

***PLAN FORMATIVO EN
SEGURIDAD VIAL PARA LOS
SUPUESTOS DE LOS DELITOS
CONTRA LA SEGURIDAD DEL
TRÁFICO. ART. 83.1.5º CP***

***LA PARTICIPACIÓN EN LOS PLANES FORMATIVOS DE
CONDENADOS POR DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DEL
TRÁFICO, CON ESPECIAL REFERENCIA A LOS SUPUESTOS DEL
ART. 379, POR LA CONDUCCIÓN BAJO LA INFLUENCIA DE
ALCOHOL O DROGAS. ART. 83.1.5º CODIGO PENAL (LEY 15/2003,
DE 15 DE NOVIEMBRE).
PLAN FORMATIVO EN SEGURIDAD VIAL.***

TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE VALENCIA
CONSELLERÍA DE JUSTICIA DE LA GENERALITAT
VALENCIANA
DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE ALICANTE
CONSELLERÍA DE SANIDAD DE LA GENERALITAT
VALENCIA
COLEGIOS DE ABOGADOS Y PROCURADORES DE
ALICANTE Y ELCHE

Vicente Magro Servet

Presidente de la Audiencia Provincial de Alicante

Carmelo Hernández Ramos. Funcionario del Cuerpo de Gestión Procesal de la Administración de Justicia. Psicólogo y Criminólogo.

Diego J. Beltrán Gil. Funcionario del Cuerpo de Gestión Procesal de la Administración de Justicia. Licenciado en Derecho.

ORGANISMOS Y ENTIDADES COLABORADORAS

- ❑ **COMANDANCIA DE LA GUARDIA CIVIL DE ALICANTE**
- ❑ **AYUNTAMIENTOS DE ALICANTE, BENIDORM, ELCHE, SAN VICENTE DEL RASPEIG, VILLENA, VILLAJOSYOSA, ORIHUELA, TORREVIEJA, DENIA, IBI, ALCOY, ELDA Y NOVELDA. (POLICÍA LOCAL).**
- ❑ **SINDICATOS COLABORADORES**
 - **CC.OO.**
 - **CSIF.**
 - **UGT.**
- ❑ **ASOCIACIÓN DE ALCOHÓLICOS ANÓNIMOS.**
- ❑ **COLEGIO DE LICENCIADOS EN CIENCIAS POLÍTICAS DE ALICANTE**

I.- INTRODUCCIÓN

La seguridad vial es responsabilidad de todos y cada uno de nosotros. Incumbe, en primer lugar, a los poderes públicos, que deben asumir la responsabilidad de crear un conjunto de normas que unifiquen patrones de comportamiento y posean la necesaria capacidad de adaptación ante una realidad en permanente cambio, lo que facilitará, sin duda, su conocimiento y comprensión por todos los ciudadanos. Pero también es responsabilidad de los ciudadanos asumir la necesidad de respetar dicha normativa y procurar tener un conocimiento preciso de los factores de riesgo que afectan la seguridad del tráfico y, especialmente, actuar a partir de una educación vial sólida y responsable. Todos juntos podemos conseguir un tráfico más seguro. Ese es el objetivo que perseguimos con este Protocolo que pretende prevenir la comisión de atentados contra la seguridad de la circulación.

La magnitud del problema al que nos estamos refiriendo tiene tan gran repercusión social que en el Día Mundial de la Salud el lema de 2004 es la Seguridad Vial.

En España se produce un accidente cada minuto. Esta estadística resulta espeluznante, pues significa que en nuestras carreteras se registran 90 accidentes cada noventa minutos y un fallecimiento por accidente en ese mismo espacio de tiempo. Las estadísticas de que disponemos son terribles: 6000 víctimas mortales y 140.000 heridos, dos paraplégicos más al día.

Las campañas a las que nos tienen acostumbrados, unas más, otras menos, se basan en mostrar con crudeza los efectos de las imprudencias, con la finalidad de concienciar de ese modo a la población de los riesgos del volante. Sin embargo, es necesario desarrollar otro tipo de acciones encaminadas a prevenir día a día este enorme problema, pues las cifras y datos que manejamos inequívocamente nos inducen a postular lo anterior:

- ✓ El 25% del presupuesto del INSALUD se dedica a accidentes de tráfico, lo que supone una cifra global de 170,8 millones € aproximadamente.
- ✓ Los siniestros de tráfico son la primera causa de muerte prematura en personas entre 16 y 25 años en los países desarrollados, entre ellos: España.
- ✓ Según la OMS, en 1999, los accidentes mataron dos veces más que todos los conflictos armados juntos. Esta situación no ha mejorado significativamente desde entonces.
- ✓ La mitad de los accidentes se registran en núcleos urbanos y el 40% de las víctimas son peatones.

Es evidente que la información y el conocimiento que los infractores pueden obtener a través de Programas Formativos específicamente diseñados para prevenir los accidentes pueden, sin duda, contribuir a salvar vidas humanas.

La mortalidad de la carretera es, a tenor de los datos de que disponemos, la peste del siglo XX. La sociedad, en su conjunto, es víctima directa de esta pandemia porque no solo se producen las muertes, sino que detrás de cada muerte hay una familia destrozada y secuelas a nivel personal que pueden no curar nunca.

Según informaciones del Instituto Anatómico Forense, de cada 100 muertos por accidente de tráfico, entre 40 y 45 presentaban alcohol en sangre. La correlación entre consumo de alcohol y probabilidad de accidente de tráfico es significativa y tiene una importantísima prevalencia en el contexto de la Seguridad Vial. El consumo de alcohol produce en los conductores, por definirlo muy sintéticamente, el llamado

“efecto túnel”, en virtud del cual solo ven al frente, a la par que sobreviene una alarmante disminución en la capacidad auditiva. Junto a la merma en las capacidades perceptivas se produce una sobrevaloración de las propias aptitudes y capacidades al volante, lo que genera una peligrosa y falsa creencia de omnipotencia en la seguridad al frente del vehículo y correlaciona directamente con el incremento de la conducción temeraria.

El diseño de planes formativos específicos para condenados por conducir bajo los efectos del alcohol y que cumplan los requisitos establecidos en este Protocolo, contribuirá, sin duda, a desterrar algunos mitos y falsas creencias sobre el consumo de alcohol y la conducción, entre los cuales podemos destacar los siguientes:

1. “El alcohol no es una droga peligrosa”.
Es absolutamente inexacto. Hoy sabemos que el alcohol es una droga psicoactiva que puede llevar a un consumo peligroso y a una dependencia asociada a un mayor riesgo de morbilidad y mortandad.
2. “El consumo de alcohol no está relacionado con el incremento de accidentes de tráfico”.
Es la gran falacia que hay que desenmascarar definitivamente. El consumo de alcohol y la frecuencia de consumo se asocian a un mayor riesgo de accidentes, incluidos los accidentes de tráfico, violencia deliberada, tanto hacia el propio consumidor, como hacia los demás, suicidio, malos tratos y comportamientos delictivos, incluidos el robo y la violación.
3. “No hay peligro si estoy por debajo del límite legal de la tasa de alcoholemia”
Esta creencia es totalmente falsa, pues está comprobado que niveles inferiores de alcohol en sangre producen deterioro de la función psicomotriz y se incrementa el riesgo de accidente. Esta creencia se da especialmente entre conductores noveles y no experimentados, así como entre los que no beben de manera habitual.
4. “Dos personas que beben los mismo, tendrán la misma concentración en sangre”
Otra falsa creencia, pues aunque la concentración de alcohol en sangre dependa directamente de la cantidad ingerida, el consumo de alcohol también se ve modificado por múltiples factores endógenos y exógenos.
5. “El alcohol ingerido con la comida no se absorbe”
Es falso también, pues aunque se retrase la absorción, siempre se acaba metabolizando y sus efectos se dejan sentir igualmente.

