



**ESTUDIO CRIMINOLÓGICO DE LOS DELITOS  
CONTRA LA SEGURIDAD VIAL EN EL CASCO  
URBANO DEL MUNICIPIO DE LEGANÉS (MADRID)  
DURANTE EL AÑO 2.009.**

.....Autor: Pablo Minguela Cedillo.

.....Rctc<

.....y y y @ggvGgu

## INDICE

|  |    |
|--|----|
| <b>1.- INTRODUCCIÓN.....</b>   | 2  |
| <b>2.- FUNDAMENTO DEL ESTUDIO CRIMINOLÓGICO .....</b>  | 3  |
| <b>3.- MARCO JURÍDICO DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL. 4</b>                                       |    |
| <b>4.- OBJETO DEL ESTUDIO. ....</b>  | 11 |
| 4.1. GEOGRAFÍA. ....   | 11 |
| 4.2. DIVISIÓN ADMINISTRATIVA. ....   | 12 |
| 4.3. ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓN.....   | 12 |
| 4.4. ECONOMÍA.....   | 17 |
| <b>5.-ACTITUDES SOCIALES FRENTE AL RIESGO VIAL, ESPECIAL<br/>RELEVANCIA AL ALCOHOL Y LA VELOCIDAD.....</b> | 19 |
| 5.1. LA VELOCIDAD.....   | 21 |
| 5.2. EL ALCOHOL EN LA CONDUCCIÓN .....   | 22 |
| 5.3. PERFILES DE GRUPOS ESPECÍFICOS DE RIESGO .....  | 33 |
| <b>6.- DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL COMETIDOS EN EL CASCO<br/>URBANO DEL MUNICIPIO DE LEGANÉS.....</b> | 35 |
| 6.1. RESIDENTES EN EL MUNICIPIO. ....  | 35 |
| 6.2. TIPO.....   | 36 |
| 6.3. NACIONALIDAD.....   | 38 |
| 6.4. EDAD Y SEXO. ....   | 39 |
| 6.5. LUGAR.....  | 41 |
| 6.6.MES. ....  | 42 |
| 6.7. DIA DE LA SEMANA.....   | 43 |
| 6.8. HORA. ....  | 44 |
| 6.9. CONCLUSIÓN.....   | 45 |
| <b>7.- POLITICA CRIMINAL. ....</b>   | 45 |
| 7.1. DESDE LA PERSPETIVA DE LA PREVENCIÓN. ....  | 48 |
| 7.1.1. Prevención primaria.....  | 48 |
| 7.1.2. Prevención secundaria. ....   | 49 |
| 7.1.3. Prevención terciaria. ....  | 50 |
| 7.2. DESDE LA PERSPECTIVA JUDICIAL.....  | 50 |

|  |           |
|--|-----------|
| 7.3. DESDE LA PERSPECTIVA SOCIAL .....   | 51        |
| <b>8. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS.....</b> | <b>56</b> |
| 8.1. CONCLUSIONES.....                   | 56        |
| 8.2. OFERTAS PROPUESTAS.....             | 57        |
| <b>9.- BIBLIOGRAFÍA.....</b>             | <b>60</b> |

**ANEXO I MAPA DE CRIMINALIDAD POR DISTRITOS.**

**ANEXO II CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE LA DIRECCION GENERAL DE INSTITUCIONES PENITENCIARIAS Y LOS AYUNTAMIENTOS QUE SE ADHIERAN, PARA EL CUMPLIMIENTO DE PENAS DE TRABAJO EN BENEFICIO DE LA COMUNIDAD**

## 1.- INTRODUCCIÓN.

Los altos índices de siniestralidad vial se perciben como una amenaza para la sociedad en general, denominada “violencia vial”<sup>1</sup> por el Director General de Tráfico la siniestralidad vial ocupa un lugar relevante en la política criminal independientemente del signo político al que representen, la sociedad del riesgo se ha hecho eco ante el goteo de víctimas con la que cada fin de semana los medios de comunicación nos fustigan, sensibilizándonos ante las tragedias humanas que sentimos como nuestras y haciéndonos partícipes del cumplimiento de las normas.

La relevancia de la siniestralidad vial no se debe a un empeoramiento de la situación en términos generales, las consecuencias de los accidentes de tráfico son de sobra conocidas, los dramas humanos son ahora más públicos y notorios debido a la fluidez la información.

Un protagonismo que bien mirado no obedece a un súbito empeoramiento de la cuestión; realmente no estamos peor que antes: los devastadores efectos personales y económicos de los accidentes de tráfico son viejos conocidos. En realidad lo que está cambiando es la actitud social y fundamentalmente la de los poderes públicos.

Se acuña el término “*tolerancia cero*” en referencia a la persecución de los conductores infractores que con su conducta ponen en peligro la seguridad de los demás. Asociaciones de víctimas como Stop Accidentes propusieron, con motivo de la reforma del Código Penal<sup>2</sup>, ante la Comisión no Permanente de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados, una serie de medidas para que se dé prioridad política y social frente a la inseguridad vial, con el fin de reducir el incesante número de fallecidos en accidentes de tráfico, entre dichas propuestas plantea la consecución de “*una regulación penal de la imprudencia*” con “*tolerancia cero*” para todo este tipo de conductas (alcohol, drogas o exceso de velocidad).

---

<sup>1</sup> Comparecencia ante el Congreso para informar las posibilidades de impulsar una modificación normativa en materia penal y administrativa en relación con la seguridad vial. Congreso de los Diputados. Comisión no permanente sobre Seguridad vial y prevención de accidentes de tráfico, sesión nº 15 del año 2006 celebrada el 22 de febrero de 2006

<sup>2</sup> 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).

## 2.- FUNDAMENTO DEL ESTUDIO CRIMINOLÓGICO.

Partiremos en este análisis del saber empírico, sirviéndonos de un método inductivo basado en el análisis y la observación de la realidad, *“La Criminología adquirió autonomía y rango de ciencia cuando el positivismo generalizó el empleo del método empírico, esto es, cuando el análisis, la observación y la inducción sustituyeron a la especulación y el silogismo, superando el razonamiento abstracto, formal y deductivo del mundo clásico”*<sup>3</sup>.

El carácter de ciencia multidisciplinar nos permitirá servirnos de la estadística, para afrontar el interés de la investigación y de la materia concreta que abordamos, empleando un método cuantitativo para obtener datos descriptivos respecto al comportamiento de los grupos poblacionales y llegar a conclusiones válidas para el total de la población, cumpliendo la criminología su papel y ayudando al asesoramiento de los responsables de dictar la política criminal y a la sociedad acerca de la problemática de este tipo de delitos.

Tanto en las ciencias sociales, como en las naturales, o en el propio devenir diario de las relaciones humanas, la recopilación y tratamiento de los datos son necesarios. En este sentido, la estadística es imprescindible, no ya sólo para poder hacernos una idea de la realidad de forma resumida, sino también para el desarrollo de la investigación en todos sus aspectos, y para poder construir modelos probabilísticos adecuados que sean capaces de predecir, con cierta fiabilidad, la evolución de los acontecimientos en el futuro inmediato<sup>4</sup>.

Este trabajo pretende analizar los delitos contra la seguridad vial que se cometen en el ámbito urbano de la localidad de de Leganés, desgranando las estadísticas policiales así como el tejido social y poniendo especial interés en identificar los

---

<sup>3</sup> Antonio Garcia-Pablos de Molina. Criminología una introducción a sus fundamentos teóricos. 5ª edición. Tirant lo Blanch.

<sup>4</sup> José Aureliano Martín Segura. La ciencia estadística y la Criminología. Revista de Derecho Penal y Criminología, 3.a Época, n.o 1 (2009), págs. 465-478.

principales elementos que deberán guiar la toma de decisiones en torno a las políticas de prevención y tratamiento de los ilícitos penales aquí tratados.

Pretende ser utilizado como una herramienta preventiva, permitiéndonos detectar cuales son las zonas y horarios más vulnerables para la comisión de delitos, para así facilitarnos la labor de realizar estrategias preventivas, no limitándose a surtirnos de meros datos, sino que nos ofrece un marco para poder trabajar de forma mucho más concreta en las áreas del municipio y horarios en los que se han observado más deficiencias en materia de delitos contra la seguridad vial, para acabar sugiriendo estrategias de prevención tanto primaria como secundaria y terciaria.

### **3.- MARCO JURÍDICO DE LOS DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL.**

Los delitos contra la seguridad del tráfico se encuentran recogidos en Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, Capítulo IV, del Título XVII, del Libro II, que tendrá la siguiente redacción: «*De los delitos contra la Seguridad Vial.*»

La última reforma del Código Penal ha tratado de dar una respuesta a la preocupación social sobre las conductas infractoras de las normas de circulación, que año tras año van incrementando las estadísticas de siniestralidad con cifras de muertos, heridos y daños cada vez más difíciles de asumir. Esta alarma ha llegado al Parlamento, que entre las resoluciones aprobadas en el Congreso de los Diputados el 6 de junio de 2006 como resultado del Debate sobre el estado de la Nación incluyó, en su número 19.1, el imprescindible compromiso del Gobierno en el impulso de una reforma legal adecuada para abordar el problema. La modificación introducida persigue incrementar el control sobre el riesgo tolerable por la vía de la limitación expresa de velocidades que se han de tener por peligrosas o de niveles de ingesta alcohólica que hayan de merecer la misma consideración. A partir de esa estimación de fuente de peligro se regulan diferentes grados de conducta injusta, trazando un arco que va desde el peligro abstracto hasta el perceptible desprecio por la vida de los demás, como ya venía haciendo el Código. Las penas y consecuencias se incrementaron notablemente, en especial, en lo concerniente a la privación del permiso de conducir, y a ello se añade la no menos

severa posibilidad de considerar instrumento del delito al vehículo de motor o ciclomotor, en orden a disponer su comiso.

El objeto último de protección es la vida e integridad de las personas que intervienen, activa o pasivamente en el tráfico rodado y todos los delitos contra la seguridad vial entrañan la realización de una conducta peligrosa para la vida o integridad de las personas.

Por lo que se refiere al tratamiento que viene dándose al delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, debe tenerse en cuenta que, tal y como se ha señalado, un 30'97 por ciento de los conductores fallecidos tenía alcohol en sangre.

Según la jurisprudencia, STS de 22 de febrero de 1989, *“la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas constituye un factor criminógeno de primer orden y así se comprueba en el ranking de los más graves accidentes circulatorios”* a pesar de lo cual, sigue siendo un hábito fuertemente arraigado en nuestra sociedad, tal y como evidencias el elevado número de procedimientos que se tramitan por esta causa, a los que habría que sumar las infracciones administrativas que no llegan a los Tribunales.

Para mejor comprensión nos detendremos en la literalidad de los tipos penales recogidos en el Código Penal.

El **artículo 379**, que queda redactado como sigue:

- 1. El que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o a la de multa de seis a doce meses y trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, a la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.*
- 2. Con las mismas penas será castigado el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro.*

El **artículo 380**, que queda redactado como sigue:

*«1. El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere 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 cuatro años.*

*2. A los efectos del presente precepto se reputará manifiestamente temeraria la conducción en la que concurriere cualquiera de los supuestos previstos en el artículo anterior.»*

El **artículo 381**, que queda redactado como sigue:

*«1. Será castigado con las penas de prisión de dos a cinco años, multa de 12 a 24 meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un período de seis a diez años el que, con manifiesto desprecio por la vida de los demás realizare la conducta descrita en el artículo anterior.*

*2. Cuando no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, las penas serán de prisión de uno a dos años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por el tiempo previsto en el párrafo anterior.*

*3. El vehículo a motor o ciclomotor utilizado en los hechos previstos en el presente precepto se considerará instrumento del delito a los efectos del artículo 127 de este Código.»*

El **artículo 382**, que queda redactado como sigue:

*«Cuando con los actos sancionados en los artículos anteriores se ocasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces o Tribunales apreciarán tan sólo la infracción más gravemente penada, aplicando la pena en su mitad superior y condenando en todo caso al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado.»*

El **artículo 383** que queda redactado como sigue:

*«El conductor que, requerido por un agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las*

*tasas de alcoholemia, drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas a que se refieren los artículos anteriores, será castigado con la penas de prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.»*

El **artículo 384**, que queda redactado como sigue:

*«El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor habiendo sido privado judicial o administrativamente del derecho a hacerlo, o cuando el correspondiente permiso se encontrare suspendido o retirado, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con las de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días. En cualquiera de los casos, se impondrá la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años.»*

El **artículo 385**, que queda redactado como sigue:

*«Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o a las de multa de 12 a 24 meses y trabajos en beneficio de la comunidad de 10 a 40 días, el que originare un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas:*

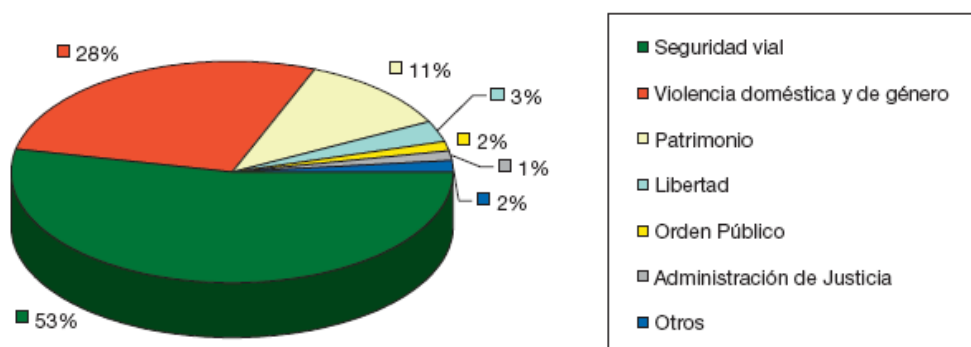
- 1. <sup>a</sup> Colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio.*
- 2. <sup>a</sup> No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.»*

Estos delitos que según la LECrim se encuentran encuadrados dentro del Libro IV, los procedimientos especiales, Título III Del procedimiento para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos, arts. 795-803, incoándose dicho procedimiento a través de diligencias urgentes, como dato para cuantificar la instrucción de este tipo de delitos observamos como en la memoria publicada de la Fiscalía del año 2.009, concretamente la Fiscalía de la Comunidad Autónoma de Madrid, en el apartado cuestiones criminológicas, figuran los delitos contra la

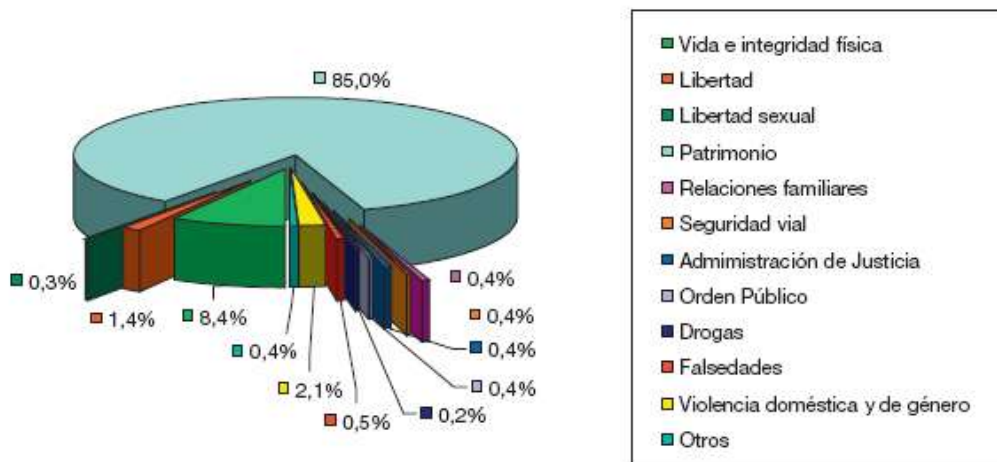
Seguridad vial con un 53% de los delitos más significativos<sup>5</sup> por los que se califican diligencias urgentes, siendo los más significativos por los que se incoan diligencias previas un 0'5 %.

