

Archivos de Criminología, Seguridad Privada y Criminalística

ISSN: 2007-2023.



Fecha de recepción: 11/05/2011
Fecha de aceptación: 01/06/2011

VISIÓN CRIMINOLÓGICA DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA

CRIMINOLOGICAL VISION OF CRIMES AGAINST SECURITY ROAD IN SPAIN

Lic. Juan Antonio Carreras Espallardo
Academia Mexicana de Investigadores Forenses
carris@periodistasrm.es
España

RESUMEN

Es el delincuente vial aquel quien se ha escapado del ojo clínico del criminólogo. La discusión al respecto es importante ya que implica una criminalidad mayor en potencia y diversos factores sociales que interactúan entre sí. En contraparte se presenta la víctima la cual debe ser considerada para el tratamiento adecuado ante un evento traumático. El presente trabajo muestra la aportación que el criminólogo hace

desde la realidad española y de los resultados y las experiencias que se han tenido al respecto.

PALABRAS CLAVE: Perfil criminológico, Crimen, Conducta antisocial, Prevención.

ABSTRACT

The driver offender is who has escaped from the clinical eye of the criminologist. The discussion is important because it implies one greater potential criminality and various social factors that interact with each other. Counterpart presents the victim which should be considered for treatment appropriate to a traumatic event. The present work shows the contribution making criminologist from the Spanish reality and of the results and the experiences that have been taken in this regard.

KEYWORDS: Criminological profiling, Crime, Antisocial behaviour, Prevention.

INTRODUCCIÓN

En España los delitos contra la seguridad vial gozan de atención preferente. La reducción de las víctimas de siniestros, el endurecimiento en la normativa de tráfico, la implicación de la Fiscalía del Estado de Seguridad Vial, la preparación de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y la concienciación de asociaciones de víctimas y medios de comunicación, dan fe de ello.

El delincuente vial se encuentra arrinconado y es necesario aplicar un programa efectivo para que reconduzca su comportamiento. Los criminólogos son una pieza clave –desaprovechada– en la atención al delincuente vial y a las víctimas, sus dictámenes periciales poseen un valor añadido al tratamiento. La reinserción del delincuente vial es posible, se abren nuevas alternativas a la pena de prisión.

En España se encuentran regulados en el Código Penal*, dentro de los delitos contra la seguridad colectiva del Título XVII, específicamente en el capítulo IV bajo el titular “DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL”*. Son un catálogo cerrado de delitos que se pueden cometer como conductores de vehículos a motor y ciclomotores. Y específicamente hay un tipo penal que también puede cometer cualquier persona, hablamos de los delitos relacionados con la colocación de obstáculos en la vía y similares. Son: la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y/o drogas tóxicas, los supuestos de negativa del conductor a someterse a las pruebas, los excesos de velocidad punibles, la conducción temeraria, la conducción careciendo de permiso o licencia, habiendo perdido todos los puntos del carné o estando suspendido judicialmente, y por último, la creación de un grave riesgo para la circulación

EL DELINCUENTE VIAL

Actualmente hay pocos estudios que hayan profundizado en la personalidad del autor de delitos contra la seguridad vial, del delincuente del tráfico. SEELIG hace en su clasificación tipológica una referencia dentro de los denominados “delincuentes por falta de disciplina social” y los etiqueta como infractores de las normas de circulación. Dice que “son individuos que no presentan ninguna tendencia criminal, pero que sin embargo no son capaces de mantenerse dentro de los límites establecidos por las leyes. No presentan ninguna característica física, psicológica o de carácter típica que los

diferencie del resto de las personas normales”. Esta clasificación realizada por Seelig en su día encuentra actualmente un gran obstáculo: son pocos los seguidores que la defienden.

El estudio del delincuente o victimario relacionado con delitos contra la seguridad vial es interesante porque son muchos los factores sociales, relacionados con el entorno, algunos con la cultura o el status social, que llevan a una persona a menospreciar las normas sociales y pasar el límite legal a la hora de conducir. Una serie de medidas sociales para incidir en la persona del victimario podrían contrarrestar sus efectos por delinquir.

En delitos relacionados con el tráfico no se sigue un patrón común, como ocurre con el resto de conductas criminales. El victimario en estos casos lo suele ser por azar, no común, y posiblemente una vez en su vida, salvo casos de reincidencia, fortalecidos por la falta de efectividad del sistema penal y arraigo social pasado. El arma empleada es el vehículo, un instrumento legal, al alcance de todos, a diferencia de los instrumentos de otros delitos (armas de fuego por ejemplo).

