

Experiencia-modelo piloto de los talleres de seguridad vial, como alternativa a la pena privativa de libertad en los delitos contra la seguridad vial*

Pilot experience-model of road security workshops as an alternative to incarceration in the case of crimes against road security

Experiência-modelo-piloto das oficinas da segurança rodoviária, como uma alternativa para a pena privativa da liberdade em crimes contra a segurança rodoviária

FECHA DE RECEPCIÓN: 2012/05/21 FECHA DE ACEPTACIÓN: 2012/11/19

Isabel Germán-Mancebo

Doctora en Derecho.
Investigadora en el Instituto Vasco de Criminología, de la Universidad del País Vasco, y Magistrada Suplente de la Audiencia Provincial de Gipuzkoa, San Sebastián, España.
isabel.german@ehu.es

Estefanía Ocáriz-Passevant

Doctora en Psicología.
Investigadora en el Instituto Vasco de Criminología, de la Universidad del País Vasco, San Sebastián, España.
estefania.ocariz@ehu.es

RESUMEN

Algunos de los delitos contra la seguridad vial en España tienen asignada la pena de trabajos en beneficio de la comunidad (TBC). Y en la práctica se han percibido problemas en su implementación, entre otros motivos por el aumento de la comisión de los delitos de tránsito y la escasez de puestos de trabajo social para poder llevar a cabo los trabajos comunitarios. Tanto la reciente modificación del Código Penal, como de la normativa reguladora de esta sanción, permite desarrollar los TBC por medio de la realización de talleres. En este artículo se presenta la experiencia-modelo piloto de los talleres de seguridad vial que dan contenido a la pena de TBC, como alternativa a la pena privativa de libertad, lo que resulta de es-

pecial interés al ser una de las primeras experiencias de esta naturaleza en España. Para ello se describen los talleres desarrollados, mensualmente, durante 2010, a saber: su primer año de funcionamiento en Gipuzkoa (España), detallando su estructura, dinámica y tareas –tanto formativas como de utilidad pública– que realizaron los penados. La implementación de estos talleres ha paliado las deficiencias percibidas en la aplicación de la pena de TBC, dotándola de contenido, y superando así las críticas a las que esta sanción se había visto expuesta. Los talleres de seguridad vial responden de forma efectiva al papel preventivo que se le ha otorgado a este tipo de sanciones en el ámbito de la seguridad vial.

PALABRAS CLAVE

Criminología, derecho penal de tránsito, delitos de tránsito, alternativas a la prisión, responsabilidad de conductores (fuente: Tesoro de política criminal latinoamericana - ILANUD).

* Agradecemos la confianza depositada en el Instituto Vasco de Criminología por parte de la Dirección de Justicia del Gobierno Vasco para la realización de los Talleres de Seguridad Vial durante 2010.

ABSTRACT

For some of the offenses against road security in Spain, the current punishment is the so-called “trabajos en beneficio de la comunidad” –TBC– (community benefit work). But, in practice, implementation problems have been found and particularly, among others, by the increasing commission of traffic offenses and the lack of enough social work posts or vacancies required to perform these community tasks. Both the recent amendment of the Criminal Code and the regulatory legislation help develop the “TBCs” by means of road security workshops described in this article. They seem to give a purpose to this alternative to custodial sentences or detention orders and have become of utmost interest

as one of the first experiences of this nature in Spain. The workshops that were developed on a monthly basis during 2010 are described, from their first year of experience in Guipuzcoa (in the Basque autonomous Community) by detailing their structure, dynamics and tasks of both training and public interest nature carried out by the inmates. The implementation of these workshops has mitigated the differences perceived in the application of the TBC punishment by providing it with a purpose and overcoming the criticism to which it had been exposed. These workshops have responded in an efficient matter to the preventive role they have been attributed in terms of road security.

KEY WORDS

Criminology, criminal traffic law, traffic offenses, alternatives to prison, drivers’ responsibilities (Source: Tesouro de Política Criminal Latinoamericana - ILANUD).

RESUMO

Alguns dos crimes contra a segurança rodoviária na Espanha recebem pena de trabalho em benefício da Comunidade (TBC). E na prática, os problemas são percebidos em sua implementação, nomeadamente pelo aumento na comissão de crimes de trânsito e a falta de postos de trabalho social para realizar o trabalho de comunidade. Tanto a recente alteração do Código penal, como das normas que regem este castigo, permite desenvolver o TBC através de oficinas. Este artigo apresenta a experiência-modelo-piloto de workshops de segurança rodoviária que dão conteúdo à pena do TBC, como uma alternativa para a pena privativa da liberdade, que é de especial interesse por ser uma das

primeiras experiências desta natureza em Espanha. Este artigo descreve os workshops desenvolvidos, mensalmente, durante o ano de 2010, ou seja: seu primeiro ano de operação na província de Guipúzcoa (Espanha), detalhando a sua estrutura, dinâmica e tarefas - tanto formativas como de utilidade pública - que fizeram os condenados. A implementação destes workshops tem mitigado as deficiências percebidas na aplicação da pena de TBC, dando-lhe o conteúdo e assim superar as críticas a que havia sido exposta esta penalidade. Os workshops da segurança rodoviária respondem eficazmente à função preventiva que tem sido dada a este tipo de sanções no domínio da segurança rodoviária.