### Datos Comunidad de Madrid

Delitos más significativos por los que se califican las diligencias urgentes



Delitos más significativos por los que se incoan diligencias previas

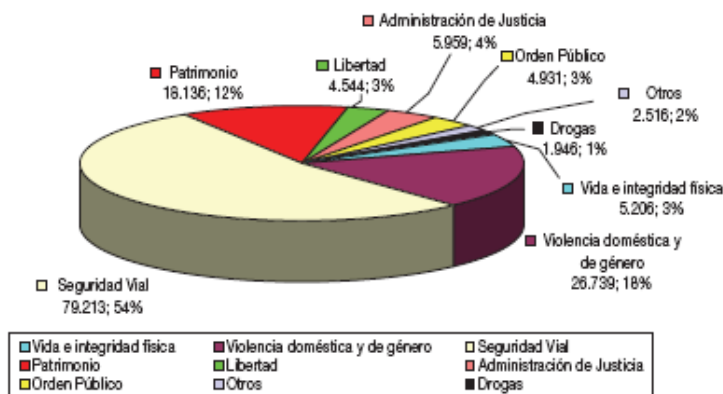


<sup>5</sup> Memoria Fiscalía General del Estado. VOL I. CAP II. D) Evolución de la delincuencia en las Comunidades Autónomas. Fiscalía de la Comunidad Autónoma de Madrid. [http://www.fiscal.es/cs/Satellite?buscador=0&c=Page&cid=1240560251626&codigo=FGE\\_&language=es&newPagina=5&pagenome=PFiscal%2FPagina%2FFGE\\_buscadorArchivoDocument](http://www.fiscal.es/cs/Satellite?buscador=0&c=Page&cid=1240560251626&codigo=FGE_&language=es&newPagina=5&pagenome=PFiscal%2FPagina%2FFGE_buscadorArchivoDocument)

La Comunidad Autónoma de Madrid presenta unas cifras similares al resto del Estado<sup>6</sup>, en cuanto a los incoados por diligencias urgentes son un 54% (elaborado con un 88% de las Fiscalías), donde más diferencia se produce son en los procedimientos abreviados llegando al 11%.

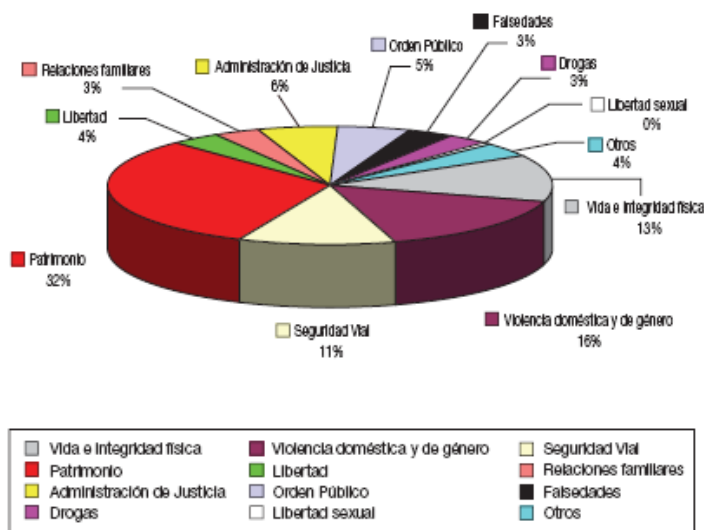
Datos del Estado donde tiene competencias Instituciones Penitenciarias

Delitos más significativos por los que se han calificado diligencias urgentes



El gráfico se ha elaborado con los datos del 88% de las Fiscalías (44 sobre 50)

Delitos más significativos por los que se han calificado procedimientos abreviados\*



\* El gráfico contiene datos del 84% de las Fiscalías

<sup>6</sup> VOL II. CAP II. FISCALÍAS DE LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS Y FISCALÍAS PROVINCIALES. 2. Gráficos comparativos. MEMORIA 2.009 [http://www.fiscal.es/cs/Satellite?buscador=0&c=Page&cid=1240560251626&codigo=FGE\\_&language=es&newPagina=12&pagename=PFiscal%2FPagina%2FFGE\\_buscadorArchivoDocument](http://www.fiscal.es/cs/Satellite?buscador=0&c=Page&cid=1240560251626&codigo=FGE_&language=es&newPagina=12&pagename=PFiscal%2FPagina%2FFGE_buscadorArchivoDocument)

En el mismo documento queda recogido como el Ministerio Fiscal ha impulsado los juicios rápidos, quedando reservadas las diligencias previas para aquellos casos en que son precisas mayores garantías o profundizaciones probatorias (falta de constancia de márgenes de error, documentación de aparatos, notificaciones en el delito del art. 384, inciso 1.º etc.).

En la memoria del Fiscal de Sala de Seguridad Vial 2009 donde se recogen datos nacionales donde tiene competencias Instituciones Penitenciarias, *en el año 2008 fueron recibidas 33.184 sentencias por delitos contra la seguridad vial, de las que 30.417 llevaban aparejado una condena a trabajos en beneficio de la comunidad. Respecto de Cataluña, fueron dados de alta 7.194 condenas a este tipo de penas por delitos contra la seguridad vial, constituyendo, en este territorio, el 79,65 por ciento de la totalidad de trabajos en beneficio de la comunidad”.*

Apunta el Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial como causas del incremento sustancial, el mayor celo en la persecución de los delitos de tráfico derivado del cumplimiento de la Instrucción 3/2006 de la FGE, así como la entrada en vigor de la LO 15/2007 llegando en términos globales a duplicarse 213 respecto de 2007. Así se puede ver la clara progresión en el curso del período 2005-2008:

| Procedimientos penales por delitos contra la seguridad vial** | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Velocidad excesiva  | –             | –             | –             | 789           |
| Conducción alcohólica/drogas                                  | 30.246        | 34.376        | 39.798        | 53.750        |
| Conducción temeraria  | 1.888         | 1.514         | 1.329         | 1.221         |
| Conducción con desprecio a la vida                            | 178           | 100           | 138           | 125*          |
| Negativa sometimiento pruebas                                 | 954           | 670           | 1.155         | 1.337         |
| Conducción sin permiso  | ---           | ---           | ---           | 29.548        |
| Riesgo para la circulación                                    | 1.187         | 1.037         | 1.506         | 985           |
| <b>TOTAL</b>  | <b>34.453</b> | <b>37.697</b> | <b>43.926</b> | <b>87.755</b> |

\*\* Abarca cualquier tipo de procedimiento por delitos contra la seguridad vial.

\* Es importante reseñar que a los datos referentes a los delitos de conducción temeraria y en su caso de conducción con desprecio a la vida, habrían de sumarse las 297 diligencias previas incoadas por homicidio derivado de accidente de tráfico (así como un elevado porcentaje de las 323 por el resto de homicidios imprudentes) puesto que bajo dicho apartado informático se encuentran estos tipos penales, por ello la subida en el número de procedimientos son también claras en estos delitos.

Una gran parte de las Diligencia urgentes acaban en conformidad, en torno al 85% sentencias condenatorias, alcanzando un total de 66.322 condenas, llegados a este punto podemos culminar resaltando la efectividad del procedimiento penal, aliviando a los juzgado de lo penal de una carga significativa de procedimientos aunque aumentando a su vez los procedimientos de los juzgados de ejecutorias, que han sufrido un incremento del 20%.

#### **4.- OBJETO DEL ESTUDIO.**

El municipio de Leganés es el objeto de este estudio para lo cual incluiremos un análisis del mismo desde el punto de vista geográfico, administrativo, demográfico y económico.

##### **4.1. GEOGRAFÍA.**

Leganés es un municipio de la provincia de Madrid (España) situado a once kilómetros al sur suroeste de la madrileña Puerta del Sol, dentro del Área Metropolitana de Madrid. Se ubica en una llanura de la Meseta Central en la península Ibérica, únicamente surcada de oeste a este por el cauce del arroyo Butarque, afluente del río Manzanares.

Con una extensión de 43'1 Km<sup>7</sup> limita al sur con Fuenlabrada, al norte con los distritos madrileños de Carabanchel y Latina, al oeste con Alcorcón, y al este con Villaverde (distrito de Madrid) y Getafe.

##### **4.2. DIVISIÓN ADMINISTRATIVA.**

Incorporada a la Ley de Grandes Ciudades o Ley de Medidas para la Modernización del Gobierno Local (Ley 57/2003, de 16 de diciembre), la ciudad cuenta con 7 distritos, Norte, Sur, Polvoranca, San Nicasio, Zarzaquemada, Carrascal y La Fortuna, este último se encuentra separado del resto, encontrándose en el límite territorial con Madrid, distrito de Latina.

##### **4.3. ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓN.**

Leganés ocupa la trigésimo cuarta posición en la lista de ciudades más pobladas de España, por delante de San Sebastián y detrás de Santander. En la Comunidad de

---

<sup>7</sup> <http://www.leganes.org/leganes/Estadisticas/Inicio.html>

Madrid es la quinta ciudad más poblada, siendo superada por Madrid, Móstoles, Alcalá de Henares y Fuenlabrada, según datos del censo municipal 2010.

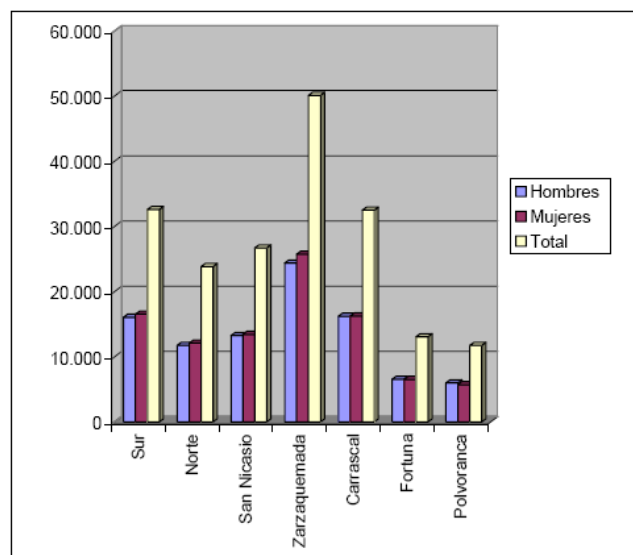
Mostró un importante crecimiento demográfico a partir de la década de 1960.



La población se encuentra estructurada de la siguiente forma:

### Distribución por distritos y sexos

| Distrito       | Hombres       | %             | Mujeres       | %             | Total          | %              |
|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|
| Sur            | 16.061        | 8,43%         | 16.530        | 8,68%         | 32.591         | 17,10%         |
| Norte          | 11.750        | 6,17%         | 12.084        | 6,34%         | 23.834         | 12,51%         |
| San Nicasio    | 13.252        | 6,95%         | 13.446        | 7,06%         | 26.698         | 14,01%         |
| Zarzaquemada   | 24.379        | 12,79%        | 25.731        | 13,50%        | 50.110         | 26,30%         |
| Carrascal      | 16.231        | 8,52%         | 16.261        | 8,53%         | 32.492         | 17,05%         |
| Fortuna        | 6.551         | 3,44%         | 6.529         | 3,43%         | 13.080         | 6,86%          |
| Polvoranca     | 5.997         | 3,15%         | 5.738         | 3,01%         | 11.735         | 6,16%          |
| <b>TOTALES</b> | <b>94.221</b> | <b>49,45%</b> | <b>96.319</b> | <b>50,55%</b> | <b>190.540</b> | <b>100,00%</b> |



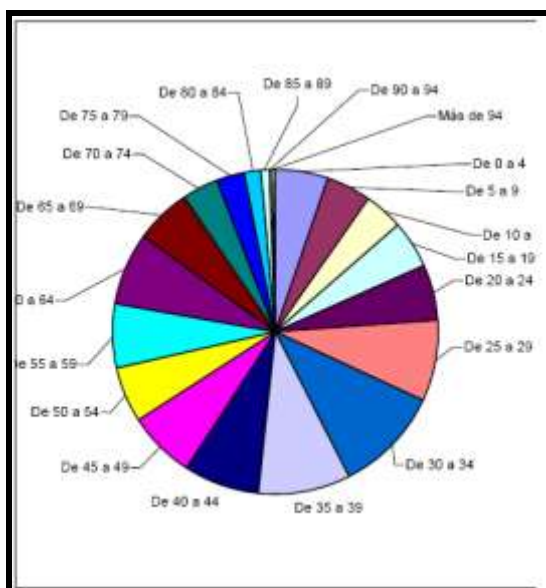
Destaca el distrito Zarzaquemada como el más poblado con 50.110 habitantes, debido a la construcción en los años setenta de torres de bloques de ocho pisos de altura, constituyendo una alta concentración de personas por metro cuadrado.

La distribución por sexos es casi el 50 %, siendo la tónica general en la distribución por distritos.

### Distribución por grupos quinquenales según sexo.

Total del municipio

| Grupos de Edad | Hombres       | %             | Mujeres       | %             | Total          | %           |
|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|-------------|
| De 0 a 4       | 5.072         | 2,66%         | 4.906         | 2,57%         | 9.978          | 5,24%       |
| De 5 a 9       | 4.471         | 2,35%         | 4.128         | 2,17%         | 8.599          | 4,51%       |
| De 10 a 14     | 3.875         | 2,03%         | 3.684         | 1,93%         | 7.559          | 3,97%       |
| De 15 a 19     | 4.371         | 2,29%         | 4.304         | 2,26%         | 8.675          | 4,55%       |
| De 20 a 24     | 5.493         | 2,88%         | 5.410         | 2,84%         | 10.903         | 5,72%       |
| De 25 a 29     | 7.746         | 4,07%         | 7.240         | 3,80%         | 14.986         | 7,87%       |
| De 30 a 34     | 10.535        | 5,53%         | 9.693         | 5,09%         | 20.228         | 10,62%      |
| De 35 a 39     | 9.049         | 4,75%         | 8.467         | 4,44%         | 17.516         | 9,19%       |
| De 40 a 44     | 7.315         | 3,84%         | 6.948         | 3,65%         | 14.263         | 7,49%       |
| De 45 a 49     | 6.271         | 3,29%         | 6.411         | 3,36%         | 12.682         | 6,66%       |
| De 50 a 54     | 5.096         | 2,67%         | 5.521         | 2,90%         | 10.617         | 5,57%       |
| De 55 a 59     | 5.246         | 2,75%         | 6.719         | 3,53%         | 11.965         | 6,28%       |
| De 60 a 64     | 6.709         | 3,52%         | 7.355         | 3,86%         | 14.064         | 7,38%       |
| De 65 a 69     | 5.329         | 2,80%         | 5.420         | 2,84%         | 10.749         | 5,64%       |
| De 70 a 74     | 3.339         | 1,75%         | 3.519         | 1,85%         | 6.858          | 3,60%       |
| De 75 a 79     | 2.216         | 1,16%         | 2.781         | 1,46%         | 4.997          | 2,62%       |
| De 80 a 84     | 1.238         | 0,65%         | 1.861         | 0,98%         | 3.099          | 1,63%       |
| De 85 a 89     | 545           | 0,29%         | 1.230         | 0,65%         | 1.775          | 0,93%       |
| De 90 a 94     | 202           | 0,11%         | 511           | 0,27%         | 713            | 0,37%       |
| Más de 94      | 103           | 0,05%         | 211           | 0,11%         | 314            | 0,16%       |
| <b>TOTALES</b> | <b>94.221</b> | <b>49,45%</b> | <b>96.319</b> | <b>50,55%</b> | <b>190.540</b> | <b>100%</b> |



El grupo más numeroso es el de la franja comprendida entre los 30 a 34 años 10'62 %, seguido por el grupo de 35 a 39 años con un 9'19%.

