

Y Originales

Tratamiento administrativo y penal del consumo de alcohol y otras drogas en la conducción de vehículos

José Ignacio Lijarcio Cárcel, Ana Martí-Belda Bertolín y Patricia Bosó Seguí

Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS-UVEG) | Grupo de Investigación Factum.lab

Recibido: 12/07/2011 · Aceptado: 24/08/2011

Resumen

El 20% de los conductores fallecidos en España en 2009 obtuvo resultados positivos en los análisis de consumo de alcohol o drogas. La conducción bajo los efectos de estas sustancias altera significativamente el rendimiento psicomotor y la conducta del que maneja un vehículo, lo que incrementa de manera notable las posibilidades de sufrir un siniestro de tráfico.

La actual legislación de tráfico -entre otros factores- ha tenido una fuerte incidencia en la disminución del número de muertos durante los últimos diez años, siendo esta reducción del 56% (Dirección General de Tráfico, 2009). Aquellos conductores que cometen infracciones o delitos contra la seguridad vial participan en acciones sensibilizadoras y reeducadoras donde se trabajan los factores de riesgo implicados en los siniestros de tráfico. Dos ejemplos claros de estas acciones son el "Programa de Intervención, Sensibilización y Reeducación Vial (INCOVIA)" y el "Taller de Actividades para el cumplimiento de trabajos en beneficio de la comunidad relacionados con la Seguridad Vial (TASEVAL)" (Montoro, Escamilla, Lijarcio, Martí-Belda y Puchades, 2010).

Pese a los resultados positivos obtenidos hasta la fecha, es necesario promover estrategias que fomenten la formación y la sensibilización de todos los sectores de la población en el ámbito de la seguridad vial, ya que la formación junto con la educación es una de las claves fundamentales hacia el cambio actitudinal que mejorará la cultura y concienciación vial.

Palabras Clave

Seguridad vial, alcohol, drogas, tratamiento legal, infractores, delincuentes viales, INCOVIA, TASEVAL.

— Correspondencia a:

José Ignacio Lijarcio Cárcel
Técnico Superior de Investigación
Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)-Universitat de València (UVEG)
C/ Serpis, 29 · 46022 Valencia
e-mail: Jose.I.Lijarcio@uv.es



Abstract

20% of dead drivers in 2009 in Spain had positive results in the analyses of alcohol or drug ingestion. Driving under the effects of these substances significantly alters behavior and psychomotor driver performance and increases road risk considerably.

Current traffic laws -among other factors- have had a major impact on reducing the number of deaths over the past ten years, dropping by 56% (Dirección General de Tráfico, 2009). Drivers who commit offenses or crimes against road safety receive specific training related to the risk factors which increase the probability of having an accident. Two examples are the "Intervention, Awareness and Re-education Program (INCOVIA)" and the "Workshop Activities for community works related to Road Safety (TASEVAL)" (Montoro, Escamilla, Lijarcio, Martí-Belda y Puchades, 2010).

Despite the positive results achieved so far, there is a need to promote strategies focused on training and awareness-raising in the area of road safety for all population sectors. Training and education are fundamental keys for attitudinal change that will improve road safety awareness and culture.

Key Words

Road safety, alcohol, drugs, criminal treatment, traffic offenders, traffic violators, INCOVIA, TASEVAL.

INTRODUCCIÓN

Desde la implantación del Permiso por Puntos en nuestro país en julio de 2006, introducido con la Ley 17/2005, de 19 de junio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (BOE nº 172, de 20.7.200), el número de víctimas de tráfico ha descendido notablemente, lo que pone de manifiesto que la formación y la educación basadas en la cultura de la seguridad vial, y no solo en posturas normativistas, ha tenido una influencia positiva en la concienciación de los conductores y la adopción de conductas más seguras.

Pese a todo, desde el 2001 al 2010 han muerto en nuestro país más de 41.000 personas y se calcula, para esa década, unos costes económicos anuales derivados de los siniestros de tráfico cercanos a los 16.000 millones de euros (Organización Mundial de la Salud, 2009), (Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad, 2008).

Son múltiples los factores de riesgo que pueden incrementar las probabilidades de que se produzca un siniestro de tráfico. Dentro de ellos, todos los estudios e investigaciones coinciden en que el alcohol y otras drogas son factores determinantes en la generación de siniestros. Su combinación con la conducción es letal, ya que las capacidades psicofísicas



de los conductores se ven significativamente alteradas, ocasionando así un gravísimo peligro para ellos mismos y para los demás usuarios de las vías públicas.

CONSUMO DE ALCOHOL Y OTRAS DROGAS EN ESPAÑA

La causalidad de los siniestros viales es atribuible entre un 70% y un 90% al denominado factor humano. Son diversos los factores de riesgo que explican este alto porcentaje, entre los que están la velocidad, la fatiga, las enfermedades, los fármacos, las distracciones, etc., y muy especialmente, el alcohol y las drogas (Montoro, Toledo, Lijarcio y Roca, 2010).