El conductor ha de entender que, en cierta medida, el vehículo, cuando se conduce bajo los efectos del alcohol, es un arma con la que puede segar vidas, la suya propia y otras inocentes por completo, víctimas del accidente. La sociedad española y las instituciones que la vertebran deben tomar partido por la prevención de esta mortandad y la reeducación de los infractores que presenten un perfil de no reincidencia y primariedad delictiva en el terreno de las infracciones de tráfico.

A tal fin disponemos de conocimientos suficientes para adoptar medidas desde distintos campos con el fin de prevenir esas muertes y discapacidades innecesarias, así como los inmensos sufrimientos y pérdidas subsiguientes que provocan los accidentes, por lo que se hace aún más imperiosa la necesidad de establecer estos

AUDIENCIA PROVINCIAL DE ALICANTE

programas de prevención de los accidentes de tráfico, como una eficaz estrategia para promover el despliegue de todas las medidas de seguridad posibles, desde una perspectiva multidisciplinar o multidimensional. Un esfuerzo, en suma, concertado entre las distintas instancias de la Administración asociadas en este Protocolo para mejorar la Seguridad Vial y contribuir a cambiar significativamente la situación actual.

A diferencia de los programas tradicionales sobre Seguridad Vial, que tienen como finalidad potenciar un comportamiento competente en situaciones de tráfico tanto para el peatón, como también para el conductor y el pasajero, los que se articulan en este Protocolo tiene como finalidad incidir en el comportamiento del conductor infractor no reincidente, desde un modelo de intervención interdisciplinar, tanto en el diseño como en el desarrollo del Programa, que combina la actuación de diversos profesionales con los propios recursos personales del municipio (Ayuntamiento) donde se vaya a desarrollar el Programa¹.

Influencia del alcohol a la hora de conducir a tenor de los distintos consumos que puedan efectuarse

ALCOHOLEMIA PROBABLE 1 HORA DESPUÉS DE LA INGESTIÓN DE ALCOHOL				HOMBRE 75 KG		MUJER 55 KG	
BEBIDAS	Grados Alcohol	Volumen en ml.	Alcohol Puro	Ayunas Gr/L/S	Desp. Comer	Ayunas Gr/L/S	Desp. Comer
CERVEZA	6°	500	20 gr.	0,30	0,20	0,45	0,30
CERVEZA	7°	500	32 gr.	0,60	0,40	0,90	0,60
VINO COMÚN	11°	500	44 gr.	0,85	0,55	1,25	0,85
VINO RESERVA	14°	370	39 gr.	0,75	0,50	1,10	0,75
CAVA/CHAMP.	13°	370	36 gr.	0,70	0,45	1,00	0,90
OPORTO	20°	60	10 gr.	0,20	0,10	0,25	0,15
APERITIVO	16°	60	8 gr.	0,15	0,10	0,20	0,15
LICORES	20°	60	10 gr.	0,20	0,10	0,25	0,15
LICORES	35°	30	9 gr.	0,30	0,15	0,30	0,20
DIGESTIVOS	40°	40	13 gr.	0,35	0,25	0,55	0,35
WHISK/COÑ.	45°	40	14 gr.	0,37	0,25	0,55	0,35

% APROXIMADO DE ALCOHOL EN LA SANGRE

NUMERO DE BEBIDAS	PESO DEL SUJETO EN KG.								NIVEL INFLUENCIA
	45	55	64	73	82	91	100	109	
1	0,4	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	Real
2	0,8	0,6	0,5	0,5	0,4	0,4	0,3	0,3	
3	1,1	0,9	0,8	0,7	0,6	0,6	0,5	0,5	Posible
4	1,5	1,2	1,1	0,9	0,8	0,8	0,7	0,6	
5	1,9	1,6	1,3	1,2	1,1	0,8	0,9	0,8	
6	2,3	1,9	1,6	1,4	1,3	1,1	1,0	0,9	Definitivo
7	2,6	2,2	1,9	1,6	1,5	1,3	1,2	1,1	
8	3,0	2,5	2,1	1,9	1,7	1,5	1,3	1,2	
9	3,4	2,8	2,4	2,1	1,9	1,7	1,5	1,4	
10	3,8	3,1	2,7	2,3	2,1	1,9	1,7	1,6	
RESTAR 1% POR CADA HORA DESPUES DE LA INGESTION									

¹ Policía Local, Asesores en Seguridad Vial, etc.

II.- JUSTIFICACION SOCIAL. EL FENÓMENO DE LA “VIOLENCIA VIAL”.

Recientemente, el Director General de Tráfico, Pere Navarro, señalaba en todos los medios de comunicación (Junio de 2004) que había que empezar a mentalizar a todos los conductores y, en esencia a todos los ciudadanos de que nos encontramos con un nuevo fenómeno que debemos denominar como **“Violencia vial”**. En efecto, si la sociedad ya se encuentra totalmente mentalizada de que debemos trabajar unidos, - como reclamábamos nosotros en la presentación del último protocolo de reeducación contra el maltrato doméstico el pasado mes de Marzo de 2004- para conseguir reducir las cifras de mortalidad de mujeres maltratadas. Pues bien, en esta cuestión de la siniestralidad viaria también es preciso que existan nuevas líneas de actuación que tiendan a reducir las altas cifras de mortalidad que tenemos cada año en nuestras carreteras. Y es que, en efecto, no hay otro hecho en la humanidad que produzca cada año tantas muertes como el accidente de tráfico. Por ello, hay que introducir esta terminología para ir creando en la sensibilidad de las personas que es este otro fenómeno que hay que empezar a atajar. No se trata de que haya habido un accidente, sino que en la mayoría de los casos se trata de una violencia vial. En unos puede ser un despiste o un fallo, pero tenemos que darnos cuenta de que estos “despistes” o estos “fallos” tienen un coste de vidas humanas.

Por todo ello, los sucesos que perturban la vida, tanto individual como social, son tratados como objetivos a eliminar y, cuando ello no es posible, se trata de mitigar sus efectos.

Tal trato merecen las enfermedades, las conocidas y las que surgen como consecuencia de novedosas actuaciones del ser humano; el terrorismo histórico y el de nuevo cuño en nuestro entorno; los accidentes de ferrocarril, trenes, aviones... Pero en nuestra rancia cultura mediterránea, ligada al vino, a las plazas de los pueblos, pensados para vivir en la calle, en un inmenso punto de encuentro se ha ido introduciendo, acomodando y dominándonos un verdadero cáncer fruto de la revolución industrial: los automóviles. Son, en nuestras manos, la causa principal de muerte y minusvalías ajenas al devenir de la naturaleza.

