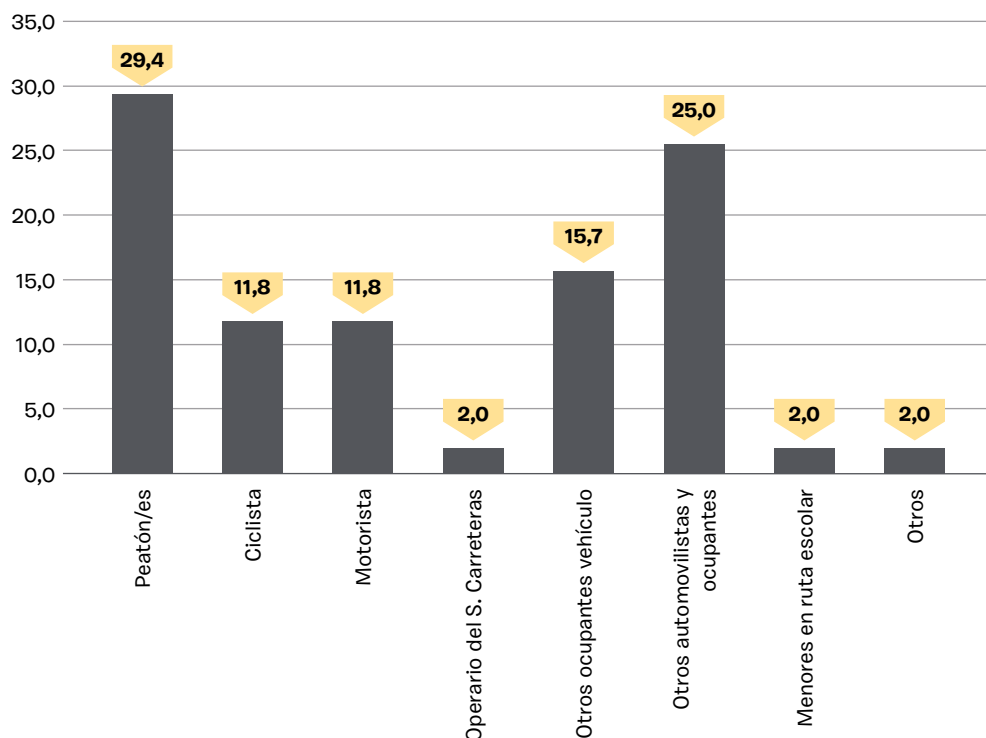
**Cuadro 35. La/s víctima/s fallecidas por el delito eran...**

	Respuestas		Porcentaje de casos
	N	Porcentaje	
Las víctimas fallecidas por el delito eran peatones	15	29,4%	30,0%
Las víctimas fallecidas por el delito eran ciclistas	6	11,8%	12,0%
Las víctimas fallecidas por el delito eran motoristas	6	11,8%	12,0%
La víctima fallecida por el delito era operario del servicio de carreteras	1	2,0%	2,0%
Las víctimas fallecidas por el delito eran otros ocupantes vehículo	8	15,7%	16,0%
Las víctimas fallecidas por el delito eran otros automovilistas y ocupantes	13	25,5%	26,0%
La víctima fallecida por el delito era menor en ruta escolar	1	2,0%	2,0%
La víctima fallecida por el delito era otro	1	2,0%	2,0%
<b>Total</b>	<b>51</b>	<b>100,0%</b>	<b>102,0%</b>

a. Grupo de dicotomía tabulado en el valor 1.