Según la Encuesta Domiciliaria sobre Abuso de Drogas (2007) realizada por el Observatorio Español sobre Drogas (OED), en cuanto a la prevalencia de consumo de drogas en los últimos 30 días en la población de 15-64 años, el alcohol sigue siendo la sustancia más consumida entre los españoles (60%), le siguen el tabaco (38,8%), el cannabis (7,2%), los tranquilizantes (4,7%), los somníferos (2,5%), la cocaína (1,9%) el éxtasis (0,6%), las anfetaminas (0,3%) y los alucinógenos (0,1%).

Todas estas sustancias afectan considerablemente a las capacidades tanto físicas como psicológicas de aquellos que las consumen. Un gran porcentaje de los consumidores de drogas de nuestro país, diagnosticados o no, son conductores, con los riesgos que ello supone tanto para sus vidas como para las del resto de usuarios de las vías, puesto que dichas sustancias resultan potencialmente peligrosas en el momento que se combinan con la conducción de vehículos.

ALCOHOL Y OTRAS DROGAS EN VÍCTIMAS MORTALES DE TRÁFICO

La implicación de sustancias como el alcohol y otras drogas en la siniestralidad vial aparece de forma clara en los análisis realizados por el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF) (INTCF, 2009). Este organismo ofrece datos de gran interés en la memoria realizada en 2009 respecto de la presencia de alcohol etílico, psicofármacos y drogas en conductores, acompañantes y peatones, víctimas de siniestros de tráfico.

Los análisis se realizaron a un total de 1.207 fallecidos en siniestros de tráfico en España, practicados en los cuatro departamentos del INTCF (Barcelona, Sevilla, Madrid y La Laguna). De entre ellos, 923 eran conductores cuando se produjo el siniestro. Los datos son especialmente claros: el 41% de los conductores fallecidos presentó resultados positivos en sangre de drogas y/o psicofármacos y/o alcohol. Del 41% de los conductores con resultados positivos, en el 73% de los casos se detectó alcohol etílico solo o asociado con drogas y/o psicofármacos. En el 30,5% de los casos positivos, se detectaron drogas de abuso solas o asociadas con alcohol y/o psicofármacos, y por último, en el 13,4% de los casos positivos de conductores fallecidos, se detectaron psicofármacos solos o asociados con alcohol u otras sustancias.

Estos datos ponen de manifiesto la alta correlación que existe entre la combinación conducción y drogas con la siniestralidad vial.

Por otra parte, en el mismo informe se describen las edades de los conductores que presentaron resultados analíticos positivos al



consumo de algún tipo de sustancia adictiva. Son dos los grupos de edades que destacan especialmente. En primer lugar, los conductores de entre 31 y 40 años (11,5%), y en segundo lugar los de 21 a 30 años (10,3%). Les siguen los de 41 a 50 años (9%), los de 51 a 60 años (4,5%), mayores de 60 años (3,2%) y por último, los menores de 20 años de edad (2,5%).

Esto nos hace reflexionar sobre el tipo de intervenciones preventivas que se realizan desde la administración, ya que en muchas ocasiones los destinatarios de estas siguen siendo jóvenes de 18 hasta 30 años, dejando fuera a una población que en los últimos años, según como afirman los datos, es emergente en el consumo de sustancias y la cual no está considerada como población de riesgo.

En cuanto a la sustancia detectada en los conductores fallecidos, si atendemos en primer lugar al alcohol, se puede comprobar cómo, en el 61% de los casos en los que hay presencia de alcohol etílico, la tasa de alcohol era superior a 1,40 g/l en sangre (siendo la máxima permitida 0,5 g/l). Hay que tener en cuenta en este contexto que, en el margen de entre 0,8-1,5 g/l de alcohol en sangre se considera que la conducción es especialmente peligrosa, presentándose graves problemas perceptivos, sensoriales, atencionales y motores, entre otros, sin olvidar que los sujetos sobreestiman sus propias capacidades y se comportan de una forma mucho más agresiva e imprevisible y tienen una mayor tolerancia al riesgo (Montoro, Toledo, Lijarcio y Roca, 2010).

Si se relacionan las variables edad y concentración detectada de alcohol en sangre, se pone de manifiesto, a la luz de los resultados, que las tasas más elevadas de alcoholemia se presentan en los grupos de mediana edad. Así,

tasas de entre 2,01-2,50 g/l son más frecuentes en los conductores de entre 31 a 50 años. Lo mismo ocurre con tasas con una concentración superior o igual a 2,51 g/l, donde de nuevo hay un mayor porcentaje de conductores fallecidos con edades comprendidas entre 31 y 50 años (INTCF, 2009).

El consumo de alcohol no es siempre un consumo aislado. En muchas ocasiones la ingesta de alcohol suele ir acompañada con la de otro tipo de drogas de abuso. En estos casos, la combinación de varias sustancias aumenta exponencialmente el riesgo de siniestro cuando se maneja un vehículo. En este contexto el dato es más que preocupante: el 17,7% de los conductores que dieron positivo en alcohol en los análisis realizados habían consumido también otras drogas. Entre los conductores policonsumidores, el 55% consumieron alcohol y cocaína, un 20,4% combinaron alcohol y cannabis y el 18,3% presentó resultados positivos en la combinación de consumo de alcohol, cocaína, opiáceos derivados de la morfina y metadona (INTCF, 2009).

