

## MESAS DE EXPERIENCIAS 03

# DE LA PREVENCIÓN GENERAL A LA CORRECCIÓN PARTICULAR: LA IMPORTANCIA DE LOS PROGRAMAS DE SENSIBILIZACIÓN VIAL EN LA MODIFICACIÓN DEL COMPORTAMIENTO DE LOS CONDUCTORES INFRACTORES

**CARMELO HERNÁNDEZ**

LICENCIADO EN PSICOLOGÍA, ESPECIALISTA EN VIOLENCIA DE GÉNERO, DIPLOMADO EN CRIMINOLOGÍA. TÉCNICO DE LA OFICINA JUDICIAL DE COORDINACIÓN INSTITUCIONAL DE LA AUDIENCIA PROVINCIAL DE ALICANTE.

## INTRODUCCIÓN

Los juristas de la Ilustración fueron probablemente los primeros en asignar a la pena un fin general: la seguridad de los ciudadanos y la salud del Estado. Pero para asegurar el cumplimiento de esa encomiable, pero difícil desiderata, encadenaban a ese fin genérico, otros más concretos y próximos, que se subordinaban al fin general, pues sin su concierto, entendían que no podía cumplirse éste. Entre esos fines particulares destacaba claramente el de *“la corrección del delincuente para hacerle mejor, si puede ser y para que no vuelva a perjudicar a la sociedad”*. En *“Teoría de las penas y las recompensas”*, (1811) Jeremias Bentham postula que la verdadera utilidad de la pena consiste en servir de soporte para la reinserción del reo a la sociedad, y no solamente para castigar.

Han transcurrido más de 200 años desde que Bentham pronunció estas doctas palabras, pero parece que fue ayer cuando por primera vez el CP de 1995 contextualiza y aplica el concepto de medidas alternativas a la prisión en un entorno jurídico contemporáneo y, todavía apenas unos pocos años, cuando se acuña la denominación Servicios de Gestión de Penas y Medidas Alternativas para redefinir a los antiguos Servicios Sociales Penitenciarios.

Sin embargo, entonces y ahora, en todos los ámbitos de la conducta e interacción entre personas y grupos humanos, sigue siendo una prioritaria necesidad la creación y disponibilidad de un conjunto de normas que unifiquen patrones de comportamiento y posean la necesaria capacidad de adaptación frente a una zigzagueante realidad en permanente cambio, que marca el signo de los tiempos y de la evolución de la sociedad, y es responsabilidad de los ciudadanos asumir la necesidad de respetar dichas normas y consensos, en pro del mantenimiento del equilibrio y la paz social.

Uno de los aspectos más dramáticos de la dificultad para alcanzar y mantener ese deseable equilibrio es

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

Sin duda nos encontramos con un nuevo/viejo fenómeno, al que vamos a denominar *“violencia vial”*, para cuyo abordaje, corrección y prevención, también es necesario que existan nuevas líneas de actuación que tiendan a reducir las altas cifras de mortalidad que tenemos cada año en nuestras carreteras. Precisamente de esa cuestión vamos a tratar en este artículo, de *“la importancia de los programas de sensibilización vial en la modificación del comportamiento de los conductores infractores”*.

En nuestra milenaria cultura mediterránea, ligada al vino, a las plazas de los pueblos, pensados para vivir en la calle, pero también en la aldea global, en ese colectivo punto de encuentro que es de todos y de nadie, se ha ido introduciendo, acomodando y adaptando, progresiva e inexorablemente, un nuevo habitante de nuestras latitudes, uno más en la familia, un híbrido fruto de la revolución industrial, que, en nuestros días, es la causa principal de muerte y minusvalía, no relacionadas con el devenir de la propia naturaleza: el automóvil.

La *“convivencia”* con los automóviles ha sido gradual, deseada y beneficiosa para el desarrollo de la economía y bienestar social; pero su faceta negativa la hemos asumido con una terrible naturalidad, con una pernicioso serenidad, como si fuese el justo precio a pagar por su servicio, como si fuese inevitable soportar el mal uso que hacemos de sus ilimitadas posibilidades tecnológicas. Imprescindible es, por tanto, defender la importancia de la educación vial, pues nos afecta durante toda la vida. Tanto es así que a cada edad corresponde un tipo

## ES IMPRESCINDIBLE DEFENDER LA IMPORTANCIA DE LA EDUCACIÓN VIAL, PUES NOS AFECTA DURANTE TODA LA VIDA.

de vehículo: el cochecito en que nos trasladan antes de aprender a caminar, a ser peatones; la bicicleta que antecede al ciclomotor, y sucesivos vehículos hasta llegar a ese oscuro objeto de deseo que es el automóvil. Por tanto, la educación vial debe ser constante a lo largo de la vida, así como constante debe ser la búsqueda de los medios correctores de las conductas inadecuadas originadas por la interacción con nuestros vehículos, pues su evolución irá ligada a la del individuo y a la de la sociedad automovilística en la que, irremediablemente, nos encontramos todos inmersos.