En el ámbito judicial, en delitos relacionados con la seguridad vial, desde un punto de vista criminológico, toda persona que participe en el tráfico rodado es un criminal en potencia, y durante su participación se halla casi continuamente en una situación potencialmente delictiva. Continuamente nos exponemos a convertirnos en víctimas y victimarios por el mero hecho de utilizar las vías públicas, algo tan necesario en estos tiempos.

El hecho de convertirse en un delincuente para un ciudadano medio, sin intención de delinquir, y con un comportamiento general irreprochable, se convierte en un hecho puntual, pero real, y esa persona, convertida en victimario, se encuentra con antecedentes penales. Por eso, tradicionalmente se ha llamado a los delitos contra la seguridad vial (antiguos delitos contra la seguridad del tráfico) como delitos “light”, con un trato menos victimizante en la persona del infractor que el resto de delitos.

El rechazo moral por parte de la sociedad es una actitud clave ante los delincuentes viales. En España los descensos de la siniestralidad vial se han debido al endurecimiento de las leyes penales y su aplicación efectiva, unido al rechazo a la violencia vial generado por las diversas campañas que se realizan. Además, los medios de comunicación se han implicado en la causa y ofrecen información de mejor calidad, respetando a la víctima y mostrando al victimario como autor de una conducta desviada socialmente.

Y si hablamos del delincuente vial menor, acaso piensan que una persona – menor- cuando llega a la mayoría de edad, que coincide penal y civil en los 18 años, de forma automática está capacitado para discernir entre el lícito e ilícito penal. Creo que no, que dependerá del caso, de la madurez, de la educación, de la disciplina y tantos otros factores que llevan a una persona a seguir la línea recta de la vida o a desviarse socialmente. Me asombra la capacidad que tienen los políticos para afrontar reformas que tienden a reducir cada vez más la edad de las personas en la toma de decisiones, como por ejemplo para abortar, obtener el carné de conducir, etc. A ver si lo entiendo, queremos que un menor sea responsable cada vez más joven, pero en el ámbito penal asumimos que hasta los 18 años es un niño. ¡Me cuesta mucho entenderlo! Hay muchos de esos ‘menores’ que se ríen de la sociedad y son conscientes de su ventaja para delinquir, conocen perfectamente donde estás sus limitaciones. Las medidas de seguridad* son ridículas en ocasiones, cuando hay víctimas de asesinato, violación, etc. El daño a la víctima es infinitamente mayor al que se puede causar al menor delincuente.

NUEVO CONCEPTO DE VÍCTIMA DEL TRÁFICO

La víctima, gran olvidada históricamente y recuperada por los que formamos parte de la criminología moderna ha avanzado en el tiempo, gozando de un protagonismo cada vez más acorde a su situación, si bien queda mucho camino por recorrer. El concepto de víctima del tráfico abarca a aquellas personas que sufren directamente el accidente, falleciendo o resultando lesionadas, pero también a las personas de su entorno más cercano (familiares, cuidadores, etc.) que sufren grandes cambios emotivos y de forma de vida. La victimización primaria, secundaria y terciaria ha de tenerse en cuenta en el tratamiento a las víctimas de violencia vial. La primera clasificación de víctimas del tráfico fue enunciada por el autor del presente artículo recientemente*. Más de 1.200.000 muertos y 50 millones de heridos en accidentes de tráfico bien merece que le prestemos más atención a nivel mundial.

LA FISCALÍA DE SEGURIDAD VIAL DE ESPAÑA

Dirigida por un cordobés, el Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas Cabrera, tiene un papel importante en la política criminal de seguridad vial de España. Durante el año 2010 se iniciaron 110.411 procedimientos por delitos contra la seguridad vial (68.308 sentencias condenatorias), un dato que mantiene la tendencia del año anterior –en 2009- con un registro total de 110.558. Los procedimientos más numerosos siguen siendo por conducción etílica con 71.181. Las cifras son muy altas, como reconoce el mismo Fiscal Bartolomé Vargas, en gran medida porque “es una de las lacras de los accidentes de tráfico, que es la unión de la ingesta de alcohol y la conducción”.