Expuestos los resultados relativos al alcohol, en lo que se refiere a la distribución de los casos con resultado positivo únicamente en drogas de abuso (sin combinación con alcohol) aparece de manera clara que la cocaína -sobre el conjunto de drogas- es la sustancia con más positivos en los análisis realizados (40%), seguida por el cannabis (15,4%) y los opiáceos derivados de la morfina (13,8%). Con porcentajes algo menores y próximos al 10%, la cocaína aparece en combinación con los opiáceos derivados de la morfina, con el cannabis y con las anfetaminas, siendo el porcentaje de resultados positivos de éstas últimas del 1,5% cuando se consumen solas (INTCF, 2009).



TRATAMIENTO LEGAL DEL ALCOHOL Y OTRAS DROGAS EN LA CONDUCCIÓN

La implantación del Permiso por Puntos en España tuvo lugar el 1 de julio del año 2006. Este sistema se ha inspirado en el crédito social de confianza que la población deposita en cada conductor y que de su comportamiento al volante va a depender su ganancia o pérdida de ese crédito, gestionado por la Administración.

Este sistema no tiene sólo un carácter punitivo sino que también se apoya en una dimensión reeducadora y por tanto se busca que el conductor infractor tenga un cambio de actitud hacia el tráfico y la seguridad vial (Montoro, Toledo, Lijarcio y Roca, 2010).

Desde el 1 de julio de 2006 al 2 de junio de 2010, aproximadamente 69.000 conductores perdieron su permiso de conducir por retirada de puntos. En este mismo periodo se registraron más de cuatro millones de sanciones y 3.122.704 conductores fueron sancionados, con un resultado de 12.918.881 puntos perdidos. Diferenciando estos datos por sexo, el 78% de los sancionados fueron hombres, mientras que el 22% eran mujeres. Una línea similar sigue la distribución de sanciones según sexo, donde los hombres ocupan el 80% y las mujeres el 20%. En cuanto a puntos perdidos, los varones perdieron 10.508.278 puntos, mientras que las mujeres perdieron 2.410.603 puntos (Dirección General de Tráfico, 2010).

De los cerca de cuatro millones de sanciones firmes que se registraron desde la implantación del Permiso por Puntos hasta junio de 2010, la conducción bajo los efectos del alcohol fue una de las infracciones más frecuentes junto con la velocidad, el uso del

móvil y el hecho de no ponerse el cinturón, por lo que es evidente el peso que tiene el problema del consumo de alcohol entre los conductores y pone de manifiesto la necesidad de seguir incidiendo sobre este factor de riesgo tan implicado en la siniestralidad vial (Dirección General de Tráfico, 2010).

El tratamiento legal del alcohol y otras drogas en la conducción se realiza desde una doble vía: una de corte administrativo y otra de corte penal, lo que significa que conducir bajo los efectos del alcohol puede suponer una infracción o un delito.

La vía administrativa

En primer lugar y en cuanto a la vertiente administrativa que trata el consumo de alcohol y otras drogas en la conducción, según la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora (BOE nº 283, 24.II.2009), artículo 65 apartado 5 c) se considera infracción "(...) *La conducción por las vías objeto de esta Ley habiendo ingerido bebidas alcohólicas con tasas superiores a las que reglamentariamente se establezcan, y en todo caso, la conducción bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y cualquier otra sustancia de efectos análogos(...)*", así como el punto d) "(...) *Incumplir la obligación de todos los conductores de vehículos de someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de posibles intoxicaciones de alcohol, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias análogas, y la de los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en*



algún accidente de circulación(...)". Así pues, los conductores que sean sancionados en firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las dos infracciones mencionadas perderán los puntos correspondientes siendo:

Conducción con una tasa de alcohol superior a la reglamentariamente establecida:

- *Detracción de 6 puntos de su permiso de conducción: Valores mg/l aire espirado, más de 0,50 (profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad más de 0,30 mg/l).*
- *Detracción de 4 puntos: Valores mg/l aire espirado, superior a 0,25 hasta 0,50 (profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad más de 0,15 hasta 0,30 mg/l).*

Conducción bajo los efectos de las drogas:

- *Detracción de 6 puntos: Conducir bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias de efectos análogos.*

- *Detracción de 6 puntos: Incumplir la obligación de someterse a las pruebas de detección del grado de alcoholemia, de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias de efectos análogos.*

Dentro del contexto del permiso por puntos, las infracciones cometidas en relación con el consumo de alcohol por parte de los conductores aparecen como uno de los principales motivos de sanción. De hecho, desde la puesta en marcha del sistema hasta junio de 2010, la conducción bajo los efectos del alcohol supuso un 11% del total de los sancionados por las principales infracciones cometidas por los conductores españoles (Figura 1) (Dirección General de Tráfico, 2011). La pérdida de puntos por motivos relacionados con la alcoholemia ascendía a 1.741.354 del total de los 10.069.430 de puntos perdidos por las principales infracciones cometidas, lo que supone un 17,3% de este total (Figura 2). (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, Dirección General de Tráfico, 2010).