Gráfico 26. Delitos en los que las víctimas mortales eran...  
En porcentajes



## 4.2. Conclusiones del capítulo

- Recientemente, como sociedad hemos sido capaces de hacer frente al tabaco. Se ha producido un esfuerzo normativo, social, sanitario, cultural y de ocio muy importante. Y este esfuerzo no ha sido posible sin una concienciación de que el fumar es perjudicial para nuestra propia salud y la de los demás.
- Se podría decir que conducir bajo los efectos del alcohol mata, pues sí. Y que estas muertes son evitables, también. No toda imprudencia seremos capaces de evitar, en cuanto sociedad, ni en cuanto persona individual; **pero sí hemos de saber que conducir habiendo consumido alcohol mata, y no solo mata a los demás, sino a los propios, es decir a aquellas personas que nos acompañan por afectividad, por amistad, por compañerismo.**

- El conjunto de afectados por un delito de homicidio imprudente con vehículos a motor es de 5,5 personas. O lo que es lo mismo 11 personas por cada 2 delitos.
- Entre estas personas afectadas, se encuentran personas relacionadas directamente por razones afectivas y de afinidad con quienes están o han estado en prisión por este delito.
- De los fallecidos, 1 de cada 3 era peatón, 1 de cada 4 era otro automovilista y sus ocupantes, y 1 de cada 6 era allegado del propio autor del delito de HIVM.



## 5. Conclusiones

Una vez finalizado el informe del tipo delictivo del homicidio imprudente con vehículos a motor presentamos las conclusiones del mismo y finalizamos con posibles vías de investigación futura. Como todos sabemos, en el ámbito científico, las investigaciones no concluyen sino que les ceden el testigo a otras posibles. Es el caminar de la ciencia.

El informe ha abarcado, como hemos ido viendo en los sucesivos capítulos, desde el perfil sociodemográfico y penitenciario de las personas en prisión por este delito, hasta las víctimas del mismo. Podemos concluir que:

**Es un delito cometido por hombres.** Las mujeres en prisión por este delito mantienen el mismo peso que para el conjunto de la población penitenciaria. Se cometieron estos delitos con una edad media de 35 años de edad, si bien 1 de cada 4 tenía más de cuarenta años. La edad media actual es de 41 años de edad y 1 de cada 5 tiene más de 50 años de edad.

En cuanto a la nacionalidad de la población penitenciaria diremos que prácticamente son varones **españoles**. Los internos extranjeros representan el 11,3%. Un porcentaje muy por debajo de su peso en la estructura penitenciaria.

En cuanto a la estructura geográfica, se puede afirmar que este delito **se comete en el 50% de las provincias españolas**. Y se da tanto en zonas de interior como en zonas de costa. Por ello, las consecuencias de este delito afectan al conjunto de la sociedad española.

**En la actualidad, 8 de cada 10 internos están condenados y un 13% se encuentra en situación de libertad condicional.** Respecto de la población penada, se informa que 4 de cada 10 internos penados está clasificado en 2.º grado de tratamiento y que 3 de cada diez se encuentra clasificado en 3.º grado. El resto de la población penitenciaria se encuentra en 2.º grado de tratamiento penitenciario con una modalidad de vida de 3.º grado. En cuanto a la población penada y clasificada en 3.º grado de tratamiento penitenciario, la modalidad de vida mayoritaria se encuentra al amparo del artículo 86.4 del Reglamento Penitenciario.

Si atendemos a las circunstancias genéricas que forman parte del delito de homicidio imprudente con vehículos a motor, diremos que **mayoritariamente el vehículo del autor es un turismo**. Que con el turismo se producen la mayor parte de los fallecimientos, si bien el mayor número de fallecimientos en un solo delito de homicidio imprudente con vehículos a motor se produce con maquinaria-vehículo laboral, con cinco fallecimientos, seguido de cuatro fallecimientos teniendo como vehículo un camión.

**Los lugares sociales más frecuentes** de la comisión del delito de homicidio imprudente con vehículos a motor son **el casco urbano**: calle, intersección, rotonda; así como **la carretera de doble sentido de circulación**.