Si comparamos los procedimientos incoados en segundo lugar, tenemos los delitos relacionados con el permiso o licencia de conducción, con 32.405, cifra menor a la de 2009, con 46.753 casos. Aumentó el número de procedimientos por conducción temeraria, con 3.303 expedientes. Disminuyeron por negativa del conductor a someterse a las pruebas de alcoholemia, de 2.277 en 2009 a 1.977 en 2010. Esta bajada se debe a que los conductores asumen cada día más el papel de la educación vial en nuestra sociedad, con las continuas campañas informativas y los múltiples controles realizados en las vías. LA DGT y las asociaciones de víctimas de accidentes (AESLEME, DIA, PAT-APAT, STOP ACCIDENTES, VIDA EN LA CARRETERA) vienen desarrollando un papel fundamental con continuas campañas.

Los procedimientos iniciados en 2010 por velocidad excesiva (805) han disminuido un 48% en relación con los de 2009 que fueron 1.542. Este descenso se debe a “que los límites de velocidad establecidos para imputar delitos son muy altos y a que los GPS tienen incorporado el catálogo oficial de radares”.

Estos datos han de ser tenidos en cuenta sin olvidar que, como en todos los delitos, hay una cifra negra u oculta de delincuencia en la que no se ha podido conocer el hecho delictivo a pesar de haberse consumado; en unas ocasiones por el silencio de la víctima (víctima silenciada) y en otras porque se desconoce el autor del delito.

Los delitos contra la seguridad vial representan el 50% de los juicios inmediatos, conocidos como juicios rápidos, y en ellos la tónica general es la conformidad del imputado, entre otras circunstancias porque le supone un tercio de rebaja en la pena. Hoy en día, con cinemómetros y etilómetros calibrados, bases de datos sobre permisos de conducir y mejor preparación de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, es raro ver

sentencias de absolución en delitos contra la seguridad vial. El caballo de batalla viene en los delitos con víctimas implicadas, generalmente por siniestros viales.

En la Red Penitenciaria Estatal, durante el año 2010 ingresaron en prisión 757 personas por delitos contra la seguridad vial, alcanzando más de 1.000 si tenemos en cuenta los datos de la Generalitat de Cataluña.

La Fiscalía de Seguridad Vial se muestra partidaria de imputar homicidio imprudente en aquellos accidentes de tráfico donde haya víctimas mortales, así como un delito de lesiones imprudentes cuando haya heridos graves, matizando que estas imputaciones “dependerán de la gravedad de la imprudencia” (tasa de alcoholemia de 2,5 miligramos de alcohol por litro de aire espirado, exceso de velocidad superior a 30 kilómetros por hora por encima del límite de 120, vulneración de las normas de adelantamiento, invasión de la calzada o sueño). El homicidio imprudente se castiga con una pena de uno a cuatro años de prisión y las lesiones imprudentes con una pena de tres meses a tres años de prisión, en función de la gravedad de la lesión. Hasta el punto de que en este grupo de delitos se podría incluir la muerte de un niño que viaja sin cinturón de seguridad o sistema de retención infantil.

DICTÁMENES PERICIALES CRIMINOLÓGICOS

Los criminólogos pueden realizar informes periciales de gran utilidad sobre el delincuente vial. Pueden observar al imputado, predecir su comportamiento, realizar una valoración de reincidencia futura y ofrecer una opinión cualificada sobre el tratamiento más adecuado que debe seguir.

Para realizar el informe, el criminólogo analiza los antecedentes policiales y judiciales del sujeto, tanto a nivel administrativo como penal, pero también los personales (intrasujeto) endógenos del infractor, de forma individualizada y adaptada al momento concreto, procurando que el periodo de enfriamiento no se dilate en exceso para que la pena o medida sea realmente efectiva. Todos sabemos que hay procesos judiciales que se demoran en el tiempo y cuando se impone la pena de prisión es posible que el sujeto ya se haya integrado completamente en la sociedad, causando dicha pena más perjuicios que beneficios. El informe pericial criminológico es de gran utilidad para jueces y fiscales a la hora de valorar al sujeto a lo largo del procedimiento.

La Fiscalía de Seguridad Vial propone que la policía elabore informes de riesgo de los conductores infractores multireincidentes (infractores empedernidos) para los casos más graves, del mismo modo que actualmente hay unidades especializadas dentro de los cuerpos policiales que elaboran este tipo de informes para valorar el riesgo de que los maltratadores vuelvan a agredir a su víctima en los casos de violencia de género.