PALAVRAS - CHAVE

Criminologia, direito penal de trânsito, crimes de trânsito, alternativas à prisão, responsabilidade dos condutores (fonte: Tesouro de política criminal latinoamericana - ILANUD).

1. Introducción

La siniestralidad vial o de tránsito es un problema global que afecta a todos los sectores de la so-

ciudad. Este fenómeno conlleva unas consecuencias económicas, sociales y, en ocasiones, jurídicas, que exigen la participación activa y decidida del Estado, desde la formulación de políticas públicas en rela-

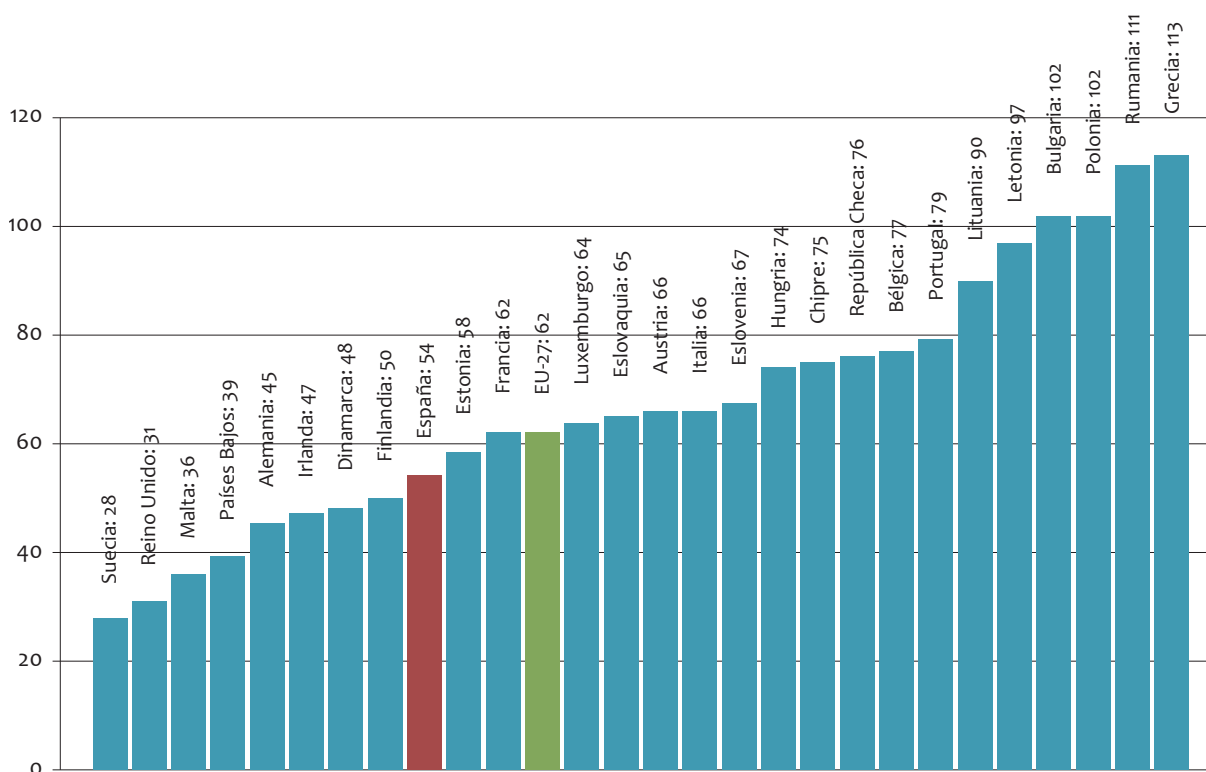
ción con las infraestructuras, la salud, la educación, la administración de justicia y de todos aquellos sectores involucrados (Nazif & Pérez, 2009).

La magnitud del problema, debido en parte al rápido aumento del mercado de vehículos de motor, sin que haya mejoras suficientes en las estrategias sobre seguridad vial, queda reflejada en las cifras sobre siniestralidad vial a nivel mundial: cada año, cerca de 1,3 millones de personas fallecen a raíz de un accidente de tránsito –más de 3.000 defunciones diarias– y más de la mitad de ellas no viajaban en automóvil. Entre 20 y 50 millones de personas

más sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito, y tales traumatismos constituyen una causa importante de discapacidad en todo el mundo. Según las previsiones, si no se adoptan medidas inmediatas y eficaces, dichos traumatismos se convertirán en la quinta causa mundial de muerte, con unos 2,4 millones de fallecimientos anuales (Sminkey, 2011).