Figura 1. Sanciones por las principales infracciones cometidas

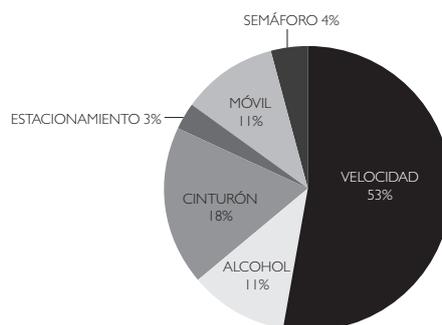
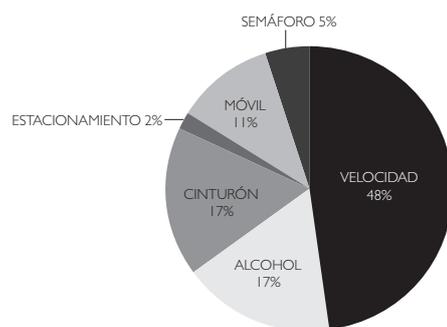




Figura 2. Puntos perdidos por las principales infracciones cometidas



Los últimos datos sobre pérdida de puntos, nos indican que desde junio de 2010 hasta mayo de 2011 se perdieron 476.792 puntos más a causa de alcoholemias positivas, lo que da un total de 2.218.146 puntos perdidos por este motivo. Desde que entró en vigor el Permiso por Puntos en España, todo parece indicar que la conducción bajo los efectos del alcohol continúa siendo una de las principales transgresiones de la norma, manteniéndose cerca del 11% del total de las principales infracciones cometidas. Además, a estos datos se añade la cifra de 9.670 conductores que, o bien han perdido al menos una vez la vigencia de su permiso de conducción por causa del alcohol, o bien del total de los puntos que han perdido, su mayoría se debían a una sanción por alcohol (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, Dirección General de Tráfico, 2010).

En lo que al consumo de otras drogas se refiere, desde 2006 hasta mayo de 2011 se han perdido por ello 42.510 puntos y se han registrado 7.085 sanciones en firme. Además,

213 conductores han perdido su permiso de conducción cuando la mayoría de puntos sustraídos tenían como motivo el consumo de drogas (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, Dirección General de Tráfico, 2011).

La vía penal

El 1 de diciembre de 2007 se publicó la Ley Orgánica 15/2007 por la que se reformaba el Código Penal en materia de seguridad vial (BOE nº 288, 1.12.2007). Dicha modificación tiene como objetivo contribuir a la reducción de las víctimas causadas por los siniestros de tráfico. Se produce un endurecimiento de las penas con el que se pretende disuadir a los conductores que se exceden en el uso de su libertad en las vías públicas y comprometen la seguridad de los demás. Uno de los cambios más importantes de esta reforma hace referencia a la conducción de un vehículo a motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas.



Pero además y en todo caso, según el artículo 379.2 del Código Penal: "(...) aquellos que presenten tasas de alcoholemia iguales o superiores 0,6 mg/l en aire espirado o 1,2 g/l en sangre deberán cumplir con una pena de prisión de 3 a 6 meses o con la multa de 6 a 12 meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días, y, en cualquier caso, con privación del derecho a la conducción de 1 a 4 años. Por otra parte, el artículo 383 considera que la negativa a someterse a las pruebas de alcohol o drogas será sancionada con una pena de prisión de 6 meses a 1 año y privación de la conducción de 1 a 4 años (...)".

Según esta modificación, cuando se comete una infracción relacionada con el alcohol o las drogas ya no hay solo una sanción administrativa que revierta la pérdida de puntos o la sanción económica, sino que el conductor implicado pasa a ser el autor de un delito si cumple los supuestos anteriormente descritos.

En este contexto, en el año 2009 se comenzó de forma sistemática el proceso de registro de los procedimientos penales de la Fiscalía en materia de Seguridad Vial (Memoria de la Fiscalía de Seguridad Vial, 2010). El destacable

trabajo realizado por parte de esta Fiscalía de los Fiscales y Fiscales Delegados en el ámbito de la Seguridad Vial, así como la labor de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, ha supuesto que en los últimos años se haya incrementado el inicio de numerosos procedimientos judiciales en relación con este problema. En concreto y en relación con el artículo 379.2 del Código Penal respecto de la conducción bajo la influencia del alcohol o las drogas, se ha producido un aumento de procedimientos de cerca del 50% entre los años 2005 y 2009.

Desde que se realizó la reforma del Código Penal en 2007 hasta julio de 2010 se han llevado a cabo 233.488 condenas por delitos realizados contra la seguridad vial, de las que 135.000 (57%) han tenido como causa la conducción bajo la influencia del alcohol o drogas, 87.300 (37,5%) por conducir sin permiso, 3.800 (1,7%) por la negación a someterse a las pruebas de detección de alcoholemia u otras sustancias, 3.110 (1,5%) por conducción temeraria, 1.950 (1%) por velocidad excesiva y 328 (0,2%) por conducir con un manifiesto desprecio a la vida (Figura 3).