La convivencia con tales artefactos ha sido gradual, deseada y beneficiosa para el desarrollo de la economía y bienestar social; pero su faceta negativa la hemos asumido con naturalidad, con serenidad, como si fuese el justo precio, como si fuese inevitable soportar el mal uso que hacemos de esas maravillas tecnológicas.

Los poderes públicos, en conexión desde el origen de la popularización del automóvil, han elaborado códigos de conducta universales, unificando permanentemente criterios de conducta. Pero los intentos de mitigar la siniestralidad que producen su uso son, invariablemente, ineficaces. Las previsiones de aumento del parque automovilístico y menor número de kilómetros por conductor y año son poco halagüeñas: crecimiento de conductores inexpertos de fin de semana y, consecuencia de ello, aumento de la siniestralidad en cifras relativas y absolutas.

Ante el continuo fracaso de las medidas encaminadas a reducir los impactos negativos de los vehículos, no cabe sino examinar los medios que tenemos a nuestro alcance y utilizarlos al unísono, de forma gradual y coordinada por todos los agentes sociales para mitigar los efectos negativos de los imprescindibles medios de locomoción.

Imprescindible es la educación vial, pues nos afecta durante toda la vida. Tanto es así que a cada edad corresponde un tipo de vehículo: el cochecito en que nos trasladan antes de aprender a caminar, a ser peatones; la bicicleta que antecede al ciclomotor, y sucesivos vehículos hasta llegar a ese largo y oscuro en el que se trasladará lo que la vida deje de nosotros. Por tanto, la educación vial debe ser constante a lo largo de la vida.

Y constante debe ser la búsqueda de los medios correctores de las conductas inadecuadas, pues su evolución irá ligada a la del individuo y a la de la sociedad automovilística en la que, irremediabilmente, se encuentra inmerso.

Por ello, es imprescindible la intervención de los padres y profesores en el ámbito educativo, quienes, a la vista del comportamiento de los peatones, han de mejorar el resultado de su actuación.

Una vez nos encontramos con el adulto, infractor de las normas, mayoritariamente por imprudencia, por irresponsabilidad, hemos de corregir esa ausencia de sensibilidad para con el prójimo, ese desprecio por la vida ajena, esa confianza en unas habilidades de las que carece, una auto confianza injustificada y, frecuentemente, acrecentada por la ingestión de bebidas alcohólicas u otras sustancias perturbadoras de la consciencia.

EL AUMENTO DEL PARQUE AUTOMOVILÍSTICO

Dentro de este tema no podemos olvidar también el positivo balance del sector automovilístico que existe en todo el mundo, aspecto que, sin embargo, debe entenderse positivo, ya que se va produciendo una regeneración de vehículos “viejos” por otros modelos con mejores prestaciones, más cómodos y de una mayor calidad.

El problema surge para aquellos que ven en estos avances una mejor herramienta para “lanzarse” a la carretera en busca de “nuevas sensaciones”, o de aquellos que participan en carreras de vehículos en las que se cruzan, incluso, apuestas. En este tema es preciso incidir, habida cuenta que no se trata de conductas que constituyan una mera infracción administrativa, sino de hechos que tienen una clara incardinación en nuestro Código Penal y que requieren una persecución por parte del Estado para proteger a las víctimas inocentes de estas conductas.

Cierto es que, de todas maneras, nuestras carreteras han mejorado en los últimos años, y así en el Anuario Social de España publicado por La Caixa en el presente 2004 se constata que (Pag. 388) España dispone de 4,5 Kilómetros de autopistas y 14,4 Kilómetros de autovías por cada 1.000 Kilómetros cuadrados del territorio nacional y que si consideramos de forma conjunta la existencia de autopistas y autovías y mantenemos su relativización por cada 1.000 km² tenemos que las Comunidades con mejores infraestructuras son Madrid (66,3), País vasco (54,5), Cataluña (41,0) y Comunidad Valenciana (38,7).

Pues bien, pese a ello no debemos dejar pasar la oportunidad en este protocolo de hacer referencia al gran avance del parque automovilístico, ya que en España en el año 2003 nos hemos situado como el tercer país de la Unión Europea en producción de vehículos ofreciéndose la siguiente tabla:²

² Fuente: Informe mensual de Junio de 2004. Servicio de estudios de La Caixa. Pag. 43.

AUDIENCIA PROVINCIAL DE ALICANTE

País de la UE	Unidades de Vehículos de motor ³
Alemania	5.506.629
Francia	3.620.056
España	3.029.690
Reino Unido	1.846.429
Italia	1.321.631
Resto UE	1.591.092

Se recoge en el informe económico, del mes de Junio de 2004, de La Caixa que el mercado automovilístico de España supone una gran fuente de ingresos en materia de exportación, ya que el aumento de la producción de turismos en España nos hace mantenernos como sexto productor mundial tras Alemania, Francia (antes vistos) y EE.UU. (12.077.726 en 2003), Japón (10.286.318) y China (4.443.686).

III.- LA INFLUENCIA DEL ALCOHOL, DROGAS Y LA TEMERIDAD EN LA CONDUCCIÓN Y LA NECESIDAD DE APLICAR ESTOS PLANES FORMATIVOS.

La finalidad del plan formativo es extenderlo a todos los supuestos del Capítulo de los delitos contra la seguridad del tráfico. Sin embargo, cierto es que son muchos los supuestos en los que la siniestralidad en la carretera se produce por el consumo de alcohol o drogas. Por ello, le vamos a dedicar un tratamiento especial en este plan formativo a estos supuestos sin una pretensión absoluta de recuperar a una persona del consumo de alcohol o drogas, pero sí, al menos, darle un tratamiento formativo que le permita comprobar que en esas condiciones, al menos, no puede conducir, ya que en el caso de que volviera a ser condenado debería ingresar en prisión al revocarse la medida de la suspensión de la ejecución de la pena.

Quizá, esta advertencia o la asistencia a este plan formativo le haría comprobar el peligro que tiene de ingresar en prisión por el mero hecho de ponerse al frente de un vehículo de motor o ciclomotor. En efecto, la experiencia nos está demostrando que hay personas que entienden que determinadas conductas como la que ahora analizamos solo tienen un reproche de carácter administrativo sancionador, pero no conocen, -o no quieren conocer-, las consecuencias punitivas de las mismas y, mucho menos, la posibilidad de ingresar en prisión si, como a partir del 1 de Octubre próximo, son condenados por el hecho de conducir bajo los efectos del alcohol o las drogas.

De todas maneras, pese a que un gran porcentaje de accidentes tienen como causa directa este consumo de alcohol y drogas no podemos olvidar que a esta causa deben añadirse las constantes imprudencias en la conducción que se cometen y las conducciones con temeridad manifiesta y grave, hechos que están contemplados en el Código penal y que también llevan aparejada pena privativa de libertad, que si es por primera vez podrían someterse al plan formativo concurriendo los presupuestos establecidos en el art. 81 CP.