En la Unión Europea, en el 2010 se produjeron más de 31.000 fallecidos por accidentes de tráfico, registrándose en España el 8% de ellos¹ (Dirección General de Tráfico, 2011) (gráfica 1).

Gráfica 1. Europa: fallecidos en accidentes de tránsito por millón de habitantes

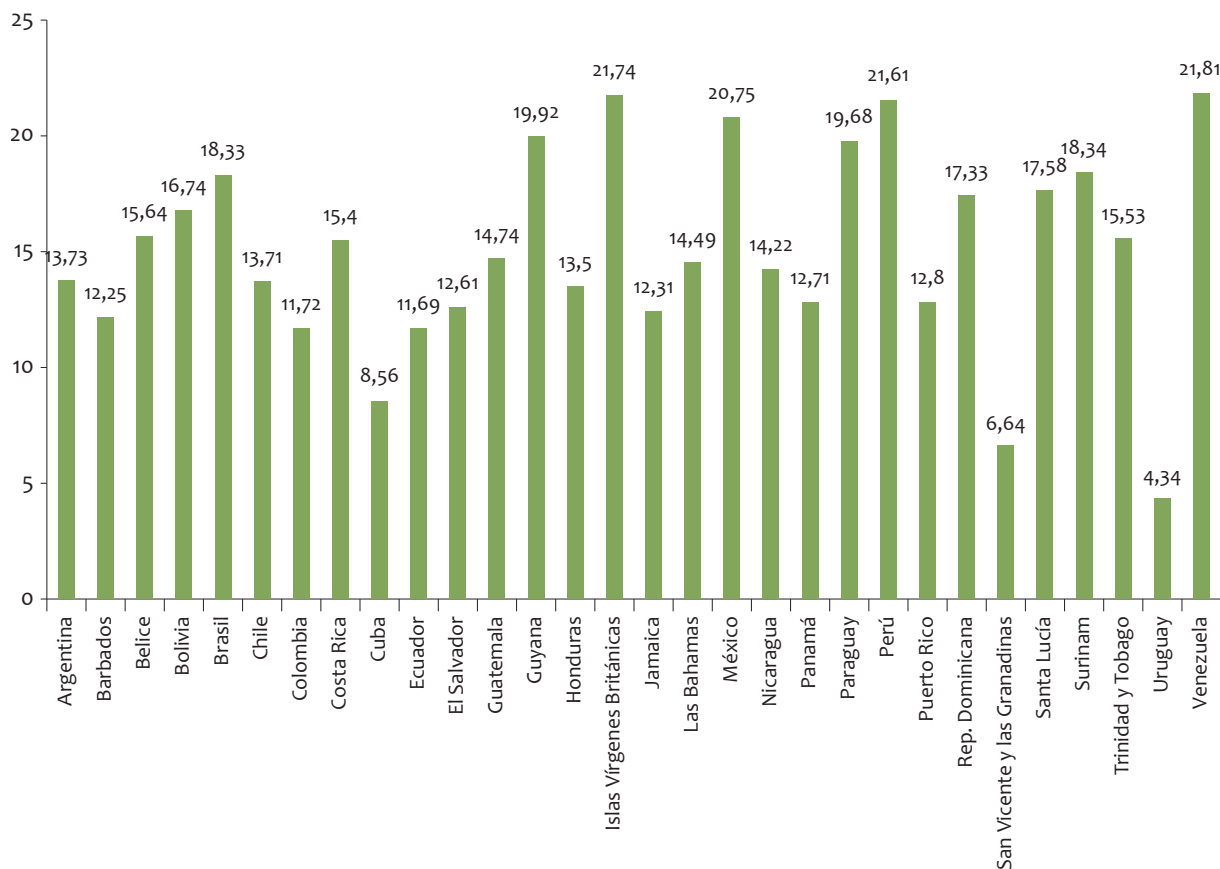


Fuente: CARE Eurostat (población) y ECTS (PIN). 2011.

En el caso de España las tasas han evolucionado: en el 2001 ocupaba el puesto 18 dentro de los 27 países que forman parte de la actual Unión Europea, con una tasa de 136 muertos por millón de habitantes, y en el 2010 esta tasa bajó hasta los 54 muertos por millón de habitantes, cifra que la situó en el puesto número 9, por debajo de la media europea. A pesar de esta tendencia descendente, las cifras continúan siendo altamente preocupantes.

Las cifras en América Latina y el Caribe, al igual que en Europa, son también alarmantes. Los datos recabados en el Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2009 así lo demuestran (gráfica 2).

¹ Para realizar comparaciones internacionales, se adopta la definición de muerto a 30 días (persona que, como consecuencia de un accidente de circulación, fallece en el acto o dentro de los 30 días siguientes) y se calculan tasas que relacionan las cifras absolutas de muertos con las variables de exposición, como es el caso de la población de cada país.