Figura 3. Condenas por delitos contra la seguridad vial





En el mismo contexto, a fecha 31 de octubre de 2010, los conductores penados a hacer Trabajos en Beneficio de la Comunidad (TBC) por motivo de delitos contra la seguridad vial ascendían a 149.973, lo que supone un 76% del total. Esta tendencia se mantiene durante los meses de noviembre y diciembre de 2010, suponiendo también un 76% de los TBCs totales. En lo que se refiera al año actual (2011), los TBCs mantienen el mismo porcentaje (Ministerio del Interior - Secretaría General de Instituciones Penitenciarias, 2011).

Además, los juicios rápidos por delitos contra la seguridad vial constituyen a lo largo de los años uno de los de mayor porcentaje del global, alcanzando el 50% de los 230.680 juicios rápidos incoados. De entre los juicios rápidos por delitos contra la seguridad vial se encuentran a la cabeza las condenas por conducir bajo los efectos del alcohol (Memoria de la Fiscalía de Seguridad Vial, 2010).

EL DESARROLLO DE PROGRAMAS PARA INFRACTORES Y DELINCUENTES DE TRÁFICO

Actualmente, todo infractor o delincuente que, o bien haya perdido puntos por vía administrativa o bien haya recibido algún tipo de condena por la vía penal, tiene alternativas reeducadoras y sensibilizadoras en este ámbito.

INCOVIA. Programa de intervención, sensibilización y reeducación vial, para infractores de tráfico

A través de los cursos de Sensibilización y Reeducación Vial del programa INCOVIA dentro del Sistema de Permiso por Puntos

(Montoro, Toledo, Lijarcio y Roca, 2010), miles de infractores han podido recuperar los puntos perdidos, en muchas ocasiones por motivos relacionados con el consumo de alcohol o drogas. Los asistentes a los cursos reciben un extenso programa de formación con el objetivo de crear en ellos un cambio de actitudes y un aumento de la concienciación en materia de seguridad vial.

El nacimiento de los cursos de Sensibilización y Reeducación Vial tiene su marco legislativo en la ORDEN INT/2596/2005, de 28 de julio, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción (BOE nº 190, 10.8.2005). Con la introducción en España del sistema denominado permiso y licencia de conducción por puntos, los cursos de sensibilización y reeducación vial, constituyen un elemento esencial del sistema para lograr la pretendida modificación de los comportamientos reiteradamente infractores.

La Ley 17/2005 distingue dos clases de cursos, aquellos que pueden realizar los titulares de permisos y licencias de conducción para la recuperación de parte de los puntos perdidos (recuperación parcial); y los que deben realizar quienes hayan perdido la totalidad de los puntos asignados y pretendan obtener de nuevo la autorización para conducir o los titulares de un permiso o licencia de conducción que hayan sido condenados por sentencia firme (recuperación total).

El objetivo de estos cursos es, por una parte sensibilizar a los conductores infractores sobre las graves consecuencias humanas, económicas y sociales que se derivan de los siniestros de tráfico y sobre la especial implicación de los propios conductores en la producción de és-



tos; y por otra, reeducar los comportamientos y actitudes de los asistentes (infractores y/o delincuentes) hacia la cultura de la seguridad vial y los valores de convivencia y respeto en el entorno del tráfico.

En el programa INCOVIA de cursos de sensibilización y reeducación vial existen dos grandes bloques. En primer lugar, una formación común para todos los asistentes, sea cual sea el motivo por el que asisten al curso. La formación es impartida por un profesor de formación vial que, a lo largo de las horas de duración del curso, aborda los distintos factores de riesgo para la conducción, entre los que se incluyen el alcohol y las drogas. En segundo lugar, hay una formación específica para cada uno de los asistentes, donde éstos trabajan individualmente, y en función de sus particularidades, las áreas temáticas en las que presentan más carencias. Estas carencias se determinan en base a un cuestionario previo que el asistente al curso cumplimenta antes del comienzo del mismo y en el que, entre otras cosas, indica la o las infracciones que le han ocasionado la pérdida de puntos y sus conocimientos generales sobre seguridad vial.

En lo que se refiere al contenido específico del programa respecto del alcohol y las drogas en la conducción y seguridad vial, los temas tratados son los siguientes:

El alcohol como factor de riesgo:

- a) Valorar el importante papel que juega el alcohol en los accidentes de tráfico.
- b) Identificar los efectos que tiene el alcohol sobre nuestras capacidades para conducir.
- c) Discriminar qué influye y qué no influye sobre la tasa de alcoholemia.

d) Tomar conciencia del riesgo que supone conducir bajo los efectos del alcohol.

e) Reconocer la responsabilidad legal que se deriva de una conducción bajo la influencia de las bebidas alcohólicas.

Las drogas de abuso como factor de riesgo:

- a) Señalar la influencia de las principales drogas de abuso sobre la capacidad de conducción.
- b) Valorar los riesgos reales de la conducción bajo la influencia de determinadas drogas.
- c) Distinguir las características de los principales grupos de drogas de abuso.
- d) Valorar la relación que hay entre determinadas sustancias legales, como el café, el té o el tabaco, y la conducción de vehículos.

