

5. SEGURIDAD VIAL

5.1 Introducción

La individualidad del sufrimiento, la tragedia vista desde la perspectiva de cada persona que la padece con la que ha venido actuando desde siempre esta Especialidad, es con la que debería contemplarse también el elevadísimo número de fallecidos que en nuestro país se han computado, más de 78.000, desde el inicio de la pandemia. Durante este tiempo hemos dado el mensaje de que no puede añadirse más dolor en las vías públicas por la siniestralidad vial al que ya vive el país por la pandemia. La sociedad circulante en las vías públicas es tan interdependiente como la sociedad conviviente en tiempos de emergencia pandémica, y sólo el respeto solidario a las normas viales y sanitarias puede detener una y otra. Tan evitables son los fallecimientos y lesiones de lo que hemos llamado en otras memorias «inseguridad vial» como los de la «inseguridad sanitaria» en la que estamos inmersos.

El principio de centralidad de las víctimas de accidentes fundado en sus derechos morales y resarcitorios inspira el epígrafe tercero, en el que la Especialidad ha dado un paso trascendental con el Dictamen 1/2021, tras la Reforma operada por la LO 2/2019, a que nos referimos en memorias anteriores, y la muy relevante STS 421/2020, de 22 de julio. Es preciso fortalecer la tutela penal en el tráfico viario ante el preocupante y progresivo ascenso porcentual, en relación con los flujos de circulación, de la siniestralidad, no siendo infundada la tesis de los expertos de que la vacunación de todos y la desaparición de la pandemia puede ir unida a un repunte de accidentes de tráfico de gran magnitud como se examina en otro apartado de este mismo texto.

Se estudia igualmente la estrategia preventiva, los esenciales controles de velocidad y alcohol en la nueva legislación metrológica y el relevante Proyecto de Reforma de la Ley de Seguridad Vial (en adelante LSV) y los planteamientos de la Unidad Especializada. Se aborda asimismo en el Capítulo V de esta obra *relativo a algunas cuestiones de interés con tratamiento específico*, la situación de la movilidad sostenible desde la perspectiva de la pandemia por Covid 19, las propuestas legislativas que inciden en ella y, en concreto, el RD 970/2020, de 10 de noviembre, sobre el nuevo límite genérico de velocidad urbano de 30 km/h, junto a la definición de los vehículos de movilidad personal (en adelante VMP), con específico estudio de su régimen normativo. Se examina también el trastorno autista que afecta en sus diversos grados o modalidades a un sector muy relevante de la

población y las respuestas desde la Seguridad Vial. Finalmente, e incluyendo la incidencia del Covid en la mismas, se ofrecen las estadísticas de siniestralidad, procedimientos y penas.

5.2 Actividad del Fiscal de Sala, Fiscales Adscritos y Fiscales Delegados. La potenciación de la red de Fiscales Delegados

5.2.1 FISCAL DE SALA Y FISCALES ADSCRITOS

La principal tarea de unificación de criterios la ha llevado a cabo la Sala Segunda del Tribunal Supremo a partir del recurso de unificación de doctrina creado en 2015, que se ha ocupado profusamente de los delitos viales. De ello son exponentes en 2020, por lo que a los delitos de peligro se refiere, entre otras, las SSTS 38/2020, de 6 de febrero, en cuanto a que la cláusula atenuatoria del art. 385 ter CP debe ser aplicada únicamente a la pena de prisión; la 42/2020, de 10 de febrero, que confirma la aplicación de la pena accesoria de inhabilitación especial para el ejercicio de la profesión de taxista en una condena por delito del art. 384 CP, aunque con duración limitada a la de la pena principal *ex* art. 33.6 CP; la STS 48/2020, de 11 de febrero, que excluye la punición de la tentativa en delitos de peligro del art. 379.2 CP, pues los actos previos a la conducción deben considerarse preparatorios impunes; la n.º 251/2020, de 27 de mayo, sobre la imputación a título de dolo eventual –concepto normativo del dolo– de los resultados lesivos producidos en el marco de un delito del art. 381 CP (un homicidio consumado y dos en tentativa); la STS 292/2020, de 10 de junio, que consagra el criterio de posibilidad de aplicación del tipo tradicional de influencia del primer inciso del art. 379.2 CP en tasas de alcohol inferiores a 0,60 que impedirían la aplicación del tipo de tasa objetiva del último inciso, y que, por otra parte, asume, a efectos del principio acusatorio, la existencia de un orden descendente de gravedad en la triple alternativa penológica prevista en el art. 379 CP (prisión, multa y trabajos en beneficio de la comunidad); la STS 350/2020, de 25 de junio, sobre la naturaleza del art. 382 como concurso propiamente de delitos y no de normas, señalando que la norma concursal no es aplicable a los resultados cometidos con dolo directo al utilizar el vehículo como instrumento para causar la muerte o lesionar a un sujeto pasivo concreto, de suerte que en estos casos, si además se comete un delito de peligro por afectar a la seguridad de la vía con riesgo para terceros, se aplicará el correspondiente concurso real; y, por último, la muy reciente STS 314/2021, de 15 de abril, sobre la autoría mediata en el delito de conducción sin permiso del art. 384.2 CP.

Asimismo las SSTS sobre participación en el delito imprudente y omisión de socorro en casos de fallecimiento inmediato a que nos referimos en este apartado y en el comienzo del siguiente. Todo ello y

con frecuencia en recursos preparados por los fiscales delegados y en los que el Fiscal de Sala de la especialidad actúa en coordinación con los fiscales de Sala del Tribunal Supremo en el trámite de formalización del recurso o en el de contestación al de la parte acusada o acusadora. De este contexto ha surgido asimismo la trascendental STS 421/2020, de 22 de julio, en que se aborda la nueva definición de imprudencia menos grave introducida en la LO 2/2019, de 1 de marzo, y la conceptualización de la imprudencia grave, nacidas para frenar el proceso de despenalización producido por la LO 1/2015 de Reforma del CP que suprimió las faltas, entre ellas las referidas principalmente al tráfico viario y el consecutivo empeoramiento de la situación jurídica de las víctimas de accidentes, que fuera del proceso penal no ostentan los derechos del Estatuto de la Víctima aprobado por Ley 4/2015, de 27 de abril, *del Estatuto de la víctima del delito* (en adelante EV). Con estos antecedentes se ha elaborado el Dictamen 1/2021 al que se hará referencia más adelante.

Uno de los fiscales adscritos a la especialidad participa en múltiples reuniones de trabajo y proyectos, de modo que lidera por su esfuerzo y estudio las tecnologías y la ciencia multidisciplinar del tráfico viario unida a las normas jurídicas, siendo un verdadero experto nacional en la materia. Así, como se expresa en memorias anteriores, lo es sobre los *Event Data Recorder*, sistemas de los vehículos que registran la velocidad y maniobras previas al accidente, el llamado coche autónomo y los VMP en su régimen jurídico y características técnicas, trabajando en la elaboración de un dictamen pendiente del que se habla en el apartado 5. Asimismo, en la ciencia metrológica fundamento del estudio jurídico sobre la nueva legislación en torno a los errores máximos permitidos (EMP) en radares y etilómetros. Su tarea es excelente e imprescindible para la Especialidad en todos los ámbitos por su dedicación, esfuerzo y elevada preparación técnico-jurídica.

Se incorpora en este ejercicio memorial una segunda fiscal adscrita que desde un primer momento ha realizado una excelente tarea en todos los ámbitos, en particular en la aplicación de la Ley 35/2015 reguladora del sistema de valoración de daños en accidentes de circulación, habiendo realizado su cometido con todo rigor y brillantez técnico-jurídica que ya venía demostrando en la evacuación de consultas e informes ante la Red de Fiscales Delegados. Es asimismo autora de la que puede ser trascendental propuesta de reforma sobre juzgados especializados en accidentes de tráfico y previsión del procedimiento verbal para simplificar las reclamaciones en torno al art. 1 del Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circu-

lación de Vehículos a motor (en adelante LRCSCVM) aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre. En los meses que lleva en la Especialidad su aportación ha sido y es muy trascendente.

El Fiscal de Sala y los fiscales adscritos trabajan en el momento de redactar estas líneas en el Protocolo al que se hizo referencia en memorias anteriores con las compañías aseguradoras, asociaciones de víctimas y Consejo General de la Abogacía, al que se acaba de unir la Dirección General de Seguros, con el fin de hacer transparente y sometido a la legalidad el circuito económico que el baremo de seguro conlleva, para que las indemnizaciones se abonen con la mayor prontitud, con sujeción a las normas reguladoras y a fin de que las víctimas reciban la atención moral debida. El borrador estará listo para antes de verano. Se ha constituido asimismo por el Fiscal de Sala y los fiscales adscritos, con la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Urbana, un grupo de trabajo para analizar la propuesta legislativa sobre la figura de Fiscal de Sala de Transportes planteada en la memoria del año pasado y el principio de intermodalidad, así como las reformas que en materia de movilidad urbana prepara el Ministerio.

De otra parte, la Fiscal Adscrita prepara con la Dirección General de Instituciones Penitenciarias un borrador de Protocolo para potenciar las medidas sustitutivas de las penas que significan el ingreso en prisión y trabaja en un borrador de dictamen sobre la mediación, reglas de conducta del art. 83 relacionadas con la seguridad vial e impulso de los criterios de reeducación en la aplicación de las penas. Está prácticamente ultimado el dictamen sobre el art. 385.2 unido a la estrategia de prevención en torno a los TCA, los llamados puntos negros, objeto de examen en memorias anteriores, y se trabaja asimismo en la actualización de la Circular 10/2011.

5.2.2 FISCALES DELEGADOS

En la memoria del año pasado se decía «Debo empezar por resaltar el comportamiento ejemplar de la Red en el tiempo del Estado de Alarma. En ella se han integrado los fiscales adscritos al Fiscal Delegado que junto con los fiscales de enlace de las Áreas alcanzan la cifra de 84. La creación de un *chat* oficial como complemento al Foro Virtual y las consultas telemáticas ordinarias ha sido un relevante instrumento para plantear con inmediatez dudas sobre atestados o actuaciones en el juzgado de guardia. (...) Los documentos que se acompañan a las intervenciones se han pasado al Foro (...). De modo general debo resaltar una vez más que la Red de Fiscales Delegados

constituye una referencia jurídica y científica sobre seguridad vial en el territorio nacional y se halla en permanente conexión con las policías de tráfico, de las que reciben información sobre la realidad de la circulación, dándoles las oportunas indicaciones acerca de cuándo y cómo deben levantar atestado en las continuas reuniones que con ellos mantienen. Desde el momento de la comisión del hecho punible tienen abierta una relación directa con el fiscal, al que envían seguidamente el atestado y por eso, sin necesidad de adscripción orgánica, han creado un modelo de fiscal instructor o investigador que permite dotar de eficacia y seguridad a las actuaciones procesales posteriores. Junto a ello se hallan implicados en las estrategias educativas y preventivas sobre siniestralidad vial (...)».

La Red de Fiscales Delegados ha seguido teniendo un comportamiento ejemplar hasta el día de hoy durante el proceso de desescalada y desde la declaración del Estado de Alarma por Real Decreto 926/2020, de 25 de octubre, que ha sido reconocido en la Comisión de Seguridad Vial ante la que compareció el Fiscal de Sala el reciente 26 de abril (hecho del que se dará cumplida cuenta en la memoria del año próximo), habiéndose potenciado el trabajo en equipo en el citado *chat* y, sobre todo, crecido la documentación del Foro Virtual, además de las múltiples comunicaciones y consultas entre todos por correo o por móvil.

Las memorias enviadas son expresivas de un profundo estudio y compromiso con la seguridad vial. Se destaca el trascendental proyecto de Protocolo anunciado el año pasado, de dificultosa elaboración y que ya está ultimado, impulsado por el Fiscal Delegado Autonómico de Andalucía con la ayuda de la Fiscal Delegada de Córdoba, para la coordinación de las policías de tráfico, DGT, Servicios Sanitarios, Bomberos y Grúas, con el fin de reducir los tiempos para hacer acto de presencia en el lugar del accidente y prestación de auxilio sanitario urgente, con el aseguramiento de las maniobras de extracción de la víctima y traslado al centro hospitalario, todo ello unido a programas coordinados de formación. Según el Documento de la Comisión Europea de 19-6-2019, marco de la política de la UE en materia de Seguridad Vial para 2021-2030, «(...) distintas investigaciones indican que disminuir de veinticinco a quince minutos el tiempo entre el accidente y la llegada a los servicios médicos de urgencia podría reducir las muertes en una tercera parte y que la formación sistematizada de los equipos de rescate y de ambulancia puede reducir el tiempo de liberación de víctimas de accidentes atrapadas en coches y camiones en un 40-50% (...)».