Por eso concluyo esta necesaria introducción con esta gran cita de **Bertrand Russell**, porque como él, yo también pienso que “en todas las actividades es saludable, de vez en cuando, poner un signo de interrogación sobre aquellas cosas que por mucho tiempo se han dado como seguras”.

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

El primer Plan Formativo en Seguridad Vial para los supuestos de los delitos contra la seguridad del tráfico del art. 83.1.5º, del Código Penal, fue redactado en 2004 por Vicente Magro, Presidente de la Audiencia Provincial de Alicante; Carmelo Hernández, psicólogo y criminólogo de la Oficina de Medidas Alternativas a la Prisión de dicha Audiencia, y Diego José Cuellar, Ldo. en Derecho. Este pionero Programa tenía como finalidad implementar la participación en dicho plan formativo de los condenados por delitos contra la seguridad del tráfico, con especial referencia a los supuestos del art. 379, por la conducción bajo la influencia de alcohol u otras drogas. Art. 83.1.5º del Código Penal.

Los datos disponibles ya entonces permitían afirmar que la correlación entre consumo de alcohol y la probabilidad de accidente de tráfico era (y es) significativa y tenía (y tiene) una importantísima prevalencia en el contexto de la Seguridad Vial. El consumo de alcohol produce en los conductores, no solo una importante merma en las capacidades perceptivas, sino también una notable sobrevaloración de las propias aptitudes y capacidades al volante, lo que genera una peligrosa sensación de seguridad al frente del vehículo y correlaciona directamente con el incremento de la conducción temeraria.

Los autores de aquél primer protocolo indicábamos en

su introducción que “la aplicación de planes formativos específicos para condenados por conducir bajo los efectos del alcohol, que cumplan los requisitos establecidos en el Protocolo, contribuirá, sin duda, a desterrar algunos mitos y falsas creencias sobre el consumo de alcohol y la conducción”.

El Plan Formativo, vigente desde entonces y permanente en el espectro de la Administración de Justicia como una actividad que sigue siendo única en el conjunto del Estado Español, fue concebido como una eficaz estrategia para promover el despliegue de una perspectiva multidisciplinar en el tratamiento del problema. Un esfuerzo, en suma, concertado entre las distintas instancias de la Administración<sup>1</sup> implicadas en la implementación del Protocolo para contribuir a cambiar la mentalidad y actitud de los conductores infractores.

A diferencia de los programas tradicionales sobre Seguridad Vial, la finalidad del Plan formativo pretendía extenderlo a todos los supuestos del Capítulo de los delitos contra la Seguridad del Tráfico. Sin embargo, cierto es que eran (y son) muchos los supuestos en los que la siniestralidad en la carretera se produce por el consumo de alcohol o drogas. Por ello, en el Plan Formativo, se le dio un tratamiento especial y preferente a los supuestos de infracción bajo la influencia de alcohol o drogas, de manera que, por imperativo legal, en el caso de que el penado volviera a ser condenado, debería ingresar en prisión al revocarse la medida de suspensión de la ejecución de la pena.

Junto a la pérdida de vidas humanas, el coste económico derivado de la siniestralidad vial era (y es) es brutal, así como también lo eran (y son) las pérdidas de producción, es decir, lo que deja de producir el fallecido en función de su edad hasta su jubilación. Es un hecho que en una familia, si se produce el fallecimiento del padre y/o madre, pese a que se le pueda conceda una indemnización, lo más probable es que ésta no pueda cubrir el total de ingresos o producción que el difunto/a llevaría a su casa, por lo que al daño moral, psicológico y afectivo que va a sufrir esa familia se debe añadir el daño económico derivado del fallecimiento, circunstancias que es preciso también trasladar, a las personas que son condenadas por delitos contra la seguridad del tráfico, ya que aparte del daño personal que pueden causar con su incorrecto proceder, hay que añadir el daño terrible que pueden causar a otras personas como consecuencia de su injusto proceder.

La evidencia confirmada de que gran parte de los implicados en los accidentes de tráfico, en los que se encuentra el alcohol como factor del resultado, son jóvenes, y otro porcentaje, nada despreciable, son bebedores ocasionales, motivó el ofrecimiento, por parte de la Audiencia, a la Fundación Noray-Proyecto Hombre

1. Diputación Provincial de Alicante, Generalitat Valenciana, Instituto de Medicina Legal y la propia Audiencia Provincial, como entidad gestora del Programa.