En consecuencia, la necesidad de adoptar medidas que tiendan a reducir la siniestralidad pasa por recoger todas las iniciativas posibles para conseguir acabar con

³ Se incluyen automóviles, vehículos industriales ligeros y autobuses.

una de las mayores causas de mortalidad en el mundo y estos protocolos de reeducación pueden contribuir a ello.

Lo cierto y verdad es que las cifras y estadísticas nos demuestran el grave problema del que estamos hablando. Según la revista "Tráfico", de la Dirección General de Tráfico, los accidentes se llevan cada año en Europa 40.000 vidas, lo que supone un elevadísimo coste social y económico que la Unión Europea quiere atajar. Así, se planteó hace tiempo la opción de firmar una Carta de la seguridad vial que obligaría a muchos colectivos a colaborar contra la siniestralidad en las carreteras, por lo que este protocolo está en la vía de colaborar en esta finalidad. Y esta iniciativa vio la luz el pasado 6 de Abril de 2004 que tuvo en Dublín el respaldo de instituciones, organismos oficiales y partidos políticos, así como colectivos profesionales o asociaciones de automovilistas con la pretensión de reducir a la mitad estas cifras hasta el año 2010.

Curioso y muy positiva fue la presencia en la citada reunión de Dublín de asociaciones de empresas cerveceras de España, promotoras de una campaña denominada "*España te pide Sin*", dirigida a potenciar el consumo de cerveza sin alcohol cuando se va a conducir, lo que supone una alternativa interesante y una demostración de la necesaria implicación de todos para reducir la siniestralidad. Desde luego, cambiar los métodos y costumbres de consumir cerveza con alcohol por otra sin alcohol puede contribuir a este propósito.

Desde luego, las cifras de 40.000 muertos en Europa cada año por la siniestralidad en las carreteras y de 1.700.000 personas que resultan heridas solo puede equipararse, en cuanto a su extensión, a las obtenidas tras un conflicto bélico, por cuanto no hay causa ahora mismo con un mayor índice de mortandad o de heridos tan grande como el derivado de la siniestralidad en carretera.

Pero es que, además del coste en vidas humanas y heridos que supone este grave problema, nos encontramos con el coste adicional económico, ya que según la DGT los accidentes de tráfico costaron en España en 2001 entre 11.450 y 15.390 millones de euros (de 1,9 a 2,5 billones de pesetas). La mitad de este importe va destinado a compensar los daños materiales causados y las pérdidas de producción (20%) y cada uno de los 5.517 muertos de 2001 implican un gasto de 36.300 euros (unos 6 millones de ptas) y cada herido grave de 251.500 euros (41,8 millones ptas), habida cuenta que en este último caso se obtiene una cifra medida de gastos médicos, rehabilitación, así como todos los gastos derivados de unas consecuencias graves de un accidente de tráfico. Según el estudio, la diferencia entre el coste entre muertes y heridos graves se debe a que estos producen mayor gasto sanitario y de rehabilitación, incluidos los ajustes que necesitan posteriormente en sus casas, vehículos, etc. Esto es clarísimo en los grandes lesionados, -1,3% de los heridos graves registrados-. Estos lesionados costaron 219 millones de euros, y es que la indemnización media de estos grandes lesionados es de 5,8 millones de euros, lo que dispara el coste de los heridos graves a cifras muy altas.

Por ello, se hace constar que el programa Acción 1997-2001 de la Unión Europea aseguraba que merecía la pena invertir hasta un millón de euros (166,3 millones de ptas) para salvar una vida perdida en accidente de tráfico, ya que la Comisión Europea reconoce que "*El coste de prevenir accidentes es generalmente mucho menor que el coste económico de los daños personales y materiales causados por los mismos*"

Vemos que no estamos destacando solamente el coste humano que supone la pérdida de vidas y de heridos graves que no van a poder realizar el resto de su vida

AUDIENCIA PROVINCIAL DE ALICANTE

las mismas actividades que antes realizaban con normalidad, sino que, aunque humanamente es menos importante, también hay que señalarlo, porque supone un coste económico enorme, lo que lleva consigo que actividades de formación e información como la que pretendemos con este protocolo pueden servir de alguna manera para aportar un grano de arena más en este cúmulo de actividades que hay que desarrollar entre todas las instituciones para rebajar estas espectaculares cifras. Por ello, la revista tráfico de la DGT ha realizado el cálculo del coste derivado de los accidentes de tráfico en nuestro país hasta llegar a la cifra antes expuesta de entre 11.450 y 15.390 millones de euros, aunque esta oscilación varía en razón al método empleado para valorar el coste humano del accidente. Así, señala la DGT que para calcularlo se usan habitualmente dos métodos, a saber:

- El de las indemnizaciones (cantidad que se paga para compensar el daño causado) y
- El de la disposición al pago (lo que estarían dispuestos a pagar los ciudadanos para reducir su nivel de riesgo)

Los resultados son distintos, pero se apunta que el segundo método multiplica por cinco los resultados de las indemnizaciones, pese a lo cual es el recomendado por la UE para calcular el coste de los accidentes.

Por ello, se podría elaborar la siguiente tabla, que a continuación exponemos, en materia de costes derivados de accidentes, lo que podría trasladarse a las personas que sean condenadas por delitos contra la seguridad del tráfico para que, aparte del riesgo que están corriendo ellas mismas, tanto de ingresar en prisión si vuelven a ser condenadas por este hecho como en su propia salud, para que tengan un dato adicional que pueda tener el efecto preventivo que pretendemos trasladar.

La referencia del estudio es importante en la actualidad aunque tome las referencias del año 2001, ya que se puede comprobar los cuantiosos gastos derivados de la siniestralidad en carretera con cifras que, con ligeros incrementos anuales, se mantienen cada año. Hemos expuesto que son dos los parámetros a seguir que desembocan en el coste total, ofreciéndonos el primer supuesto un coste total de 11.450 millones de euros y el segundo supuesto un coste total de 15.390,4 millones de euros.

Coste de los accidentes de tráfico en el año 2001		
Daños materiales	6.315,3 millones de euros	
Costes administrativos	1.487,6 millones de euros	
Rehabilitación no médica	219,2 millones de euros	
Pérdidas netas de producción	2.347,6 millones de euros	
Costes humanos	Sup.1º: 909,3 millones de euros	Sup. 2º: 4.849,8 millones de euros
Hospitalarios	170,8 millones de euros.	

Con ello, se puede comprobar que aunque el lastre de vidas humanas y heridos es importante, también el coste económico es brutal y , por ejemplo, solo en daños materiales se lleva entre el 41 y el 55,2% del coste total, mientras que también lo son las pérdidas de producción, es decir, lo que deja de producir el fallecido en función de su edad hasta su jubilación, lo que se lleva entre el 15% y el 20% del total. Nótese que en una familia, si se produce el fallecimiento del padre de familia, pese a que se le conceda una indemnización, esta no podrá cubrir en su totalidad el total de ingresos o producción que esta persona llevaría a su casa, por lo que al daño moral,

AUDIENCIA PROVINCIAL DE ALICANTE

psicológico y afectivo que va a sufrir esa familia se debe añadir el daño económico derivado del fallecimiento, circunstancias que es preciso trasladar, también, a las personas que son condenadas por delitos contra la seguridad del tráfico, ya que aparte del daño personal que se pueden causar con su incorrecto proceder hay que añadir –y esto hay que decirlo para que tomen conciencia de ello- el daño terrible que pueden causar a otras personas con su imprudentes actitud.