## Distribución según nacionalidad.

### Total del municipio

| Países                    | Hombres | Mujeres | Totales | Países            | Hombres | Mujeres | Totales | Países                     | Hombres       | Mujeres       | Totales        |
|---------------------------|---------|---------|---------|-------------------|---------|---------|---------|----------------------------|---------------|---------------|----------------|
| AFGANISTAN                | 1       | 3       | 4       | ESTONIA           |         | 1       | 1       | NO CONSTA                  |               | 1             | 1              |
| ALBANIA                   | 3       | 2       | 6       | FILIPINAS         | 8       | 11      | 19      | NORUEGA                    | 2             |               | 2              |
| ALEMANIA                  | 31      | 19      | 60      | FINLANDIA         | 1       | 3       | 4       | NUEVA ZELANDA              | 1             | 1             | 2              |
| ANGOLA                    | 28      | 16      | 44      | FRANCIA           | 51      | 41      | 82      | PAISES BAJOS               | 14            | 10            | 24             |
| ANTIGUOS TERR_            | 2       |         | 2       | GABON             | 1       |         | 1       | Países G_R_D_              | 5             |               | 5              |
| APATRIDA                  | 3       | 1       | 4       | GAMBIA            | 3       |         | 3       | PAKISTAN                   | 85            | 13            | 98             |
| ARABIA SAUDITA            | 1       |         | 1       | GEORGIA           | 15      | 12      | 27      | PANAMA                     | 15            | 12            | 27             |
| ARGELIA                   | 39      | 34      | 73      | GHANA             | 18      |         | 18      | PARAGUAY                   | 94            | 180           | 274            |
| ARGENTINA                 | 138     | 123     | 261     | GRECIA            | 2       |         | 2       | PERU                       | 930           | 829           | 1.769          |
| ARMENIA                   | 9       | 13      | 22      | GUATEMALA         | 14      | 9       | 23      | POLONIA                    | 349           | 305           | 654            |
| AUSTRALIA                 | 3       |         | 3       | GUINEA            | 68      | 39      | 107     | PORTUGAL                   | 197           | 154           | 351            |
| AUSTRIA                   | 1       | 3       | 4       | GUINEA ECUATORIAL | 229     | 344     | 573     | REINO UNIDO                | 32            | 15            | 47             |
| BANGLADESH                | 10      | 7       | 17      | GUINEA-BISSAU     | 75      | 6       | 81      | REP. DEMOCRATICA DEL CONGO | 3             | 1             | 4              |
| BELGICA                   | 9       | 4       | 13      | HAITI             | 8       | 1       | 9       | REPUBLICA CHECA            | 2             | 6             | 8              |
| BENIN                     | 1       | 3       | 4       | HONDURAS          | 90      | 168     | 258     | REPUBLICA DE COREA         | 1             | 3             | 4              |
| BIELORRUSIA               |         | 7       | 7       | HUNGRIA           | 2       | 1       | 3       | REPUBLICA DOMINICANA       | 178           | 223           | 401            |
| BOLIVIA                   | 409     | 482     | 891     | INDIA             | 13      | 1       | 14      | RUANDA                     | 4             | 5             | 9              |
| BOSNIA-HERZEGOVINA        | 10      | 13      | 23      | INDONESIA         | 1       | 1       | 2       | RUMANIA                    | 2341          | 2250          | 4.591          |
| BRASIL                    | 186     | 227     | 413     | IRAQ              | 19      | 19      | 38      | RUSIA                      | 31            | 64            | 95             |
| BULGARIA                  | 420     | 377     | 797     | IRAN              | 5       | 1       | 6       | SANTO TOME Y PRINCIPE      | 1             |               | 1              |
| BURKINA FASSO             | 5       |         | 5       | IRLANDA           | 8       | 1       | 9       | SENEGAL                    | 49            | 5             | 54             |
| CABO VERDE                | 6       | 8       | 14      | ISRAEL            | 2       | 1       | 3       | SERBIA                     | 3             | 1             | 4              |
| CAMERUN                   | 51      | 35      | 86      | ITALIA            | 162     | 110     | 272     | SIERRA LEONA               | 3             | 2             | 5              |
| CANADA                    | 1       | 1       | 2       | JAPON             | 1       | 3       | 4       | SIRIA                      | 6             | 4             | 10             |
| CHILE                     | 100     | 113     | 213     | JORDANIA          |         | 4       | 4       | SOMALIA                    | 10            | 4             | 14             |
| CHINA                     | 409     | 369     | 778     | KIRGIVISTAN       | 1       | 1       | 2       | SUDAFRICA                  | 2             |               | 2              |
| CHIPRE                    |         | 1       | 1       | LETONIA           | 2       | 3       | 5       | SUDAN                      | 3             | 2             | 5              |
| COLOMBIA                  | 1378    | 1413    | 2.791   | LIBANO            | 3       |         | 3       | SUECIA                     | 1             | 5             | 6              |
| CONGO                     | 13      | 9       | 22      | LIBERIA           | 6       | 1       | 7       | SUIZA                      | 3             | 1             | 4              |
| COSTA DE MARFIL           | 29      | 16      | 46      | LITUANIA          | 5       | 3       | 8       | TERRITORIOS DE PALESTINA   | 1             |               | 1              |
| COSTA RICA                | 2       | 5       | 7       | LUXEMBURGO        | 2       |         | 2       | TOGO                       |               | 1             | 1              |
| CROACIA                   |         | 1       | 1       | MALI              | 76      | 2       | 78      | TUNEZ                      | 1             |               | 1              |
| CUBA                      | 99      | 87      | 186     | MALTA             |         | 1       | 1       | TURQUIA                    | 17            | 5             | 22             |
| DINAMARCA                 | 1       |         | 1       | MARRUECOS         | 2549    | 1555    | 4.114   | UCRANIA                    | 512           | 478           | 990            |
| ECUADOR                   | 1240    | 1309    | 2.649   | MAURITANIA        | 8       |         | 8       | UGANDA                     |               | 1             | 1              |
| EGIPTO                    | 9       | 12      | 21      | MEXICO            | 32      | 38      | 70      | URUGUAY                    | 35            | 33            | 68             |
| EL SALVADOR               | 15      | 21      | 36      | MOLDAVA           | 55      | 53      | 108     | UZBEKISTAN                 |               | 1             | 1              |
| ESLOVAQUIA                | 3       | 4       | 7       | MOZAMBIQUE        | 1       | 1       | 2       | VENEZUELA                  | 120           | 136           | 256            |
| ESLOVENIA                 | 1       | 1       | 2       | NICARAGUA         | 2       | 17      | 19      | VIETNAM                    | 1             | 1             | 2              |
| ESPAÑA                    | 80499   | 84042   | 164.541 | NIGER             | 2       | 3       | 6       |                            |               |               |                |
| ESTADOS UNIDOS DE AMERICA | 26      | 19      | 46      | NIGERIA           | 437     | 302     | 738     | <b>TOTALES</b>             | <b>84.221</b> | <b>98.319</b> | <b>180.540</b> |

Por nacionalidad podremos decir que la comunidad rumana es la más numerosa (4591), seguida por marroquí (4114), colombianos (2791), ecuatorianos (2649) y peruanos (1769), si bien como veremos posteriormente en este estudio son estas tres últimas nacionalidades los más proclives a cometer los delitos objeto de este estudio.

La tasa de extranjeros residiendo en el municipio se encuentra por debajo de la media de la región, siendo esta de 127 por 1000 hab, en las zonas aledañas de 152'40 por 1000 hab. siendo en la Comunidad de Madrid de 166.56 por 1000 hab.

#### 4.4. ECONOMÍA.

Hasta hace poco tiempo se trataba de una ciudad dormitorio muy bien comunicada en el área metropolitana de Madrid. Han ido perdiendo importancia sus actividades primarias: la horticultura (abastecedora de la capital) y la ganadería. Por el

contrario ha ido aumentando la instalación de diversas industrias debido a la mejora en sus comunicaciones, y a la escasez y carestía del suelo industrial en la capital.

La tasa de paro en el municipio es ligeramente superior en los menores de 25 años respecto a la Región, si bien la variación relativa es similar a la media de la Comunidad.

| <b>Paro registrado</b>        | <b>Municipio</b> | <b>Zona</b> | <b>C.A.M.</b> |      |
|-------------------------------|------------------|-------------|---------------|------|
| <b>Por 100 hab.</b>           | 4,88             | 5,06        | 4,01          | 2008 |
| <b>Menores de 25 años (%)</b> | 13,54            | 13,34       | 11,35         | 2010 |
| <b>Variación relativa (%)</b> | 15,70            | 15,92       | 18,33         | 2010 |

El P.I.B es similar a las zonas limítrofes pudiendo observar como el sector servicios es el principal impulsor del municipio.

| <b>Producto Interior Bruto Municipal</b> | <b>Municipio</b> | <b>Zona</b> | <b>C.A.M</b> | <b>año</b> |
|--|------------------|-------------|--------------|------------|
| <b>Per cápita</b>                        | 18.150           | 18.504      | 31.577       | 2007       |
| <b>Agricultura (%)</b>                   | 0,04             | 0,19        | 0,13         | 2007       |
| <b>Industria (%)</b>                     | 28,37            | 34,53       | 21,52        | 2007       |
| <b>Servicios (%)</b>                     | 71,58            | 65,28       | 78,35        | 2007       |

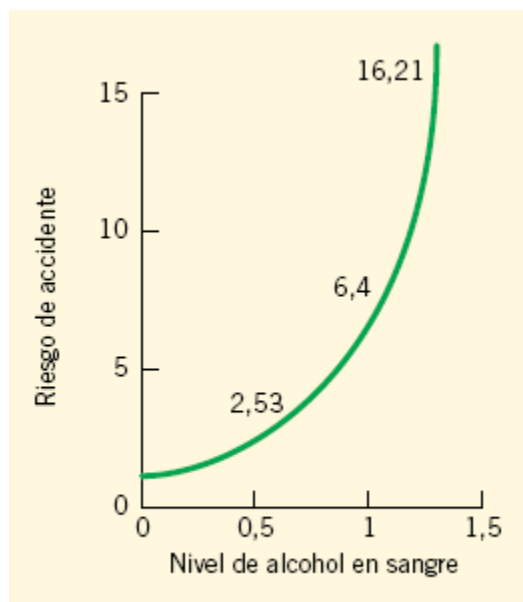
## **5.-ACTITUDES SOCIALES FRENTE AL RIESGO VIAL, ESPECIAL RELEVANCIA AL ALCOHOL Y LA VELOCIDAD.**

Los castigos recogidos en el Código Penal debe reflejar el máximo reproche que la sociedad aplica a este tipo de conductas, el peligro en abstracto que representan los delitos contra la seguridad vial nos muestra cuales son las actitudes que la sociedad no está dispuesta a permitir.

Ocultar bajo la definición de accidente de tráfico estas actuaciones hace que la sociedad comprenda que no es una cuestión de casualidad sino de la causalidad, los factores de riesgo deben controlarse y evitarse.

El riesgo de un accidente con cifras de alcoholemia entre 0,2 g y 0,4 g/l es de 1,4 veces superior, con cifras entre 0,5 y 0,9 g/l es 11,1 veces superior, para 1,4 g/l, 48

veces superior y a partir de 1,5 g/l el riesgo estimado es de 380 veces superior. Es muy ilustrativa la curva de Freudenberg donde se reflejan las relaciones entre las cifras de alcoholemia y el riesgo de sufrir un accidente.



### Curva de Freudenberg

El Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses en su última publicación<sup>8</sup> recoge los resultados analíticos de las muestras analizadas, concluyendo que *estos nos siguen indicando que durante el año 2008 al igual que en el 2007 el porcentaje de conductores fallecidos positivos a alcohol, drogas y/o psicofármacos continúa siendo del 40%. De este 40 % de casos con resultado positivo el 78% eran positivo a Alcohol Etílico el 27% había consumido algún tipo de droga y el 13% algún tipo de psicofármaco.*

Para abordar el posicionamiento social ante el riesgo vial desgranaremos los resultados del proyecto europeo sobre actitudes y conductas frente dicho riesgo denominado SARTRE 3<sup>9</sup>, el cual trata de evaluar el grado de aprobación u oposición

<sup>8</sup> Memoria análisis toxicológicos muertes en accidente de tráfico año 2008, Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses. [www.mju](http://www.mju)

<sup>9</sup> Actitudes sociales frente al riesgo vial en Europa. Resultados de la muestra española. Fermina Sánchez Martín. PSICÓLOGA ASESORA TÉCNICA DE DGT.NIPO: 128-05-010-0.

hacia normas o medidas, estudiar los factores sociales y culturales que están en la base de ciertas conductas de riesgo, conocer las conductas de riesgo más extendidas o aceptadas entre los conductores, así como sus experiencias respecto al sistema de sanciones y los accidentes de tráfico. Con todo ello, se tratará de extraer conclusiones para actuaciones futuras que mejoren las condiciones de riesgo vial.

*“La conducción bajo los efectos del alcohol es uno de los factores de mayor implicación en la inseguridad vial. El acuerdo con esa aseveración en términos generales suele ser grande en la población, sin embargo es preciso matizar los puntos de vista de los conductores respecto a la manera de beber, las situaciones, cantidades y frecuencia en que se hace, si pensamos que sus valoraciones y su convencimiento personal influyen decisivamente en las conductas que asumen. Esta conducta de riesgo se asocia a menudo con la gente joven y su estilo de vida y diversión. Sin embargo en los resultados globales de la encuesta no hay diferencias significativas entre los conductores europeos más jóvenes y los de los otros tres grupos de edad. Sólo en algunos países es mayor la proporción de jóvenes en relación con los riesgos del alcohol.*

*En la encuesta SARTRE 3 se recogió información sobre los hábitos de bebida en general y en relación con la conducción. Se investigó la valoración del alcohol como causa de accidentes, las opiniones de los conductores sobre las normas relacionadas con este factor, la opinión sobre nuevas tecnologías para controlar si se conduce bajo los efectos del mismo, así como las expectativas y experiencias de control policial. La caracterización que aparece de la muestra española y de los demás países puede facilitar el entendimiento del comportamiento asumido por los conductores en este tema. Por supuesto, las respuestas de los conductores al ser entrevistados podrían estar influidas de alguna manera por la “deseabilidad social”, sin embargo, al comparar los resultados de los diferentes países en las tres encuestas SARTRE realizadas hasta ahora, los datos aparecen consistentes”.*

Nos centraremos en los resultados de la muestra española frente a los diversos factores criminógenos:

### 5.1. LA VELOCIDAD.

*Las razones por las que se elige conducir más o menos deprisa son diferentes. Además de la búsqueda de sensaciones, los conductores pueden asociar su elección a sus habilidades, a las características del vehículo, a sus expectativas de que se sancione su conducta, a su propia idea sobre el riesgo que puede suponer hacerlo, o incluso a circunstancias puntuales. A partir de los resultados de la encuesta SARTRE podemos valorar algunos de los factores que influyen sobre la decisión de conducir muy deprisa. En España la proporción más amplia de quienes disfrutan mucho al conducir deprisa aparece entre las mujeres de 18-24 años (9%) y los varones de 25-39 años (8%). Sumando a los anteriores el grupo que disfruta “bastante” encontramos que quienes más influidos están por la búsqueda de sensaciones son los conductores más jóvenes, sobre todo los varones, disminuyendo la proporción al aumentar la edad, en ambos sexos.*

| Me gusta conducir deprisa |          | V18-24 | V25-39 | V40-54 | V>54 | M18-24 | M25-39 | M40-54 | M>54 |
|---------------------------|----------|--------|--------|--------|------|--------|--------|--------|------|
| <b>Totalmente</b>         | <b>+</b> | 56%    | 45%    | 37%    | 25%  | 29%    | 24%    | 25%    | 12%  |
| <b>Bastante</b>           |          |        |        |        |      |        |        |        |      |

La conducta asumida respecto a los límites establecidos difiere según el tipo de vía. En la muestra de conductores españoles encontramos que un 37% supera los límites establecidos en autopistas/autovías, el 21% los supera en carreteras convencionales, un 13% en carreteras secundarias y el 11% los supera en zona urbana. Aparecen diferencias según género y edad.