De otra parte, los fiscales delegados plantean propuestas de reformas legislativas surgidas de la experiencia diaria. El Fiscal Delegado de Badajoz propone la previsión expresa en el art. 801.4 LECrim de la obligación del juez de instrucción en las sentencias de conformidad sobre delitos viales de acordar su anotación en el Registro de Conductores e Infractores de la Dirección General de Tráfico para evitar la impunidad de su quebrantamiento. Asimismo, explicitar las medidas cautelares como la detención en el caso de investigados extranjeros a que se refiere el art. 765.2 LECrim. El Fiscal Delegado de Almería propone la regulación en la LSV de los vehículos de movilidad personal (VMP), ante la creciente siniestralidad que originan a los peatones, exigiendo el registro, acreditación de conocimientos, seguro a terceros y edad mínima para conducir.

Son asimismo múltiples las iniciativas y actuaciones en distintos ámbitos y procedimientos. Debemos comenzar por el accidente de 19-3-2016 en Freginals (Tarragona) al que nos hemos referido en memorias anteriores, en el que perdieron la vida 13 estudiantes de Erasmus –la mayoría italianas– y sufrieron lesiones otros 46, suceso que causó honda conmoción en Italia. Tras diversas resoluciones de archivo y recursos del MF, finalmente se logró calificar y dirigir la acusación por los consiguientes delitos de homicidio y lesiones imprudentes consecuencia, según la acusación, de la falta de los preceptivos descansos del conductor, lo que se constata a juicio del MF por las 77 desaceleraciones previas, la maniobra realizada de salirse por el arcén y dar un volantazo a la izquierda volcando, y por el testimonio de los pasajeros. En este momento los esfuerzos de la Fiscal Delegada y el Teniente Fiscal de coordinación se dirigen a la pronta celebración del plenario.

El Fiscal Delegado de Ávila ha realizado una meritoria tarea en las DP 382/2019 por atropello el 7-10-2019 de un joven en las angostas calles de la capital por dos vehículos que circulaban juntos con exceso de velocidad y que tras no respetar un cruce y dos pasos de peatones, lo arrollaron, abandonando el lugar. En la compleja investigación para identificar a los autores impulsó la coordinación de la Policía Local de Ávila, Policía Nacional y ERAT (grupo especializado de la Guardia Civil de Tráfico), clave para desentrañar lo sucedido. Tras su acertada intervención en el juicio oral y la interposición de recurso de apelación, el Juzgado de lo Penal primero y la Audiencia después estimaron la calificación de coparticipación de los autores en el delito de homicidio imprudente, de conformidad con la STS 351/2020, de 25 de junio.

Por su parte, la Fiscal Delegada de Asturias y la de Zamora impulsan la aplicación, que es muy escasa, del art. 385.2 CP, sobre el que

pende el dictamen referido, y así la primera ha dirigido escrito de acusación y obtenido la correspondiente condena para el conductor que colisiona con un semáforo arrancándolo y dejándolo con el cableado colgando, tras lo que abandona el lugar sin advertir del peligro, y la segunda para el conductor que tras un accidente deja el automóvil ocupando la totalidad del arcén y parte de la calzada en un cambio de rasante con prohibición de adelantar.

La Fiscal Delegada de Barcelona ha iniciado una línea de trabajo e investigación sobre accidentes de empleados debidos a la imposición de horarios excesivos en la tarea laboral de conducir vehículos de motor sin descansos mínimos o con vehículos en deficientes condiciones técnicas y de seguridad por parte de los dirigentes empresariales, bajo cuya dirección trabajan y que se hallan en relación causal con aquéllos. Al mismo tiempo ha propuesto e iniciado la pertinente formación de los Mossos d'Esquadra.

La Fiscal Delegada de Madrid promueve con la Policía Nacional (Unidad Central de Cibercriminalidad) la difícil y meritoria investigación de las conductas exhibicionistas de velocidad punible en las redes (a veces sólo consta un tiempo muy breve como en las *stories* de Instagram) que suelen exigir dictamen pericial para identificar el tramo y la velocidad estimada tras determinar la matrícula. Los fotogramas del radar muestran la matrícula y la velocidad alcanzada, pero la persona del conductor es difícilmente identificable. Asimismo, el Protocolo de Conformidad impulsa la mediación previa al acto del juicio oral junto al contacto con la Oficina de Víctimas y, tras la sentencia, la del art. 84.1 CP.

El Fiscal Delegado Autonómico de Galicia continúa con todo acierto la excelente tarea de seguimiento de los multirreincidentes y de los Centros de Reconocimiento de Conductores, así como de la movilidad sostenible en el territorio autonómico. Tanto en su cometido propio como en la Red de Fiscales Delegados es una referencia de primer orden.

Por su parte, el Fiscal Delegado de Alicante desempeña de modo similar sus funciones con una elevada presencia institucional en todos los ámbitos. En concreto la Policía Local de Villajoyosa ha implantado con su apoyo un sistema informático para el control de los VMP, gestión de licencias, comprobaciones en tiempo real con un sistema de alertas y de denuncias automatizado.

El Fiscal Delegado de Badajoz, pionero en numerosas iniciativas en la Red, afronta el generalizado problema en ciertos territorios de los accidentes consecuencia de la presencia de animales en la calzada, que suponen el 40% en las vías interurbanas, además de proponer una

mejor limpieza de las cunetas y zonas de influencia de la vía, control del incremento de la fauna salvaje y medidas para paliar el abandono de la doméstica. De otra parte, asume la llevanza de las ejecutorias de seguridad vial que constituyen un 37% del total.

El Fiscal Delegado de Murcia realiza un seguimiento del proyecto que en su momento mereció reconocimiento europeo de los informes criminológicos de conductores multirreincidentes y su presencia es indispensable en la Red por el elevado nivel de sus conocimientos técnico-jurídicos. Acaba de publicar un texto sobre la doctrina jurisprudencial del TS sobre delitos viales que culmina su trayectoria de estudio en las ponencias de las Jornadas Anuales y otras monografías difundidas en revistas jurídicas.

Al mismo nivel que el anterior hay que citar al Fiscal Delegado de Salamanca, autor de trabajos doctrinales que han sido de gran relevancia para la elaboración del dictamen al que se hará referencia seguidamente y de su continua presencia en el *chat* y en el Foro con documentos, estudios y fundadas opiniones. Ha planteado, en un caso de abuelos convivientes con el nieto fallecido de 4 años y con progenitores separados su consideración de allegados pese a no cumplirse los 5 años del art. 67 LRCSCVM, en solución novedosa y aplicativa del principio general hermenéutico *pro damnato*.

La Fiscal Delegada de Navarra, que trabaja en coordinación con la Policía Foral, ha logrado que los agentes notifiquen personalmente la pérdida de vigencia por pérdida de puntos a efectos del delito del art. 384 CP, cuando ante maniobras de elusión, no puede hacerse por correo y es obligada la notificación edictal. Con todo ello se logra evitar la elevada impunidad de estas infracciones penales. Investiga asimismo con la policía las reprochables conductas de dirección del volante por menores sobre las piernas de adultos que manejan los pedales y por tanto circulan sin sistema de retención, creándoles un grave riesgo al ir sentados muy cerca del parabrisas delantero.

El Fiscal Delegado de Cádiz realiza una muy destacada tarea de coordinación y de despacho de un elevado número de procedimientos afectantes a la seguridad vial de Cádiz capital y de las Áreas de Algeciras y Jerez, con una rigurosa y muy cualificada presencia y estudio en sus distintas fases. Está interviniendo en una de las primeras investigaciones ya judicializada sobre la manipulación de tacógrafos en que aparecen como presuntos autores por inducción los responsables de la empresa.

La Fiscal Delegada de Zaragoza lleva tiempo realizando seguimientos y reuniones con la Dirección Provincial del INSS sobre la relevante materia de la pérdida de vigencia del permiso de conducir

por pérdida de las debidas condiciones psico-físicas de los conductores profesionales a los que se declara la incapacidad permanente y los procedimientos para su conocimiento oportuno por la DGT. En las memorias de años anteriores se comenzó por la propuesta para estos y otros casos del Fiscal Delegado de Murcia de modificación de la LSV, y el año pasado se adjuntó como anexo a la memoria de la especialidad la propuesta de modificación al respecto además de la Ley Orgánica 41/2002, de 14 de noviembre, *de Autonomía del Paciente* y Ley General de la Seguridad Social (LGSS), texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre. Por Real Decreto-Ley 2/2021, de 26 de enero, se modifica el art. 77.j) LGSS recogiendo el trabajo de la delegada y la propuesta formulada en la memoria anterior, posibilitando que la incapacidad permanente del conductor profesional sea comunicada a la DGT mediante un aviso sin hacer constar datos sobre la salud.

La Fiscal Delegada de la Rioja impulsa la aplicación de la regla de conducta del art. 83.1.8.^a CP sobre instalación del dispositivo de alcohol-lock y constata que el coste inicial es de 1000 euros y el del registro y calibrado periódico de 200, por lo que los penados optan por no instalarlo y los servicios penitenciarios sugieren que se valoren las circunstancias económicas y profesionales.

La Fiscal Delegada de Toledo expone que el juzgado, cuando la acuerda, no controla su ejecución, mostrando su desacuerdo con que sea el penado el que asuma el coste del cumplimiento de su condena. La Fiscal Delegada de las Palmas, que realiza un exhaustivo control de los procedimientos viales y una excelente tarea en todos los cometidos de la especialidad, expone sus reuniones con las entidades titulares de vías de dudosa calificación como urbanas o interurbanas y los criterios que imparte de conformidad con la Circular para su clarificación.

La Fiscal Delegada de Soria promueve las reglas de conducta de deshabitación al alcohol y drogas del art. 83.1.7.^o en varios procedimientos que son muy relevantes para lograr la reinserción del infractor y el Fiscal Delegado de Burgos recurre con sumo acierto a la pena de trabajos en beneficio de la comunidad de fuerte componente resocializador en las conformidades a través del programa TASEVAL, y ha logrado que tenga acogida general.

5.2.3 SEGUIMIENTOS DE HOMICIDIOS Y LESIONES IMPRUDENTES. LA ATENCIÓN MORAL Y ECONÓMICA A LAS VÍCTIMAS

Los fiscales delegados describen en sus memorias los esfuerzos desplegados en estos tiempos difíciles por impulsar la tramitación de los procedimientos iniciados por delitos de homicidio y lesiones imprudentes de los arts. 142 y 152 CP. La Fiscal Delegada de Bizkaia consigna la muy acertada praxis de pasar a informe del MF por los juzgados de instrucción las diligencias previas incoadas por estas infracciones penales y la de Gipuzkoa de informar a las víctimas de sus derechos en los juzgados, desde donde son derivadas a la Oficina de Atención a las Víctimas, todo ello con sujeción al EV. En este punto esencial debe destacarse la excelente tarea que realiza el Fiscal Delegado Autonómico del País Vasco en estrechos contactos y coordinación con las instituciones autonómicas competentes. Del mismo modo la Fiscalía de Zamora desde donde han surgido estos últimos años relevantes propuestas de reformas legislativas, en las que se insiste, para una específica protección penal de los ciclistas y peatones como potenciales víctimas por su vulnerabilidad en los delitos de los arts. 142 y 152 CP.

Es generalizada, como en otros años, la alusión a la insuficiencia de los programas informáticos, entre ellos Fortuny, para el seguimiento de los delitos reseñados cuando se refieren al tráfico viario, al ser insuficiente la precalificación en diligencias previas y no discriminarse entre unas imprudencias de tráfico y otras al presentar escrito de acusación. En cuanto a la aplicación del Baremo del Seguro está extendida la praxis de no cumplimentar los impresos que la Fiscalía remite a los juzgados para concretar los supuestos fácticos que permiten cuantificar las indemnizaciones y la no sujeción del informe forense a los requisitos y códigos exigidos por la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, creadora de un nuevo sistema de valoración de daños en la circulación, por lo que no es infrecuente ir al juicio oral sin los datos probatorios suficientes para fundamentar la pretensión resarcitoria. La Fiscal Delegada de Barcelona ha logrado que los Mossos d'Esquadra los cumplimenten y este *modus operandi* se generaliza en el Dictamen 1/2021. Tampoco se admiten siempre las peticiones de diligencias complementarias del art. 780.2 LECrim a estos efectos.

Algunas memorias aluden a la falta de formación de las plantillas sobre los extremos de mayor complejidad del Baremo, pues no siempre califica y va al juicio oral el fiscal delegado. La situación se aborda con la posibilidad de consultar en cualquier momento al Fiscal de Sala o fiscales adscritos, así como al fiscal delegado, estando previsto para el segundo semestre un curso en el CEJ de formación de formadores que se espera sea un paso decisivo para generalizar en todo el MF la formación sobre esta relevante materia cuyos conocimientos atesora

la especialidad. El Fiscal Delegado de Burgos desempeña un papel central con la aplicación por él diseñada y con su continua disposición a ayudar en la solución de los casos que se plantean, dada la extraordinaria y específica preparación informática y técnico-jurídica que posee y lo convierten en un verdadero experto nacional en Baremo del Seguro.