Gráfica 2. Tasa de fallecidos en siniestros de tránsito por cada 100.000 habitantes, por país de la región (2008)

Fuente: WHO, Global status report on road safety, 2009. Tomado de Nacif, J. I., Pérez Salas, G. (2009).

Un dato relevante que debe tenerse en cuenta es el indicado en el Informe Mundial sobre el estado de la seguridad vial del 2009: en el 2004 los accidentes de tráfico eran la novena causa de mortalidad en el mundo, pero la evolución de este fenómeno apunta a que en el 2030 los accidentes pasen a ocupar el quinto puesto entre las principales causas de mortalidad a nivel mundial (World Health Organization, 2009).

Ante estas cifras no es de extrañar que determinadas conductas relacionadas con la conducción puedan ser relevantes desde la perspectiva criminológica y jurídico-penal. En la literatura científica a menudo se encuentran estudios que apuntan, e. g., a la relación entre el consumo de alcohol y el comportamiento delictivo (Brochu et al., 2001: 20 ss.; OEDT, 2007: 2), ya que su consumo abusivo suele ser la causa de delitos contra la seguridad vial.

En España, el hecho de consumir alcohol y realizar determinadas actividades, como conducir, se

regula desde diferentes ámbitos del derecho, entre ellos el administrativo y el penal. Si se examina de manera cronológica la regulación de la seguridad del tráfico, se observa que en este ámbito se ha manifestado, como explica Morillas (1990), una primacía de lo administrativo sobre lo penal.

Ahora bien, en los últimos años la legislación penal en materia de tráfico y seguridad vial ha experimentado una evolución importante: la magnitud del fenómeno de la circulación, con un alto índice de siniestralidad, como ya se ha comentado con anterioridad, ha condicionado un cambio significativo en la legislación española.

La seguridad vial, explica Magro (2008: 2), es uno de los problemas más graves con los que convivimos en la sociedad actual. Atendida la magnitud de las cifras sobre siniestralidad vial, en opinión de Valdés & Mera (2008: 196) parece justificado el recurso al derecho penal, alejando la pretensión de aplicar el derecho administrativo sancionador a este



tipo de conductas. Frente a este posicionamiento doctrinal, surgen críticas a esta opinión, enmarcada dentro de la política criminal denominada como “Derecho penal de la seguridad”.

Los delitos contra la seguridad vial –especialmente tras la reforma del Código Penal operada por la 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– son reflejo de la trascendencia de estas conductas. La mentada reforma del 2007 es una de las de “mayor calado” desde la inclusión de estos delitos en el Código Penal (CP), por el número de modificaciones que introduce y por su alcance (Valdés & Mera, 2008: 200).

Y es que la relevancia de la siniestralidad vial ha determinado una serie de consecuencias que se han reflejado incluso en la última reforma del Código Penal español de 1995, aprobada en el 2010. En efecto, la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, y que entró en vigor el 23 de diciembre de ese mismo año, introduce una modificación que va a tener especial trascendencia en esta materia, y que se relaciona con las penas susceptibles de aplicación en el caso de conducir bajo los efectos del alcohol, entre ellas la pena de TBC, y

cuya regulación –en el artículo 49 del Código Penal– también ha sufrido modificaciones con esta reforma, con el objeto de facilitar su aplicación práctica.

Los datos de criminalidad en esta materia son muy relevantes e ilustrativos del alcance de este fenómeno. Así, la Memoria de la Fiscalía General del Estado 2011, relativa a los datos del 2010, muestra que los fiscales tramitaron un total de 110.411 causas por delitos contra la seguridad vial (Fiscalía General del Estado, 2011). Según las cifras ofrecidas por la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias, en un estudio sobre la aplicación de la pena de TBC, en ese mismo período, un 76% de los mismos se aplicaron como consecuencia de un delito contra la seguridad (Secretaría General de Instituciones Penitenciarias, 2011).

Los sucesivos cambios en la legislación penal, hasta llegar a la regulación actual, que han tendido a la ampliación de las conductas típicas y al endurecimiento de las sanciones, no son más que el reflejo de la evolución de la “moderna sociedad del riesgo”, caracterizada por una especial preocupación por la seguridad (Gutiérrez, 2009: 25).

En el derecho penal español, los delitos contra la seguridad vial –y sus penas correspondientes– pueden sistematizarse como se muestra en la tabla 1.