#### ***Por Género/Edad***

Cuando las condiciones de tráfico se lo permiten, superan los límites de velocidad establecidos frecuentemente, muy frecuentemente o siempre, en los siguientes tipos de vías:

|                           | V18-24 | V25-39 | V40-54 | V>54 | M18-24 | M25-39 | M40-54 | M>54 |
|---------------------------|--------|--------|--------|------|--------|--------|--------|------|
| <b>Autopist./Autovías</b> | 51%    | 48%    | 44%    | 33%  | 31%    | 31%    | 34%    | 15%  |
| <b>C. Convencionales</b>  | 36%    | 27%    | 27%    | 16%  | 14%    | 18%    | 18%    | 8%   |
| <b>C. Secundarias</b>     | 12%    | 16%    | 17%    | 12%  | 9%     | 9%     | 8%     | 6%   |
| <b>Zona Urbana</b>        | 15%    | 15%    | 11%    | 7%   | 10%    | 12%    | 6%     | 7%   |

## 5.2. EL ALCOHOL EN LA CONDUCCIÓN

La conducción bajo los efectos del alcohol es uno de los factores de mayor implicación en la inseguridad vial. El acuerdo con esa aseveración en términos generales suele ser grande en la población, sin embargo es preciso matizar los puntos de vista de los conductores respecto a la manera de beber, las situaciones, cantidades y frecuencia en que se hace, si pensamos que sus valoraciones y su convencimiento personal influyen decisivamente en las conductas que asumen. Esta conducta de riesgo se asocia a menudo con la gente joven y su estilo de vida y diversión. Sin embargo en los resultados globales de la encuesta no hay diferencias significativas entre los conductores europeos más jóvenes y los de los otros tres grupos de edad. Sólo en algunos países es mayor la proporción de jóvenes en relación con los riesgos del alcohol.

En la encuesta SARTRE 3 se recogió información sobre los hábitos de bebida en general y en relación con la conducción. Se investigó la valoración del alcohol como causa de accidentes, las opiniones de los conductores sobre las normas relacionadas con este factor, la opinión sobre nuevas tecnologías para controlar si se conduce bajo los efectos del mismo, así como las expectativas y experiencias de control policial. La caracterización que aparece de la muestra española y de los demás países puede facilitar el entendimiento del comportamiento asumido por los conductores en este tema. Por supuesto, las respuestas de los conductores al ser entrevistados podría estar influidas de alguna manera por la “deseabilidad social”, sin embargo, al comparar los resultados de los diferentes países en las tres encuestas SARTRE realizadas hasta ahora, los datos aparecen consistentes.

### ***Valoración del alcohol como causa de accidentes***

La valoración que se hace del alcohol como posible causa de accidentes, puede determinar en parte la conducta que se asume. A continuación se relacionan, por una parte, los conductores que podemos considerar como *grupo de riesgo* porque piensan que el alcohol *nunca o raramente* es causa de accidente.

Por otro lado, aparecen los que consideran que sólo *a veces* puede causarlos. De estos dos grupos se pueden esperar conductas de menor preocupación por la posible influencia del alcohol.

### *Resultados en la muestra española*

*¿Según su opinión, con qué frecuencia puede causar accidentes beber alcohol antes de conducir?*

En general, en España se considera que el alcohol influye mucho en la conducción. El 82% de la muestra española contestó que el alcohol es causa de accidentes frecuentemente, muy frecuentemente o siempre.

El porcentaje que opina que el alcohol “nunca”, “raramente”, o “a veces” puede causar accidente es diferente según la edad y el género.

| Por Edad/Género                                       | V18-24     | V25-39 | V40-54 | V>54 | M18-24     | M25-39 | M40-54 | M>54 |
|---|------------|--------|--------|------|------------|--------|--------|------|
| <b>Nunca + raramente + a veces alcohol causa acc.</b> | 2%         | 4%     | 2%     | 3%   | 2%         | 2%     | 2%     | 1%   |
|   | <b>21%</b> | 18%    | 17%    | 16%  | <b>17%</b> | 12%    | 14%    | 12%  |

Como puede apreciarse, en España casi una cuarta parte de los varones más jóvenes concede poca importancia al factor alcohol en la producción de accidentes. Las proporciones son ligeramente más pequeñas entre los varones de los otros grupos de edad. Las mujeres de todas las edades valoran más la influencia negativa del alcohol.

Respecto a los demás países participantes en el estudio, sólo Chipre tiene menos de un 80% de conductores que consideran que este factor causa accidentes frecuentemente, muy frecuentemente o siempre.

En la mayoría de los países esa proporción ronda o supera el 90%.

### ***Frecuencia de consumo y asociación con la conducción***

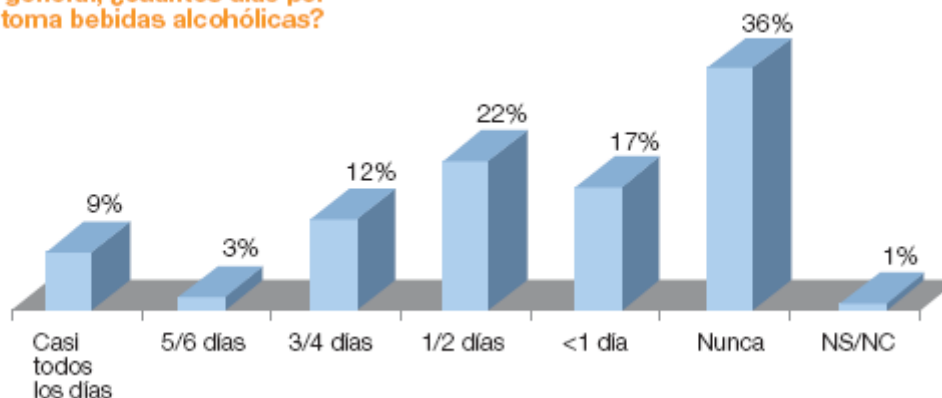
#### *Consumo de alcohol en general (no asociado a la conducción)*

El 10% de la muestra global SARTRE 3 consume alcohol frecuentemente (“la mayoría de los días” o “5-6 días a la semana”). El mayor porcentaje de bebedores frecuentes aparece en Italia (25%) y en los Países Bajos y Portugal (23% en ambos), mientras que los grupos más pequeños de bebedores frecuentes son los de Estonia (1%), Finlandia y Polonia (2%), Suecia (3%) e Irlanda (5%). **En España el porcentaje correspondiente a los bebedores frecuentes es el 12%.**

Aparecen marcadas diferencias entre los países mediterráneos (Chipre, Grecia, Italia, Portugal y España), los países del este europeo (R. Checa, Estonia, Hungría, Polonia, Eslovaquia, Eslovenia y Croacia) y los países nórdicos (Dinamarca, Finlandia y Suecia) y los centro-occidentales (Austria, Bélgica, Francia, Alemania, Irlanda, Los Países Bajos, Reino Unido y Suiza). Considerando como muestra única cada uno de los cuatro grupos, los conductores de los países del sur o mediterráneos tienen mayor proporción de bebedores frecuentes, pero al mismo tiempo también destacan por una mayor proporción de abstemios (En España el 36% son no-bebedores, mientras que la media de abstemios en Europa es el 26%). Suecia y Dinamarca tienen el menor número de conductores que no beben nunca (12%) y Bélgica el mayor número (46%).

La distribución de la muestra española según hábitos de bebida en general es la siguiente:

**Q19. En general, ¿cuántos días por semana toma bebidas alcohólicas?**



#### *Asociación Alcohol-Conducción*

El grupo que asume el comportamiento arriesgado respecto a beber y conducir suman el 21% de la muestra global SARTRE 3. Cuando no se especifica cantidad de alcohol, de nuevo los países del sur europeo (Chipre, Italia, España y Portugal destacan por tener los mayores porcentajes de conductores que en alguna ocasión conducen después de beber (más de un 40%), mientras que tienen los menores porcentajes Polonia, Suecia, Hungría, la R. Checa, Estonia y Finlandia.

Al valorar como se distribuye este grupo de conductores arriesgados según la edad, sin distinguir género, puede apreciarse que en la muestra global SARTRE 3 son los dos grupos de mayor edad los que asumen el riesgo que se está analizando en una proporción ligeramente superior a la de los más jóvenes.

Por países, sólo en algunos de ellos (España, Estonia, Grecia, Italia. y Hungría) la proporción de los más jóvenes (18-24 años) es mayor que los demás grupos.

#### *Días a la semana que conducen después de haber tomado alguna cantidad de alcohol (Q20)*

##### *Muestra española*

De la muestra española de 1694 conductores, el 36% contestó que no toma alcohol nunca. El 64% restante, no abstemio, (1078 conductores) se distribuye de la siguiente

manera: el 42 % contesta que conduce alguna vez después de consumir alcohol (tres cuartas partes son varones y el resto mujeres) y sólo el 20% separa alcohol y conducción.

**Q20. ¿Cuántos días a la semana conduce usted después de haber bebido, aunque sea una pequeña cantidad de alcohol?**



Por edad, sin distinguir género, ese grupo de riesgo de los que mezclan alguna vez alcohol y conducción está compuesto por:

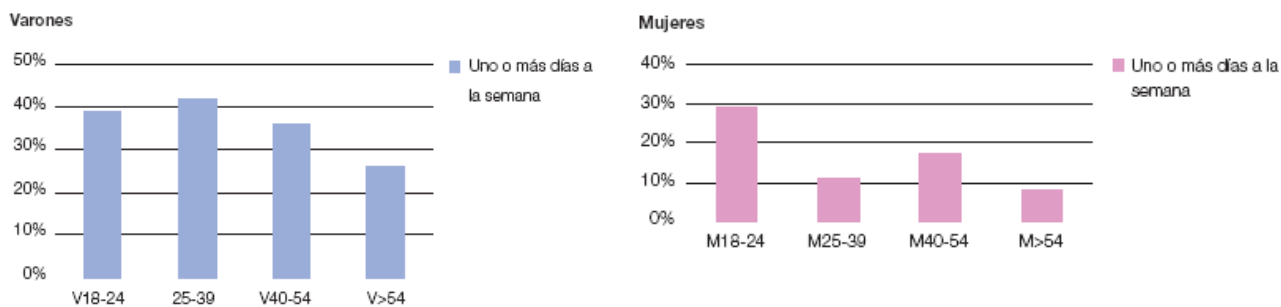
- El 54 % de los conductores de 18-24 años
- El 49 % de los conductores de 25-39 años
- El 38 % de los conductores de 40-54 años
- El 33% de los conductores de >54 años

Predominan, por lo tanto, los conductores de los dos primeros grupos de edad Y tanto unos, como otros, asocian alcohol-conducción sobre todo 1-2 días/semana o esporádicamente (menos de 1 día/semana).

Por Género/Edad

A continuación se representa la distribución de los conductores que habían asociado alcohol y conducción uno o más días en la semana, según su edad y género. No se incluyen los que lo habían hecho menos de un día/semana (los bebedores esporádicos).

*Conductores que han conducido uno o más días a la semana, después de beber alcohol.*



### *Conducción superando el límite de alcohol permitido (Q21)*

A la cuestión sobre la frecuencia con la que habían conducido cuando, en su opinión, podían estar superando el límite legal de alcohol permitido, en la muestra global europea el 5% contesta que lo ha hecho un día o más en la semana anterior a la encuesta. En general ese porcentaje es bajo en casi todos los países, pero destacan Chipre, Croacia, Grecia, Italia y España, con las mayores proporciones.

En España, los grupos que asumieron haber conducido cuando creían estar superando el límite de alcohol permitido son:

| Por Edad/Género            | V18-24 | V25-39 | V40-54 | V>54 | M18-24 | M25-39 | M40-54 | M>54 |
|----------------------------|--------|--------|--------|------|--------|--------|--------|------|
| Uno o más días a la semana | 14%    | 11%    | 7%     | 6%   | 9%     | 5%     | 7%     | 2%   |

### *Opiniones sobre la cantidad de alcohol que se puede tomar sin sobrepasar el límite legal.*

Calcular la cantidad de alcohol que se puede beber sin llegar al límite permitido para conducir resulta complicado, por la dificultad de traducir en unidades de alcohol los diferentes tipos de bebidas alcohólicas.

En el SARTRE se definió una unidad aplicable a las diferentes bebidas. Dado que el porcentaje de alcohol contenido en el vino, la cerveza o licores es diferente, se definió la unidad de alcohol equivalente a 10 g de alcohol puro y luego se calculaban las unidades según el tamaño del vaso correspondiente a la bebida (por ejemplo, un vaso de vino de 12 cl, al 12% de alcohol = 1 unidad. Y una caña de cerveza de 25 cl = 1 unidad. Una copita de licor de 3 cl = 1 unidad. Un botellín de cerveza de 50 cl = 2 unidades...) Era el entrevistador el que traducía a unidades de alcohol las bebidas que los entrevistados reconocían tomar de entre los modelos que se presentaban en tarjetas.

Los resultados indican que el 19% de los entrevistados de la muestra global europea creen que no pueden tomar nada de alcohol si quieren permanecer por debajo del límite permitido. El 63% opina que pueden tomar 1-2 unidades. El 13% que pueden tomar 3-4 unidades y el 4% que pueden tomar 5 o más unidades sin sobrepasar el límite. En este caso, las diferencias por países vienen marcadas por el límite legal en vigor en cada uno. En la tabla siguiente se presentan los resultados agrupando los países según el límite legal en vigor en los mismos.

| PAIS (Límite Legal) | 0 Unidades | 1-2 Unidades | 3-4 Unidades | 5 Unidades o más |
|---------------------|------------|--------------|--------------|------------------|
| R.Checa (0,0)       | 84%        | 14%          | 1%           | 1%               |
| Eslovaquia (0,0)    | 56%        | 40%          | 4%           | 1%               |
| Hungría (0,0)       | 64%        | 29%          | 1%           |                  |
| Estonia (0,2)       | 41%        | 54%          | 4%           | 1%               |
| Polonia (0,2)       | 23%        | 75%          | 2%           |                  |
| Suecia (0,2)        | 37%        | 63%          |              |                  |
| Alemania (0,5)      | 4%         | 84%          | 11%          | 1%               |
| Austria (0,5)       | 3%         | 63%          | 31%          | 3%               |
| Bélgica (0,5)       | 7%         | 89%          |              | 4%               |
| Croacia (0,5)       | 15%        | 77%          | 4%           | 4%               |
| Dinamarca (0,5)     | 5%         | 92%          |              | 3%               |
| Eslovenia (0,5)     | 4%         | 86%          | 8%           | 2%               |
| España (0,5)        | 13%        | 54%          | 30%          | 3%               |
| Finlandia (0,5)     | 15%        | 82%          |              |                  |
| Francia (0,5)       | 3%         | 80%          | 9%           | 7%               |
| Grecia (0,5)        | 11%        | 75%          |              | 13%              |
| Holanda (0,5)       | 9%         | 76%          | 12%          | 3%               |
| Portugal (0,5)      |            | 71%          | 24%          | 5%               |
| Irlanda (0,8)       | 13%        | 51%          | 31%          | 4%               |
| Italia (0,8)        | 3%         | 28%          | 48%          | 21%              |
| Reino Unido (0,8)   | 2%         | 76%          | 21%          | 1%               |
| Suiza (0,8)         | 12%        | 47%          | 32%          | 9%               |
| Chipre (0,9)        | 13%        | 56%          | 24%          | 7%               |

Como puede apreciarse en la tabla, en los países con tasas más altas permitidas se tiene la idea de que se puede tomar bastante más alcohol.