El Fiscal Delegado de Palencia ha impulsado con gran acierto el criterio de exigir a los progenitores o representantes legales –cuando se trata de menores– que se presente el acuerdo concreto a que se ha llegado con la entidad aseguradora para ser sometido a aprobación judicial.

5.3 **Las imprudencias de tráfico y las víctimas de accidentes. El Dictamen 1/2021 sobre la LO 2/2019, de 1 de marzo, tras la STS 421/2020, de 22 de julio. El nuevo delito de abandono del lugar y la elevación de la respuesta penal en los homicidios y lesiones imprudentes**

Los orígenes sociológicos de esta Reforma hay que buscarlos en un procedimiento concreto, tramitado en los juzgados de instrucción de Navalcarnero, referido al atropello de un ciclista que transitaba por el arcén, siendo causante el conductor de un camión que abandonó el lugar del accidente. Quedó excluido del objeto del proceso –con la conformidad del MF– la omisión de socorro del art. 195 CP al fallecer de modo inmediato el atropellado, siendo contradictoria la denominada jurisprudencia menor de las audiencias en estos casos, hasta la reciente STS 284/2021, de 30 de marzo, que no los considera punibles. Su viuda, desde la perspectiva del rechazo ético a estos insolidarios comportamientos, promovió una campaña en Internet bajo el lema *Por una ley justa*, solicitando inicialmente que la omisión de socorro se regulara en el citado precepto como tentativa en los casos de fallecimiento inmediato y se introdujera la imprudencia leve para evitar que, tras la despenalización producida por la Reforma Penal de la LO 1/2015, de 30 de marzo, las víctimas de accidentes quedaran en situación de desigualdad ante las entidades aseguradoras.

Finalmente se configuró el nuevo delito de abandono del lugar del accidente del art. 382 bis CP dentro de los delitos contra la seguridad vial, desaparecido de nuestra legislación penal desde 1967, y se modificaron los arts. 142.2 y 152.2 CP con la finalidad de otorgar mayor tutela moral y resarcitoria a las víctimas de accidentes, aprovechando para elevar la respuesta penal en los nuevos arts. 142 bis y 152 bis en los casos de pluralidad de resultados, regidos hasta el momento por la normativa del concurso ideal del art. 77 con el tope punitivo de la pena de 4 años de prisión. El régimen penológico era insuficiente para las imprudencias con singular desvalor de acción y resultado, siendo extensible la reforma, pese al *nomen* de la Ley y a la ausencia de debate parlamentario al respecto, a todos los ámbitos de riesgo, más allá del tráfico viario.

El dictamen se ha emitido tras un atento examen de la doctrina científica, las praxis policiales y judiciales y tras el dictado de la STS mencionada, y ha ido unido a un oficio remitido a todas las policías de tráfico para hacerlo efectivo. Comenzando por el delito de abandono del lugar, censurado por un sector de la doctrina penal al no apreciar razones de peso para la incriminación y tras un examen minucioso del

derecho comparado, se sostiene que el bien jurídico protegido (a diferencia de la omisión de socorro constituido por bienes personales) está referido al deber de colaboración con las potestades o facultades de investigación de las causas del accidente por las policías de tráfico, esenciales para las estrategias preventivas sobre la siniestralidad y, sobre todo, para fundamentar la aplicación de las normas penales o sancionadoras de orden administrativo, así como las acciones resarcitorias de las víctimas. También las condiciones psico-físicas para seguir conduciendo con seguridad del causante del accidente que se da a la fuga. En la realidad de las cosas la mayor impunidad se produce en los colectivos vulnerables –peatones y ciclistas– por quedar menores restos o fragmentos del vehículo causante haciendo más difícil la investigación. Los supuestos de agonizantes irreversibles se califican de omisión de socorro del art. 195 CP con fundamento en el derecho a una muerte digna y el perito forense, a estos efectos, dictaminará si ha habido un mínimo de supervivencia temporal con posibilidad abstracta de prestar cuidados paliativos, previéndose en el nuevo delito la hipótesis de reparaciones resarcitorias por el daño moral sufrido.

La facultad de elevación de la pena –que ha de motivarse sin que quepan automatismos– en los nuevos arts. 142 bis y 152 bis, se funda principalmente en el mayor desvalor de la acción bajo el concepto de notoria gravedad, referido en el texto normativo a la singular relevancia del deber normativo de cuidado infringido y riesgo causado, obligando el dictamen a constatar este último y refiriendo el primero al incumplimiento de deberes profesionales, con colectivos vulnerables y pluralidad de infracciones. Es preciso un determinado desvalor de resultado, en el art. 142 bis dos fallecidos o un fallecido y dos lesionados de los arts. 152.1.2.º o 3.º para elevar la pena en un grado, o un número elevado de fallecidos que el dictamen considera a partir de 6 para elevarla en dos, con lo que se pueden alcanzar 9 años de prisión y 13 años y 6 meses de privación del derecho a conducir. En el art. 152 bis se requiere para la elevación en un grado una pluralidad de resultados de los citados arts. 152.1. 2.º o 3.º que el dictamen considera a partir de dos o un número muy elevado a partir de 6 como en el art. 142 bis, con lo que se puede alcanzar la pena de 6 años y 9 meses de prisión y 9 años de privación del derecho a conducir. Cuando se trata de la elevación de la pena en un grado en el art. 142 bis o de dos en el art. 152 bis en los casos del art. 152.1. 2.º la competencia es de la Audiencia Provincial, en los términos del principio de la *perpetuatio iurisdictionis*, consagrado por la doctrina jurisprudencial de la Sala Segunda del TS.

En lo que hace a la reforma de los arts. 142.1 y 152.1 inciso 2 y 142.2 y 152.2 CP y la finalidad resarcitoria pretendida con estos dos últimos, como se dijo, el dictamen sigue la doctrina de la trascendental STS 421/2020, conforme a la cual la imprudencia grave no modifica su ámbito de aplicación y la fórmula de la menos grave constituye una interpretación auténtica del legislador, por lo que la LO 2/2019 tiene en este punto eficacia retroactiva. Su significación es procesal y tiende a hacer frente a la despenalización producida con el dictado de la LO 1/2015 y la supresión del juicio de faltas, en el sentido de que constatadas las infracciones graves del art. 76 LSV conectadas con el resultado y que no constituye un catálogo cerrado, el juez de instrucción ha de incoar procedimiento en averiguación de los hechos, salvo en supuestos de clara levedad de la vulneración de las normas viales. En definitiva, la STS confirma los criterios del Dictamen 2/2016 al que expresamente hace referencia, por lo que en su cumplimiento se singularizan aún más los supuestos en que es forzoso levantar atestado, incoar diligencias previas e instruir las.

A estos efectos se ha dirigido un oficio por el Fiscal de Sala a las policías de tráfico para unificar criterios policiales y promover la seguridad jurídica en el ámbito penal y en el de la negociación entre víctimas, letrados y entidades aseguradoras. Los fiscales delegados han de recabar las directrices o instrucciones policiales actuales en las que se determina cómo proceder ante la noticia de accidente y clarificar las dudas que puedan surgir. En particular en la información sanitaria que sobre las lesiones han de adjuntar al atestado, uniendo siempre copia del parte hospitalario para evitar duplicidades de procedimientos. La policía de tráfico les debe remitir copia seleccionada de los atestados para que en conexión con los fiscales adscritos a los juzgados de instrucción y con una nota de servicio de los fiscales-jefes al respecto, se decida la interposición de recurso frente a los archivos sin fundamento de los arts. 269 LECrim o 779.1.º o 2.º LECrim, velando por la aplicación del art. 765.2 LECrim cuando se trata de autores no domiciliados en territorio nacional y actuando en coordinación con los fiscales de Siniestralidad laboral cuando se trata de supuestos de explotación laboral causalmente ligada al accidente.

Como se desprende de los dictámenes y de las memorias de la Fiscalía General del Estado de los últimos años, las víctimas de accidentes en que se aprecian indicios de delitos de los arts. 142 y 152 CP no reciben, en general, pese a los esfuerzos realizados, la atención jurídica y moral debida en las dependencias policiales, ni en los juzgados ni en las Oficinas de Asistencia a las Víctimas. Al margen de los deberes jurídicos formales que impone el Estatuto de la Víctima

citado, no sólo es preciso evitar su victimización, sino sacarlas del anonimato burocrático, darles voz, compartir su dolor y los recuerdos de los seres queridos que ya no están, si es que desean hacerlo. No pueden ser meros nombres o firmas en las comparecencias o actuaciones procedimentales, pues las tragedias derivadas de los accidentes de tráfico no son meros datos estadísticos, sino personas individuales que tienen derecho a que su relato y pretensiones sean personal y efectivamente oídos y respondidos. El MF es principal garante de que el proceso penal obedezca a esta orientación o inspiración humanista. Por ello, el dictamen aludido dispone que en los casos de fallecimiento y muy graves lesiones (medulares o cerebrales), los fiscales delegados, en el territorio en que desempeñan sus funciones, difundirán que las víctimas disponen, si lo desean, de la posibilidad de ser oídas en estos términos en la sede de la Fiscalía, previa solicitud de cita al respecto en la Oficina Fiscal.

En el oficio dirigido a las policías de tráfico se les indica la necesidad de instruirles de modo efectivo en el atestado de sus derechos de participación en el proceso y prestarles la debida asistencia, incluyendo en atestado ampliatorio en los casos de fallecimiento los supuestos familiares, sociales y económicos que permitan la pronta cuantificación y satisfacción de la indemnización, imprescindible particularmente en los casos de vulnerabilidad económica o social, previa remisión de impresos por los fiscales delegados, como ya se hecho en Cataluña por los Mossos d'Esquadra, según se acaba de exponer.

En general los derechos resarcitorios de las víctimas se suelen hallar en la misma situación de demoras e insuficiencia de las cuantías ofrecidas o entregadas con graves daños de todo orden. Por todo ello es preciso un esfuerzo en la aplicación de las Conclusiones 24-29 del Dictamen 3/2016, en la coordinación con las policías de tráfico en los términos expresados y con los Letrados Coordinadores Provinciales de la Administración de Justicia, siendo preciso el consiguiente ajuste del informe forense a los programas informáticos que permitan una pronta y correcta determinación de la indemnización antes del dictado del auto de conversión a procedimiento abreviado del art. 780 LECrim.

El Fiscal de Sala ha iniciado contactos con los fiscales-jefes provinciales y de área y fiscales delegados, para examinar la situación de cada órgano a efectos de reforzar u optimizar los recursos de la especialidad para que lo indicado en la STS 421/2020 y Dictamen 1/2021 tenga cumplimiento.

5.4 Los controles de velocidad y alcoholemia. La nueva regulación metrológica

La Circular 10/2011 en torno a los delitos de los arts. 379.1 (exceso de velocidad punible) y 379.2 CP (conducción con tasas objetivadas de alcohol) indica que la configuración de estas infracciones penales como delitos de peligro abstracto ha de llevar al MF a velar de modo particular por el respeto a las garantías procesales de los investigados (art. 773.1 LECrim). En concreto implica la obligación de tener en cuenta el cómputo del margen normativo de error (EMP) en los cinemómetros y etilómetros y comprobar la sumisión estricta de los utilizados a la normativa metrológica.

Esta exigencia, a efectos de la infracción administrativa, se plasmó en el art. 70.2 –ahora 83.2– LSV tras su reforma por Ley 18/2009. En su párrafo 2 prescribe que «Los instrumentos, aparatos o medios y sistemas de medida que sean utilizados para la formulación de denuncias por infracciones a la normativa de tráfico, seguridad vial y circulación de vehículos a motor estarán sometidos a control metrológico en los términos establecidos por la normativa de metrología».

El texto remitía inicialmente a la Ley 3/1985, de 18 de marzo, *de Metrología*, y ahora habrá de estarse a la Ley 32/2014, de 22 de diciembre, que la sustituye. El art. 8. regula los «Elementos sometidos al control metrológico del Estado» y los define en su apartado 1 como «Los instrumentos, medios, materiales de referencia, sistemas de medida y programas informáticos que sirvan para medir o contar y que sean utilizados por razones de interés público, salud y seguridad pública, orden público, protección del medio ambiente, protección o información a los consumidores y usuarios, recaudación de tributos, cálculo de aranceles, cánones, sanciones administrativas, realización de peritajes judiciales, establecimiento de las garantías básicas para un comercio leal, y todas aquellas que se determinen con carácter reglamentario, estarán sometidos al control metrológico del Estado en los términos que se establezca en su reglamentación específica». Sin duda entre ellos se encuentran los cinemómetros y etilómetros que son instrumentos de medición al servicio del interés público de la seguridad vial.