Podemos efectuar una comparativa entre la situación en nuestro país, Europa y en el mundo para comprobar las dimensiones de un problema que requiere medidas educativas para controlarlo.

Así, la DGT realiza una comparación de cifras medidas en los años 2000-2001 que exponemos en el siguiente cuadro:

	En el Mundo	En Europa	En España
Muertes	1,26 millones	39.864	5.517
Heridos	10/15 millones	1,7 millones	149.600 a 345.000
Coste	517.800 millones dólares (1-2% PIB)	146.000 millones Euros (2% PIB).	11-500-15.400 millones euros.

Vemos que las cifras son brutales y que en ningún conflicto bélico o hecho semejante, salvo gran catástrofe mundial, podemos llegar a las cifras que hemos citado sobre mortandad.

En cuanto a las principales causas que se recogen son las siguientes:

Principales causas de los accidentes
Conducción bajo la influencia del alcohol
Exceso de velocidad
Uso insuficiente de cinturones de seguridad
Deficiencias en el trazado de las carreteras y del entorno de las calzadas
Deficiencias en el diseño de los vehículos
Aplicación insuficiente de las normas de seguridad.

Además, otros datos de interés que podemos reseñar es que en España, durante el Siglo XX han muerto 250.000 personas y resultaron heridas cerca de 15 millones, que el Martes día 1 de Julio de 2003 fue el último día sin accidentes mortales en España y que el anterior fue el 14 de Noviembre de 1995. Además, durante el Siglo XX, en el mundo murieron en accidente de tráfico 35 millones de personas y 1.500 millones resultaron heridas. Solo los peatones muertos equivaldrían a la desaparición de dos veces la ciudad de Madrid.

Otro estudio elaborado por la DGT que resulta de interés al objeto de nuestro trabajo demuestra las causas de los accidentes en el año 2003, pero se hizo un análisis en la semana comprendida entre el 12 y el 18 de Enero de 2003 para comprobar las causas de la siniestralidad arrojando el siguiente resultado: (Se establece el porcentaje de incidencia de la causa que se indica sobre el global

AUDIENCIA PROVINCIAL DE ALICANTE

Causas accidente	Segunda semana 2003	Año 2003 (global)
Velocidad inadecuada	25,4%	20,3%
Maniobra antirreglamentaria	13,6%	13,9%
Invasión izquierda de la calzada	1,7%	11,5%
No guardar distancia de seguridad	0%	0,6%
Distracción del conductor	28,8%	24,9%
Somnolencia	1,7%	3,3%
Irrupción de peatón en la calzada	15,2%	8,8%
Avería mecánica	1,7%	1,2%
Otras	0%	5,1%
Se desconoce	11,9%	10,3%

Lo que más nos llama la atención es el bajo porcentaje que existe respecto al hecho de no guardar la distancia de seguridad, aunque todos sabemos lo difícil que es ver a los conductores guardando esas mínimas distancias que se imponen reglamentariamente. Sin embargo, es una causa muy reducida, lo que no quiere decir que en el plan formativo se les traslade a los que asistan, por la condena consiguiente, la necesidad de observar esta y todas las obligaciones que tiene que asumir cuando se pone al frente de un vehículo de motor o un ciclomotor.

En cuanto al capítulo de otras causas o las desconocidas que llegan hasta un porcentaje del 15,4% en total en el año 2003 podremos introducir aquí las derivadas del consumo de alcohol o drogas.

IV.- LA ATENCIÓN LEGISLATIVA FRENTE A LA SINIESTRALIEDAD EN LAS VIAS PÚBLICAS.

La normativa y las distintas instituciones implicadas en la seguridad vial procuran la sensibilización, prevención, educación y corrección de los usuarios de la vía pública, por lo que nos encontramos, ante una normativa que afecta a la totalidad de la población de forma constante a lo largo de su existencia.

La habituabilidad del uso de vehículos, aún estando afectados por la ingestión de bebidas alcohólicas han llevado al legislador a imponer normas cada vez más restrictivas; materializadas, por un lado, en la menor permisión de índices de alcoholemia a los conductores de vehículos a motor y, por otro lado, en la ampliación del número de usuarios de la vía pública que puede ser sometido a las correspondientes pruebas de detección de ingesta de alcohol.

La constatación de la existencia de la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas para aplicar el nuevo apartado 2º del art. 381 incluido en la Ley 15/2003, de 25 de Noviembre.

En el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el reglamento general de circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el real decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo se recoge en el art. 20 que:

Artículo 20. Tasas de alcohol en sangre y aire espirado.

*No podrán circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial los conductores de vehículos ni los conductores de bicicletas **con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,5 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 miligramos por litro.***

Cuando se trate de vehículos destinados al transporte de mercancías con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, vehículos destinados al transporte de viajeros de más de nueve plazas, o de servicio público, al transporte escolar y de menores, al de mercancías peligrosas o de servicio de urgencia o transportes especiales, los conductores no podrán hacerlo con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,3 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,15 miligramos por litro.

Los conductores de cualquier vehículo no podrán superar la tasa de alcohol en sangre de 0,3 gramos por litro ni de alcohol en aire espirado de 0,15 miligramos por litro durante los dos años siguientes a la obtención del permiso o licencia que les habilita para conducir.

A estos efectos, sólo se computará la antigüedad de la licencia de conducción cuando se trate de la conducción de vehículos para los que sea suficiente dicha licencia.

Como especialidad se insiste en que los conductores de cualquier vehículo no podrán superar la tasa de alcohol en sangre de 0,3 gramos por litro ni de alcohol en aire espirado de 0,15 miligramos por litro durante los dos años siguientes a la obtención del permiso o licencia que les habilita para conducir. Se persigue que no se adicione la falta de experiencia en la conducción al hecho de conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas.

En el art. 21 del citado Reglamento se añade la obligación de someterse a las pruebas de alcoholemia.

Artículo 21. Investigación de la alcoholemia. Personas obligadas.

Todos los conductores de vehículos y de bicicletas quedan obligados a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol. Igualmente quedan obligados los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación (artículo 12.2, párrafo primero, del texto articulado).

Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico podrán someter a dichas pruebas:

AUDIENCIA PROVINCIAL DE ALICANTE

a) *A cualquier usuario de la vía o conductor de vehículo implicado directamente como posible responsable en un accidente de circulación.*

b) *A quienes conduzcan cualquier vehículo con síntomas evidentes, manifestaciones que denoten o hechos que permitan razonablemente presumir que lo hacen bajo la influencia de bebidas alcohólicas.*

c) *A los conductores que sean denunciados por la comisión de alguna de las infracciones a las normas contenidas en este reglamento.*

d) *A los que, con ocasión de conducir un vehículo, sean requeridos al efecto por la autoridad o sus agentes dentro de los programas de controles preventivos de alcoholemia ordenados por dicha autoridad.*

La normativa, cada vez menos permisiva con el alcohol y demás estupefacientes, es fácilmente justificable si tenemos en cuenta que, durante el año 2002, se produjeron casi dos mil muertes como consecuencia del uso de vehículos por personas que habían ingerido alcohol.