Por otra parte, en otra de las cuestiones planteadas a los conductores se preguntaba si estaban de acuerdo o no con que cada conductor pueda decidir por sí mismo lo que pueden beber antes de conducir. En España, el grupo que se muestra de acuerdo con esa idea varía según edad y género y no son precisamente los varones más jóvenes los más representados.

*¿En qué grado está Vd. de acuerdo con la idea de que cada cual debería poder decidir por sí mismo lo que puede beber antes de conducir?*

|   | V18-24 | V25-39 | V40-54 | V>54 | M18-24 | M25-39 | M40-54 | M>54 |
|---|--------|--------|--------|------|--------|--------|--------|------|
| <b>De acuerdo + Totalmente de acuerdo</b> | 14%    | 26%    | 26%    | 23%  | 24%    | 19%    | 23%    | 14%  |

Los grupos de varones de mediana edad y las mujeres más jóvenes y las de 40-54 años adoptan la postura más arriesgada.

### ***Opiniones sobre el control policial, experiencias y expectativas***

La mayoría de los conductores europeos (71%) no sufrió ningún tipo de control de alcoholemia durante los tres años anteriores a la encuesta. El 16% fue controlado 1 vez y el 13% restante más de una vez.

Por lo tanto, el control es bastante escaso. Destacan Finlandia, Estonia y Eslovaquia con un nivel superior de control, ya que el 50% de los conductores de esos países fueron controlados al menos una vez.

Los países con el menor nivel de control en los tres años anteriores a la encuesta son Italia, Irlanda y el Reino Unido, en los que más del 90% de conductores no había tenido ningún control del alcohol.

En España, el 68% de los encuestados no ha sido controlado nunca. El 20% sólo una vez y el 12% restante, más de una vez. Las menos controladas han sido las mujeres y los varones de mayor edad.

Las expectativas de control también difieren dependiendo del país y de la experiencia previa de control. En general no es muy alta, pero es mucho mayor en los países en los que se realizan controles aleatorios.

Desde el SARTRE 2 las expectativas de control han aumentado en ocho países, entre ellos España. En la muestra española, el 32% espera que “nunca” le hagan un control de alcoholemia y el 34%, lo espera “raramente”. Por Edad/Género, quienes esperan control en mayor proporción son los tres grupos de varones de hasta 54 años, el 13% de cada uno de esos grupos esperan controles “frecuentemente”, “muy frecuentemente” o “siempre”.

### ***Valoración de las sanciones relacionadas con el alcohol***

En otro de los apartados del cuestionario se preguntaba por el grado de acuerdo o desacuerdo con determinadas posibles medidas, entre ellas:

Que las sanciones relacionadas por infracciones relacionadas con el alcohol sean más severas

En la muestra española el grupo “*en desacuerdo o totalmente en desacuerdo*” con esa medida es del 13%, la mayoría está “*de acuerdo*” (76%) o le es *indiferente* (11%).

Esas respuestas pueden tener que ver con el hecho de haber sido sancionados por conducir bajo los efectos del alcohol. Pero en la cuestión correspondiente encontramos que sólo el 4% de los conductores españoles habían sido sancionados de algún modo durante los tres años anteriores a la encuesta.

Curiosamente no hay diferencias entre varones de distintas edades, aproximadamente un 5% de cada subgrupo fue sancionado, al igual que las mujeres más jóvenes (4%). Las mujeres del resto de los grupos de edad prácticamente no recibieron sanciones.

### ***Opiniones sobre nuevas tecnologías relacionadas con el alcohol***

Preguntados por la utilidad de tener en el coche un dispositivo para comprobar si han bebido alcohol y que le impida conducir si el nivel de alcoholemia medido sobrepasa el límite establecido, en la muestra española encontramos que la mayoría de los conductores (66%) considera que ese tipo de dispositivo sería “totalmente” o “bastante” útil. No aparecen diferencias considerables por edad/género, aunque los varones más jóvenes lo consideran ligeramente menos útil. Los niveles de aceptación

son bastante similares en los diferentes países. En la muestra global europea, el 32% lo considera “totalmente” útil y otro 34% lo considera “bastante” útil.

### 5.3. PERFILES DE GRUPOS ESPECÍFICOS DE RIESGO

En la muestra española se realizaron análisis estadísticos para estudiar qué caracterizaba a los grupos que habían asumido las posiciones extremas, las consideradas de mayor riesgo respecto de las conductas investigadas en el cuestionario. Se trataba de indagar cómo piensan o se comportan respecto de las otras cuestiones, quienes dieron las respuestas definidas como de riesgo en un tema determinado y ver si comparten también otras actitudes o características sociales. Se identificaron agrupaciones significativas respecto a la velocidad, el uso del cinturón de seguridad, el uso del teléfono móvil y el alcohol, agrupaciones o clústeres que representan el tipo de característica sociodemográfica, opinión, experiencia, etc. predominante en quienes componen cada grupo de riesgo. Estos perfiles deben entenderse como las características predominantes, aunque no las únicas, en cada grupo. Es decir, aunque uno de ellos aparezca con predominio de varones de 25-39 años, no debe olvidarse que en el grupo también hay una parte de varones o mujeres de otras edades.

**Perfil de características predominantes de los conductores españoles que asumen posturas arriesgadas en temas específicos.**

|                                 | VELOCIDAD   | ALCOHOL   |
|---------------------------------|---|---|
| <b>GRUPO DE RIESGO MUY ALTO</b> | <p>Varones 25-39 años</p> <p>Sin estudios o estudios medios</p> <p>Necesitan conducir durante su trabajo</p> <p>Viven en ciudades pequeñas</p> <p>Desean autopistas sin límites de velocidad</p> <p>Desean límites más elevados en carreteras secundarias</p> <p>Nada a favor de vigilancia con cámaras automáticas</p> | <p>Grupo no homogéneo por edad/género, aunque los varones 25-39 años son los más cercanos al perfil</p> <p>"Raramente" alcohol causa accidentes</p> <p>Multado/otra sanción por beber y conducir</p> <p>"Muy frecuentemente" esperan controles alcohol</p> <p>Poco a favor límite 0,5gr/l</p> <p>"Poco importante" que conductores sancionados por beber/conducir asistan a cursos rehabilitación</p> |
| <b>GRUPO DE RIESGO ALTO</b>     | <p>Varones 40-54 años y, en menor proporción, mujeres &lt;25 años</p> <p>Vehículos de 2000 cc.</p> <p>Desean límites más elevados autopistas y en c.nacionales/secundarias</p> <p>Poco a favor de vigilancia con cámaras automáticas</p>  | <p>Varones &lt;25 años</p> <p>"a veces" alcohol causa accidentes</p> <p>Se debería permitir más alcohol que el permitido</p> <p>"A veces" espera controles alcoholemia</p> <p>"Poco a favor" del límite máximo de 0,5gr/l</p> <p>"Poco importante" cursos rehabilitación para conductores sancionados</p>   |

## 6.- DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL COMETIDOS EN EL CASCO URBANO DEL MUNICIPIO DE LEGANÉS DURANTE EL AÑO 2.009.

Dentro del ámbito competencial de la Policía Local de Leganés se incluye la instrucción de los delitos contra la seguridad vial en el casco urbano.

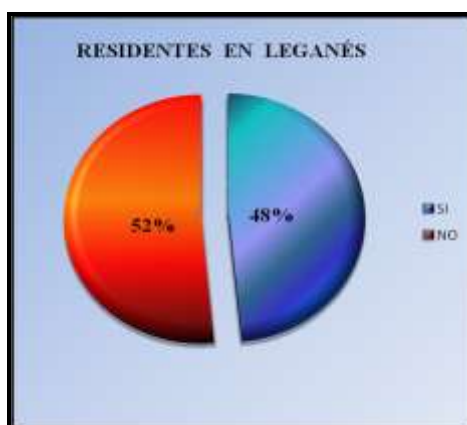
Los datos aportados a este estudio han sido recogidos de la estadística elaborada dentro de la sección de Atestados e Investigación de Accidentes, cuya misión dentro del Cuerpo es la instrucción de los ilícitos penales objeto de este estudio.

Durante el año 2.009 se instruyeron 524 atestados por delitos contra la seguridad vial siendo remitidos a los Juzgados de 1ª Instancia e Instrucción de Leganés.

A continuación desgranaremos los datos obtenidos para poder extraer conclusiones que nos ayuden a comprender la génesis de este problema y poder elaborar un perfil de las personas que cometen estos delitos, así como los lugares y momentos del día más se habituales.

### 6.1. RESIDENTES EN EL MUNICIPIO.

La primera característica que contemplaremos será saber cuántas personas de las que han sido enjuiciadas por este tipo de delitos es residente en Leganés, arrojando como resultado que de las 524 causas abiertas eran residentes en Leganés 254 siendo foráneos 270 personas.



De lo cual podemos concluir, que en el municipio, más de la mitad de las personas que cometen estas infracciones encuentran algún “atractivo” para visitarle, siendo el ocio unas de las razones más plausibles.

## 6.2. TIPO.

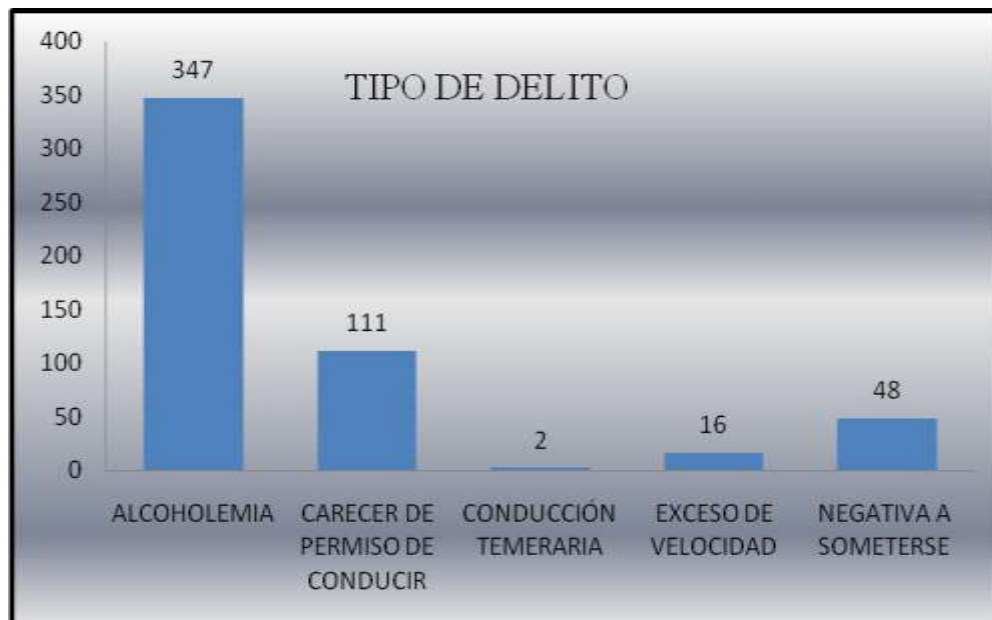
Debemos reseñar que tras la reforma de Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial, se ha incrementado notablemente este tipo de delitos, las causas son claras:

- ✓ Tipificación de una tasa de alcoholemia objetivando la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y situando en la esfera del delito en todo caso el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro.
- ✓ Motivo de discusión doctrinal ha sido la inclusión en el Código Penal de una actitud que hasta ahora era considerada una infracción administrativa concretamente conducir un vehículo a motor o un ciclomotor habiendo sido privado judicial o administrativamente del derecho a hacerlo, o cuando el correspondiente permiso se encontrare suspendido o retirado. Siendo criticado esta inclusión al quedar en entredicho “la ultima ratio” que debe gozar el Derecho Penal y castigar una actitud que podría ser reprobada por medio del Derecho Administrativo.
- ✓ Así mismo engrosa este capítulo IV un nuevo ilícito, el conductor que, requerido por un agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia, drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas, si bien esta conducta antes de la reforma era contemplada como una desobediencia del 556 del Código Penal y considerado un delito de desobediencia grave, pasando después de la citada reforma a ser un delito autónomo dentro del capítulo específico.

Dentro de los tipos contemplado en el Código Penal y descritos en el apartado 3 de este estudio podemos observar:

- Conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas **66’20%**.
- Conducir careciendo del permiso **21’80%**.
- Negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas **9’10 %**.

- Circular a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía a la permitida reglamentariamente **3'05%**.
- Conducción temeraria **0'35%**.



### 6.3. NACIONALIDAD.

Analizaremos el factor nacionalidad en la comisión de estos ilícitos penales, buscando la explicación que nos ayude a comprender estas actitudes.

Los datos obtenidos sobre la nacionalidad de la persona que comete el delito arrojan los siguientes resultados:

- Son los nacionales los que más delinquen con una cifra de 48 % sobre el total.
- Colombia es el grupo extranjero más numeroso de infractores con un 19%.
- Les siguen ecuatorianos con un 13%.
- Ya como grupos minoritarios aparecen con un 5% originarios de Marruecos, un 4% de Rumanía.

Llama la atención en los resultados obtenidos que la población inmigrante más numerosa en la localidad, como vimos en el apartado 4.3, sea la rumana, seguidos de marroquí, sin embargo los resultados obtenidos este orden de prelación no se traslada a

los ilícitos penales, pudiéramos concluir como causa que gran parte de la población infractora no es residente en el municipio.