Los asistentes a los cursos que en el cuestionario inicial hayan mostrado un mayor número de carencias en cuestiones relacionadas con el consumo de alcohol y/o drogas y conducción de vehículos, deberán trabajar en la formación específica un itinerario concreto de consumo de sustancias y conducción. En este itinerario los conductores tratarán profundamente cinco temas para lograr los objetivos previamente determinados en el sistema de reeducación (ver cuadro 1).

TASEVAL. Taller de Actividades para el cumplimiento de trabajos en beneficio de la comunidad relacionados con la Seguridad Vial, para delincuentes viales

Según los datos oficiales, el 62% de los condenados a realizar Trabajos en Beneficio de la Comunidad (TBC) por delitos contra la seguridad vial lo son por conducir bajo los efectos del alcohol y de ellos, el 66% tiene



Cuadro I. Condenas por delitos contra la seguridad vial.

Magnitud del problema: Sensibilización con la problemática del tráfico. Principales cifras de siniestralidad.

La conducción como toma de decisiones: Razones de los comportamientos y actitudes de los conductores. Diferenciación entre las actitudes de un conductor seguro y de un conductor que mantiene una actitud de riesgo ante la conducción.

Aptitudes y capacidades básicas para una conducción segura: Conocer las características estímulares del tráfico y los procesos perceptivos, motores y atencionales implicados en la conducción.

Alcohol: Problemática y efectos del alcohol y la relación con la accidentalidad en el tráfico.

Drogas: Problemática y efectos de las drogas y la relación con la accidentalidad en el tráfico.

una edad inferior a los 45 años (Ministerio del Interior- Secretaría General de Instituciones Penitenciarias, 2010). Este elevado número de condenas, por la combinación de alcohol y conducción de vehículos, pone de manifiesto la importancia y la necesidad de promover y mantener iniciativas preventivas y rehabilitadoras que sirvan para abordar un problema de tanta gravedad e impacto social.

Los conductores que han sido condenados de acuerdo con lo previsto en el Código Penal, mediante este programa, pueden recibir una completa formación en los distintos factores de riesgo que son un claro peligro tanto para su integridad, como para la de los demás usuarios de las vías, y entre los que se encuentran y destacan, por su especial importancia y frecuencia, el consumo de alcohol y drogas. En la formación y reeducación programada en el Taller de Actividades para la Seguridad Vial (TASEVAL) (Montoro, Escamilla, Lijarcio, Martí-Belda y Puchades, 2010) también se trabajan las creencias y valores ante la seguridad vial con el fin de modificar las actitudes de los conductores frente al tráfico.

TASEVAL se ha desarrollado al amparo del Real decreto 515/2005, de 6 de mayo que establece en el apartado 4 del artículo 6 que: "(...) la pena de trabajos en beneficio de la comunidad impuesta en delitos contra la seguridad en el tráfico, podrá cumplirse mediante la realización de talleres de actividades en materia de Seguridad Vial, organizados por las autoridades correspondientes. Dichos talleres constarán de una fase formativa y otra de realización de actividades de utilidad pública (...)". Este taller se presenta como un conjunto de actividades de sensibilización y reeducación en el ámbito de la seguridad vial, directamente relacionadas con la naturaleza del delito cometido por el penado, y que pretende ser de utilidad pública para mejorar la seguridad vial, reducir las conductas delictivas, los accidentes y las consecuencias que de ellos se derivan. Mediante estas actividades se busca que los penados no reincidan en este tipo de delitos y que consigan modificar sus comportamientos negativos al volante (Montoro, Escamilla, Lijarcio, Martí-Belda y Puchades, 2010).



Por un lado las actividades que corresponden a la fase formativa, se desarrollan en sesiones presenciales, donde el profesional trabaja con los penados y trata diversos temas relacionados con la seguridad vial. Por otro lado, las actividades de la fase de utilidad pública se realizan en el intervalo temporal entre las sesiones presenciales del programa, donde los penados individualmente desarrollan tareas relacionadas con el delito cometido.

Los contenidos de los temas de alcohol y drogas se trabajan mediante nueve y ocho actividades formativas respectivamente. Las actividades de utilidad pública que se trabajan en el tema del alcohol son cuatro, mientras que en el tema de drogas se trabaja con tres actividades.

En cuanto a los objetivos fundamentales que se persiguen en relación a los temas dedicados al alcohol y las drogas se detallan los siguientes:

ALCOHOL

- Conocer los efectos del alcohol en la conducción.
- Conocer las falsas creencias que existen en torno al alcohol.
- Conocer las soluciones alternativas a la conducción en situaciones de consumo de alcohol.
- Comprender la responsabilidad del alcohol en la accidentalidad.
- Reflexionar sobre las consecuencias del accidente causado por los efectos del alcohol en el conductor.

DROGAS

- Conocer los efectos de los diferentes tipos de drogas en la conducción.

- Sensibilizar sobre la importancia de la implicación de las drogas en los accidentes.