El fiscal de seguridad vial, una vez que recibe el atestado policial con los antecedentes del conductor, puede pedir un informe criminológico para que sea incorporado en el procedimiento judicial, con el propósito de averiguar las verdaderas causas de los delitos contra la seguridad vial y orientar así la pena que imponga el juez, decidiendo si es más adecuada la pena de cárcel, de multa o de trabajos a la comunidad, y si el castigo debe ir acompañado de otras medidas como la retirada del carné, la asistencia a un programa de desintoxicación o la participación en un curso de seguridad vial. Propongo además que una persona condenada por conducir en los casos de carencia o privación del carné pueda suspender, reducir o sustituir su pena por una nueva que consista precisamente en la obtención de la autorización administrativa

durante un tiempo que se fije judicialmente, condicionada a que en caso de incumplimiento se cumpla la pena prevista.

Los conductores que cometen delitos muy graves son “muy característicos” y “en la mayoría de los casos están avocados a reincidir”. El perfil criminológico de un conductor reincidente indica que se trata de una persona con antecedentes o con rasgos de personalidad antisocial o alguna adicción, aunque también a personas que no tienen antecedentes, con buenas condiciones laborales y que son bebedores sociales. En este sentido, la Fiscalía pondrá en marcha durante este año 2012 -en Valencia- un proyecto pionero enfocado a sustituir la pena de prisión de los conductores bajo influencia de bebidas alcohólicas por la rehabilitación mediante un tratamiento de deshabitación (la iniciativa puede tener relación con la que comentaba anteriormente sobre los carnés de conducción).

Esta sustitución de la pena está pensada para conductores reincidentes, que además son consumidores crónicos y el de los bebedores sociales, que como sabemos tienen más opciones de volver a reincidir y ser condenados por conducir bajo los efectos del alcohol.

En aquellos informes individualizados que sea más adecuada la pena de trabajos en beneficio de la comunidad, el criminólogo debería recomendar medidas relacionadas con la seguridad vial. En el ámbito de las Policías Locales y Guardia Civil, con competencia en seguridad vial, el imputado podría colaborar con estos cuerpos cuando se realicen campañas informativas, actos deportivos, actividades relacionadas con la educación vial y parques infantiles de tráfico. Y colaborar en la realización del servicio de tráfico y seguridad de escolares a la entrada y salidas del periodo lectivo.

LA REINSERCIÓN DE LOS DELINCUENTES VIALES

Los delitos contra la seguridad vial están castigados con penas de prisión, trabajos en beneficio de la comunidad y multas. La Constitución Española establece en su artículo 25.2 que “Las penas privativas de libertad y las medidas de seguridad estarán orientadas hacia la reeducación y reinserción social y no podrán consistir en trabajos forzados” Esta es la base del sistema, la reinserción de los delincuentes. Las prisiones vienen siendo históricamente discutidas, sin embargo en ellas se lleva a cabo la pena privativa de libertad más restrictiva –la prisión- siendo empleada en los delitos contra la seguridad vial en los casos más graves o cuando media la reincidencia.

Si atendemos a la resocialización como fundamento de la pena no podemos tratar al penado como un excluido socialmente, sino más bien lo contrario. Una persona que necesita reintegrarse en la sociedad y aprender que su conducta es socialmente apartada. La delincuencia es un acto de libertad plena del victimario, no hay excusa que la justifique.

Es cierto que la privación de libertad no es efectiva en todos los casos. Nuestro sistema contempla otras penas alternativas a la prisión porque son más adecuadas para el perfil de delincuente, en este caso el delincuente vial. Entre las penas alternativas están los trabajos en beneficio de la comunidad (en adelante TraBeCo), que han adquirido auge en los últimos tiempos, si bien necesitan de mayor inversión para que se puedan llevar a cabo en más instituciones de la sociedad, tanto instancias de control social formal (juzgados, cuerpos policiales, etc.) como informal (centros educativos, hospitales, etc.). Las infracciones que están siendo sancionadas con esta pena son infracciones leves, muy frecuentemente relacionadas con la seguridad vial.