Si lamentable es la pérdida de cualquier vida, mayor sensibilidad social despierta el fallecimiento de quien observa un comportamiento cívico correcto y ve truncada su vida como consecuencia de la conducta de un alcohólico habitual u ocasional.

Pero aún es habitual justificar a quien se dispone a conducir un vehículo tras haber ingerido alguna bebida alcohólica, máxime si se trata de un trayecto corto o una ruta habitual para el conductor en cuestión. La cultura mediterránea aún no ha establecido una barrera implacable entre la realización de actividades que requieren plena actitud y aptitud y la ingesta de vinos, etc.

La referencia al consumo de drogas en la reforma introducida por el Real Decreto 1428/2003.

El Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo señala en el art. 27 que:

Artículo 27. Estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.

1. No podrán circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial los conductores de vehículos o bicicletas que hayan ingerido o incorporado a su organismo psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, entre las que se incluirán, en cualquier caso, los medicamentos u otras sustancias bajo cuyo efecto se altere el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.a) del texto articulado.

Pruebas establecidas para la detección de esta clase de sustancias.

Dicha cuestión se encuentra contemplada en el artículo 28 del Reglamento General de Circulación aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, que señala que:

Artículo 28. Pruebas para la detección de sustancias estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.

1. Las pruebas para la detección de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, así como las personas obligadas a su realización, se ajustarán a lo dispuesto en los párrafos siguientes:

a) Las pruebas consistirán normalmente en el reconocimiento médico de la persona obligada y en los análisis clínicos que el médico forense u otro titular experimentado, o personal facultativo del centro sanitario o instituto médico al que sea trasladada aquélla, estimen más adecuados.

A petición del interesado o por orden de la autoridad judicial, se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste, que podrán consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos (artículo 12.2, párrafo segundo, in fine, del texto articulado).

b) Toda persona que se encuentre en una situación análoga a cualquiera de las enumeradas en el artículo 21, respecto a la investigación de la alcoholemia, queda obligada a someterse a las pruebas señaladas en el párrafo anterior. En los casos de negativa a efectuar dichas pruebas, el agente podrá proceder a la inmediata inmovilización del vehículo en la forma prevista en el artículo 25.

c) El agente de la autoridad encargado de la vigilancia del tráfico que advierta síntomas evidentes o manifestaciones que razonablemente denoten la presencia de cualquiera de las sustancias aludidas en el organismo de las personas a que se refiere el artículo anterior se ajustará a lo establecido en la Ley de Enjuiciamiento Criminal y a cuanto ordene, en su caso, la autoridad judicial, y deberá ajustar su actuación, en cuanto sea posible, a lo dispuesto en este reglamento para las pruebas para la detección alcohólica.

d) La autoridad competente determinará los programas para llevar a efecto los controles preventivos para la comprobación de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas en el organismo de cualquier conductor.

2. Las infracciones a este precepto relativas a la conducción bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, así como la infracción de la obligación de someterse a las pruebas para su detección, tendrán la consideración de infracciones muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.a) y b) del texto articulado.

V.- OBJETIVOS: DE LA PREVENCIÓN GENERAL A LA CORRECCIÓN PARTICULAR.

Hemos de tener en cuenta que gran parte de los implicados en los accidentes de tráfico, en los que se encuentra el alcohol como factor del resultado, son jóvenes. Y, otro porcentaje, nada despreciable, son bebedores ocasionales.

Tales datos nos deben hacer pensar que estamos ante personas que pueden ser reeducadas y sensibilizadas para que adopten una actitud de rechazo frente a la ingesta de alcohol cuando van a ponerse a los mandos de un vehículo.

Esto nos debe llevar a la búsqueda de soluciones para este grave problema social, para lo que parece más adecuado incidir en la reeducación que en penas privativas de derechos, que han de ser la última alternativa a contemplar y reservarse para las agresiones más graves a la norma y, por tanto a la sociedad.

La política criminal, cada vez más severa, parece estar buscando acercarse a los objetivos de reeducación y reinserción que establece la Constitución en su art. 25. Por un lado se van agravando las penas. Así, el art. 379 del Código Penal establece que quien condujere un vehículo a motor o un ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupeficientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o multa de seis a 12 meses y, en su caso, trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días y, en cualquier caso, privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.

Y el Artículo 381 dispone que quien condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiera en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años.

En todo caso, se considerará que existe temeridad manifiesta y concreto peligro para la vida o la integridad de las personas en los casos de conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas con altas tasas de alcohol en sangre y con un exceso desproporcionado de velocidad respecto de los límites establecidos.

Por otra parte, el art. 80.1 del Código Penal prevé que los jueces o tribunales podrán dejar en suspenso la ejecución de las penas privativas de libertad no superiores a dos años mediante resolución motivada.

En dicha resolución se atenderá fundamentalmente a la peligrosidad criminal del sujeto, así como a la existencia de otros procedimientos penales contra éste.

Si tenemos en cuenta las características de los autores de estos tipos delictivos y el elevado número de juicios rápidos que se celebran por estas infracciones observaremos que es habitual que las penas impuestas sean, dentro del marco legal, las mínimas y, por tanto, es usual que la pena de prisión no se cumpla.

El Artículo 81 C.P. dispone cuáles son las condiciones necesarias para dejar en suspenso la ejecución de la pena que, en resumen son:

- 1.^a Que el condenado haya delinquido por primera vez.
- 2.^a Que la pena o penas impuestas, o la suma de las impuestas, no sea superior a dos años, sin incluir en tal cómputo la derivada del impago de la multa.

La suspensión de la ejecución de la pena quedará siempre condicionada, según el Artículo 83 C.P., a que el reo no delinca en el plazo fijado por el juez o tribunal, conforme al artículo 80.2 del Código. En el caso de que la pena suspendida fuese de prisión, el juez o tribunal sentenciador, si lo estima necesario, podrá también condicionar la suspensión al cumplimiento de las obligaciones o deberes que le haya fijado de entre las siguientes:

- 3.^a Participar en programas formativos, laborales, culturales, de educación vial, sexual y otros similares.

La concesión de la suspensión se está llevando a cabo en base a los criterios objetivos fijados por la ley penal. Pero no se está condicionando al sometimiento del infractor a programa reeducativo, cuando debido a las características de estos vemos que estamos ante un colectivo que, a priori, puede ser sensibilizado y reeducado, haciéndoles ver la alta peligrosidad de su conducta. Conducta fácilmente alterable, para bien, puesto que no se trata de limitar ninguna de sus actividades ni actitudes habituales, sino de adecuarlas a los usos sociales en su más amplio sentido.

Conviene que los partícipes en la Administración de Justicia sean cuidadosos a la hora de tramitar las suspensiones de ejecución en condenas por estos delitos, huyendo de los automatismos que, usualmente, priman en la tramitación de la suspensión de la pena, quizá por su elevado número. Ello provoca que se tramite como una mera cuestión administrativa, donde se examinan los requisitos objetivos marcados por el Código Penal, corriendo el riesgo de no dar una adecuada información ni formación al autor de la infracción, quedando así en aguas de borrajas la vertiente reeducadora que debe estar presente en toda actuación del derecho punitivo.