2. A cuyo frente se encontraba (y encuentra) Ana Robles, firmante del Protocolo de Participación suscrito entre la Audiencia Provincial de Alicante y la Fundación.

(Delegación de Alicante<sup>2</sup>) para que participara en el Plan Formativo de Reeducción, con la especialidad exclusiva del tratamiento relativo a los devastadores efectos en la conducción provocados por la ingesta de alcohol y sustancias tóxicas. El protocolo de participación fue cerrado en 2006 y sigue vigente en la actualidad.

La derivación de los condenados por el órgano judicial competente que, de este modo, quedan obligados a participar en el Programa Formativo queda garantizada a tenor de lo dispuesto en el Art. 80.1 del Código Penal, al establecer que los jueces o tribunales podrán dejar en suspenso la ejecución de las penas privativas de libertad no superiores a dos años mediante resolución motivada. En dicha resolución se atenderá fundamentalmente a la peligrosidad criminal del sujeto, así como a la existencia de otros procedimientos penales contra éste.

Si tenemos en cuenta las características psicosociales de los autores de estos tipos delictivos<sup>3</sup> y el elevado número de juicios rápidos que se celebran por estas infracciones observaremos que es habitual que las penas impuestas sean, dentro del marco legal, las mínimas y, por tanto, es usual que la pena de prisión no se cumpla. La concesión de la suspensión, por tanto, se lleva a cabo en base a los criterios objetivos fijados por la ley penal. El Artículo 81 del Código Penal. dispone cuáles son las condiciones necesarias para dejar en suspenso la ejecución de la pena que, en resumen, son:

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

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

3. Participar en programas formativos, laborales, culturales, **de educación vial** y otros similares.

A través de la participación obligatoria del penado en el Plan Formativo, como alternativa a su ingreso en prisión, estrictamente en los casos en que esta proceda, se está implícitamente contribuyendo a evitar su reincidencia, y a la destrucción del binomio alcohol/conducción desde una doble perspectiva:

- A. Penal:** a fin de que tengan un exacto conocimiento de las consecuencias que tendría la reincidencia en su conducta.
- B. Psicosocial:** puesto que han de ser conscientes de que tal binomio supone un serio peligro para ellos

## LA ACTITUD DE LOS INFRACTORES, DEBIDAMENTE CORREGIDA, CONTRIBUIRÁ A HACER DE ELLOS UNOS INDIVIDUOS MÁS RESPETADOS Y VALORADOS POR SU ENTORNO SOCIAL.

y el resto de la sociedad, ya se trate de peatones o conductores.

Con ello debemos conseguir que los infractores sean conscientes de que su actitud, debidamente corregida, contribuirá a hacer de ellos unos individuos más respetados y valorados por su entorno social, en el que podrán incidir positivamente, puesto que su adecuado comportamiento y respeto hacia la normativa sobre Seguridad Vial debe tener la consecuencia de un mayor grado de disfrute de la libertad de deambulación, al compartir nuevamente con el sentir de la sociedad los mismos criterios preestablecidos, aceptados y valorados como medio para lograr la mayor seguridad vial posible. Finalmente, desde el punto de vista de la prevención, este Protocolo supone un nuevo instrumento de intervención frente a los riesgos viales más graves, a partir del análisis de cómo y en qué circunstancias se producen. Por ello, para su puesta en marcha, se requiere la cooperación de las instituciones firmantes del mismo, promoviendo así un nuevo instrumento de prevención para frenar la alta siniestralidad y mortandad que se produce en el contexto de la conducción de vehículos a motor, especialmente cuando los accidentes tienen lugar bajo la influencia del alcohol y/o las sustancias tóxicas. ■

Áreas	Sesiones
<b>CONTEXTUALIZACIÓN JURÍDICO-SOCIAL</b>	<b>3</b>
Asunción responsabilidad penal	3
<b>INTERVENCIÓN GRUPAL PSICOEDUCATIVA</b>	<b>6</b>
Modificación sistema de creencias y valores	3
Emociones, Temperamento y Control de Impulsos	3
<b>PREVENCIÓN</b>	<b>7</b>
Discapacidad y Muerte en la Conducción de Vehículos	1
Empatía con las víctimas	3
Alcohol, sustancias tóxicas y siniestralidad vial	3
<b>TALLERES SOCIOEDUCATIVOS</b>	<b>4</b>
Taller "transformación de ideas irracionales"	2
Taller "enfrentamiento de actitudes"	1
Taller "por el respeto a la responsabilidad"	1
<b>TOTAL SESIONES</b>	<b>20</b>

3. Un colectivo que puede ser sensibilizado y reeducado, y cuya conducta vial, en términos generales, puede ser modificable, adecuándola al canon de la legalidad, en su más amplio sentido.