El auge de esta pena ha hecho que el Sistema se encuentre desorientado y sin protocolos establecidos, si bien conforme avanza el tiempo son más las instituciones que colaboran en su implantación, haciendo compatible el cumplimiento de los TraBeCo. Como es obvio esta pena es altamente recomendada atendiendo al perfil del delincuente. En los casos en que la persona no necesita tratamiento para reinsertarse en la sociedad y es una persona normalizada. Los TraBeCo son más efectivos si su realización por parte del victimario está orientada al apoyo o asistencia de determinadas víctimas. En el caso de los delitos contra la seguridad vial suelen ir referidos a víctimas de siniestros viales. Este tipo de sanción aporta muchas ventajas. Es una medida igualitaria que se cumple en libertad y evita por tanto la ruptura con la vida familiar, laboral y social del penado, además de promocionar valores como la solidaridad, la responsabilidad y el bien común.

Un aspecto muy importante en la reinserción se introduce tras la reforma del Código Penal al establecer que para los delitos de alcoholemia, carencia de permiso o licencia y grave riesgo, y siempre que el Juez lo razone en la sentencia, el infractor podrá ver rebajada su pena de prisión en un grado especialmente porque se ha valorado que el riesgo causado es de una entidad menor al reproche penal, pero también han de valorarse el resto de circunstancias que rodean el hecho delictivo para que la aplicación de este artículo* la tenga en cuenta el juez.

Las penas privativas de libertad inferiores a dos años pueden ser suspendidas si atendemos a que el condenado no es peligroso y carece de historial delictivo, condicionado a que no vuelva a delinquir durante el tiempo fijado judicialmente. La suspensión será más efectiva si se hace al condenado participar en programas de educación vial para que sea consciente del daño causado con sus actos. Las ONGs y el voluntariado social juegan un papel importante en el sistema penitenciario español y constituyen una de las características más novedosas puestas en marcha para lograr la reinserción social de los internos.

En el ámbito de los delitos por conducir careciendo de permiso o licencia, tres cuartas partes de los 20.000 presos en general son conductores, pero menos de la mitad tiene carné de conducir*. Sin embargo, en el centro penitenciario algo más de dos tercios de los internos aprueban el examen teórico para obtenerlo. En España hay centros penitenciarios que entre sus programas incorporan clases teóricas y exámenes

COMISO DEL VEHÍCULO. El vehículo a motor o ciclomotor utilizado en los delitos contra la seguridad vial se considerará instrumento del delito. Es una de las novedades de la reforma del Código Penal de 2010 y es conveniente aclarar que en todo caso será el Fiscal*9 quien valorará si es procedente o no interesar el comiso. El comiso del vehículo, junto a los TraBeCo, son en multitud de ocasiones más efectivos que la cárcel o la multa. Otra iniciativa de la Fiscalía es retirar el vehículo a los conductores que sufren el síndrome de prepotencia. Aquellos que lo sufren ven al ciclista como un obstáculo, generando procesos de agresividad y menosprecio, y tienen la intención de desalojarle de la carretera.

CONCLUSIONES

En España los delitos contra la seguridad vial se están consolidando. La criminología está integrándose sobre todo en la fase posterior a la comisión del delito, referida al tratamiento del delincuente vial. Diversas iniciativas se llevan a cabo para dicho tratamiento. La normativa prevé diversas medidas, adaptadas al perfil del victimario.

Las estadísticas son cada año más completas. Sinceramente, cuando hablamos de delitos contra la seguridad vial, la reinserción es posible.

BIBLIOGRAFÍA

España. *Ley orgánica 10/1995*, de 23 de noviembre, del Código penal. Boletín Oficial del Estado, 24 de noviembre de 1995, núm. 281, p. 33987.

España. *Ley orgánica 15/2007*, de 30 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial. Boletín Oficial del Estado, 1 diciembre 2007, núm. 288, p. 49505.

España. *Constitución Española de 1978*. Boletín Oficial del Estado, 29 de diciembre de 1978, núm. 311, p. 29313 a 29424.

Carreras Espallardo, J.A. (2011). *Victimología vial: La prevención victimal en los siniestros de tráfico*. España: Noticias Jurídicas. Recuperado en noviembre de 2011.

<http://noticias.juridicas.com/articulos/75-Derecho%20de%20Trafico/201112-81252422135371.html>

Vargas Cabrera, B. (2011). *Entrevistas en varios medios de comunicación*. España.