A su vez **las franjas horarias más frecuentes van desde las nueve de la noche hasta las ocho de la mañana** en 2 de cada 3 delitos. Y los días de la semana más frecuentes van desde el **viernes al domingo**. Por tanto la noche y el fin de semana son elementos críticos para este delito. No siendo tan críticos los meses de veranos, especialmente el mes de agosto, que si bien en España se dan muchas fiestas patronales, en este delito en concreto y en esta investigación este mes no figura como relevante.

**El factor humano es fundamental en este delito**, no jugando ningún papel relevante las circunstancias de la vía dado que estas eran adecuadas prácticamente en la totalidad de los casos estudiados. Por tanto este delito no es atribuible al estado de conservación de calles, carreteras de doble sentido, autovías y autopistas. El factor humano ha sido fundamental, donde la imprudencia y desatención a la vía se concretó en un exceso de velocidad, la invasión del carril contrario y por tanto pérdida del control del vehículo, lo que provocó el alcance de otros vehículos o la invasión de pasos peatonales. Y todo ello ha desencadenado que: 1 de cada 3 fallecidos fuera peatón; y que 1 de cada 4 fallecidos fuera otro automovilista y/o sus acompañantes.

Es reseñable que 1 de cada 6 víctimas fallecidas por el delito era otro ocupante del vehículo del autor. Es decir, los ocupantes del vehículo del autor no son inmunes al peligro que el autor de este delito ocasiona.

**Y ese factor humano se relaciona con el alcohol**. Y es conocido por todos, la importancia que tiene el alcohol en nuestra forma de vida como sociedad, en nuestros usos y costumbres. A su vez tanto desde las Instituciones como desde la sociedad se hace hincapié en el consumo responsable. Un consumo responsable que genera un beneficio en la salud tanto de personas individuales, como para la salud del cuerpo social.

En este estudio se ha observado que en 2 de cada 3 delitos de homicidio imprudente con vehículos a motor, el conductor estaba incapacitado para conducir, y lo estaba por consumo principalmente de bebidas alcohólicas, junto a ingestión de estupefacientes. Por tanto, alcohol, drogas, noche y madrugada y fines de semana son variables influyentes en 2 de cada 3 casos de homicidios imprudentes con vehículos a motor.

Así, el valor medio de la tasa de alcoholemia en aire espirado es de 0,72 mg/l; es decir, 2,9 veces más que el límite legal establecido en aquellas personas que en el momento de la comisión del delito se encontraba incapacitados para conducir por la ingestión de bebidas alcohólicas. Y aun así, hay un porcentaje muy importante de personas que superan ese valor medio, concretamente el 50%. **Esto nos indica que en esas condiciones de conducción, el vehículo no es un instrumento de movilidad sino que se convierte en un arma contra la ciudadanía**, contra los propios conductores, y contra sus propios acompañantes. Recordemos que el peso de un vehículo-turismo, supera con tranquilidad la tonelada de peso.

Junto al delito de homicidio imprudente con vehículos a motor, concurre en el 85,5% de los casos la *conducción bajo la influencia de bebidas o análogas* y en menor medida *las lesiones por imprudencia y la conducción temeraria*. Ello, pues, guarda coherencia informativa con todo lo afirmado en el estudio. A su vez, en 1 de cada 2 casos, hay un tercer delito asociado, que además de los anteriores, se incluye la *conducción con velocidad superior a la permitida y la conducción sin vigencia u obtención del permiso de conducir*.

Las cuantías de condena más frecuente son los 3 años (22,0%) y 4 años (16%) respectivamente. Son reincidentes en delitos contra la seguridad vial 1 de cada 4. Y asociada a la condena también se encuentra, como pena privativa de derechos, la pérdida temporal del permiso de conducir, donde el tiempo medio se sitúa en los 4,7 años. En aquellos casos, y de conformidad con el artículo 47 del código penal, donde la pena es superior a los 2 años esta pérdida es definitiva.