Dice el art. 8 en los apartados 4-6: «4. (...) En todo caso, se tendrá en cuenta que las medidas de control habrán de ser proporcionadas en relación con el interés público perseguido, así como que puedan cumplirse de la forma menos costosa para los operadores económicos. 5. Las actuaciones de control metrológico llevadas a cabo por la Administración Pública competente y los documentos reglamentarios emi-

tidos por una autoridad competente o, de acuerdo con lo previsto en esta ley, por los agentes u organismos designados que intervienen en el control metrológico del Estado, serán válidos y eficaces en todo el territorio nacional. 6. Gozarán de presunción de exactitud de medida, salvo prueba en contrario, las mediciones realizadas con instrumentos o sistemas de medida sometidos a control metrológico del Estado que hayan superado las fases de control metrológico que les sean de aplicación».

Por su parte el art. 9: «1. El control previsto en el artículo anterior comprende la fase de evaluación de la conformidad y la fase de control metrológico de instrumentos en servicio. 2. En la fase de evaluación de la conformidad se comprueba el cumplimiento de los requisitos reglamentarios que los instrumentos, aparatos, medios, materiales de referencia y sistemas de medida deben satisfacer en su primera utilización. 3. La fase de control metrológico de instrumentos en servicio puede comprender, según corresponda en cada caso, verificaciones después de reparación, verificaciones después de modificación y verificaciones periódicas. Dicha fase tiene por objeto comprobar y confirmar que un instrumento o sistema de medida en servicio mantiene el cumplimiento de requisitos reglamentarios concordantes con los originales.»

El RD 244/2016, de 3 de junio, desarrolló la Ley, y la Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero, el control metrológico de determinados instrumentos de medida, entre ellos en los Anexos XII y XIII los cinemómetros y etilómetros, sustituyendo 30 Ordenes dispersas relativas a éstos y otros instrumentos de medida no acomodadas a la nueva legislación y adelantos tecnológicos. Todo ello en una parte general con adaptaciones y precisiones sobre la evaluación de conformidad y verificación periódica y tras reparación, modificación y previsiones singularizadas. En la disposición derogatoria única se dejan sin efecto, en lo que nos interesa, la OITC 3123/2010 sobre cinemómetros y la 3707/2006 sobre etilómetros utilizadas en la Circular 10/2011 FGE.

En el Anexo XII se regulan los cinemómetros y en su apartado 1 se dice que «Constituye el objeto de este anexo la regulación del control metrológico del Estado de los instrumentos que miden la velocidad de circulación de vehículos a motor, denominados en adelante cinemómetros, tanto cuando realizan su función básica de medir velocidad, como cuando dispongan de otras opciones de medida, tales como la distancia inter-vehicular, cuantificada en tiempo de separación entre vehículos, o la distancia al objetivo necesaria para la identificación o determinación del carril de circulación.» En los arts. 2 al 6 y Apéndices I al IV se regulan los requisitos técnicos singulares y los específicos correspondientes a la evaluación de conformidad y verificación

periódica y después de reparación o modificación con la novedad del ensayo en tráfico real y otras modalidades.

En el Apéndice I se distingue en «i) Fijos, cuando van instalados sobre emplazamientos permanentes y funcionan de forma autónoma sin la presencia de un operador; ii) estáticos, cuando van instalados de forma no permanente sobre un emplazamiento inmóvil, al menos, durante la realización de la medición y con la intervención del operador, presencial o remoto. En el segundo de los casos deberán colocarse sobre trípode u otro tipo de soporte estable, respetando los ángulos de apuntamiento, siguiendo las instrucciones del manual del equipo y las que indique su certificado de evaluación de la conformidad. iii) móviles, cuando van instalados firmemente sobre un vehículo y realizan mediciones con este en movimiento, teniendo en cuenta su propia velocidad. Estos también pueden realizar mediciones con el vehículo parado, en este caso se consideran estáticos». En esta clasificación se sigue el criterio de la STS 184/2018, de 17 de abril. Se regulan los requisitos de las cabinas de los fijos, pero no están sometidas a control metrológico a diferencia de lo prescrito en la OITC 3123/2010 derogada. Sin embargo, si la cabina influye en las características metrológicas del cinemómetro, deberá cumplir los requisitos que se establecen en el punto 1.16 del Apéndice I y se revisarán cada 4 años.

Por vez primera se regulan los sistemas instalados en semáforos, sometiendo a requisitos metrológicos los llamados de foto-rojo que captan la vulneración de la relevante regla del art. 146.a) del Reglamento General de Circulación (RGCir) que en el caso de resultados lesivos de los arts. 142 y 152 CP constituirá normalmente imprudencia grave. Así en el apartado 1.15 se dice: «Requisitos adicionales en caso de control semafórico. Un cinemómetro combinado con sistema de vigilancia para la fase roja de semáforo (foto-rojo) funcionará como foto-rojo solo cuando se encuentre en la fase roja y cambiará automáticamente para funcionar como cinemómetro cuando no lo esté». Se regulan sus requisitos, entre ellos y en cuanto a las evidencias de infracción se exige «(...) documentarlas mediante una secuencia de fotos, al menos cuatro fotografías que recojan una imagen de la parte trasera del vehículo y la luz roja del semáforo en las situaciones de vehículo antes de la línea de parada, vehículo sobrepasando la línea de parada y vehículo sobrepasado el cruce o paso de peatones completamente. Los registros fotográficos indicarán el tiempo en el que se tomaron las fotografías, el tiempo en el que el semáforo se puso en rojo y el tiempo en el que el vehículo cruzó la línea de parada. El tiempo se indicará con una resolución de 0,01 segundos». Esta combinación de foto-rojo y cinemómetro es susceptible de control metrológico.

Otra novedad normativa es la verificación por control en remoto ya apuntada, y así también en los cinemómetros de tramos se establece que «Son los que procesan las señales de todo tipo para el gobierno y control del proceso de medición. Estos elementos de control pueden ir integrados en las cámaras, formar parte de las cámaras y estar ubicados en la instalación o alejada de ella, o bien formar parte de un centro de control independiente y común para diferentes modelos de cámaras; este centro de control también puede asumir las funciones de monitorización y registro».

Para etilómetros la regulación es similar en los arts. 1 al 6 del Anexo XIII. En los Apéndices I al V sobre requisitos, evaluación de la conformidad y verificación después de reparación o modificación o verificación periódica junto con modificaciones en los EMP, se efectúa una remisión a la OIML R 126 con algunas especificaciones.

Respecto a los cinemómetros y etilómetros que ya se hallaban puestos en servicio a la entrada en vigor de la OICT de 7 de febrero de 2020 y si les es de aplicación el nuevo régimen de requisitos técnicos, evaluaciones de conformidad, verificación periódica, tras reparación o modificación y nuevos errores máximos permitidos, hay que estar a las disposiciones transitorias. Así en la disposición transitoria segunda se dice «Los instrumentos de medida que se encuentren legalmente en servicio a la entrada en vigor de esta orden podrán seguir siendo utilizados mientras superen las verificaciones establecidas para los instrumentos en servicio en los términos indicados en el capítulo IV de esta orden y en los anexos correspondientes. No se les podrá exigir el cumplimiento de requisitos adicionales a los determinados durante el proceso de su puesta en servicio». En la Tercera «Los instrumentos de medida no sometidos a regulación armonizada europea, que hubieran obtenido la evaluación de la conformidad al amparo de las órdenes que figuran en la disposición derogatoria única, podrán seguir siendo comercializados y puestos en servicio durante un periodo de dos años desde la entrada en vigor de la presente orden».

La expresión de la disposición transitoria segunda «No se les podrá exigir el cumplimiento de requisitos adicionales a los determinados durante el proceso de su puesta en servicio» sin duda quiere decir que tanto en los requisitos técnicos como en los EMP ha de estarse a las OITC vigentes al tiempo de su puesta en servicio. Hay que atender a este fin al correspondiente certificado de conformidad de su Módulo F o verificación primitiva, según el caso, para determinar la legislación aplicable.

Debe partirse, a la luz del entendimiento del art. 2.2 CP, que la normativa de cinemómetros es legislación de complemento del tipo

penal del art. 379.1 CP. Por ello se aplican los EMP anteriores que por lo general son menos exigentes y consecuentemente más favorables para el sometido a procedimiento y asimismo la vigente para algún caso en que sean más beneficiosas como sucede con las tasas elevadas de alcohol.

Tras recibir un informe sobre estos extremos, recabado al prestigioso Centro Español de Metrología con el que se mantienen relaciones institucionales de colaboración desde antes del dictado de la Circular 10/2011 sobre estos extremos, el Fiscal de Sala se dispone a dar las pertinentes instrucciones a las policías de tráfico para la redacción de atestados sobre delitos de los arts. 379.1 (exceso de velocidad punible) y 2 (tasas objetivadas de alcohol).

Resaltar por último que la Metrología es una ciencia multidisciplinar, con honda raigambre histórica (se dice que la más antigua) desconocida en la opinión pública, pese a la extraordinaria relevancia que tiene para el mercado, la economía de los países y bienes jurídicos públicos de primer orden como la salud y en nuestro caso la seguridad vial. En la UE se calcula un impacto del 1% del PIB y en el retorno económico en torno al 7%, estimando algunos países europeos una repercusión en el comercio de entre el 40 y 60%. Nuestro país cuenta con expertos de reconocido nivel científico y dotados de escasos recursos.

5.5 Las estadísticas de siniestralidad vial y de procedimientos judiciales. Incidencia de la pandemia por coronavirus en la actividad especializada del Ministerio Fiscal en materia de seguridad vial

5.5.1 INTRODUCCIÓN

En la estadística preliminar de 2020 de la Comisión Europea, España figura con 29 muertos por millón de habitantes (frente a los 37 de 2019), sólo por detrás de Suecia (18), Malta (21) y Dinamarca (27). El total europeo es de 18.000 fallecidos con una reducción del 17% respecto al 2019 debido a la disminución de la movilidad por el Covid, aunque como después se verá, la siniestralidad española es superior a la variación de los flujos de tráfico. La UE en el decenio reseñado descendió un 36% la accidentalidad sin conseguir el objetivo prefijado de reducción del 50%. También subraya que el 70% de las víctimas mortales en zonas urbanas son usuarios vulnerables como peatones, motociclistas y ciclistas. El documento Marco de la UE de 19 de junio de 2019 para el decenio 2021 a 2030 determina el objetivo de reducción al 50%, para lograr en 2050 el 0%.

5.5.2 LA SINIESTRALIDAD VIAL DURANTE EL ESTADO DE ALARMA Y EL PERÍODO DE CONFINAMIENTO TOTAL: ANÁLISIS COMPARATIVO EN RELACIÓN CON LOS DATOS PRE-COVID Y LOS FLUJOS DE CIRCULACIÓN Y SU EVOLUCIÓN POSTERIOR

Los datos provisionales de fallecidos durante las 24 horas en vías interurbanas suministrados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (en adelante ATGC) y publicados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial en el período pre-Estado de Alarma, comprendido entre el 1 de enero y el 14 de marzo de 2020, con una cifra de 201 fallecidos, advertían de un repunte de siniestralidad si se efectuaba un análisis comparativo respecto del mismo período de 2019, en que el número de fallecimientos había sido de 186, lo que suponía un porcentaje de incremento del 8% (y del 6% en el volumen de accidentes mortales).

La situación descrita sufrió, como consecuencia de la pandemia del Covid-19, un punto de inflexión radical durante el primer Estado de Alarma declarado por el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, comprendido entre el 15 de marzo y el 20 de junio de 2020, y el confinamiento total subsiguiente: en este período se produjeron 117 fallecidos, por los 287 acaecidos en el mismo tramo de 2019, significando

un drástico descenso del 59% en el número de fallecidos (y del 57% en el volumen de accidentes mortales), desajustado, no obstante, con la disminución de los volúmenes de tráfico, como veremos.

En este sentido, durante el primer Estado de Alarma y confinamiento estricto la DGT registró cifras inéditas, como los 10 días seguidos sin víctimas mortales o los mínimos históricos de fallecidos en los meses de marzo y abril desde que en 1960 comenzaron los registros. Por su parte, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial apuntó asimismo a un cambio de perfil de las víctimas: a fecha 8 de abril la mitad de los fallecidos conducía vehículos de más de 3.500 kilos no afectados por el confinamiento forzoso; y a 9 de mayo la DGT informaba de que se habían duplicado los accidentes de este tipo de camiones.

Todo ello era debido a la flexibilización, fundada y obligada, de los tiempos de conducción y descanso, sin perjuicio asimismo de la situación de precariedad laboral a que se aludía en el oficio del Fiscal de Sala de 2-3-2020, sobre manipulación de tacógrafos, enviado a las Policías de Tráfico.