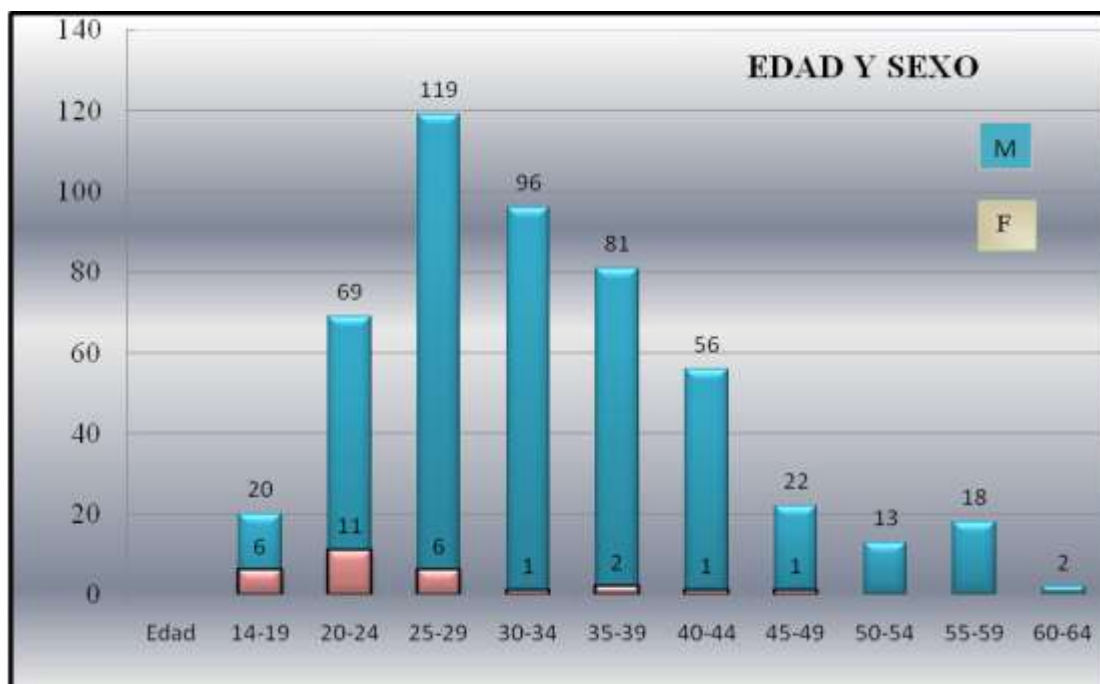
Uno de los factores que pudieran influir en la afluencia de nacionales de dichos países, es la existencia dentro de los lugares de ocio nocturno radicados en la localidad, de establecimientos regentados, la mayor parte, por personas naturales de Colombia, percibiéndose como lugar de encuentro de dicha colectividad, concretamente y como veremos en el epígrafe en que estudiamos los lugares donde se cometen los hechos, se delimita dicha zona de conflicto.

#### 6.4. EDAD Y SEXO.

Los resultados de los datos obtenidos ofrecen una lectura clara en cuanto al sexo, siendo los valores del femenino notablemente inferior (496 hechos cometidos por varones respecto a 28 por mujeres), por lo tanto podemos confirmar los estudios realizados<sup>10</sup> que recogen: *El consumo está más extendido entre los hombres que entre*

<sup>10</sup> Informe de la encuesta domiciliaria sobre alcohol y drogas en España Edades (2.007-2.008).Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas.  
<http://www.pnsd.msc.es/Categoria2/observa/pdf/InformeEdades2007-2008.pdf>

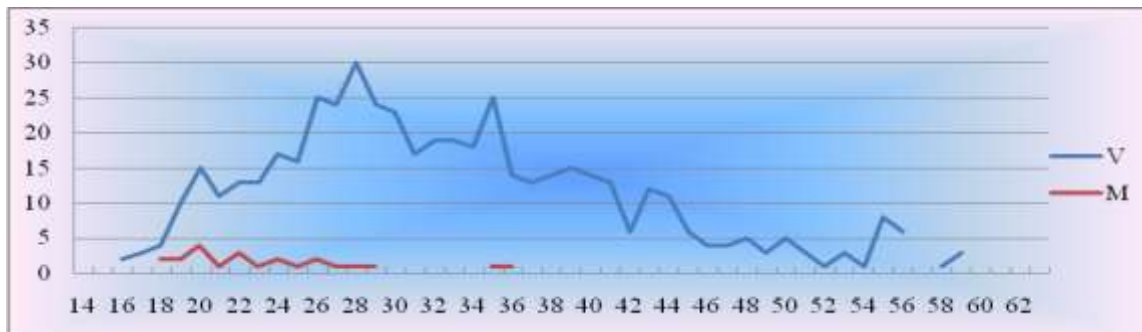
las mujeres, especialmente cualquiera que sea el indicador que se considere, aunque las diferencias relativas son bastante mayores al referirse al consumo frecuente o intenso. Así, por ejemplo, el cociente de prevalencias hombre/mujer fue sólo de 1,2 para la prevalencia anual de consumo, de 2,1 para la prevalencia anual de borracheras, de 1,5 para la prevalencia mensual de consumo, de 2,7 para la prevalencia mensual de consumo de 5 vasos o más en alguna ocasión, y de 3,2 para la prevalencia de consumo diario en el último mes.



Partiendo desde la franja de edad entre 14-19 años el género femenino supone 23'07% respecto de los hombre de su misma franja, esta porcentaje va disminuyendo paulatinamente 13'75 % en la franja entre los 20-24 años, 4'80% entre los 25-29 años, y prácticamente insignificante según aumenta la edad, extrayendo la conclusión que las mujeres cuanto más jóvenes mayor riesgo de cometer este tipo de delitos.

También la edad resulta predictiva en el grupo de riesgo masculino, de los 496 varones que cometieron la infracción observamos como la franja de edad entre los 25-29

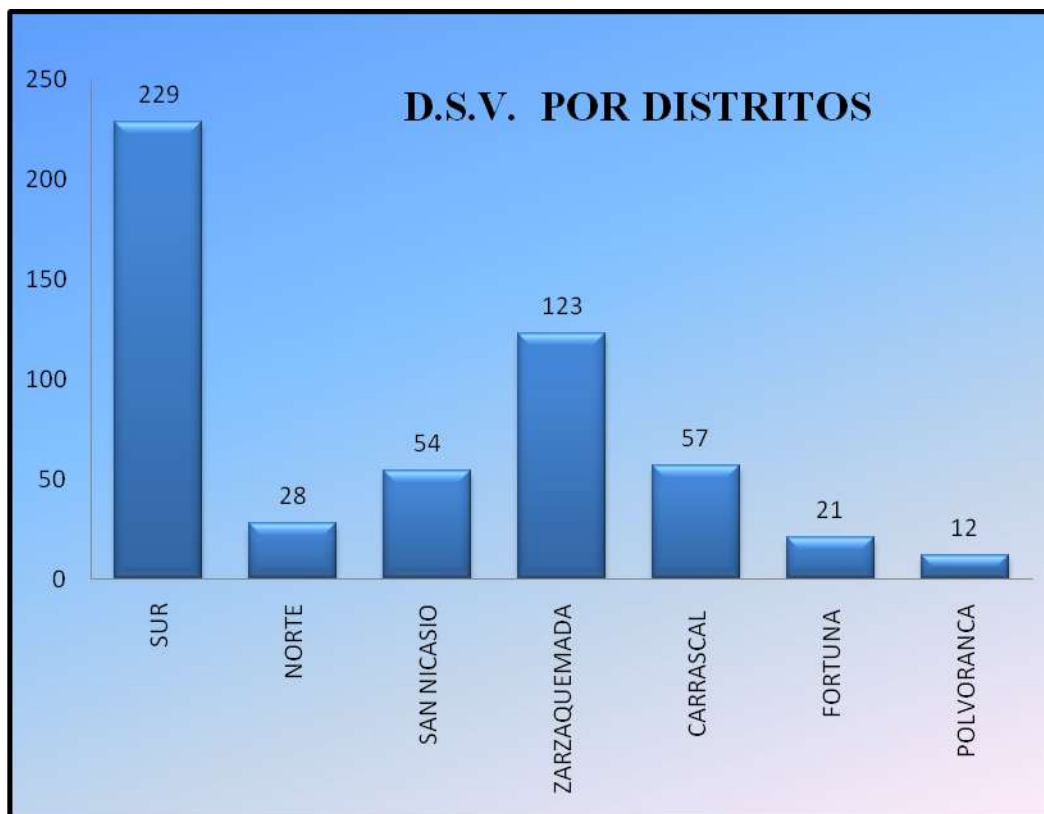
años es significativamente superior a las demás 25'02%, seguido por el grupo entre 30-34 años que suponen un 24'19%, respecto del resto de los varones.



#### 6.5. LUGAR.

Dentro de la división administrativa<sup>11</sup> del municipio de Leganés se ha tomado como elemento de medida el distrito, con el fin de delimitar un area mas amplia del que pudiera ser un barrio, si bien cabe reseñar que algunas de las vías donde se cometen los hechos pueden ser limitrofes entre distritos o bien carreteras de accesos al municipio, se ha intentando ubicar los casos al distrito mas cercano, significando especialmente el distrito de La Fortuna que por encontrarse separado del casco urbano continua dentro del marco competencial descrito en este trabajo.

<sup>11</sup> [www.leganes.org](http://www.leganes.org)



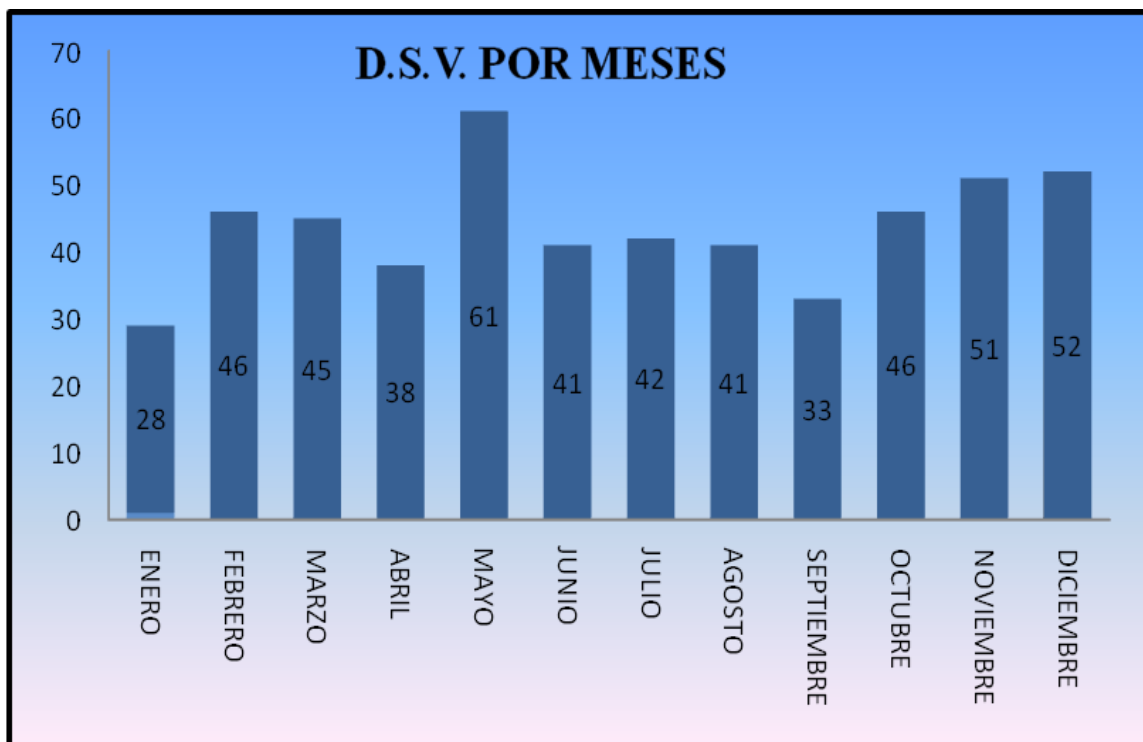
De los datos obtenidos podemos observar<sup>12</sup> como el distrito denominado “sur” es donde mas casos se instruyen, si acotaramos dentro del distrito el área por excelencia seria la denominada Pza. de Toros “La Cubierta”, lugar de diversión donde se concentran gran cantidad de locales de ocio nocturno.

El área limítrofe a dicho complejo de ocio nocturno es, sin lugar a dudas, la zona que podríamos denominar “caliente”, debido a la afluencia de personas para divertirse.

#### 6.6.MES.

Los resultados recogidos al estudiar los delitos contra la seguridad vial en los diferentes meses de año no aporta ningún dato primordial al estudio, resaltando el mes de mayo como el que más casos se dan (12%), seguido por noviembre y diciembre (con un 10%), significativo resulta, sin embargo, que el mes de enero sea el más bajo del año quizás producido por ser el periodo posterior a la época navideña.

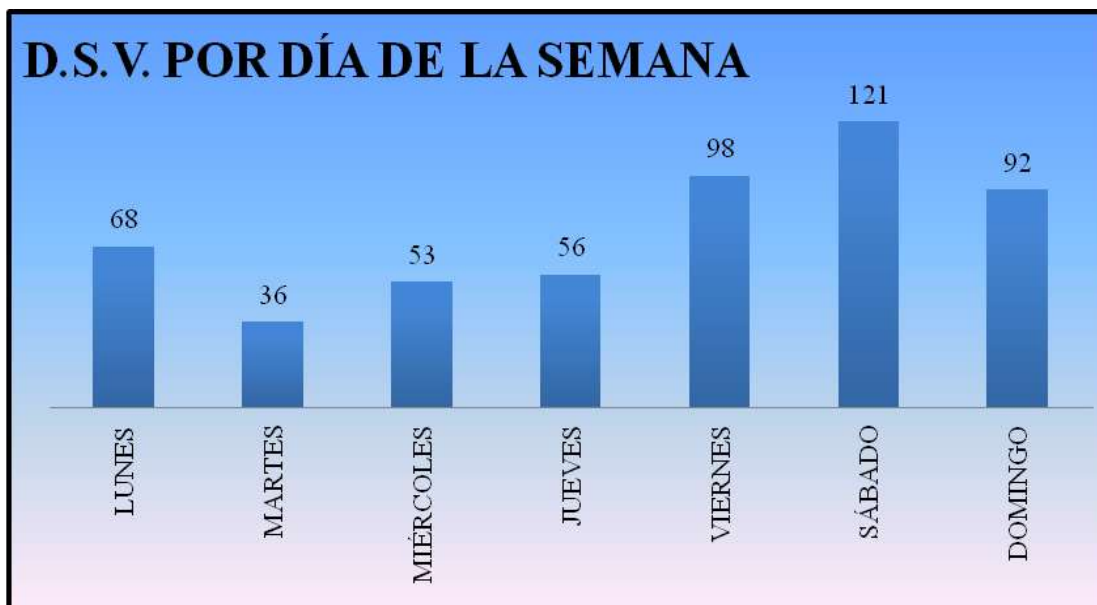
<sup>12</sup> Anexo I, mapa de criminalidad por distritos.



### 6.7. DIA DE LA SEMANA.

Vinculado directamente con el ocio, los días laborables disminuye el número de delitos significativamente, siendo en período de fin de semana cuando se produce el aumento.

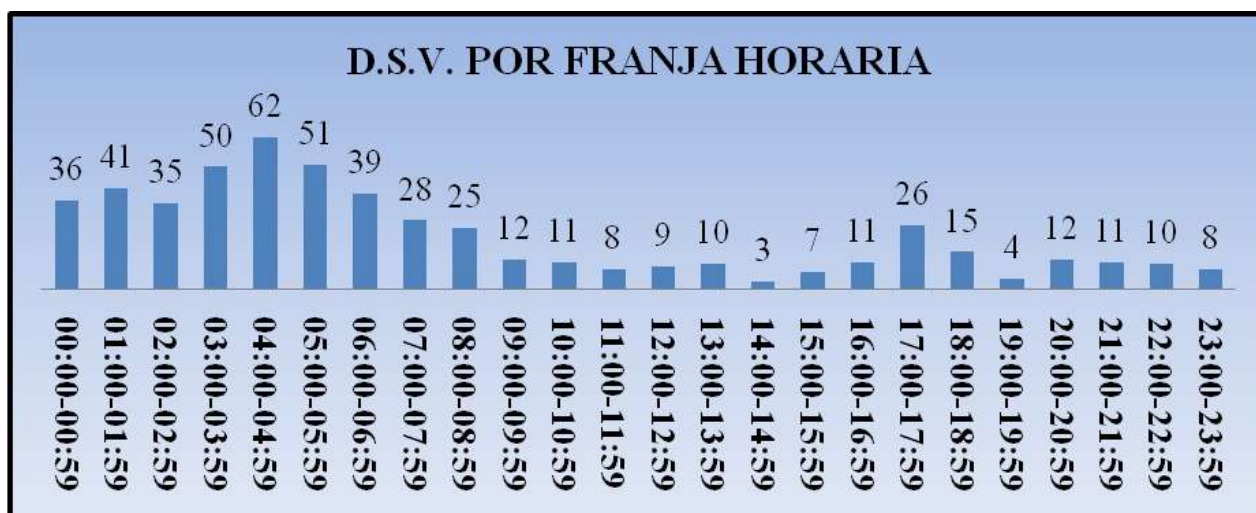
De ellos es el sábado cuando alcanza cifras que casi doblan a las de un día laborable llegando al 23%, seguido por el viernes con un 19 %, el domingo un 22%, cayendo el lunes a un 13% llegando a la cifra más baja el martes con un 7%.