Los delitos de homicidio imprudente con vehículos a motor dejan damnificados directos e indirectos. En total 11 víctimas cada 2 delitos. Y estas son en tanto fallecidos, lesionados, perjudicados menores y adultos; y a su vez en cuanto peatones, ciclistas, motoristas, conductores y ocupantes de otros vehículos, al igual que allegados por familiaridad o afinidad con los homicidas.

Por tanto, ya para finalizar este informe, se concluye que el delito de homicidio imprudente con vehículos a motor, es el más grave de los delitos contra la seguridad vial. Y no es un delito que para la sociedad española haya de ser ajeno. Con conciencia individual y social es posible reducir su impacto, pues como hemos visto, en al menos 2/3 es posible si asumimos que conducción y alcohol no son compatibles. Está en juego nuestra vida, la de nuestros allegados y la de la sociedad en general.

**Como conclusión final podríamos decir lo que dice el sentido común, que conducir ha de ser un acto consciente y responsable por las posibles repercusiones en uno mismo, en los acompañantes y en la ciudadanía en general.**

Por último, un informe, como decíamos al principio de las conclusiones, no cierra una investigación, sino que abre muchas otras. De esta manera pensamos que estos estudios que inició la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias con el primer informe integral de los delitos contra la seguridad vial, puedan tener su continuidad, entre otros, en estudios futuros donde se pueda establecer la posible relación entre una adicción encubierta al alcohol- posiblemente motivada en muchos casos por estresores muy poderosos - inestabilidad laboral, problemas de convivencia intrafamiliar, pérdidas de seres queridos, ERTes, disminución de ingresos familiares- y la irresponsabilidad de conducir bajo los efectos del alcohol. Así como el futuro desarrollo tecnológico aplicado a la seguridad vial, de los que el dispositivo Alcolock pueda ser una línea de trabajo futura en la prevención de estos delitos. Del mismo modo las posibilidades que abre la Justicia Restaurativa para que los responsables de los delitos profundicen en la responsabilidad social de sus actos y puedan disminuir el daño a las víctimas de los mismos. En definitiva evitar en la medida de lo posible romper proyectos vitales.

En Madrid a 24 de septiembre, ya entrado el otoño, y fiesta de la Merced.



# Anexo I. Metodología

1. Como continuación del primer estudio integral de los delitos contra la seguridad vial presentado a la opinión pública en el mes de julio de 2020, la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias consideró de interés estudiar las circunstancias del homicidio imprudente con vehículos a motor, utilizando como fuente de información los testimonios de sentencia de las personas condenadas, así como los autos judiciales de las personas en situación preventiva. Se entiende que el homicidio imprudente con vehículos a motor es el caso más grave de los delitos contra la seguridad vial.
2. Este estudio ha sido llevado a cabo por la Subdirección General de Relaciones Institucionales.
3. El proceso de lectura de los testimonios de sentencia, la cumplimentación de los cuestionarios en formato papel, la grabación de los mismos en fichero de datos, la elaboración de las instrucciones para el análisis de los datos, la depuración y revisión de la matriz de datos generada, se ha realizado durante los meses de julio y agosto del presente año.
4. El programa socio-estadístico utilizado ha sido el SPSS.
5. El informe se ha elaborado durante el mes de septiembre.
6. El presente informe responde al objetivo estudiado, que es conocer la tipología delictiva del delito de homicidio imprudente con vehículos a motor. Para ello se elaboró un plan de explotación de datos que se concreta en el índice del informe.
7. La población objeto de este estudio han sido todos los internos que dependían del sistema penitenciario en el ámbito de la Administración General del Estado el día 1 de julio de 2021. Se han cumplimentado 53 casos de los 54 existentes.
8. El cuestionario estadístico contenía 39 preguntas que el equipo de trabajo consideró que eran las precisas para el objetivo propuesto. No todas las preguntas se han podido obtener de los testimonios de sentencia, en alguna en concreto se ha precisado bien completarla o bien incluirla con la información existente en el sistema de información penitenciaria (SIP).