En este período de confinamiento se produjo también un impacto en la distribución de accidentes mortales por tipo de vía, aumentando el porcentaje de los producidos en autopistas y autovías sobre el total (del 25 al 39% a 9 de mayo). En esta fecha la mayoría de los accidentes se producían por salidas de vía, un 65% del total frente al 35% de la misma época de 2019, que suelen estar relacionados con el exceso de velocidad y las distracciones. Sobre este punto se ha señalado como eventual factor causal la falsa sensación de seguridad experimentada por el conductor al observar las carreteras prácticamente vacías.

En la misma línea ciertos estudios (RACE, FESVIAL, Universidad de Zaragoza entre otros) han apuntado que la situación excepcional de Estado de Alarma y confinamiento ha generado situaciones de estrés y ansiedad, menor tolerancia a la frustración, mayor agresividad (con incrementos del riesgo de hasta un 28% y de aceleraciones y maniobras bruscas del 17%), disminución de la velocidad de reacción, capacidad de atención y concentración de hasta el 38%, precipitación en la toma de decisiones, llegando a producir importantes trastornos del sueño y fatiga prolongada durante el día, afirmando algún estudio que entre el 20 y el 30% de los accidentes producidos durante este período estaban relacionados con ellos. En la misma línea, se detectó durante el Estado de Alarma, según informe de la DGT, un incremento del 39% del número de vehículos captados con exceso de velocidad en 170 puntos de control (cinemómetros fijos y de tramos), al desaparecer el tráfico como condicionante del factor velocidad en muchos supuestos.

Los factores reseñados pudieron generar situaciones de riesgo para la seguridad vial y siniestros durante el período de confinamiento, afectando a las cifras de siniestralidad hasta el punto de que, como ahora veremos, la bonanza de éstas durante el primer Estado de Alarma y consecuente confinamiento generado por el Covid-19 no ha sido paralelo ni proporcional con el relevante descenso de los flujos y movimientos de circulación en ese período.

Así, de acuerdo con la información suministrada por la ATGC a través de la DGT sobre la evolución de tráfico por efecto del Covid-19 durante el confinamiento, resulta que: en cuanto a los flujos de acceso a las ciudades, éstos experimentaron un descenso medio estimado de alrededor del 69%, con picos máximos de reducción de hasta el 91% en los momentos iniciales del primer Estado de Alarma y mínimos del 40% en su etapa final próxima a su alzamiento. Por su parte, los movimientos de largo recorrido sufrieron un descenso medio estimado de alrededor del 75% durante el confinamiento, con picos máximos de reducción del 95% en la etapa inicial del Estado de Alarma y mínimos del 47% en sus momentos finales.

Los datos conducen a entender, como decíamos, que el descenso de la siniestralidad vial no ha sido tan elevado como el de los flujos de circulación, según habría cabido esperar. La propia DGT informó en su momento que durante la operación Semana Santa se produjo un descenso de desplazamientos del 86% respecto de 2019 que no fue correlativo con el número de fallecidos, que sólo descendió en un 52%.

Así las cosas, en la etapa inmediatamente posterior al decaimiento del primer estado de alarma la vuelta a la entonces llamada «nueva normalidad» produjo un incremento de los datos de siniestralidad pre-Covid-19 y el regreso a una situación similar a la existente con anterioridad a la pandemia: en el período comprendido entre el 21 de junio y 22 de julio de 2020 se contabilizaron 110 fallecidos a 24 horas en vías interurbanas, lo que supuso un ligero aumento del 1% respecto del mismo período de 2019, en que el número de fallecidos fue de 109, pese a que, según la DGT, ese mes de julio los niveles de tráfico estaban por debajo de los del año anterior, un 7% menos en días laborales y un 22% en fin de semana.

La situación posterior y la que se vive en la actualidad siguen evidenciando el mismo fenómeno: en los meses de verano –julio y agosto– de 2020 se produjeron más de 82 millones de movimientos de largo recorrido, un 9% menos que los más de 91 millones del mismo período de 2019, y a pesar de ello el número de fallecidos a 24 horas en vías interurbanas –datos suministrados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial– sólo fue un 5% inferior (203 frente a 219).

Otro tanto ocurrió en los meses de septiembre a diciembre de 2020, en que los movimientos de largo recorrido fueron un 21% inferiores a los de los mismos meses de 2019 (108 millones frente a 137), mientras que el número de fallecidos sólo fue un 16% inferior (329 frente a 393). Y la situación se reproduce en el primer trimestre de 2021, en que seguimos sin una movilidad normalizada, con un descenso del 28% en los movimientos de largo recorrido en relación con el mismo período de 2019 (65 frente a 91 millones), lo que no se ajusta proporcionalmente con la variación porcentual de los fallecidos a 24 horas en vías interurbanas, inferiores únicamente en un 23% (195 por 255).

En definitiva, a pesar de que los flujos de circulación siguen siendo notoriamente inferiores a los existentes antes de la pandemia, las cifras de siniestralidad continúan desproporcionadas en relación a ellos, con el riesgo fundado de repunte tras la desaparición de las restricciones impuestas y la vuelta a niveles de normalidad en los flujos circulatorios, situación cercana temporalmente al momento de redactar estas líneas, a pocos días de que el 9 de mayo próximo se alce el último Estado de Alarma.

5.5.3 LA ESTADÍSTICA DE PROCEDIMIENTOS JUDICIALES: EL COVID-19 Y SU INCIDENCIA EN LOS PROCESOS POR DELITOS VIALES. LA RED DE FISCALES DELEGADOS DE SEGURIDAD VIAL Y SUS FUNCIONES DURANTE EL ESTADO DE ALARMA Y EL PERÍODO DE CONFINAMIENTO ESTRICTO

Desde la vigencia del primer estado de alarma el 14 de marzo de 2020 y hasta su finalización el 21 de junio, la disposición adicional segunda del Real Decreto 463/2020 suspendió los plazos procesales con la excepción de las actuaciones urgentes. Por su parte, las Policías de Tráfico, que desempeñaron un papel central y ejemplar en su eficacia, estaban dedicadas de modo prioritario a los controles de movilidad por prescripción del art. 1.6 de la Orden INT/226/2020, de 15 de marzo. La Orden INT/262/2020, de 20 de marzo, encomendó funciones relevantes a la DGT que asimismo cumplió con toda ejemplaridad.

Los controles de alcohol y drogas quedaron constreñidos a los casos en que se detectara una conducción anómala o accidente con signos de influencia en la vigilancia de las vías públicas y en el caso de los controles de movilidad, cuando asimismo se detectaran tales signos. En uno y otro caso se levantaron los oportunos atestados por los delitos del art. 379.2 CP. En los –esenciales para el confinamiento–

controles de movilidad se detectaron también delitos del art. 384 CP en los que se instruyó del mismo modo atestado. A pesar de la situación que se vivía hubo determinadas conducciones con exceso de velocidad punible del art. 379.1 CP circulando a más de 200 km/h hora, la mayoría para colgarlas en las redes y desafiar el régimen legal vigente. Y se detectaron asimismo supuestos de conducciones temerarias, en la mayoría de los casos producidas en el marco de elusión de los controles citados.

De acuerdo con los datos provisionales de actividad policial suministrados en su momento por la ATGC, la reducción de los flujos de movilidad en el período de confinamiento estricto supuso una reducción asimismo de las diligencias penales o atestados por delitos viales de peligro de en torno al 64%, habiéndose instruido un número aproximado de 1.745 atestados desde el 15 de marzo hasta la etapa final del Estado de Alarma, mientras que en el mismo período de 2019 el número de atestados había llegado en torno a los 4.931. Al igual que señalábamos arriba en relación con las cifras de siniestralidad, es superior porcentualmente del mismo modo la comisión de delitos viales y actuación policial a la reducción de los volúmenes de tráfico, y el dato revela que se ha mantenido con firmeza la intervención policial penal en seguridad vial.

Más allá de los datos globales anuales del ejercicio 2020 a que luego se hará referencia, el número de procedimientos incoados por delitos de peligro de los arts. 379-385 en el periodo de confinamiento estricto resulta difícil de conocer por las dificultades de registro del procedimiento generado por el atestado y porque los plazos procesales no se reanudaron hasta el 4 de junio de 2020 en virtud del Real Decreto 537/2020, de 22 de mayo. En cualquier caso, en los supuestos de detenidos presentados en el juzgado de guardia por delitos viales y delitos conexos a que se hacía referencia se promovieron y dictaron sentencias de condena por conformidad o adoptaron medidas cautelares. En todo caso puede decirse que la justicia penal de tráfico ha tenido durante el Estado de Alarma y confinamiento subsiguiente el funcionamiento necesario para preservar los bienes jurídicos protegidos en la seguridad vial.

Los fiscales delegados durante el Estado de Alarma han estado en permanente contacto con los Jefes de Tráfico y policías del territorio para el seguimiento de los controles de movilidad en relación con la fluidez y seguridad del tráfico y para la instrucción de atestados, seguimientos de procedimientos por delitos viales y cuestiones y dudas que pudieran suscitarse a los agentes actuantes. Aun cuando estuvieran suspendidos los plazos han aprovechado para solicitar las

causas a efectos internos de su calificación y evitar demoras, en particular en el abono de las indemnizaciones a las víctimas de accidentes de tráfico. De otra parte, la interconexión se ha fortalecido, además de con los habituales contactos por móvil y correo electrónico, con el Foro Virtual –que ha tenido más utilización que nunca– y con el *chat* específicamente creado en este periodo temporal como ya se expuso.

El Fiscal de Sala ha estado en contacto permanente con el Director General de Tráfico y los jefes de las policías de tráfico de carreteras y ha realizado un seguimiento de los muy reprobables comportamientos de las *apps* y grupos de *WhatsApp* que informaban sobre la ubicación de los controles de movilidad, obstaculizando una medida esencial como el confinamiento o las restricciones posteriores. De estas conductas el Fiscal de Sala se ocupó en oficio de 3-4-2019 dirigido a todas las policías de tráfico, recabando datos sobre las *apps* que informaban de la ubicación de los controles de alcohol y drogas, con lo que frustraban la operatividad de estas esenciales estrategias preventivas de seguridad vial y de la persecución de delitos de gravedad que pueden detectarse en ellos. Las acciones investigadas han supuesto un salto cualitativo en su gravedad al desarrollarse en el Estado de Alarma. Por todo ello se estudia la propuesta de una posible tipificación penal de estos comportamientos o una singular tipificación jurídico-administrativa como infracción muy grave en la LO de Seguridad Ciudadana.

Por último, tras la finalización del primer Estado de Alarma se reanudaron con normalidad –no exenta de algunas excepciones– los controles de alcohol y drogas, si bien con protocolos sanitarios que los han ralentizado hasta el presente, al igual que los controles de velocidad, y las funciones de vigilancia de las vías públicas de las policías de tráfico se ejercen en principio con normalidad dentro de las restricciones a la movilidad que a día de hoy siguen existiendo.

5.5.3.1 *La estadística de procedimientos judiciales: datos generales e incidencia del Covid-19*

Debe llamarse la atención sobre la ruptura que tiene lugar en el año 2020 en cuanto a la tendencia alcista que se apreciaba en los dos años precedentes por el incremento generalizado que se había producido en el volumen de actividad judicial y del Ministerio Fiscal en el ámbito de los delitos contra la seguridad vial. Por el contrario, en una primera aproximación a los datos del ejercicio 2020, se aprecia una notable disminución respecto de 2019 y 2018 de todos los indicadores

estadísticos relativos a los delitos viales de peligro de los arts. 379-385 CP, tanto del número de procedimientos judiciales incoados, como de las cifras de acusaciones del Ministerio Fiscal y del volumen de sentencias judiciales de condena.

Ahora bien, estos datos han de interpretarse de forma relativa, en cuanto son obviamente consecuencia directa, como veremos, de la especial situación de pandemia del Covid-19 y consiguientes restricciones circulatorias producidas en 2020, sin que, por ello, pueda hablarse propiamente de un cambio de ciclo en el volumen de la delincuencia vial.

En este sentido, en relación con la incidencia del Covid-19 en la estadística judicial de delitos viales, llamamos la atención sobre los siguientes fenómenos. Por una parte, la importante disminución de todos los indicadores judiciales –procedimientos, acusaciones y sentencias– corre paralela –aunque no proporcionalmente, como veremos–, con la experimentada por la movilidad circulatoria como consecuencia del confinamiento estricto consecuente al primer Estado de Alarma y las posteriores restricciones circulatorias con confinamientos perimetrales que a día de hoy aún perviven, lo que ha supuesto, en necesaria y obvia consecuencia, una notable reducción de la oportunidad de comisión delictiva que se ha traducido en los datos estadísticos reseñados.