### 6.8. HORA.

Los delitos contra la seguridad vial sufren un incremento sustancial a partir de las 00:00 horas alcanzando su máximo valor entre las 04:00 y las 05:00, constituyendo un 12%. En los periodos tanto anterior (03.00-04:00) como posterior (05:00 y 06:00) llegan al 10%, siendo una de las causas probables que sea ese franja horaria, la que se produce el cierre de los locales de ocio señalado por la Ley de Espectáculos y Actividades Recreativas de la Comunidad de Madrid.

Llama la atención el ligero repunte que se aprecia entre las 17:00 y las 17.59 horas coincidiendo con el periodo de sobremesa.



## 6.9. CONCLUSIÓN.

Podemos concluir que en el término municipal de Leganés el perfil del conductor tipo que cometiera un delito contra la seguridad vial sería, varón de 28 años y nacionalidad española, no residente en el municipio.

El lugar más común sería la zona de ocio del distrito Sur, más concretamente aledaños de las instalaciones de la Pza. de Toros “La Cubierta”.

Situariamos el momento álgido entre las 04:00 y las 05:00 horas de un sábado del mes de mayo.

## 7.- POLITICA CRIMINAL.

Como se recoge en la introducción, en la sociedad se ha instaurado el termino “tolerancia cero”, los medios de comunicación, el Director General de Tráfico, el Fiscal de Sala de Seguridad Vial, la Comisión no parlamentaria del Congreso de los Diputados, han llegado a la conclusión que las cifras anuales de muertos es inaceptable, los dramas personales que el asfalto se cobra provoca unas víctimas diarias silenciosas que no tienen nombre sino que quedan englobadas en las estadísticas. Cada fin de semana, puente o vacaciones los medios recogen esa impersonal cifra que ha provocado una reacción en los poderes públicos y han conseguido que se hable de política criminal.

Es decir. del conjunto de medidas y criterios de carácter jurídico, social, educativo y económico...establecidos por los poderes públicos para prevenir y reaccionar frente al fenómeno criminal con el fin de mantener bajo límites tolerables los índices de criminalidad en una determinada sociedad.

Escribe el profesor García Albero<sup>13</sup> que *“A nadie escapa que la siniestralidad vial ha conquistado un lugar preeminente en la agenda política y mediática. Un protagonismo que bien mirado no obedece a un súbito empeoramiento de la cuestión; realmente no estamos peor que antes: los devastadores efectos personales y económicos de los accidentes de tráfico son viejos conocidos. Lo que está cambiando es la actitud social y fundamentalmente la de los poderes públicos hacia esta lacra. Progresivamente, hemos transitado de la resignación, de la cotidiana conllevancia, a*

---

<sup>13</sup>La nueva política criminal de la seguridad vial. Revista electrónica de Ciencia Penal y Criminología. RECP 09-11 (2007) Ramón García Albero

*una actitud de decidido combate, de lucha, de “tolerancia cero” hacia los infractores. Finalmente, el conductor irresponsable ha sido definido como el enemigo a batir y las pérdidas humanas y materiales que causa, el objetivo bélico de una nueva cruzada en la que se nos prometen resultados alentadores a corto y medio plazo.*

*Paulatinamente, el discurso se ha ido pertrechando de nueva artillería verbal, funcional a la nueva estrategia: hablar de accidente de tráfico es –será pronto- políticamente incorrecto; se trata, realmente, de “violencia vial”. El infractor erigido así en violento, o cuando no, en su versión más radical, en “terrorista viario”, en una estrategia de conquista del discurso que recuerda mucho la llevada a cabo en materia de violencia de género (terrorismo doméstico). De forma coherente, el juicio moral sobre la conducta del infractor está mutando sustancialmente. Siempre ha existido una cierta “comprensión” hacia las lesiones de bienes producidas en el contexto de actividades socialmente útiles, cuando el sujeto ha ido más allá de la esfera de riesgo permitido (la manifestación más evidente de ello es el rechazo de un expediente, que fuera de tales actividades, permitiría la imputación dolosa del resultado producido en casos con similar pronóstico de peligro: el dolo eventual). Pero en un rasgo muy propio de la sociedad del riesgo, esta misma sociedad abomina ahora no ya de los efectos colaterales del modelo que la sostiene, sino del modelo mismo. El conductor es percibido, ya no sólo en términos técnicos, sino morales, como una “fuente de peligro” y la conducción, subliminalmente, como una conducta socialmente desvalorada. De forma inconsciente, se diluye así el diverso status moral de la conducta dirigida dolosamente a la causación de un daño, de la que lo produce en el ejercicio de una actividad –la conducción- que ha dejado inconscientemente de considerarse valiosa y útil. ¿Exageración”?*

Así en el mismo artículo manifiesta “Los riesgos propios del tráfico rodado no son ciertamente “nuevos riesgos”, pero sí que son “nuevas” las estrategias de traslación continua de aquéllos a la opinión pública. En efecto, la sociedad de la información, propia de la aldea global, pone al alcance de todos, en tiempo real, el drama de las víctimas en carretera, generando una enorme sensación de impotencia. Todo ello contribuye a una generalizada sensación de vulnerabilidad. Los medios de

*comunicación nos sirven a diario, en tiempo real, el macabro cómputo de accidentes, muertos y lesionados (“Desde enero de este año llevamos...”), la televisión nos confronta a diario, mediante agresivas campañas preventivas, con la crudeza de los efectos de las imprudencias. Parafraseando a HASSEMER, una sociedad que dispone de tales medios y además está morbosamente interesada –o al menos así lo estiman los medios-, en el drama y la violencia, ya no necesita experimentar personalmente para percibirla como omnipresente. De esta forma se retroalimenta la percepción subjetiva de vulnerabilidad, erigiéndose la seguridad en el “derecho subjetivo por antonomasia”.*

Esta percepción de inseguridad instaurada en la sociedad del riesgo ha logrado cambiar la política criminal del Estado, con resultados que ya podemos definir como positivos a tenor de la cifras recogidas en el último año, los cambios realizados han sido a grandes rasgos el endurecimiento del Código Penal y creación de nuevos tipos penales, introducción de carné por puntos, creación de un Fiscal de Sala de seguridad vial, además de campañas de divulgación en radio, prensa etc.

Analizaremos las políticas criminales en los delitos contra la seguridad vial desde la perspectiva de la prevención, la perspectiva judicial y la perspectiva social.

#### 7.1. DESDE LA PERSPETIVA DE LA PREVENCIÓN.

Se contempla la prevención como el conjunto de medidas destinadas a impedir que un hecho se produzca, o si ya se ha producido, que vuelva a producirse o que se reduzca en frecuencia o gravedad. Para ello se diferenciará entre varios tipos de prevención.

##### 7.1.1. Prevención primaria.

Destinada a evitar la conducta delictiva la educación vial es un proceso de valores y comportamientos seguros y responsables en la utilización de la vía pública ya sea como peatón, pasajero o conductor. La educación vial pretende por un lado mejorar y modificar actitudes respecto al hábito del uso en la vía pública y por otro adquirir y conocimientos en relación a las normas de tráfico.

- Campañas formativas encaminadas a sensibilizar y concienciar a la sociedad sobre la importancia de la seguridad vial mediante la educación vial.

Ejemplos:

- Campañas escolares: en educación vial y educación en valores. Propuesta educativa para concienciar e interiorizar valores y actitudes que permitan a los alumnos y al entorno escolar responsabilidad como peatón y futuro conductor.
  - ❖ Infantil: en las aulas en el periodo que comprende la educación infantil el niño hace uso de las vías públicas como peatón o viajero, por ello en esta etapa se pretende fomentar actitudes de conciencia ciudadana y desarrollar en el niño hábitos encaminados a la creación del sentido vial.
  - ❖ Jóvenes: programas de formación vial para jóvenes no sólo para el aprendizaje de las normas de circulación sino actitudes responsables respecto del tráfico (alcohol, drogas, etc), donde pueden impartirse cursos multimedia.
- Campañas:

La educación vial es un tema que atañe a toda la sociedad, la prevención como concienciación de los adultos como máximos responsables de la seguridad en la conducción y en la transmisión de dichos principios a los menores. Se fomentará la educación en factores de riesgo mediante
- Cursos de conducción segura.
- Cursos de seguridad vial en el entorno laboral.

- Campañas divulgativas:
  - ❖ Anuncios.
  - ❖ Específicas:
    - Prevención del consumo de alcohol y otras drogas ligadas a la conducción de vehículos.
    - Utilización del casco.
    - Utilización del cinturón de seguridad.
  - ❖ Carteles, videos, páginas web, etc.

#### 7.1.2. Prevención secundaria.

Destinada a confeccionar estrategias para evitar que los problemas se consoliden, una vez localizado el problema se pueden adoptar las siguientes medidas.

- Control policiales:
  - ❖ En lugares habituales de ocio.
  - ❖ Concentraciones de eventos relacionados con el tráfico (competiciones deportivas, etc).
- Control legislativo con una política criminal adecuada que enmarque este tipo de delitos:
  - ❖ Reforma LECrim juicios rápidos.
  - ❖ Carné por puntos.

#### 7.1.3. Prevención terciaria.

Destinada a disminuir los daños y evitar la reincidencia del individuo condenado, situaríamos aquí a los TBC, cumpliendo así los programas rehabilitadores o resocializadores contemplados en los convenios firmados por Instituciones Penitenciarias con otras entidades como veremos más adelante.

### 7.2. DESDE LA PERSPECTIVA JUDICIAL.

Para completar los datos estadísticos expuestos y ajustándonos al tema tratado podemos concluir que han aumentado las condenas de TBC estimadas en unas 60.000 como pena preceptiva, es decir, alternativa a la prisión. Así, en 2008 y en el territorio competencia de Instituciones Penitenciarias fueron recibidas 33.184 sentencias por

delitos contra la seguridad vial de las que 30.417 llevaban aparejado condena a TBC. Los datos respecto de Cataluña reflejan que fueron dados de alta 7.194 TBC por delitos contra la seguridad vial, constituyendo, en este territorio, el 79,65 por 100 de la totalidad de TBC.

El problema se suscita al encontrarnos con un número insuficiente de plazas para la realización de los TBC en relación a las condenas impuestas (la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias ofertó 11404 plazas para el año 2009, teniendo en cuenta que el número de condenas pendientes de ejecutar ronda el 80%<sup>14</sup> y se estiman en unas 50.000 condenas, dado que como apuntan los titulares de la prensa darán lugar a que prescriban un gran número de penas, quedando flotando esa impresión de impunidad en la sociedad y de el fracaso resocializador.

### 7.3. DESDE LA PERSPECTIVA SOCIAL.

La actitud social respecto a los accidentes de tráfico ha marcado la nueva política criminal en materia de seguridad vial, plasmado en la reforma del CP<sup>15</sup> del año 2007, en materia de seguridad vial, contando con un amplio consenso de los grupos parlamentarios e *“incrementando el control sobre el riesgo tolerable”* y evitando que determinadas conductas calificadas como de *“violencia vial”* puedan quedar impunes.

Así pues, en el ámbito político, la atribución de la función social del Estado intenta atajar los nuevos riesgos en todos los ámbitos, tipificando penalmente ciertas conductas y enmarcándolas dentro de la idea de la *“sociedad del riesgo”* esgrimida por el sociólogo alemán Ulrich Beck<sup>16</sup> para definir los riesgos de la sociedad moderna y los límites de esa modernidad, que atañen a todos los integrantes de esa sociedad y que las instituciones protegen.

---

<sup>14</sup> Memoria de Fiscalía General del Estado 2.009, PVOL I. CAP III. ACTIVIDAD DEL MINISTERIO FISCAL. G) Fiscales de Sala Coordinadores y Delegados para Materias Específicas y Secciones o Delegaciones Territoriales Especializadas. 5. Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial.

<sup>15</sup> Preámbulo. 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. .B.O.E. núm. 288 de fecha 1 de diciembre de 2007. <http://www.boe.es/boe/dias/2007/12/01/pdfs/A49505-49509.pdf>

<sup>16</sup> Ulrich Beck " Beck, Ulrich (2006). *La sociedad del riesgo: hacia una nueva modernidad*. Ediciones Paidós Ibérica. ISBN 978-84-493-1892-4.

Recoge MIR PUIG, SANTIAGO<sup>17</sup> en la presentación *“La mayor parte de la doctrina penal ve con recelo, cuando no con abierto rechazo, la actual tendencia a la mano dura que predomina en la actualidad. Ello no se corresponde generalmente con la actitud más extendida en la población, que sí suele manifestarse favorablemente al endurecimiento del Derecho penal”*.

Examinado desde la posición respaldada por las teorías absolutas, que contemplan la pena como una consecuencia jurídica del delito, como retribución (moral o jurídica), cuya función consiste en restablecer el equilibrio social y jurídico perturbado por el delito, sancionar la falta moral, satisfacer a la opinión pública, repudio del delito (descalificar el hecho delictivo) y reafirmar la fuerza de la norma jurídica es materializado por el legislador con el aumento sustancial de la pena y las consecuencias que conllevan.

Si fuera contemplado desde el punto de vista de las teorías relativas, que justifican la pena en su utilidad, llegaríamos a la conclusión que la intención del legislador es claramente prevencionista (evitar futuros delitos), característica propia de los delitos contra la seguridad vial, ya que generan un gran número de accidentes de tráfico, de modo que si se castigan esas conductas se estará minimizando la posibilidad de que sucedan dichos accidentes.

Por lo último y por lo que respecta a las teorías mixtas, que combina los fines preventivos y retributivos, cuando el legislador castiga la conducta persigue el fin de la prevención general, la pena amenaza a las personas que realizan las conductas tipificadas, pero a su vez la prevención especial aparece una vez transgredida la norma siendo la administración de justicia la que impone una retribución acorde con la culpabilidad, surgiendo la pena privativa de libertad o multa y trabajos en beneficio de la comunidad, teniendo en cuenta el fin preventivo especial colisionaría con la aplicación de la pena de prisión.

Especialmente complicado resulta la consulta de encuestas de victimización, actualmente el Instituto Nacional de Estadística tiene un proyecto sobre Estudio de la

---

<sup>17</sup> MIR PUIG, S.; CORCOY BIDASOLO, M. (directores); CARDENAL MONTRAVETA, S. (coordinador); *Seguridad Vial y Derecho penal, Análisis de la LO 15/2007, que modifica el Código penal en materia de Seguridad Vial*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2008.p 16

criminalidad experimentada por las personas y de su percepción de seguridad ante la criminalidad.

La Universidad Camilo José Cela<sup>18</sup> ha puesto de manifiesto la dificultad de los análisis comparativos de datos en materia de criminalidad y seguridad al no existir un organismo que aglutine todas las fuentes y datos, concluyendo que *“parte de los datos provienen de las estadísticas oficiales, haciendo sólo referencia a la delincuencia detectada por el sistema de justicia, pero no muestran la totalidad del fenómeno criminal”*.