- a. Las preguntas respondían a la situación procesal-penal de las personas dependientes de la AGE, a las circunstancias de la comisión del delito, a las víctimas y a las características sociodemográficas.
9. El periodo de referencia es la población a 1 de julio de 2021.
10. La presentación de resultados se hace en forma de tablas estadísticas. La lectura de los datos se ha realizado tanto, en valores absolutos como en porcentajes. El ámbito geográfico es la Administración General del Estado y queda protegido el anonimato de la población penitenciaria.
11. Se informa que este trabajo es puntual, y que fue, como hemos mencionado con anterioridad, fruto del primer informe integral de seguridad vial que elaboró la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias. Así mismo, en las conclusiones del informe se facilitan posibles vías de investigación que pueden continuar el camino ya iniciado.
12. El informe, desde el plano descriptivo, se entiende que ha cumplido su objetivo. Así mismo se considera de interés la existencia de una variable muy importante para explicar este delito y es el alcohol.
13. Este estudio tiene carácter censal.
14. Así mismo se entiende que este estudio es de interés dado el crecimiento que ha tenido en el presente año, y dada la situación en la que se encuentra la sociedad española en el periodo post-Covid.
15. Se entiende que los resultados de este estudio pueden tener coherencia informativa con otros estudios similares en otros ámbitos administrativos donde se analice la relación entre alcohol y seguridad vial.
16. El informe presenta coherencia informativa entre sus capítulos.
17. El proceso de grabación y revisión de resultados ha tenido suficientes controles como para entender que la matriz de datos es apta para la elaboración de las tablas estadísticas.
18. En cuanto al coste y carga de trabajo del estudio hay que indicar que en la fase final, uno de los dos miembros del equipo de trabajo se marchó a trabajar a otra Administración Pública. De tal manera que quien realizó el informe final, tuvo que abordar en solitario todo un proceso de depuración y revisión de la grabación de los datos, así como de elaboración de tablas estadísticas y gráficos que los acompañan, la redacción final del informe y la revisión del mismo. Todo un proceso muy laborioso en el que si se ha producido algún error ha sido por exceso de carga de trabajo y atribuible a este Consejero Técnico.

19. En cuanto al tratamiento de los datos se informa, como ya se ha ido mencionando con anterioridad, que:
- a. Los datos de origen son de la lectura de los testimonios de sentencia y autos en los que los internos han sido condenados o están en prisión por el delito de homicidio imprudente con vehículos a motor. Hay dos casos, que están incluidos por haber utilizado el vehículo como arma contra los ciudadanos. Han sido condenados por delito de intento de homicidio.
  - b. La recogida de datos ha sido muy rápida una vez que se remitieron los correos electrónicos a las direcciones de los centros penitenciarios con el número de identificación del interno de quien se debía remitir a la Subdirección General de Relaciones Institucionales y Coordinación Territorial los testimonios de sentencia. Desde aquí se agradece nuevamente la colaboración de las direcciones, subdirecciones y funcionariado de los centros penitenciarios.
  - c. Una vez recibidos los testimonios de sentencia, se procedió a su lectura y traspaso de la información a los cuestionarios y desde aquí a la matriz de datos elaborada al respecto junto con el fichero de instrucciones (sintaxis) en programa socio-estadístico SPSS.
  - d. Se procedió a la validación de la matriz de datos al haber revisado en torno a un 28% de los cuestionarios.
  - e. Hay que mencionar que la pregunta P22 del cuestionario está repetida como 24, lo que nos sirvió para comprobar que se cumplimentaba el cuestionario correctamente. En cuanto a la reincidencia ha habido algunos casos, aun cuando no se decía en el testimonio de sentencia que el interno era reincidente, el equipo de trabajo realizó la lectura de la reincidencia sociológica. Es decir, si a lo largo del tiempo el interno había cometido un delito contra la seguridad vial, aunque estuviera cancelado, se consideraba reincidente.
  - f. Dada la complejidad de verter una información judicial a preguntas codificadas en un cuestionario - la realidad siempre es más rica que el concepto-, se optó por establecer preguntas multirespuesta que enriquecían y clarificaban mucho el contenido del informe. Estas preguntas multirespuesta eran: P13, P14, P30 y P31.
  - g. En cuanto a la pregunta P15, si en el testimonio de sentencia no se hacían ninguna referencia al respecto se entendía que las circunstancias de la vía eran adecuadas.
20. Como observación final, se entiende que este informe puede ser de utilidad para la Administración Penitenciaria, y así mismo se facilitan posibles líneas de investigación futura que contribuyan a incrementar los conocimientos sobre los delitos relacionados con la seguridad vial.