A tal extremo puede llegar la rutina con la que se tramitan las suspensiones que no es extraño ver cómo quedan en la mera notificación de la resolución, normalmente escueta y centrada en la justificación jurídica que permite la suspensión de la condena, obviándose, incluso, la preceptiva audiencia en muchos Juzgados. Tal audiencia, celebrada con las debidas solemnidades ya podría tener un cierto efecto corrector sobre el penado que, en muchas ocasiones, debido a la celeridad del procedimiento y el hecho de que muchos de estos procedimientos concluyen mediante la conformidad, negociada entre letrados y fiscales, dejan al margen al autor de los hechos quien, de buenas a primeras, se encuentra con una sentencia sin llegar a ser consciente de la trascendencia de las actuaciones llevadas a cabo por la Administración de Justicia.

VI.- SECUENCIA DE IMPLANTACIÓN

La secuencia de implantación del Programa se ha establecido en cuatro fases:

- 1).- Programación Inicial, bajo supervisión de la Audiencia Provincial.
- 2).- Sesiones teóricas tendentes a modificar el comportamiento del infractor desde diversas perspectivas multidisciplinares que confluyen todas en el mismo objetivo.
- 3).- Sesiones prácticas específicas sobre Seguridad Vial.
- 4).- Evaluación final del Programa, bajo supervisión de la Audiencia Provincial.

La finalidad del Programa, en ningún caso, consistirá en repetir una mera relación exhaustiva de normas que, además de innecesaria, no cumpliría exactamente los objetivos pretendidos: comprender la razón de aquéllas, motivar para su cumplimiento y crear así la conciencia de que es posible conseguir una circulación más segura y cómoda entre todos y para todos, sin olvidar que es esencial que el infractor profundice, de manera gráfica y comprensible, en el conocimiento de los fundamentos básicos de la normativa en materia de tráfico, los principales riesgos que rodean la conducción y los requisitos esenciales que deben concurrir para lograr una conducción segura a través de una adecuada educación vial unida al respeto a la normativa vigente.

En correspondencia con el nuevo Plan de Seguridad Vial del Gobierno y las nuevas medidas que endurecen las sanciones a los infractores de las normas de

tráfico, así como la implantación del nuevo sistema del “*carnet por puntos*” el Programa aquí diseñado quiere contribuir a terminar con la “sangría semanal” que registran las carreteras españolas, en las que 6.000 personas se dejan la vida cada año. Tampoco podemos olvidar el surgimiento de nuevas formas de delincuencia asociadas a la conducción, como el “fenómeno kamikaze” y las carreras ilegales, ambos asociados a la llamada “delincuencia de fin de semana” y al consumo de alcohol y otros estimulantes, todo lo cual redundará en la apreciación de que el agravamiento de las penas, acompañado de estos programas formativos, serán -sin duda- el binomio perfecto para mitigar la comisión de este tipo de delitos.

SISTEMA DE FUNCIONAMIENTO Y APLICACIÓN PRÁCTICA DE HORARIOS Y CUMPLIMIENTO DEL PROTOCOLO DEL PLAN FORMATIVO EN LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DEL TRÁFICO. ⁴

El protocolo está dirigido para que puedan utilizarlo tanto jueces de instrucción (en las sentencias de conformidad) como jueces de lo penal de la provincia de Alicante.

El horario del curso se definirá a lo largo de 8 horas de sesiones formativas y una sesión práctica con policía local o guardia civil.

El Plan formativo se imparte en el Palacio de Justicia de Benalúa sito en la C/ Pardo Gimeno.

Primera ponencia: de 9, 15 a 10, 15 horas

Segunda ponencia: de 10,15 a 11, 15 horas.

Tercera ponencia: de 11,45 a 12, 45 horas.

Cuarta ponencia: de 12,45 a 13,45 horas.

Los condenados deberán cumplir las ocho horas de asistencia al plan formativo.

Los dos días que se señalen en su momento cubren las ocho horas previstas, habiéndose optado por realizar el plan formativo en jornada de mañana tan solo para el control de la asistencia por los funcionarios del Cuerpo de auxilio Judicial, a fin de hacer constar en la ejecutoria el cumplimiento del plan acordado por auto en la suspensión de la ejecución de la pena.

1.- El plan formativo completo consta de 8 horas, distribuidas en jornadas de dos días y una sesión práctica con guardia civil o policía local.

2.- Para poder verificar el cumplimiento del plan formativo, el juzgado de lo penal, o los juzgados de instrucción en los casos de conformidad, vigilará la asistencia en los días y horas fijados por medio de los funcionarios del Cuerpo de auxilio Judicial, que hará constar la presencia del condenado en la sala los seis días fijados en el protocolo.

Habida cuenta que todos los juzgados de lo penal o de instrucción de la provincia pueden remitir personas a las que se les ha suspendido la pena, sería conveniente que se articulara un turno de los funcionarios del Cuerpo de auxilio Judicial que controlaran cada vez la asistencia de todos los que están citados cada día, en lugar de remitir todos a sus agentes judiciales. Además, es posible que jueces de instrucción y de lo penal de otras localidades, fuera de la capital, remitan exhorto para que se vigile la asistencia de las personas por ellos citadas.

⁴ Complementa la secuencia de implantación del Plan

AUDIENCIA PROVINCIAL DE ALICANTE

En estos casos, el cumplimiento del exhorto consistiría en controlar la asistencia del condenado en los dos días consecutivos a los que se citaría directamente por el juzgado, de lo penal o de instrucción, en los días que previamente al inicio del protocolo se señalarán y comunicarán debidamente; a fin de que los jueces puedan citar a los condenados en el auto de suspensión de la ejecución de la pena. Si residen fuera de Alicante capital remitirán exhorto a los de Alicante para que controlen, tan solo, la asistencia los dos días consecutivos, devolviéndose el exhorto con el cumplimiento o incumplimiento de lo dispuesto en el auto de suspensión de la ejecución de la pena.

A tal fin y para facilitar que en cada sesión tan solo sea un funcionario del Cuerpo de auxilio Judicial el que haga la función de controlar la asistencia de los condenados que deban asistir al Plan formativo El Decanato de Alicante establecerá un turno rotatorio entre los juzgados de lo penal comenzando por el juzgado de lo penal nº 1 para que en cada jornada (dos al año) un funcionario del Cuerpo de auxilio Judicial de cada juzgado de lo penal sea el que controle la asistencia y luego se comunique a cada órgano judicial de Alicante que haya remitido a una persona condenada al plan formativo, o en caso de que procedan de juzgados fuera de Alicante Capital el que haya recibido el exhorto para su cumplimiento si la persona que constaba en el mismo ha comparecido.

3.- El plan formativo completo consta de dos sesiones (8 horas), de tal manera que cada año se irán fijando los días previstos en el desarrollo de las jornadas con arreglo al protocolo aprobado por las instituciones firmantes: Tribunal Superior de Justicia de Valencia, Consellería de Justicia de la Generalitat Valenciana, Diputación Provincial de Alicante, Consellería de Sanidad, Audiencia Provincial de Alicante y los Colegios de Abogados y Procuradores de Alicante y Elche.