Las mismas dificultades encuentra el Instituto Universitario de Investigación sobre Seguridad Interior de la UNED<sup>19</sup>, recogiendo en su informe: Si nos planteamos este objetivo, conocer el índice de criminalidad en nuestro país, éste se convierte en una tarea especialmente complicada porque a pesar de que las instancias oficiales llevan ya muchos años concienciadas de la necesidad de recoger información fiable y válida sobre su actuación, los instrumentos que emplean para tal cometido, se realizan con una finalidad excesivamente interesada para sus fines particulares, sin pensar en la dimensión pública que puedan tener los mismos.

No obstante resulta relevante el estudio realizado por la Universidad de Girona<sup>20</sup> al indagar en la actitud de la población respecto a la respuesta que demanda para este tipo de conductas, *“cuando la apelación al clamor popular parece haberse convertido en una de las directivas básicas del diseño de la política criminal actual, se hace imprescindible saber exactamente qué demandan los ciudadanos del sistema penal. Lo que está en juego es, en últimas, determinar si los políticos están realmente respondiendo a lo que demandan los ciudadanos y si de hecho aquello que éstos quieren parte de conocimientos reales sobre el sistema penal o más bien de creencias que no responden a la realidad. Comprobar esto implica obviamente llevar a cabo investigaciones sobre las actitudes punitivas de los ciudadanos”*.

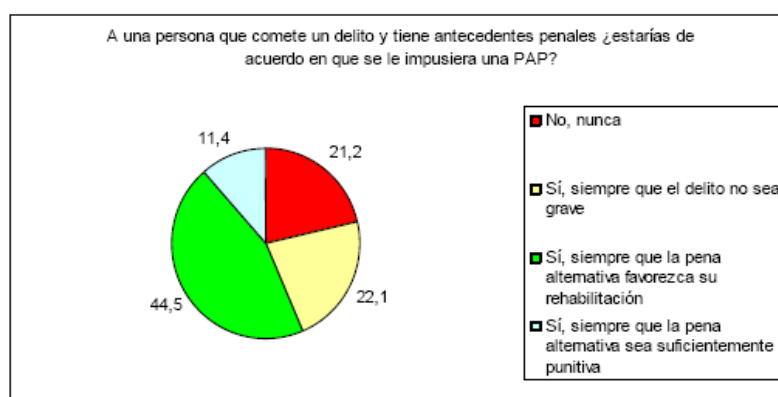
---

<sup>18</sup> Índice de seguridad nacional. Proyecto de investigación “Ángeles Custodios”, Departamento de criminología, Facultad de Ciencias Jurídicas y Económicas de la Universidad Camilo José Cela.

<sup>19</sup> <http://www.uned.es/investigacion/publicaciones/Cuadernillo%20SEPTIEMBRE1.pdf>

<sup>20</sup> Varona Gómez, Daniel. Ciudadanos y actitudes punitivas: Un estudio piloto de población universitaria española.

Mediante un cuestionario (distribuido a una muestra constituida por la población universitaria de la Universidad de Girona) diseñado específicamente para tratar de captar la opinión ciudadana con respecto al funcionamiento del sistema penal y sus actitudes punitivas se planteaban cuatro casos escenario correspondiente a supuestos de criminalidad de gravedad media, pues son estos casos los que ponen realmente a prueba la elección ciudadana entre prisión y otras penas.



*El estudio realizado se extrae las siguientes conclusiones:*

- *Primero. Tal y como las investigaciones comparadas han acreditado, aunque el conocimiento que los ciudadanos tienen del funcionamiento del sistema penal es bastante precario, lo que está claro es que tienden sistemáticamente a creer que vivimos en un periodo de aumento constante de la delincuencia (“problematización” del fenómeno), y que*

*el sistema penal, y en particular los jueces, no reaccionan con firmeza ante esta situación. Existe así una creencia extendida en la benevolencia del sistema hacia el delincuente, al creer que las penas son mucho más blandas de las aplicadas realmente y que no se cumplen ni mucho menos en su totalidad.*

- *Segundo: Aun así, los datos de nuestra investigación, en línea también con investigaciones comparadas, muestran que los ciudadanos no podrían definirse, ni mucho menos, como punitivos. En los diferentes casos escenario propuestos los encuestados se decantan de forma mayoritaria por la aplicación de penas alternativas a la prisión, especialmente aquellas que son contempladas con capacidad rehabilitadora. De esta forma, los datos de la investigación apoyan claramente el uso de este tipo de penas como respuesta al delito, incluso en aquellos casos en que la ley penal se decanta por la prisión como pena. Por otra parte, preguntadas las personas que formaban la muestra por las causas de la delincuencia y su posible prevención, dan a la imposición de las penas un papel poco relevante, decantándose por medidas de carácter social. Ello es coherente con la comprensión de la delincuencia como un fenómeno que no ha de contemplarse desde una óptica individualista (como resultado de la libre voluntad del delincuente), sino como producto de diversos factores sociales y económicos. También es significativo el amplio apoyo que nuestra investigación acredita de la óptica rehabilitadora como criterio rector de la imposición y aplicación de la pena. Por tanto, de todo ello puede deducirse que la etiqueta de “benévola” con la que los ciudadanos suelen vincular la justicia penal es fruto, en realidad, del desconocimiento de la verdadera dimensión de la imposición y aplicación de las penas, producto fundamentalmente de la imagen sesgada que del funcionamiento del sistema penal les transmiten los medios de comunicación; ya que, de hecho, los datos de nuestra investigación muestran que a los que podrían considerarse “benévolos”*

*son a los propios ciudadanos. Se confirma así en nuestra investigación la “doble incomprensión” que caracteriza esta materia (vid. LARRAURI, 2006:19): de la opinión pública respecto del sistema penal (ya que en definitiva se piensa que es muy blando con la delincuencia) y de los políticos respecto de la opinión pública (ya que éstos creen que los ciudadanos son mucho más punitivos de lo que en realidad son).*

Vemos por tanto como los TBC son socialmente aceptados y vistos como una alternativa, tal es así que se han extendido al ámbito administrativo municipal<sup>21</sup>, siendo una posibilidad contemplada en el ejercicio de la potestad sancionadora reconocida en el artículo 139 de la actual Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, tiene la posibilidad legal de sustituir la sanción pecuniaria impuesta en vía administrativa por la ejecución o desarrollo de trabajos en beneficio de la comunidad, la Administración Local incorpora así el mismo objetivo perseguido por el Código Penal.

Por tanto nos decantamos por esta medida por el marcado carácter restaurador y resocializador.

## **8. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS.**

### **8.1. CONCLUSIONES.**

De todo lo expuesto se puede concluir que la sanción de TBC cumple con los fines que de la pena de exigen en cuanto a prevención general, prevención especial, incapacitación y retribución, constituye una alternativa equilibrada a las penas privativas de libertad.

Tiene respecto de la prisión la ventaja de no interrumpir la vida social, laboral y familiar del penado y no le obliga a abandonar sus responsabilidades en ese contexto, es una sanción, como todas las de cumplimiento en libertad que con una duración adecuada no desocializa por lo que es defendible desde una perspectiva preventivo especial.

---

<sup>21</sup>. Protocolo sustitución sanciones pecuniarias por trabajos en beneficio de la comunidad. AYUNTAMIENTO DE MADRID, Área de Gobierno y medio ambiente. <http://www.munimadrid.es/UnidadWeb/Contenidos/Publicaciones/TemaMedioAmbiente/SustitucionSanciones/protocolotbjosustitu.pdf>.

Es una pena que se adapta a la gravedad de la infracción cometida.No es una pena restauradora aunque si puede tener efectos simbólicamente reparadores.

Los criterios de prevención general positiva recomiendan sean percibidos por la generalidad de la sociedad como potencialmente reparadores del daño causado por el delito.

Necesita de un adecuado seguimiento judicial de la ejecución de la pena en caso contrario no constituiría una alternativa seria a la privación de libertad.

Algunos autores recomiendan la medición punitiva del TBC en términos de horas y no de jornadas, para una correcta mecánica aplicación de la pena, para así adoptar un principio de flexibilidad y tener en cuenta las necesidades preventivas especiales de la persona. Deben respetarse las obligaciones laborales, familiares y sociales del individuo para el cumplimiento de la sanción no desocialice.

Esta sanción conlleva la imposición de la obligación de trabajar, pérdida de tiempo libre y restricción de movimientos durante el tiempo que desempeña la actividad.

No creo que la privación de libertad y principalmente las de corta duración consigan los fines pretendidos por la sociedad.

## 8.2. OFERTAS PROPUESTAS.

El fiscal de Sala ha puesto de manifestó la falta de plazas para la realización de los TBC y como esta situación puede frustrar el fin resocializador y transmitir un sentimiento de impunidad. *“Los trabajos en beneficio de la comunidad sigue provocando ríos de tinta en las distintas Memorias, no sólo por las dificultades intrínsecas para la ejecución de esta pena, sino también por el extraordinario incremento producido en el número de las mismas”*

Instituciones Penitenciarias cuentan ya con un convenio firmado con algunas de las organizaciones suponiendo una cantera de proyectos avenidos para la consecución del fin mencionado.

En algunos casos como la conducción bajo los efectos del alcohol deberá puede deberse a un problema de alcoholismo y no al consumo ocasional siendo más efectivo para evitar la reincidencia un tratamiento de desintoxicación que un TBC.

En los delitos contra la seguridad vial parece que los trabajos más acordes con este delito son la asistencia a personas víctimas de accidentes de circulación se ha intentado llevar a la práctica en la provincia de Barcelona, principalmente en centros de rehabilitación a parapléjicos y tetrapléjicos, encontrándose con un rechazo por parte de las víctimas a ser asistidas por personas condenadas por tales delitos.

#### 8.2.1. Propuestas ofertadas por diversos organismos.

Dentro de los programas pedagógicos, parte de la pena está consistiendo en la realización de programas formativos específicos en Cruz Roja, impartidos por psicólogos o trabajadores sociales, donde los penados, ven los efectos que la ingesta de bebidas alcohólicas y estupefacientes tiene, tanto en la persona como en la conducción, trasladando después tales conocimientos a su propia experiencia y provocando la reflexión de la conducta realizada.

La DGT y la Dirección General de Medidas Alternativas han propuesto la utilización de los cursos previstos en la Disposición Adicional 13.<sup>a</sup> de la ley de 19 de julio de 2005.

La Fiscalía<sup>22</sup> propone que *"para salvar estos inconvenientes"* se *"desvincule de forma absoluta"* los trabajos en beneficio de la comunidad de los cursos de sensibilización, a los que las personas condenados tienen que presentarse, y crear talleres de actividades en materia de seguridad vial, donde la labor que se desempeñe *"no sólo sea de utilidad pública sino también un instrumento provechoso para la reeducación y resocialización del penado"*.

#### 8.2.2. Propuesta municipal.

Otro elenco de medidas y ciñéndonos al ámbito municipal la ofrece la Federación Estatal de Municipios y Provincias (en adelante FEMP) mediante la

---

<sup>22</sup> LA PENA DE TRABAJOS EN BENEFICIO DE LA COMUNIDAD, Seminario de Fiscales de Vigilancia Penitenciaria, año 2006.

suscripción de un Convenio<sup>23</sup> de colaboración con el Ministerio del Interior (ver anexo II) para la gestión del cumplimiento de las penas de trabajos en beneficio de la comunidad, a este Convenio se adhieren los Ayuntamientos mediante un Acuerdo del Pleno, remitiendo posteriormente a la FEMP este Acuerdo especificando las plazas ofertadas.

Una de las labores la limpieza y recuperación del entorno en lugares de grandes concentraciones urbanas para el consumo de alcohol, denominado “botellón”.

Reeducativo constituiría las ofertas de cursos de sensibilización y reeducación, aunque en puridad no constituiría un resarcimiento para la sociedad por parte del infractor este tipo de prestación, pudiendo ser impartido por miembros de la plantilla de la Policía Local de Leganés.

También contemplado al amparo del convenio firmado el 2 de febrero de 2009, con Protección Civil<sup>24</sup> sería la realización de las diversas tareas que dicho cuerpo desempeña:

- ✓ Formación en materia de accidentes de tráfico completado por un periodo de prácticas.
- ✓ Colaboración dentro de la agrupación municipal, en materia de tráfico con los diversos Cuerpos en el desarrollo de eventos.

---

<sup>23</sup>[http://www.femp.es/index.php/femp/areas\\_de\\_gesti\\_n/servicios\\_locales/asuntos\\_sociales/bienestar\\_social/plan\\_de\\_actividad](http://www.femp.es/index.php/femp/areas_de_gesti_n/servicios_locales/asuntos_sociales/bienestar_social/plan_de_actividad)

<sup>24</sup> <http://www.pcivil-lagranja.com/descargas/convenioinstitutpeni.pdf>

## 9.- BIBLIOGRAFÍA.

BRANDARIZ GARCIA, José Angel, (2.002) El trabajo en beneficio de la comunidad como sanción penal. Tirant lo Blanch, ISBN: 84-8442-498-7.

ESTADÍSTICAS DE POBLACIÓN,

<http://www.leganes.org/leganes/Estadisticas/Inicio.html>.

GARCIA ALBERO RAMON, Nueva política criminal de la seguridad vial, reflexiones a propósito de la LO 15/2007, de 30 de noviembre y del Proyecto de reforma del Código Penal revista electrónica de Ciencia Penal y Criminológica. RECP 09-11 2007. <http://criminet.ugr.es/recpc>.

GARCIA-PABLOS DE MOLINA ANTONIO. Criminología una introducción a sus fundamentos teóricos. 5ª edición. Tirant lo Blanch., Valencia 2.005 5ª edición corregida ISBN 84-8456-475-4.

MEMORIA FISCALÍA GENERAL DEL ESTADO. VOL I. CAP II. D) Evolución de la delincuencia en las Comunidades Autónomas. Fiscalía de la Comunidad Autónoma de Madrid. PVOL I. CAP III. ACTIVIDAD DEL MINISTERIO FISCAL. G) Fiscales de Sala Coordinadores y Delegados para Materias Específicas y Secciones o Delegaciones Territoriales Especializadas. 5. Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial.

MEMORIA ANÁLISIS TOXICOLÓGICOS MUERTES EN ACCIDENTE DE TRÁFICO AÑO 2008, Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses. [www.mju/](http://www.mju/)

MARTÍN SEGURA José Aureliano. La ciencia estadística y la Criminología. Revista de Derecho Penal y Criminología, 3.a Época, n.o 1 (2009), págs. 465-478.

MIR PUIG, S.; CORCOY BIDASOLO, M. (directores); CARDENAL MONTRAVETA, S. (coordinador); *Seguridad Vial y Derecho penal, Análisis de la LO 15/2007, que modifica el Código penal en materia de Seguridad Vial*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2008. ISBN

QUERALT JIMÉNEZ, J.J., “El nuevo Derecho Penal Vial: Generalidades críticas” en MIR PUIG, S., CORCOY BIDASOLO, M. (dirs.), CARDENAL MONTRAVETA, S. (coord.), *Seguridad Vial y Derecho Penal*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2008, pp. 63-71.

SANCHEZ MARTIN, FERMINA, Actitudes sociales frente al riesgo vial en Europa. Resultados de la muestra española. Psicóloga asesora técnica de DGT. NIPO: 128-05-010-0. Proyecto realizado por 23 países europeos, con una subvención parcial de la Comisión Europea. DG TREN. Contrato nº: B2702B-E3SARTRE3-2002-S07.14510.

ULRICH BECK (2006). *La sociedad del riesgo: hacia una nueva modernidad*. Ediciones Paidós Ibérica. ISBN 978-84-493-1892-4.