Por ello, a diferencia de otros años, éste se puede afirmar sin temor a equivocarnos que no es que se haya producido una disminución del volumen de delitos viales detectados, sino una notable reducción de los cometidos. Y ello a pesar, como veremos, de la reducción en torno al 50% experimentada en 2020 por el número de controles –especialmente preventivos– de alcohol y drogas (en el ámbito ATGC), con alrededor de tres millones y medio menos que en 2019, lo que, si bien en la etapa de confinamiento estricto pudo obedecer a un trasvase a favor de los controles de movilidad frente a éstos, el resto del ejercicio puede explicarse por el indudable menor número de vehículos circulando por nuestras carreteras, por lo que las oportunidades de control –paralelamente a las delictivas– son también menores.

Ahora bien, matizando la idea anterior queda señalar, no obstante, como adelantábamos, que la reducción de movilidad no ha sido proporcional con la de los datos estadísticos judiciales. Según los datos suministrados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, los movimientos de largo recorrido disminuyeron en más de 24% en 2020 respecto de 2019, pasando de alrededor de 427 millones a algo más de 321 millones, mientras que la reducción de las cifras estadísticas de delitos viales ha sido porcentualmente menor, a saber, un 17%

de descenso en las cifras de acusaciones y sentencias condenatorias, y sólo de un 10% en el volumen de procedimientos judiciales incoados, de suerte que puede afirmarse la existencia de unas cifras latentes de delincuencia vial que se superponen y permanecen por encima de las restricciones a la movilidad.

El segundo fenómeno al que nos referíamos es el de la eficacia y rapidez de la justicia penal de tráfico en España que, como veremos, no se ha visto especialmente afectada por la pandemia del Covid-19. Así las cosas, el período de confinamiento estricto que conllevó el primer Estado de Alarma, con la suspensión de los plazos procesales decretada por la ya citada disposición adicional segunda del Real Decreto 463/2020, determinó que en el ámbito de la delincuencia vial, donde la inmensa mayoría de atestados no eran considerados urgentes al no conllevar privaciones cautelares de libertad, el cauce de las diligencias urgentes de juicio rápido fuera prácticamente inaplicable en ese período, como señalan asimismo los distintos Delegados provinciales.

Ello explica, como luego veremos, el incremento porcentual de los procedimientos incoados por los trámites de diligencias previas en relación con los abiertos por los cauces de las diligencias urgentes; así, frente a 2019, en que alrededor del 73% (tres de cada cuatro) de los procedimientos por delitos viales siguieron el cauce de las diligencias urgentes, en 2020 el porcentaje fue del 63% (aproximadamente 3 de cada cinco, con un descenso porcentual del 10%) de diligencias urgentes frente a diligencias previas. Ahora bien, tras el decaimiento del primer Estado de Alarma y el alzamiento de la suspensión de los plazos procesales, la situación se normalizó con la posterior y mayoritaria conversión de las diligencias previas incoadas en diligencias urgentes por la vía del art. 779.1. 5.º LECrim que, según señalan las memorias provinciales, fue habitualmente utilizado en el período indicado. Hasta el punto de que en el ejercicio 2020 se mantiene prácticamente la proporción de las acusaciones formuladas en el ámbito de los delitos contra la seguridad vial por los trámites de diligencias urgentes de juicio rápido: en torno al 80% (cuatro de cada cinco, en porcentaje muy similar al de 2019) de las acusaciones lo fue por esta vía, por lo que, a pesar de la pandemia, se mantiene la habitual y ya tradicional rapidez y eficacia de la respuesta penal a la delincuencia de tráfico en nuestro país.

Finalmente, antes de adentrarnos en el concreto examen estadístico, conviene aclarar que, en cuanto al delito de abandono del lugar del accidente del nuevo art. 382 bis CP, introducido por la reforma de la LO 2/2019 dentro del capítulo de los delitos contra la seguridad vial, los aplicativos informáticos siguen sin proporcionar datos esta-

dísticos, si bien las memorias de los delegados provinciales llaman la atención sobre el incremento de los procedimientos incoados por este nuevo tipo durante el ejercicio 2020, aunque su aplicación sigue teniendo una leve incidencia.

5.5.3.2 *La eficacia y celeridad de la respuesta penal. Procedimientos incoados por delitos contra la seguridad vial, escritos de acusación y sentencias. Mención especial a los Juicios Rápidos*

5.5.3.2.1 La eficacia y celeridad de la respuesta penal

A pesar de la indicada disminución de todos los indicadores estadísticos en la que indudablemente ha influido, como decimos, la situación de pandemia y sus consecuencias, se mantiene, en términos muy similares a los de los ejercicios precedentes, la muy importante proporción que absorben los delitos viales en relación con todo el volumen de actuación judicial y fiscal por cualesquiera tipologías delictivas. Así, en el ejercicio 2020 se han formulado por el Ministerio Fiscal 71.613 acusaciones por los delitos viales de los arts. 379-385 CP, lo que supone aproximadamente el 30% del total de las 242.846 evacuadas por la Fiscalía en todo tipo de procesos por delito. Asimismo, han recaído 66.648 condenas por estos delitos, que representan más del 31% del total de las 210.078 dictadas por toda clase de delitos. Se insiste, por tanto, en la idea de la importancia del volumen cuantitativo de la actividad judicial y del Ministerio Público en el marco de la delincuencia vial en España, de suerte que, en nuestro país, al igual que en años precedentes, prácticamente un tercio de todas las acusaciones y condenas lo son por los delitos de peligro contra la seguridad vial.

Por otra parte, la respuesta penal a la delincuencia vial en nuestro país sigue teniendo unas muy altas dosis de celeridad y eficacia a pesar del efecto de la pandemia, al menos en lo que a los delitos viales de peligro se refiere, con la eficacia que ello supone a los fines, no sólo de prevención especial del penado, sino también de prevención general. En este sentido, insistimos en la idea de que, si bien ha aumentado el porcentaje de los procedimientos incoados por los trámites de diligencias previas en detrimento de las diligencias urgentes de los llamados juicios rápidos, ello ha tenido una muy leve incidencia en la rapidez de la respuesta penal pues, como consecuencia de las posteriores adecuaciones procedimentales y conversiones de diligencias previas en diligencias urgentes por la vía del art. 779.1.5.º LECrim antes referidas, en 2020 –al igual que en los ejercicios precedentes–

una abrumadora mayoría de las acusaciones por delitos contra la seguridad vial, cuatro de cada cinco (más del 80%, en porcentaje levemente inferior al del año previo), han tenido lugar por estos trámites de juicio rápido, con un elevado porcentaje de sentencias condenatorias de conformidad que se estima en alrededor del 90%, como viene ocurriendo en la evolución interanual, lo que supone una ejecución más o menos inmediata de las penas impuestas, que en el ejercicio 2020 se concretan en 42.448 penas de privación del derecho a conducir y 1.331 pérdidas de vigencia del permiso del art. 47.3 CP, aproximadamente 46.000 penas estimadas de multa y 18.877 penas de trabajos en beneficio de la comunidad.

5.5.3.2.2 Evolución de los procedimientos incoados, escritos de acusación y sentencias condenatorias. Diligencias de Investigación

El primer indicador aludido, esto es, número de procedimientos judiciales ingresados en 2020 por los delitos viales de peligro de los arts. 379-385 CP, tanto por los trámites de diligencias previas como de diligencias urgentes, revela, en una primera aproximación, el volumen de actividad judicial producida en este ámbito, abstracción hecha de su resultado concreto en acusaciones y sentencias de condena a que luego se aludirá. Los datos estadísticos del ejercicio 2020 y su evolución interanual en la última década son los siguientes:

Diligencias Previas + Diligencias Urgentes	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Art. 379.1 CP...	1.063	1.003	1.021	752	818	902	813	842	889	1.562
Art. 379.2 CP...	84.352	73.778	72.430	69.340	61.346	61.177	59.466	69.121	68.039	57.262
Art. 380 CP...	3.058	2.799	2.587	2.384	2.310	2.658	2.761	1.553	2.009	3.050
Art. 381 CP...	313	315	318	204	190	204	190	87	207	297
Art. 383 CP...	2.087	2.087	2.070	1.884	1.550	1.583	1.819	2.013	2.381	2.252
Art. 384 CP...	49.267	37.993	36.017	33.883	31.231	31.262	30.875	36.649	40.670	37.172
Art. 385 CP...	510	535	411	396	482	417	379	389	477	489
Total.....	140.650	118.186	114.854	108.843	97.927	98.203	96.303	110.654	114.672	102.084

Llama la atención la ruptura producida en la evolución alcista de este indicador iniciada en 2018, pues en el ejercicio 2020 disminuye

sensiblemente el número de procedimientos incoados en relación con los años previos, con una reducción de alrededor de 12.500 procedimientos respecto del año precedente (-10,9%). Este fenómeno se produce fundamentalmente en los delitos de conducción bajo la influencia del alcohol o drogas del art. 379.2 CP (-15%) y en los tres tipos de conducción sin permiso del art. 384 CP (-8%), que absorben prácticamente la totalidad del descenso del número de procedimientos, junto con el delito de negativa a las pruebas de alcoholemia y drogas del art. 383 CP que también disminuye levemente (-5%), mientras que el resto de tipologías delictivas experimentan subidas, algunas muy elevadas en términos relativos, como la del delito de conducción a velocidad excesiva punible del art. 379.1 CP (+75%) y la de los de conducción temeraria del art. 380 CP (+51%) y 381 (+43%).

Respecto de los otros dos indicadores anunciados, a saber, número de escritos de acusación formulados por el Ministerio Fiscal y sentencias judiciales de condena, como es bien sabido, representan el resultado de la actividad judicial derivada de los procedimientos incoados. Como se adelantaba al inicio de este apartado, ambos experimentan importantes descensos: en 2020 se formulan alrededor de 15.000 acusaciones menos que el año precedente (-17%), invirtiendo así la tendencia al alza de los años previos, y se dictan aproximadamente 13.800 sentencias condenatorias menos que en 2019 (-17%), lo que acentúa la tendencia a la baja ya advertida ese año que, no obstante, estaba matizada por las consideraciones que hacíamos en la Memoria de 2019 sobre la limitación territorial de ese fenómeno a una sola comunidad autónoma, a diferencia de lo que acontece el presente año, en que la disminución de sentencias se produce de forma global en todos los territorios. Por otra parte, como viene ocurriendo de modo uniforme desde hace más de una década, los datos estadísticos de delitos viales de peligro proceden en más de un 90%, tanto en acusaciones formuladas como en sentencias dictadas, de dos delitos, el de conducción bajo la influencia del alcohol o drogas, que es el más importante cuantitativamente, seguido del delito de conducción sin permiso del art. 384 en sus tres modalidades típicas, aunque este año se reproduce el fenómeno advertido el año pasado, en el sentido de que aumenta el peso específico, proporcionalmente hablando, de los tipos del art. 384, a los que se suman este año los de conducción temeraria del art. 380 y de negativa a las pruebas de alcohol y drogas del art. 383, que ganan un ligero peso porcentual, en detrimento del delito del art. 379.2.

Las consideraciones anteriores emergen de la siguiente tabla, que contiene los datos interanuales de acusaciones y sentencias:

Comparativa 2018-2020	Acusaciones MF 2018	Sentencias 2018	Acusaciones MF 2019	Sentencias 2019	Acusaciones MF 2020	Sentencias 2020
379.1 CP . .	509	450	531	394	707	391
379.2 CP . .	54.033	56.173	50.537	48.078	39.485	38.241
380 CP . . .	966	872	1.263	852	1.918	1.433
381 CP . . .	80	60	106	79	169	82
383 CP . . .	2.318	2.797	2.652	2.625	2.482	2.301
384 CP . . .	28.520	28.868	31.817	28.406	26.807	24.156
385 CP . . .	26	44	52	46	45	44
Total . . .	86.452	89.264	86.958	80.480	71.613	66.648

En cuanto a los datos por tipologías delictivas, el descenso en el volumen de escritos de acusación se produce de forma acusada en los delitos de conducción bajo la influencia del alcohol y drogas del art. 379.2 y en los tres tipos de conducción sin permiso del art. 384, y, en menor medida, en el de negativa a las pruebas de alcoholemia y drogas del art. 383 y en el tipo residual del art. 385, lo que contrasta con la subida experimentada en los escritos de acusación formulados por el delito de conducción a velocidad excesiva punible del art. 379.1 y por los delitos de conducción temeraria en sus dos modalidades de los arts. 380 y 381, reproduciéndose por tanto el fenómeno ya aludido al tratar del volumen de procedimientos incoados. Por el contrario, la cifra de sentencias condenatorias desciende de forma global en todos los tipos viales, excepción hecha de los delitos de conducción temeraria que, al igual que se producía en el volumen de acusaciones, experimentan subidas, muy notorias en el tipo básico del art. 380.