Como continuación del estudio de los delitos contra la seguridad vial presentado a la opinión pública en el mes de Julio de 2020, la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias ha considerado de interés estudiar las circunstancias del homicidio imprudente con vehículos a motor dado el crecimiento que ha tenido lugar durante este año. Para ello se ha elaborado el presente cuestionario con el objeto de sistematizar lo más posible los hechos probados en los testimonios de sentencia de la población penitenciaria

<b>P1.- NIS</b> /_/_/_/_/_/_/_/_/_/_/_/_/_/_/_/_/	<b>P71.- El año de la comisión del delito fue:</b> /_/_/_/_/_/_/_/_/
<b>P2.- La situación procesal-penal del interno/a es:</b> • Preventivo/a 1 • Penado/a 2 • En Libertad condicional 3	<b>P8.- El día de la semana de la comisión del delito fue:</b> /_/_/ (1 Lunes, 2 Martes, 3 Miércoles, 4 Jueves, 5 Viernes, 6 sábado, 7 domingo, 8 Víspera de festivo, 9 Festivo)
<b>P2.1.- En caso de que P2 sea 2 o 3. La clasificación inicial del interno fue:</b> • 1 <sup>er</sup> Grado 1 • 2.º Grado 2 • 3 <sup>er</sup> Grado 3 • Sin clasificar 4	<b>P9.- La hora de la comisión del delito fue:</b> /_/_/_/ (formato de 24 horas)  <b>P10.- En el momento de la comisión del delito, el autor estaba incapacitado para conducir:</b> • Sí 1 • No 2 • No consta 3
<b>P2.2.-La clasificación actual del interno es:</b> • 2.º Grado 1 • 2.º Grado Art. 100.2 2 • 3 <sup>er</sup> Grado 3 • Otro 4	<b>P10.1.- Si en P10, la respuesta ha sido sí (1), el motivo fue:</b> • Por ingestión de bebidas alcohólicas 1 • Por ingestión de estupefacientes 2 • Por ingestión de los dos anteriores 3 • Por no tener licencia de conducción 4 • Otros 5
<b>P2.3.- En el caso de que P2.2 sea 3, la modalidad de 3<sup>er</sup> grado es la modalidad de:</b> • Art. 82.1. 1 • Art. 83. 2 • Art. 86.4 3 • Art. 182. 4 • OTROS ( 104.4/197/165/89CP) 5 • No consta 6	<b>P11.- El autor del delito fue sometido a prueba de alcoholemia en centro sanitario:</b> • Sí 1 • No consta 2  <b>P11.1. Si en P11 la respuesta fue sí (1) resultado fue g/l sangre:</b> /_/_/,/_/_/_/_/
<b>P3.- Fecha de cumplimiento de ¾ partes de la condena:</b> /_/_/_/_/_/_/_/_/_/_/_/_/_/_/_/_/ <b>Día Mes Año</b>	<b>P12. El autor del delito fue sometido a prueba de detección de alcohol en aire espirado por la autoridad:</b> • Sí 1 • No 2
<b>CIRCUNSTANCIAS DE LA COMISIÓN DEL DELITO</b>	<b>P12.1.- Si en P12 la respuesta fue Sí ( 1) el resultado fue:</b> /_/_/,/_/_/_/_/ mg/l en aire espirado?