Tabla 1. Delitos contra la seguridad vial

Conducta	Penas
Conducción a velocidad antirreglamentaria excesiva (art. 379.1 CP)	Prisión de 3 a 6 meses, o multa de 6 a 12 meses, o TBC de 31 a 90 días, y, en cualquier caso, privación del derecho a conducir de 1 a 4 años
Conducción bajo los efectos del alcohol o drogas (art. 379.2 CP)	Prisión de 3 a 6 meses, o multa de 6 a 12 meses, o TBC de 31 a 90 días, y, en cualquier caso, privación del derecho a conducir de 1 a 4 años
Conducción temeraria con peligro concreto para la vida e integridad de las personas (art. 380 CP)	Prisión de 6 meses a 2 años, y privación del derecho a conducir de 1 a 6 años
Conducción temeraria agravada con peligro concreto para la vida e integridad de las personas (art. 381.1 CP)	Prisión de 2 a 5 años, multa de 12 a 24 meses, y privación del derecho a conducir de 6 a 10 años
Conducción temeraria agravada sin peligro concreto para la vida e integridad de las personas (art. 381.2 CP)	Prisión de 1 a 2 años, multa de 6 a 12 meses, y privación del derecho a conducir de 6 a 10 años
Negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia (art. 383 CP)	Prisión de 6 meses a 1 año, y privación del derecho a conducir de 1 a 4 años
Conducción con pérdida del carné por puntos, privación judicial cautelar o definitiva del mismo o sin haberlo obtenido (art. 384 CP)	Prisión de 3 a 6 meses, o multa de 12 a 24 meses, o TBC de 31 a 90 días
Delito de grave riesgo para la circulación (art. 385 CP)	Prisión de 6 meses a 2 años, o multa de 12 a 24 meses, y TBC de 10 a 40 días

Fuente: Germán & Ocariz, 2012.

Asimismo, el artículo 382 del Código Penal contiene una norma concursal de los delitos penados en los artículos 379, 380 y 381 con resultado lesivo. Y, por su parte, el artículo 385, de nuevo cuño, prevé un tipo atenuado, estableciendo que: “En los delitos previstos en los artículos 379, 383, 384 y 385, el Juez o Tribunal, razonándolo en sentencia, podrá rebajar en un grado la pena de prisión en atención a la menor entidad del riesgo causado y a las demás circunstancias del hecho”.

Los delitos contra la seguridad vial se configuran como normas penales en blanco y se caracterizan porque implican un peligro para una colectividad indeterminada de personas, de ahí que se denominen como “delitos de peligro común” (Tamarit, 2008: 1468). La técnica de peligro ha sido criticada desde diferentes sectores, al considerar que, ante la “sentida necesidad de hacer frente a las nuevas fuentes de riesgo o a riesgos ya conocidos pero redoblados” (Martínez, 2008: 696), el derecho penal recurre “insistentemente a la tutela anticipada de bienes jurídicos universales mediante la técnica de peligro” (Matellanes, 2005: 67).

En cualquier caso, la utilidad del Código Penal en esta materia requiere la existencia previa de una normativa administrativa eficaz, con un correcto funcionamiento de sus aspectos educativos, pre-

ventivos y sancionadores, siendo imprescindible un despliegue de medios materiales y humanos acorde con la dimensión del problema –controles de velocidad y de alcoholemia, presencia policial, correcto mantenimiento de las infraestructuras, adecuada señalización, etc.– (Valdés & Mera, 2008: 196).

De especial relevancia criminológica resulta el delito contemplado en el artículo 379.2 del Código Penal, relativo a la conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. La tasa de alcohol que fija el Código Penal en este supuesto es de 0,60 miligramos por litro en aire respirado o una tasa en sangre superior a 1,2 gramos por litro.

La realización típica no depende de la verificación de un resultado de peligro concreto para la vida o la integridad física de las personas. El adelantamiento de la barrera de intervención penal, incluso a momentos anteriores a la puesta en peligro, obedece a una regla de experiencia, en este caso empíricamente contrastada, que permite afirmar la peligrosidad inherente a determinados comportamientos (Tamarit, 2008: 1476), y se anticipa la tutela penal al momento en que se genera el riesgo (Gutiérrez, 2009: 32). Ahora bien, Tamarit (2008: 1.476) puntualiza que, aunque se trate de un de-

lito de peligro abstracto, debe tenerse en cuenta que la doctrina rechaza “todo automatismo basado en la idea de una mera presunción *iuris et de iure* del peligro”, que pueda llevar a afirmar la relevancia penal de determinados supuestos desprovistos de una mínima peligrosidad potencial –como sería el caso de la conducción por una zona absolutamente desierta o la realización de una sencilla maniobra de aparcamiento–, supuestos para los que existen suficientes argumentos “relativos a principios operativos en la hermenéutica, como el de insignificancia o la falta de lesividad o de afectación del bien jurídico” (Tamarit, 2008: 1.476).

Se trata de un delito doloso, en el que el dolo de peligro deberá abarcar tanto la acción de conducir como la ingesta de sustancias y su influencia en la conducción (Tamarit, 2008: 1.479), y siendo suficiente el dolo eventual (De Vicente, 2008: 413). Basta con que el sujeto conozca que concurren los elementos típicos del delito sin que sea necesario que conozca la concreta lesividad del comportamiento para los bienes jurídicos individuales que, en cualquier caso, como explica De Vicente (2008: 414), no constituyen elementos del tipo. La ausencia de dolo se produciría ante la falta de concurrencia de cualquiera de los elementos que lo integran –el intelectual y el volitivo–, de forma que se excluye el dolo cuando el sujeto no tiene voluntad de realizar la parte objetiva del tipo, pero también cuando falta el elemento intelectual.