Por último, en cuanto a las diligencias de investigación del Ministerio Fiscal por delitos viales en el marco del art. 5 EOMF, en el ejercicio 2020 se han incoado 775, lo que supone un importante descenso en relación con las incoadas el año precedente (-274/-26%), la mayoría de ellas por delitos de conducción sin permiso del art. 384, lo que viene siendo ya constante en las series estadísticas.

5.5.3.2.3 Las tasas de resolución

La siguiente tabla representa las denominadas tasas de resolución positiva, es decir, el cociente entre el número de asuntos resueltos por

sentencia condenatoria y el de procedimientos incoados, así como su evolución interanual:

Delitos CSV	DP+DU 2020	Sentencias 2020	Tasa resolución 2020	Tasa resolución 2019
379.1 CP.	1.562	391	0,25 (25%)	0,44
379.2 CP.	57.262	38.241	0,66 (66%)	0,70
380 CP.	3.050	1.433	0,46 (46%)	0,42
381 CP.	297	82	0,27 (27%)	0,38
383 CP.	2.252	2.301	1,02 (102%)	1,10
384 CP.	37.172	24.156	0,64 (64%)	0,69
385 CP.	489	44	0,08 (8%)	0,09
Total.	102.084	66.648	0,65 (65%)	0,70

La tasa global de resolución desciende nuevamente en el ejercicio 2020, con una variación porcentual de -5 puntos, repitiendo, aunque de forma menos acusada, el fenómeno ya experimentado en 2019. Se debe a que la disminución proporcional del volumen de procedimientos incoados ha sido menos intensa que la experimentada por las cifras de sentencias condenatorias. No obstante, este fenómeno ha de interpretarse con las debidas reservas y cautelas, a la espera de los datos del año 2021, dadas las especiales peculiaridades del año 2020, con la situación de pandemia vivida y sus efectos en la tramitación de procedimientos, a que hemos aludido. En cualquier caso, la tasa de resolución, que sólo se refiere a los asuntos resueltos por sentencia condenatoria, sigue siendo moderadamente elevada, y, siguiendo la idea apuntada en los años precedentes, si a las resoluciones de condena sumáramos otras resoluciones de fondo definitivas –sentencias absolutorias y autos de archivo–, sería muy elevado el porcentaje de procedimientos resueltos en el ejercicio corriente, en cifras estimadas cercanas a la igualdad entre asuntos ingresados y resueltos. Todo ello conduce a seguir afirmando, como en años precedentes, la existencia de un alto grado de unificación y seguridad jurídica en la interpretación de los tipos viales y unas elevadas dosis de aceptación por los órganos judiciales de los criterios hermenéuticos del Ministerio Fiscal en el ámbito de la delincuencia vial en España a través de la Circular 10/2011 FGE e instrumentos posteriores de coordinación, cuyas pautas han sido aceptadas, en lo esencial, por la jurisprudencia de la Sala Segunda del Tribunal Supremo emanada de la función nomofiláctica de la modalidad casacional introducida por la Ley 41/2015 a

que nos referimos, de suerte que en el ámbito de los delitos viales de peligro se han alcanzado elevados niveles de uniformidad, unificación interpretativa y seguridad jurídica en los últimos años.

5.5.3.2.4 Distribución territorial de sentencias condenatorias

En este aspecto se aprecia que la disminución del volumen de sentencias condenatorias es un fenómeno generalizado en todos los territorios, excepción hecha de Madrid, en que aumentan muy ligeramente, y, especialmente, de Cataluña, donde experimentan una importante subida de más de 1.300 sentencias (+16%), invirtiendo el descenso apreciado en 2019, aunque tal aumento sólo absorbe una parte mínima de la reducción apreciada el año pasado, por lo que Cataluña sigue este año por debajo del primer puesto que tradicionalmente ocupaba en la cifra de sentencias condenatorias. Así las cosas, Andalucía se mantiene como la primera comunidad autónoma en volumen cuantitativo de sentencias, seguida de Madrid y de Cataluña, que escalan ambas un puesto en este ranking respecto de 2019, en detrimento de la Comunidad Valenciana, que desciende del segundo al cuarto. En cualquier caso, la situación atípica de 2020 exige hacer un seguimiento de la evolución de este indicador en años venideros. Los datos estadísticos y su evolución interanual aparecen en la siguiente tabla:

CCAA	379.1 CP	379.2 CP	380 CP	381 CP	383 CP	384 CP	385 CP	Total 2020 (en paréntesis 2019)	Variación 2019-2020
Andalucía	42	6.006	360	19	276	5.369	2	12.074 (15.449)	-3.375
Aragón.	13	727	25	2	42	409	0	1.218 (1.757)	-539
Asturias	4	815	30	3	40	367	3	1.262 (1.858)	-596
I. Baleares	9	1.357	19	0	69	733	0	2.187 (2.723)	-536
I. Canarias	17	1.825	42	4	69	1.271	2	3.230 (5.262)	-2.032
Cantabria	0	511	29	0	12	265	4	821 (1.045)	-224
Cataluña.	91	5.140	225	18	524	3.640	3	9.641 (8.297)	+1.344
Extremadura . . .	8	744	41	2	49	379	2	1.225 (1.471)	-246
Galicia	20	2.532	77	2	143	1.740	0	4.514 (6.615)	-2.101

CCAA	379.1 CP	379.2 CP	380 CP	381 CP	383 CP	384 CP	385 CP	Total 2020 (en paréntesis 2019)	Variación 2019-2020
La Rioja	3	242	11	1	9	106	0	372 (608)	-236
Madrid	71	6.611	156	6	322	3.285	0	10.451 (10.354)	+97
Murcia	12	1.542	58	0	96	1.072	0	2.780 (3.278)	-498
Navarra	0	567	24	4	53	315	3	966 (1.283)	-317
P. Vasco	22	1.530	32	10	90	680	22	2.386 (3.059)	-673
C. Valenciana . .	48	5.151	177	6	364	2.430	2	8.178 (10.712)	-2.534
C. La Mancha . .	22	1.424	48	3	61	1.003	1	2.562 (3.327)	-765
Castilla y León	9	1.517	79	2	82	1.092	0	2.781 (3.382)	-601
Total Sentencias	391	38.241	1.433	82	2.301	24.156	44	66.648	

5.5.3.2.5 Los Juicios Rápidos en la delincuencia vial

En 2020 más del 63% (aproximadamente 3 de cada 5, con un descenso porcentual del 10% respecto de 2019) de los procedimientos incoados y del 80% (cuatro de cada cinco, en porcentaje muy similar al de 2019) de las acusaciones por delitos contra la seguridad vial de los arts. 379-385 lo fueron por los trámites de los denominados juicios rápidos (diligencias urgentes). Como ya adelantábamos, en 2020 aumenta significativamente el número de procedimientos de diligencias previas y disminuye de forma relevante el de diligencias urgentes, aunque ese reparto proporcional no se trasmite al de las acusaciones, ya que se mantiene prácticamente la elevada proporción de las formuladas por los trámites de juicio rápido. Este reparto proporcional de acusaciones (80/20) entre ambas tipologías procedimentales subraya, como viene siendo constante, los atributos de celeridad y eficacia de la justicia penal de tráfico en España:

Delitos Viales	D. Previas	D. Urgentes	Total
P. Incoados	36.934	65.150	102.084
E. Acusación	14.109	57.504	71.613

5.5.3.2.6 Representación gráfica de los datos estadísticos

TABLA 1. ESCRITOS DE ACUSACIÓN POR DELITOS

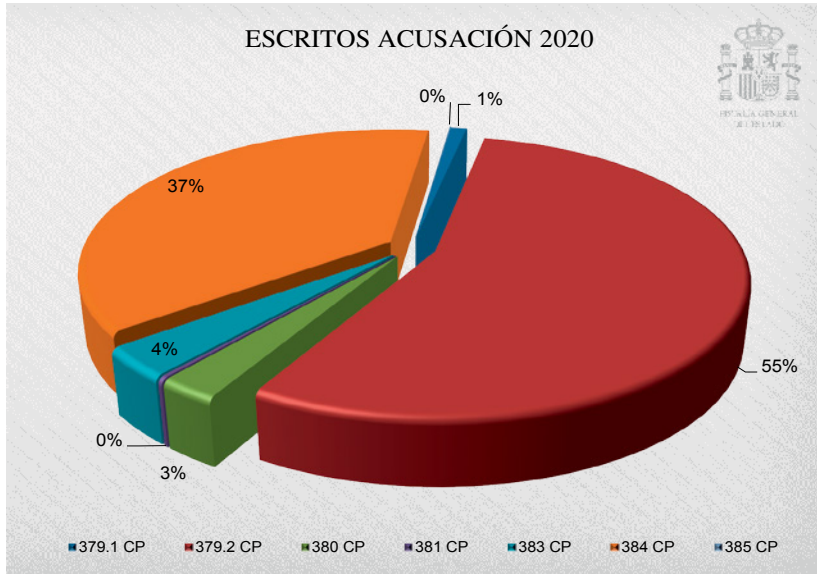
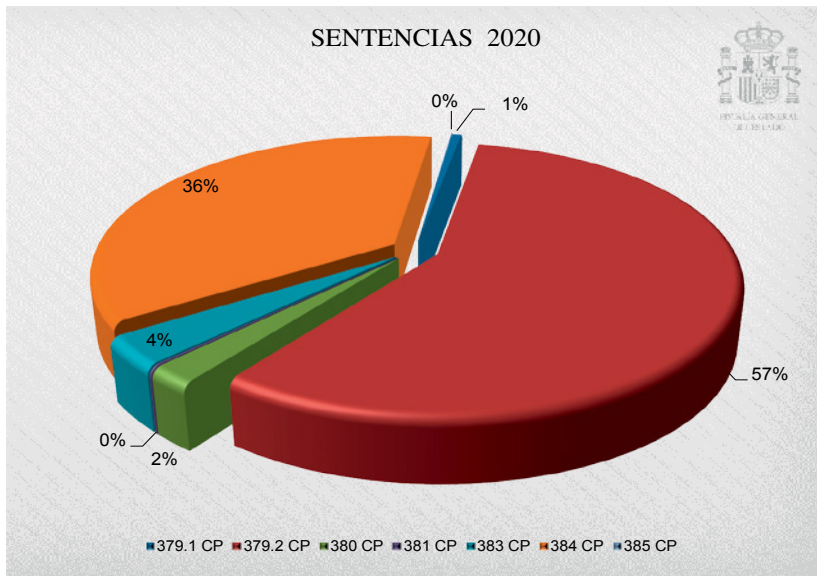


TABLA 2. SENTENCIAS CONDENATORIAS POR DELITOS



5.5.3.3 *El exceso de velocidad punible*

Los datos estadísticos de 2020 relativos al tipo residual del art. 379.1 CP –que sólo absorbe un 1% aproximado de acusaciones y sentencias por delitos viales– se representan en la siguiente tabla, en la que se aprecia un notable incremento de las acusaciones (+33%), acentuando el fenómeno del pasado año, y una estabilidad en el volumen de sentencias, con una reducción prácticamente inapreciable del 0,7%:

Comparativa 2018-2020	Acusaciones MF 2018	Sentencias 2018	Acusaciones MF 2019	Sentencias 2019	Acusaciones MF 2020	Sentencias 2020
379.1 CP	509	450	531	394	707	391

A continuación se hará referencia a los porcentajes comparativos entre el volumen de actividad judicial por excesos de velocidad penales –procedimientos incoados por el tipo del art. 379.1– y el de actividad sancionadora administrativa por la misma causa –expedientes incoados en ámbito DGT por infracciones administrativas de velocidad no penales, obviando los de otras administraciones–

De la siguiente tabla, en la que aparecen los datos referidos, se deduce que la práctica totalidad de los excesos de velocidad se sancionan en el ámbito administrativo y sólo acceden al ámbito jurisdiccional penal el 0,06% de los detectados, lo que, por otra parte, ha sido constante todos estos años ante las exigencias típicas para la existencia del delito estudiado (exceso en más de 80 km/h en vía interurbana y 60 km/h en vía urbana):

Conducción con exceso de velocidad	2020
Expedientes sancionadores administrativos	2.431.177
Procedimientos penales (DP+DU por art. 379.1 CP)	1.562

* Los datos de expedientes administrativos de 2020 son provisionales a fecha de ejecución abril 2021.