Como continuación del estudio de los delitos contra la seguridad vial presentado a la opinión pública en el mes de Julio de 2020, la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias ha considerado de interés estudiar las circunstancias del homicidio imprudente con vehículos a motor dado el crecimiento que ha tenido lugar durante este año. Para ello se ha elaborado el presente cuestionario con el objeto de sistematizar lo más posible los hechos probados en los testimonios de sentencia de la población penitenciaria

<p><b>P4.- El vehículo del autor del delito era:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un turismo 1</li> <li>• Maquinaria-vehículo laboral 2</li> <li>• Camión 3</li> <li>• Otros 4</li> </ul>	<p><b>P13.- Acción/es que motivaron el accidente fue:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Imprudencia/desatención a la vía 1 P13.1</li> <li>• Somnolencia/ falta descanso 1 P13.2</li> <li>• Vehículo con falta de mantenimiento o sin ITV 1 P13.3</li> <li>• Uso del móvil 1 P13.4</li> <li>• Otros 1 P13.5</li> </ul>
<p><b>P5.- El vehículo que conducía el autor del delito, ¿estaba asegurado?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sí 1</li> <li>• No 2</li> <li>• No consta 3</li> </ul>	<p><b>P14.- El delito motivado por P13 se concretó en:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Invadir el carril contrario 1 P14.1</li> <li>• Exceso de velocidad 1 P14.2</li> <li>• Alcance de vehículo 1 P14.3</li> <li>• Incorporación a autovía/autopista 1 P14.4</li> <li>• Pérdida del control del vehículo 1 P14.5</li> <li>• Circular en sentido contrario 1 P14.6</li> <li>• Invadir paso de peatones/vía peatonal 1 P14.7</li> <li>• Otros 1 P14.8</li> </ul>
<p><b>P6. El lugar de la comisión del delito fue:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zona urbana peatonal 1</li> <li>• Zona urbana: calle, intersección, rotonda 2</li> <li>• Zona interurbana: carretera con doble sentido 3</li> <li>• Zona interurbana. Autovía/Autopista 4</li> <li>• Otros 5</li> </ul>	<p><b>P7.- El mes de la comisión del delito fue:</b> /__/_/____/ (1 enero.....12 diciembre)</p>
<p><b>P15.- En el momento del delito las circunstancias de la vía eran:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Visibilidad reducida por obras 1</li> <li>• Visibilidad reducida por agentes atmosféricos 2</li> <li>• Pavimento mojado 3</li> <li>• Adecuadas 4</li> <li>• No consta 5</li> </ul>	<p><b>P30.- La/s víctima/s fallecidas por el delito eran:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peatón/es. 1 P30.1</li> <li>• Ciclista 1 P30.2</li> <li>• Motoristas 1 P30.3</li> <li>• Operario del servicio de carreteras 1 P30.4</li> <li>• Otros ocupantes del vehículo del autor 1 P30.5</li> <li>• Otros automovilistas y sus ocupantes 1 P30.6</li> <li>• Menores en ruta escolar 1 P30.7</li> <li>• Otros 1 P30.8</li> </ul>
<p><b>P16.- Código del delito H1VM (PRIMER DELITO):</b> /_9/_0/_8/_4/_2/</p>	<p><b>P31.- En el caso de haber contestado en P30.5 ó P30.6 la posición de la/s víctima/s era:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Piloto 1 P31.1</li> <li>• Copiloto 1 P31.2</li> <li>• Asiento/s trasero/s 1 P31.3</li> <li>• Otros 1 P31.4</li> </ul>
<p><b>P17.- Cuantía de condena por el delito de H1VM (PRIMER DELITO):</b> /_/_/_/_/_/_/ en días</p>	<p><b>P32.- ¿Los perjudicados recibieron indemnización por responsabilidad civil?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sí 1</li> <li>• No 2</li> </ul>