Esta conducta queda sancionada, tras la reforma del Código Penal, operada por Ley Orgánica 5/2010, de

22 de junio, con la pena de prisión de 3 a 6 meses, o la de multa de 6 a 12 meses o TBC de 31 a 90 días, y, en cualquier caso, con la privación del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores entre 1 y 4 años.

La pena de TBC constituyó una de las grandes novedades en el sistema de penas del Código Penal español de 1995, como pena privativa de derechos (artículo 39), y abrió una nueva dimensión al sistema habitual de la ejecución penal fundamentado en la privación de libertad (Berdugo, 2005).

Sin embargo, la sanción de TBC, entonces nueva en la legislación penal española para adultos, no lo era en el resto de Europa. Al día de hoy, la pena de TBC se aplica en la mayoría de países europeos, aunque con fórmulas jurídicas y condiciones distintas. En la práctica, dicha pena se considera adecuada para delincuentes primarios, no reincidentes, autores de delitos poco graves y que, en general, no presenten especiales problemas de drogodependencia ni de salud mental (Berdugo, 2005). La circunstancia de contar con antecedentes penales no siempre suele ser causa de exclusión para la aplicación de la pena de TBC. De hecho, en algunos países, como Inglaterra, la pena de TBC se aplica mayoritariamente a personas con antecedentes penales, entre otras razones por el carácter de pena alternativa grave que tiene el TBC.

El mismo autor describe las posiciones doctrinales a favor y en contra de la pena de TBC, que hemos sistematizado en la tabla 2.

Tabla 2. Posición doctrinal ante la pena de TBC

Elementos a favor	Elementos en contra
<ul style="list-style-type: none"> • No produce los efectos desocializadores de la pena privativa de libertad. • Satisface las necesidades preventivo-generales con la pérdida del tiempo libre. • La sanción puede orientarse a la compensación del daño causado. • Descongestión de los centros penitenciarios. • Económicamente es menos costosa que la privación de libertad. 	<ul style="list-style-type: none"> • Los problemas organizativos que comporta la ejecución de dicha medida. • Escasez de puestos de trabajo de interés social, junto con una situación general de falta de trabajo o trabajo precario. • La mayor estigmatización del sujeto, pues en determinados supuestos, su conducta criminal trasciende a amplios sectores de la población. • La dificultad de deslindar esta sanción de los trabajos forzados. • En los supuestos de jornada de 8 horas imposibilita al sujeto de realizar cualquier tipo de trabajo remunerado (no se permite al penado disfrutar de su salario), por lo que se considera un factor criminógeno. • El riesgo de extender la red de control penal, especialmente si la pena de TBC carece de capacidad para sustituir a una privativa de libertad.

Fuente: Germán & Ocariz, 2012.

Frente a los detractores de la pena de TBC, se comparte la opinión de que nos hallamos ante una pena con un alto potencial o capacidad de reinserción. Por supuesto, ello será así si se cuenta con los medios y la formación adecuada, y si se valoran y superan los problemas surgidos en la aplicación de esta modalidad punitiva. Es aquí donde planteamos una concreta experiencia-modelo de cumplimiento de la pena de TBC, a través de los Talleres de Seguridad Vial (Taseval), como más adelante explicaremos.

Y es que, a pesar de las posibles críticas contra la pena de TBC, esta sanción parece responder efectivamente al papel preventivo que se le presume en el ámbito de la seguridad vial (De Vicente, 2008: 450).

Para que la pena de TBC despliegue los efectos para los que ha sido creada, por un lado, como explica Magro (2008), es preciso articular los suficientes puestos de trabajo para hacer posible su cumplimiento, y por otro, no solamente hacen falta puestos de trabajo, sino que estos sean adecuados a la finalidad propia de esta pena en la seguridad vial, es decir, que el trabajo tenga una directa relación con el contenido del hecho por el que ha sido condenada una persona.

En España, el Real Decreto 515/2005, de 6 de mayo, por el que se establecen las circunstancias de ejecución de las penas de TBC y de localización permanente, de determinadas medidas de seguridad, así como la suspensión de la ejecución de las penas privativas de libertad, establece en el apartado 4 del artículo 6 que:

6.4. 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.

Ahora bien, en la práctica surgen dificultades en su aplicación que han llevado a la reforma del Real Decreto 515/2005, de 6 de mayo, por el que se establecen las circunstancias de ejecución de las penas de TBC y de localización permanente, de determinadas medidas de seguridad, así como de la suspensión de la ejecución de las penas privativas de libertad, a través del Real Decreto 1849/2009, de 4 de diciembre, para intentar solventar la significativa extensión del trabajo en beneficio de la comunidad,

puesto que, como se advierte en este texto, “la generalización del recurso a esta pena no ha venido acompañada, sin embargo, de la necesaria oferta de puestos de trabajo para su realización y, por otra parte, en la práctica esta pena ha demostrado disfunciones que deben y pueden corregirse”.