4.- Los jueces de instrucción y de lo penal de los partidos judiciales de Elche, Benidorm y Orihuela y jueces de instrucción del resto de partidos judiciales, que dicten el auto de suspensión de la ejecución de la pena y aprueben la práctica del plan formativo, remitirán el oportuno exhorto al Decanato de Alicante para que, por el juzgado que por turno corresponda, se controle la asistencia al plan formativo y se devuelva el exhorto cumplimentado, al transcurrir el plan formativo completo de dos días, aunque la práctica del curso con la policía local o guardia civil lo decidirá el juez de instrucción o de lo penal.

5.- Los cursos se impartirán en el salón de actos del Palacio de Justicia de la C/ Pardo Gimeno de Alicante.

6.- Plan de asistencia para comprobar las consecuencias de un accidente de tráfico.

Con la colaboración de la Consellería de sanidad, así como de la Comandancia de la Guardia Civil y las policías locales de los Ayuntamientos colaboradores de los 13 Partidos judiciales que participan se podrá articular un sistema para que, además del plan formativo, se asista a comprobar personalmente las consecuencias lesivas de accidentes de tráfico. Para ello se articulará un sistema para que se cite a los condenados por un delito contra la seguridad del tráfico para que dentro de la medida de suspensión de la ejecución de la pena y en aplicación del art. 83.1.5º CP (Ley 15/2003) se pueda fijar una fecha concreta para que los condenados por un delito contra la seguridad del tráfico puedan comprobar en un hospital las nefastas consecuencias de sus conductas.

De esta manera, se señalarán dos días de plan formativo consecutivos a los que tendrán que asistir las personas, condenadas con sentencia firme por delito contra la seguridad del tráfico, siendo impartidas las ponencias por profesionales de distintos

sectores profesionales, que puedan trasladar a los asistentes los problemas de la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o drogas, tales como juristas, médicos, psicólogos, sociólogos, representantes de policía local y guardia civil, médicos forenses, representantes de asociaciones que trabajen con la problemática del consumo de alcohol o drogas, colegio de abogados y procuradores de Alicante, bajo la supervisión de la Audiencia Provincial de Alicante, que establecerá el señalamiento del plan formativo en coordinación con las instituciones y colectivos que colaboren en su implantación.

Como Organismos superiores actúan en el protocolo el Tribunal Superior de Justicia de Valencia, la Consellería de Justicia de la Generalitat Valenciana, la Diputación Provincial de Alicante y la Consellería de Sanidad de la Generalitat Valenciana.

VII.- CORRELACIÓN DEL PLAN FORMATIVO CON LA IMPLANTACIÓN DEL CARNÉ DE CONDUCIR POR PUNTOS

En relación al conocido “Carnet por puntos”, la eficacia de este Plan Formativo será aún mayor ya que los sancionados deberán, por imperativo legal, recibir los correspondientes cursos formativos de reciclaje antes de volver a conducir.

La filosofía del sistema por tramos, que significa que el conductor tiene un crédito frente a la sociedad, a la que se debe y a medida que va cometiendo infracciones, y en función de la gravedad de las mismas, va perdiendo progresivamente un porcentaje de ese crédito, pudiendo verse privado del permiso de conducir cuando se agote totalmente su crédito, es perfectamente compatible con el criterio finalista de este Protocolo y la realización de los cursos formativos que en el mismo se proponen: en ambos casos se persigue proteger a la sociedad, a través de la puesta en marcha de mecanismos de resocialización integral de los infractores.

VIII.- CONCLUSIÓN FINAL

Por tanto, parece adecuado condicionar la concesión de la suspensión de la pena a una exhaustiva información y formación al beneficiario de tal beneficio, para dar cumplimiento a la labor reeducadora y resocializadora que prevé el texto constitucional.

Esta iniciativa propone completar el vacío existente y la general ausencia de pronunciamientos judiciales de suspensión de la condena impuesta con la correlativa imposición de la obligatoria asistencia por parte condenado en sentencia firme a, conforme al número 4º del apartado 1 del referido Artículo 83 CP, “programas formativos, laborales, culturales, de educación vial, sexual y otros similares” posibilitando la real efectividad de someter al infractor, como alternativa a su ingreso en prisión estrictamente en los casos en que esta proceda, a un programa educativo o rehabilitador con el contenido necesario para fomentar el respeto por la vida e integridad propia y ajena.

Hemos de inculcar la responsabilidad al penado, mediante el sometimiento a un programa obligatorio, derivado de su conducta delictiva y justificado en evitar la reincidencia, haciéndole ver el negativo alcance de su actitud ante el binomio alcohol-conducción desde una doble perspectiva:

AUDIENCIA PROVINCIAL DE ALICANTE

Penal: a fin de que tengan un exacto conocimiento de las consecuencias que tendría la reincidencia en su conducta.

Social: puesto que han de ser conscientes de que tal binomio es un serio peligro para ellos y los demás ciudadanos, ya se trate de peatones o conductores.

Con ello debemos conseguir en el infractor sea consciente de que su actitud, debidamente corregida, hará de ellos individuos más respetados y valorados por su entorno social, en el que ellos pueden incidir positivamente, puesto que su adecuado comportamiento y respeto hacia la normativa sobre Seguridad Vial debe tener la consecuencia de un mayor grado de goce del derecho de libertad de deambulación, al confiar en que la generalidad de la sociedad se va a comportar según criterios preestablecidos, lógicos, aceptados y valorados como medio para lograr la no sólo la efectividad de la libertad de deambulación sino el llevarlo a cabo con tranquila seguridad.

Finalmente, desde el punto de vista de la prevención, este Protocolo supone un nuevo instrumento de intervención frente a los riesgos más graves, a partir del análisis de cómo y en qué circunstancias se producen y, para su puesta en marcha, se requiere la cooperación de las instituciones firmantes del mismo, promoviendo así un nuevo instrumento de prevención para frenar la alta siniestralidad y mortandad que se produce en el contexto de la conducción de vehículos a motor, especialmente cuando los accidentes tiene lugar bajo la influencia del alcohol y otras sustancias peligrosas.

Índice

<u>I.- INTRODUCCIÓN</u>	3
<u>II.- JUSTIFICACION SOCIAL. EL FENÓMENO DE LA "VIOLENCIA VIAL".</u>	6
<u>III.- LA INFLUENCIA DEL ALCOHOL, DROGAS Y LA TEMERIDAD EN LA CONDUCCIÓN Y LA NECESIDAD DE APLICAR ESTOS PLANES FORMATIVOS.</u>	8
<u>IV.- LA ATENCIÓN LEGISLATIVA FRENTE A LA SINIESTRALIEDAD EN LAS VIAS PÚBLICAS.</u>	12
<u>V.- OBJETIVOS: DE LA PREVENCION GENERAL A LA CORRECCIÓN PARTICULAR.</u>	15
<u>VI.- SECUENCIA DE IMPLANTACIÓN</u>	17
<u>VII.- CORRELACIÓN DEL PLAN FORMATIVO CON LA IMPLANTACIÓN DEL CARNÉ DE CONDUCIR POR PUNTOS</u>	20
<u>VIII.- CONCLUSIÓN FINAL</u>	20