Reflexionar sobre las consecuencias del accidente causado por los efectos de las drogas en el conductor.

Escala CRV-SV. Creencias y Valores en Seguridad Vial

Una de las herramientas que contiene TA-SEVAL para hacer su función más consistente y eficiente, es la escala de Creencias y Valores en Seguridad Vial (CRV-SV), cumple una función de consistencia y eficiencia. Se encuadra dentro del Taller de Actividades para el cumplimiento de TBCs relacionados con la seguridad vial (TASEVAL) con dos objetivos claros y diferenciados (Lijarcio, Escamilla, Martí-Belda, Puchades y Montoro, 2010).

En primer lugar, orienta al profesional sobre los temas a trabajar en el taller con los penados y permite guiarle sobre qué temas de seguridad vial y valores debe trabajar en profundidad con cada uno de los penados en función de sus carencias y necesidades personales. En segundo lugar, orienta e informa sobre la evolución de los penados tras la formación. Al comienzo del Taller el profesional realiza el pase de la escala de forma individualizada con los penados y también lo hace al finalizar la formación. De este modo se tiene la posibilidad de comparar las respuestas de los penados en los dos momentos de la intervención, pudiéndose conocer el grado de evolución de los sujetos frente a la formación y los temas trabajados sobre seguridad vial y valores (Lijarcio, Escamilla, Martí-Belda, Puchades y Montoro, 2010).



La escala CRV-SV tiene dos partes. Una primera parte que consta de 80 ítems y que aborda aspectos generales sobre seguridad vial; la segunda parte está compuesta por 30 afirmaciones sobre valores universales aplicados a la seguridad vial.

Actualmente la escala goza de una gran aceptación entre los profesionales que desarrollan el Taller. Su implicación en la intervención que se realiza con los penados permite, como sus objetivos indican, incidir sobre aspectos en los que los penados presentan creencias erróneas y por tanto posibilita centrar y reforzar la formación en esas áreas.

Además, mediante la aplicación de la escala, desde el Instituto de Tráfico y Seguridad Vial, se pretende elaborar un perfil de los infractores y delincuentes de tráfico que permita a los profesionales de la seguridad vial una mayor comprensión de las características de los colectivos y sujetos que parecen presentar mayores niveles de riesgo a sufrir un siniestro de tráfico.

CONCLUSIONES

Desde el año 2003 hasta el 2010 el número de muertos en nuestras ciudades y carreteras se ha reducido en un 56%. Este resultado muestra el extenso y eficaz trabajo que se está realizando en materia de seguridad vial desde numerosos ámbitos. Pese a la reducción de la siniestralidad vial, el problema sigue teniendo graves consecuencias en las vidas de las personas y en los costes económicos. El objetivo de futuro tiene que ser la "visión cero accidentes", partiendo del presupuesto de la Organización Mundial de la Salud de que "el accidente no es accidental y por ello es evitable".

Dada la frecuencia del consumo de alcohol y otras drogas en España junto a la conducción

de vehículos y la objetiva gravedad que de ello se origina, resulta evidente la necesidad de continuar con las medidas de formación y concienciación de la sociedad e incidir sobre esta problemática, así como con la persecución de nuevas estrategias. El alto porcentaje de muertos que presentan resultados positivos respecto de sustancias tóxicas es una clara señal de alerta que nos debería dirigir hacia un planteamiento de "tolerancia 0" ante la ingesta de alcohol o drogas cuando se maneja un vehículo, dado los riesgos evidentes que ello supone.

La apuesta por la formación es sin duda una de las mejores vías para actuar sobre una gran parte del problema. A través de la formación se potencia la cultura de la seguridad vial para que tanto conductores como peatones sean conscientes del riesgo objetivo que implica la combinación de determinadas sustancias con la conducción. La formación es posiblemente la estrategia que mejor impulsa la prevención, el método más eficaz para conseguir que se instaure en cada uno de los usuarios de las vías valores como el respeto y la prudencia hacia los demás y hacia ellos mismos. En definitiva, es una de las estrategias más sólidas sobre las que se apoya el reto de la reducción de la siniestralidad vial.

Con la puesta en marcha de programas de intervención como INCOVIA (Montoro, Toledo, Lijarcio y Roca, 2010) y TASEVAL (Montoro, Escamilla, Lijarcio, Martí-Belda y Puchades, 2010) se abre una vía para la intervención con aquellos conductores que han incumplido la norma con el riesgo que ello conlleva en el tráfico. Existen numerosos datos que apoyan la eficacia de determinados programas de intervención sobre conductores



que han cometido algún tipo de infracción en el ámbito de la seguridad vial y en concreto con el consumo de determinadas sustancias como el alcohol. Programas como "Don't Drink and Drive Program" (California, 2001) han permitido comprobar que los conductores que no realizaron la formación prevista en él, tienen un 78% más de infracciones por conducción bajo los efectos del alcohol. Por ello, programas como son INCOVIA y TASEVAL llevan a plantear unas perspectivas de futuro alentadoras de la eficacia que podrían tener en la mejora de la seguridad vial y la reducción de los siniestros del tráfico.