La solución pasa, conforme a lo dispuesto en el Real Decreto 1849/2009, por la necesaria colaboración activa de otras administraciones, al ser “preferentemente las Administraciones locales y autonómicas las que, por su proximidad al penado y por sus fines y objetivos, están en mejores condiciones de llevar a cabo el cometido de ofertar tareas de utilidad social que permitan la reparación del daño causado por el delito”. La modificación operada significa el reconocimiento expreso de un procedimiento de ejecución penal que venía demandándose desde distintas instituciones.

Por lo tanto, en relación con los delitos contra la seguridad vial, el artículo 6.4 de este Real Decreto insta a la realización de *talleres de actividades* en esta materia, talleres que constan de una fase formativa y otra de realización de actividades de utilidad pública.

Como se ha adelantado, la preocupación por el incumplimiento de la pena de TBC se ha visto reflejada en la reforma operada en el Código Penal por la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio. Por un lado, en la parte general del código se ha añadido un párrafo al artículo 49 para incluir los talleres de educación vial. Por otra parte, se ha modificado el precepto referente a la conducción bajo los efectos del alcohol u otras drogas (art. 379), eliminándose la disyuntiva entre la pena de prisión y la de multa y TBC, al establecerse los tres tipos de penas como alternativas. Así, se concede a los jueces la facultad de elegir si castigan al conductor infractor con prisión –para los delitos más graves–, trabajos en beneficio de la comunidad o multa.

Y es que la práctica forense ha puesto de manifiesto la necesidad de dar solución legal a la aplicación de la pena en los supuestos de los artículos 379 (conducción a velocidad excesiva o bajo la influencia de alcohol o drogas) y 384 (conducción sin permiso o privado del mismo), atendiendo a la proporcionalidad y excepcionalidad de la pena de prisión.

Dentro de este marco normativo nace el taller de actividades para el cumplimiento de la pena de TBC relacionados con la seguridad vial (Taseval). El taller

de seguridad vial consiste en 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 participante, y de gran utilidad pública para mejorar la seguridad vial, reducir las conductas delictivas, los accidentes de tránsito y sus consecuencias. El objetivo de este taller es promover el cambio actitudinal y comportamental, así como una mayor concienciación sobre la importancia del cumplimiento de las normas de tráfico. Con estas actividades se pretende que los participantes no reincidan en este tipo de delitos y que consigan resolver de una forma exitosa las “situaciones problema” que se dan diariamente en el tráfico, repercutiendo de manera negativa en sus conductas al volante.

En la Comunidad Autónoma del País Vasco (España), desde 2010 se han implantado estos talleres, a través de la Dirección de Justicia del Gobierno Vasco, en coordinación con instituciones penitenciarias.

Más concretamente, en la provincia de Gipuzkoa, durante este período se desarrollaron un total de 16 talleres –dos al mes–, entre los meses de abril a diciembre. El número de participantes por cada uno de ellos era de unas 30 personas, quienes realizaban tareas formativas, así como actividades de utilidad pública, como se explicará detalladamente a continuación:

Desde la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias española se afirma que los Taseval han demostrado ser una herramienta útil para el cumplimiento de la pena de TBC por delitos contra la seguridad vial, presentando una elevada rentabilidad social, ya que garantiza su naturaleza reparadora y preventiva, prevención tanto a nivel primario (sensibilización a otros colectivos) como secundario (reflexión y cambio actitudinal y comportamental del penado), todo lo cual hace de esta herramienta un instrumento idóneo para dar respuesta a la criminalidad de esta naturaleza.

2. Metodología de trabajo para los Taseval

1. Por todo lo anterior, de acuerdo con la Instrucción 2/2010, de 10 de marzo, de la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias, a través de la Dirección General de Coordinación Territorial y Medio Abierto, se establece un nuevo mecanismo de cumplimiento de las penas de trabajo en beneficio de la comunidad: los Talleres de Actividades en Materia de Seguridad Vial (Taseval).

Como se recoge en la citada instrucción, lo que se pretende es que, a través de esta actividad, el infractor, con la interiorización de nuevas pautas de conducta vial, pueda contribuir activamente en la prevención de accidentes de tráfico. De esta forma, estos talleres tienden a aunar la triple vinculación existente entre la naturaleza del delito, los efectos causados por este y las características de la prestación que realice el penado.