Como continuación del estudio de los delitos contra la seguridad vial presentado a la opinión pública en el mes de Julio de 2020, la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias ha considerado de interés estudiar las circunstancias del homicidio imprudente con vehículos a motor dado el crecimiento que ha tenido lugar durante este año. Para ello se ha elaborado el presente cuestionario con el objeto de sistematizar lo más posible los hechos probados en los testimonios de sentencia de la población penitenciaria

<p><b>P18.- Código otros delitos contra la seguridad vial: SEGUNDO DELITO.</b> /___/___/___/___/</p>	<p><b>P33.- ¿Los lesionados recibieron indemnización por responsabilidad civil?</b> • Sí 1 • No 2</p>
<p><b>P19.- Cuantía de condena por seguridad vial SEGUNDO DELITO:</b> /___/___/___/___/ en días</p>	<p><b>VARIABLES SOCIODEMOGRÁFICAS</b></p>
<p><b>P20.- Código otros delitos : TERCER DELITO</b> /___/___/___/___/</p>	<p><b>P34. Año de nacimiento del autor del delito:</b> /___/___/___/ Años</p>
<p><b>P21- Cuantía de condena TERCER DELITO:</b> /___/___/___/___/ en días</p>	<p><b>P35. Código de la nacionalidad del autor del delito:</b> /___/___/___/ España código 1000</p>
<p><b>P22.- ¿El autor del delito de HIVM, es reincidente por un delito contra la seguridad vial?</b> • Sí 1 • No 2 • Tiene antecedentes por otros delitos 3</p>	<p><b>P36.- Sexo del autor/a del delito:</b> • Mujer 1 • Hombre 2</p>
<p><b>P23.- Privación de derechos por HIVM:</b> Privación temporal del derecho a conducir y derecho de sufragio 1 Privación definitiva del derecho a conducir y derecho de sufragio 2 Solo Privación temporal del derecho a conducir 3 Solo privación definitiva del derecho a conducir 4 Otros 5</p>	<p><b>P37.- Código de la provincia donde ha ocurrido el delito:</b> /___/___/</p>
<p><b>P24.- ¿El autor del delito DE HIVM, es reincidente por un delito contra la seguridad vial?</b> • Sí 1 • No 2 • Tiene antecedentes por otros delitos 3</p>	<p><b>P38.- Fecha del último ingreso en prisión:</b> /___/___/</p>

Como continuación del estudio de los delitos contra la seguridad vial presentado a la opinión pública en el mes de Julio de 2020, la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias ha considerado de interés estudiar las circunstancias del homicidio imprudente con vehículos a motor dado el crecimiento que ha tenido lugar durante este año. Para ello se ha elaborado el presente cuestionario con el objeto de sistematizar lo más posible los hechos probados en los testimonios de sentencia de la población penitenciaria

<b>P25.- En caso de que P25 la respuesta sea 1 ó 3, el tiempo de privación temporal del permiso de conducir es de:</b> /___/___/___/___/ días. <b>VÍCTIMA/S</b>	<b>P39.- Código de Centro penitenciario donde se encuentra el interno:</b> /___/___/___/___/
<b>P26.- El número de fallecidos causado por el delito es de:</b> /___/___/ Fallecidos.	<b>MADRID 13 de Julio de 2021</b> <b>SUBDIRECCIÓN GENERAL RELACIONES INSTITUCIONALES Y COORDINACIÓN TERRITORIAL.</b>
<b>P27.- El número de lesionados causado por el delito es de:</b> /___/___/ Lesionados.	
<b>P28.- El número de perjudicados menores causado por el delito es de:</b> /___/___/	
<b>P29.- El número de perjudicados adultos causado por el delito es de: /___/___/</b>	





GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DEL INTERIOR

SECRETARÍA  
GENERAL  
DE INSTITUCIONES  
PENITENCIARIAS