Asimismo, y como complemento de la formación, otro de los ámbitos que debe seguir evolucionando es la educación, promoviendo los valores de respeto a las normas, la solidaridad, tolerancia, convivencia, etc., todo ello relacionado con el entorno del tráfico, lugar donde, inevitablemente y desde edades tempranas, se comparte espacio con los demás usuarios de las vías.

Conducimos al mismo ritmo que marca nuestra sociedad y trasladamos nuestros problemas a las conductas viales. El estrés, la ansiedad, las depresiones, las enfermedades mentales, las drogodependencias, etc., acompañan a miles de conductores no diagnosticados, que infringen la ley y que en la actualidad se derivan, tanto por vía administrativa como penal a recursos destinados a restaurar conductas viales, lo cual no acaba dando respuesta a estos conductores.

Observamos que existe un gran número de conductores que participan en este tipo de programas (INCOVIA Y TASEVAL) de manera reincidente y que no se están obteniendo los resultados esperados, ya que en muchos de

ellos, su problema no radica en sus conductas al volante sino en un abuso o dependencia de sustancias adictivas.

Estos programas no están destinados a trabajar con drogodependientes, y ni el sistema administrativo ni el penal están consiguiendo filtrar o detectar este tipo de conductores para derivarlos a servicios adecuados para tratar sus problemas.

Por último, y aunque se está investigando mucho acerca de esta cuestión desde el punto de vista de la salud, es necesario seguir promoviendo medidas para dar una solución rigurosa y eficaz en el ámbito de la seguridad vial. Con esta reflexión se plantea la necesidad de detectar estos casos particulares, puesto que aunque participen en el programa INCOVIA o TASEVAL, su efectividad no sería la esperada y resultaría necesario derivarlos a los servicios correspondientes como son los programas de deshabituación en el consumo de sustancias adictivas, para su reinserción o reincorporación social.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Boletín Oficial del Estado nº 190, 10.8.2005. Orden Interna/2596/2005, de 28 de julio, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción.

Boletín Oficial del Estado nº 172, de 20.7.2005. Ley 17/2005, de 19 de junio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.



Boletín Oficial del Estado nº 283, 24.II.2009. Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora.

Boletín Oficial del Estado nº 288, I.12.2007. Ley orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial.

California Association of Drinking Driver Treatment Programs – CADDTP (2001). Recuperado el 28 de octubre de 2009 desde <http://www.caddtp.org>.

Dirección General de Tráfico. Las principales cifras de la siniestralidad vial. España 2009. Madrid: Ministerio del Interior, 2009.

Dirección General de Tráfico. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Madrid: Ministerio del Interior, 2011.

Dirección General de Tráfico. Revista "Tráfico". Madrid, 2010: Ministerio del Interior. <http://www.dgt.es/revista>

Dirección General de Tráfico. Revista "Tráfico". Madrid, 2011: Ministerio del Interior. <http://www.dgt.es/revista>

Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad. El valor de la seguridad vial. Conocer los costes de los accidentes de tráfico para invertir en su prevención. 2008.

Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses. Memoria 2009. Víctimas mortales en accidentes de tráfico. Madrid: Ministerio de Justicia, 2009.

Lijarcio, J.I.; Escamilla, C.; Martí-Belda, A.; Puchades R. y Montoro L. (2010). Escala de Creencias y Valores en Seguridad Vial (CRV-SV)

Memoria del Fiscal General del Estado. Memoria del Fiscal de Sala de Seguridad Vial 2010. Madrid: Fiscalía General del Estado, 2010.

Ministerio del Interior. Secretaría General de Instituciones Penitenciarias, 2010. <http://www.institucionpenitenciaria.es/>

Ministerio del Interior. Secretaría General de Instituciones Penitenciarias, 2011. <http://www.institucionpenitenciaria.es/>

Montoro, L.; Escamilla, C.; Lijarcio, J.I.; Martí-Belda, A. y Puchades, R. (2010). Taller de actividades para el cumplimiento de TBCs relacionados con la seguridad vial (TASEVAL). Madrid: Secretaría General de Instituciones Penitenciarias. Ministerio del Interior.

Montoro, L.; Toledo, F., Lijarcio, J.I. y Roca, J. (Coords.) (2010). Programa de Intervención, Sensibilización y Reeducación Vial-Manual del Formador (7ª ed). Madrid: Dirección General de Tráfico.

Observatorio Español sobre Drogas (OED). Encuesta Domiciliaria sobre Abuso de Drogas en España (EDADES), 2007. Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas, 2007.

Observatorio Español sobre Drogas (OED). Informe 2009. Situación y tendencias de los problemas de drogas en España. Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas. Madrid: Ministerio de Sanidad y Consumo, 2009.

Organización Mundial de la Salud, 2009: <http://www.who.int/es/>

Real Decreto 515/2005, de 6 de Mayo, por el que se establecen las circunstancias de ejecución de las penas de trabajos en beneficio de la comunicad y de localización permanente, de determinadas medidas de seguridad, así como de la suspensión de la ejecución de las penas privativas de libertad.