5.5.3.4 *La conducción embriagada, bajo los efectos del alcohol o drogas y la negativa a someterse a las pruebas para su detección*

Comparativa 2018-2020	Acusaciones MF 2018	Sentencias 2018	Acusaciones MF 2019	Sentencias 2019	Acusaciones MF 2020	Sentencias 2020
379.2 CP	54.033	56.173	50.537	48.078	39.485	38.241

Se acentúa en el ejercicio 2020 la tendencia a la baja que ya se apreciaba el año pasado –tanto en las cifras de acusaciones del Ministerio Fiscal como de sentencias condenatorias– por el delito de conducción bajo la influencia del alcohol o drogas del art. 379.2 CP. Así, en 2020 se han formulado aproximadamente 11.000 acusaciones menos que en 2019, con una reducción porcentual del 21,8% (incrementando la disminución del 6,5% apreciada en 2019), y se han dictado alrededor de 9.800 condenas menos que el año previo, lo que representa una bajada porcentual del 20,4% (superior a la reducción del 14,5% de 2019). Este fenómeno corre paralelo, como ya adelantamos, con la drástica reducción operada, por motivo de la situación de pandemia derivada del Covid-19 y restricciones de movilidad subsiguientes, en el número de controles de alcoholemia y drogas realizados en 2020. Ahora bien, la disminución de los indicadores judiciales –volumen de delitos viales detectados reflejado en acusaciones y condenas– no ha sido proporcional con la mayor reducción experimentada en la actividad de control policial pues, si bien las cifras de controles de alcohol y drogas se ha visto reducida en 2020 en torno al 50% en el ámbito ATGC, las acusaciones y sentencias de condena lo han sido alrededor del 20%, habiendo sido esperable una mayor disminución de las cifras de delincuencia vial constatada.

En cuanto al análisis comparativo entre el volumen de actividad sancionadora judicial y administrativa por alcoholemia y drogas, en el ejercicio 2020 emerge un nuevo fenómeno, cual es que la actividad sancionadora penal ha desplazado una parte importante de la sancionadora administrativa. Esta última, reflejada en el número de expedientes sancionadores administrativos tramitados sólo en el ámbito DGT (no se cuenta con datos globales de otras administraciones) por infracciones de alcoholemia positiva/presencia de drogas, sí ha experimentado reducciones porcentuales en torno al 50% y, por tanto, proporcionales a las antes referidas del número de controles de alcoholemia y drogas, mientras que el volumen de actividad judicial representado por el número de procedimientos penales incoados por este tipo de conductas ha sufrido una variación porcentual negativa del 15%. Como consecuencia de lo anterior, aunque en un plano de práctica igualdad, la actividad sancionadora penal (50,73% del total) supera por primera vez en estos años a la sancionadora administrativa en el ámbito DGT, que venía absorbiendo más del 60% de todo el volumen sancionador.

Los datos se reflejan en esta tabla:

Conducción alcohol o drogas	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Expedientes administrativos totales* (alcoholemia+drogas).	103.085	104.092	106.740	102.818	107.475	124.535	119.344	55.614
Expedientes administrativos (alcoholemia).	100.506	94.638	80.388	75.888	75.430	73.409	83.139	37.116
Expedientes administrativos (drogas).	2.579	9.454	26.352	26.930	32.045	51.126	36.205	18.498
Procedimientos penales.	72.430	69.340	61.346	61.177	59.466	69.121	68.039	57.262

* Los datos de expedientes administrativos de 2020 son provisionales a fecha de ejecución abril 2021.

Así pues, la actividad sancionadora de la DGT por conducción con alcoholemia positiva o presencia de drogas sufre un drástico retroceso en el ejercicio 2020, lo que con toda seguridad viene motivado por las consecuencias del Estado de Alarma decretado con motivo del Covid-19. En este sentido, en materia de alcoholemia, los expedientes sancionadores administrativos experimentan una reducción del 55% respecto de 2019, con las menores cifras de toda la serie estadística de los últimos años. El fenómeno, como decíamos, es paralelo al sufrido por los controles de alcoholemia, en cuanto el número de los realizados por la ATGC ha disminuido asimismo en un 52%, con una cifra global de 3.121.815, la menor con diferencia de toda la serie interanual, lo que supone más de tres millones menos de controles que en 2019.

Y otro tanto cabe decir en cuanto a la conducción con presencia de drogas. En este punto el número de expedientes sancionadores administrativos incoados en el ejercicio 2020 por la DGT experimentan una considerable reducción del 48% respecto del año anterior, mientras que, paralela y proporcionalmente, el volumen de controles de detección de drogas realizados por la ATGC disminuye un 49% en relación con los practicados en 2019, pasando de los 95.081 de ese año a los 48.194 del ejercicio corriente –cifra más baja desde 2015–, lo que igualmente viene motivado por las consecuencias de la pandemia. Por otra parte, sigue siendo muy escasa la derivación a la vía penal de los resultados positivos detectados en los controles de drogas, que son casi en su totalidad sancionados en el ámbito administrativo, con un reflejo meramente testimonial en el procedimiento penal: en el mismo

ámbito ATGC, en 2020 sólo se instruyeron 97 diligencias penales de los 1.355 positivos en accidente, 34 de los 4.586 positivos en controles por infracción, y 61 de los 10.974 positivos en controles preventivos; ahora bien, se acentúa la tendencia alcista ya advertida el año anterior, de suerte que en 2020 los porcentajes de derivación a la vía penal son ligera y progresivamente superiores a los de los dos años precedentes, pasando de un índice de derivación del 0,17% de 2018 respecto del número total de pruebas de drogas realizadas, al 0,39% de 2020, lo que es especialmente llamativo en cuanto a los positivos en controles preventivos, en los que el índice de derivación es del 0,55% de positivos en 2020 frente al 0,16% de 2019, fenómeno éste –incremento del volumen de atestados por conducción bajo la influencia de drogas– que reiteran algunas memorias provinciales, siendo razonable pensar, a espera de la evolución futura de estos datos, que el oficio del Fiscal de Sala de 18 de julio de 2019, relativo al acta de signos externos y pautas para la instrucción de atestados y derivación a la vía penal de estas conductas, pueda haber comenzado a dar frutos.

Por último, el delito de negativa a someterse a las pruebas de detección de alcohol y drogas del art. 383 CP, siguiendo la tendencia general, experimenta ligeras reducciones en 2020, tanto en el volumen de acusaciones (-6%) como en el de condenas (-12%):

Comparativa 2018-2020	Acusaciones MF 2018	Sentencias 2018	Acusaciones MF 2019	Sentencias 2019	Acusaciones MF 2020	Sentencias 2020
383 CP	2.318	2.797	2.652	2.625	2.482	2.301

5.5.3.5 *La conducción temeraria y con manifiesto desprecio por la vida de los demás*

Resulta llamativa en este año de pandemia la peculiar tendencia al alza de estas dos tipologías de conducción temeraria, con importantes incrementos porcentuales en 2020: así, en cuanto al tipo básico del art. 380 las acusaciones aumentan en un 51% y las condenas en un 68%, y en el del art. 381 en un 59% y 3% respectivamente.

Comparativa 2018-2020	Acusaciones MF 2018	Sentencias 2018	Acusaciones MF 2019	Sentencias 2019	Acusaciones MF 2020	Sentencias 2020
380 CP	966	872	1.263	852	1.918	1.433
381 CP	80	60	106	79	169	82

5.5.3.6 *La conducción sin permiso*

En cuanto a las tres modalidades típicas de conducción sin permiso del art. 384 CP (con pérdida de vigencia por pérdida total de puntos, con privación judicial y sin haberlo obtenido nunca), en 2020 se aprecia, como viene siendo la tónica general en este atípico año de pandemia, una notable disminución respecto del ejercicio previo, aunque menor que en otras tipologías delictivas como la del art. 379.2, tanto en el volumen de escritos de acusación, con una reducción porcentual del 15%, como de sentencias de condena, con un similar descenso porcentual de prácticamente el 15%:

Comparativa 2018-2020	Acusaciones MF 2018	Sentencias 2018	Acusaciones MF 2019	Sentencias 2019	Acusaciones MF 2020	Sentencias 2020
384 CP	28.520	28.868	31.817	28.406	26.807	24.156

5.5.3.7 *La creación de un grave riesgo para la circulación*

Nos referimos, por último, al tipo del art. 385 CP que, a diferencia de lo que ocurría en 2019, en 2020 vuelve a experimentar reducciones, tanto en la cifra de acusaciones (-13%), como –de forma casi testimonial– en el volumen de condenas (-4%). Dadas sus cifras absolutas podemos seguir afirmando que se trata de un tipo residual casi inaplicado:

Comparativa 2018-2020	Acusaciones MF 2018	Sentencias 2018	Acusaciones MF 2019	Sentencias 2019	Acusaciones MF 2020	Sentencias 2020
385 CP	26	44	52	46	45	44

5.5.3.8 *Penas impuestas y su ejecución en delitos contra la seguridad vial*

Nos referimos en este apartado a las penas impuestas en las 66.648 sentencias condenatorias por los delitos contra la seguridad vial de los arts. 379-385 CP en el ejercicio 2020 y su evolución interanual.

5.5.3.8.1 *Penas privativas de libertad*

Los datos estadísticos suministrados por Instituciones Penitenciarias relativos al número de internos que cumplen condena «sólo» por

delito contra la seguridad vial tampoco este año sirven para extraer conclusiones relativas al volumen de penas privativas de libertad impuestas y ejecutadas, pues se trata de meras «fotografías fijas» que sólo representan el número de internos en una concreta fecha, con elevadas fluctuaciones a lo largo del año, como puede observarse en la siguiente tabla en cuanto a los datos de 2020, y que, por otra parte, tampoco puede decirse que experimenten grandes variaciones en la evolución interanual:

Fecha	Penados (Judiciales)	Preventivos	Localización Permanente	Liberados Condicionales	Fin Semana	Total
15/1/2017	688	2	3	64	5	762
15/1/2018	803	7	3	52	2	867
15/1/2019	779	8	3	56	2	848
15/1/2020	811	13	2	49	2	877
15/6/2020	621	3	2	50	1	677
15/12/2020 . . .	811	6	2	52	1	872

5.5.3.8.2 Penas no privativas de libertad

De acuerdo con los datos proporcionados por Instituciones Penitenciarias, en el ejercicio 2020 se han gestionado 19.350 entradas por penas y medidas alternativas impuestas por delitos contra la seguridad vial, correspondiendo la inmensa mayoría –18.877–, como viene siendo habitual, al cumplimiento de trabajos en beneficio de la comunidad, y una mínima parte –473– a programas de educación vial como condición de suspensión de penas privativas de libertad. Estas cifras son las menores de toda la serie interanual y representan una reducción porcentual del 20%, paralela –como no podía ser de otra manera en este año atípico– a la disminución experimentada en el volumen de sentencias de condena:

Año	Entrada Sentencias*
2011	46.071
2012	61.617
2013	45.252
2014	36.066
2015	31.889
2016	28.332
2017	25.938

Año	Entrada Sentencias*
2018	24.543
2019	24.487
2020	19.350

* Incluye los TBCs y suspensiones de condena.

Teniendo en cuenta la estabilidad y mínima incidencia en términos absolutos de las penas privativas de libertad, así como el importante descenso sufrido por la cifra global de sentencias de condena, que no aparece absorbido en su totalidad por el experimentado en el número de penas de trabajos en beneficio de la comunidad, ello implica que, conforme a la triple alternativa penológica de los arts. 379 y 384, el volumen de penas de multa se haya visto asimismo reducido en este año de pandemia hasta situarse, en una aproximación estimativa, en torno a las 46.000.

Finalmente, en cuanto a la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores prevista en los tipos de los arts. 379, 380, 381 y 383 (no se cuenta aún con datos estadísticos del nuevo delito de abandono del lugar del accidente del art. 382 bis), en el ejercicio 2020 se han impuesto aproximadamente 42.448 penas de este tipo, alrededor de 9.500 menos que en 2019 (-18%), como consecuencia del descenso experimentado en las sentencias de condena por aquellos delitos, de las que han accedido al Registro de Conductores e Infractores 1.331 superiores a dos años, con la consiguiente aplicación en estos casos de la pérdida de vigencia del permiso de conformidad con el art. 47.3 CP. La siguiente tabla refleja los datos comparativos interanuales de las pérdidas de vigencia administrativas y las impuestas en vía penal:

Perdidas de vigencia:	Administrativas	Administrativas	Judiciales	Judiciales	Total
Año	Número	% sobre total	Número	% sobre total	
2010	42.010	93,48	2.932	6,52	44.942
2011	37.493	91,42	3.521	8,58	41.014
2012	27.668	90,09	3.043	9,91	30.711
2013	24.693	89,40	2.928	10,60	27.621
2014	23.293	88,19	3.119	11,81	26.412
2015	18.940	88,21	2.532	11,79	21.472
2016	15.848	88,50	2.060	11,50	17.908

Perdidas de vigencia:	Administrativas	Administrativas	Judiciales	Judiciales	Total
Año	Número	% sobre total	Número	% sobre total	
2017	18.254	89,80	2.075	10,20	20.329
2018	19.795	91,03	1.949	8,96	21.744
2019	21.611	91,83	1.922	8,16	23.533
2020	15.367	92,02	1.331	7,97	16.698

* Los datos de 2020 son provisionales a fecha de ejecución abril 2021.