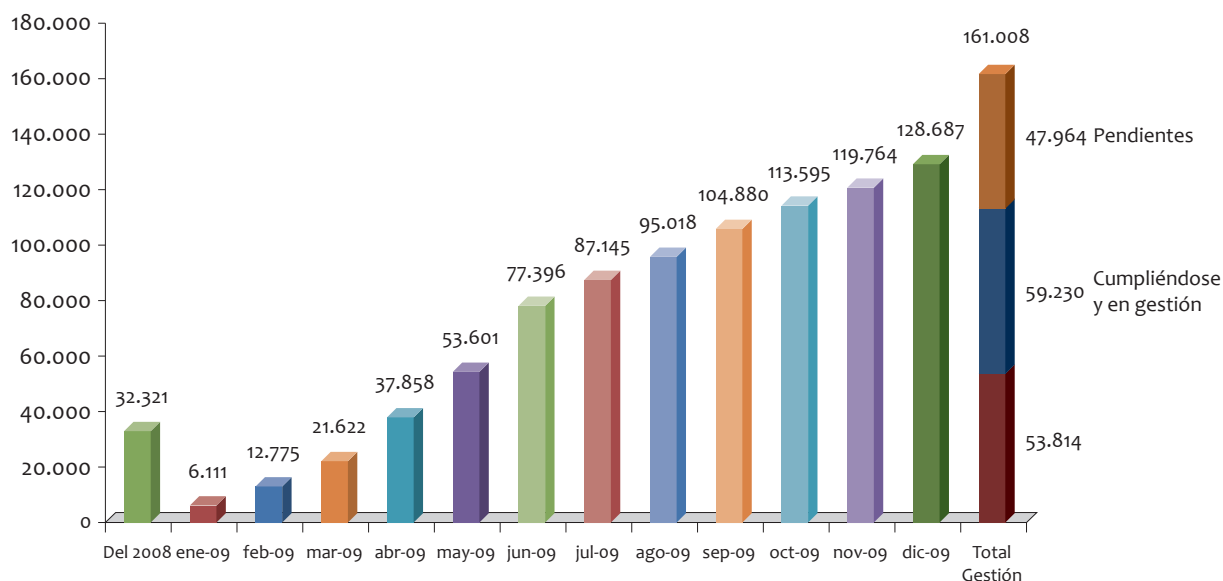
Estos talleres, por tanto, no sustituyen la pena de TBC, sino que le dan contenido. Como se ha mencionado anteriormente, uno de los mayores problemas a los que se ha enfrentado la pena de TBC



ha sido la complejidad organizativa que comporta la ejecución de esta medida, lo que unido a la escasez de puestos de trabajo de interés social, acrecentada por la actual crisis económica, había derivado en una práctica imposibilidad de implementar la citada medida.

Las cifras relativas al año 2009, que se presentan en relación con la evolución de las sentencias en las que se ha condenado a la pena de TBC, son muy ilustrativas de las dificultades que conlleva la aplicación de esta medida. En la gráfica 3 se muestra la evolución mes a mes relativa al período mencionado.

Gráfica 3. Evolución de las sentencias de trabajos en beneficio de la comunidad, 2009



Fuente: Secretaría General de Instituciones Penitenciarias. Ministerio del Interior, Gobierno de España (2009).

Conforme a los datos obtenidos de la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias, del Ministerio del Interior del Gobierno de España, en el período 2009 el 76% de las penas de TBC habían sido impuestas como consecuencia de la comisión de un delito contra la seguridad vial. Ante estas cifras, el recurso a los talleres de seguridad vial se percibe como una herramienta útil que puede dar respuesta a la demanda de la mencionada medida.

En todo caso, los Taseval, como expresión de la pena de TBC, deben aspirar a lo recogido en el artículo 25.2 de la Constitución Española, según el cual “las penas privativas de libertad y las medidas de seguridad estarán orientadas hacia la reeducación y reinserción social y no podrán consistir en trabajos forzados”.

II. El mecanismo descrito en relación con los Taseval se configura como un conjunto de actividades dirigidas a dotar, a las personas que hayan cometido una infracción contra la seguridad vial, de las habilidades necesarias para superar las circunstancias que las han llevado a cometer el delito en cuestión.

Para ellos, las actividades que se deben realizar en estos talleres se estructuran, como se ha mencionado, en dos partes, dirigidas ambas a evitar la reincidencia y prevenir accidentes de tráfico, y que mantienen la naturaleza reparadora de los TBC, fundamentándose en los principios de exigencia y esfuerzo en la ejecución de las tareas:

- Realización de actividades formativas y
- Realización de actividades de utilidad pública.

Los objetivos específicos de los talleres, conforme a la instrucción anteriormente señalada, son los siguientes:

1. Sensibilizar frente a los accidentes de tráfico y sobre los delitos contemplados en el Código Penal en relación con esta materia,
2. Concienciar a los participantes acerca de la influencia directa de su comportamiento vial sobre la sociedad,

3. Generar una predisposición al cambio a través del trabajo de los conocimientos, creencia y valores,
4. Trabajar diferentes técnicas de afrontamiento para resolver “situaciones problema” y potenciar conductas viales seguras, y
5. Promover la conducta prosocial en el tráfico a través de valores sociales.

Ahora bien, tal y como se explica en la mencionada instrucción, la participación de los usuarios en el taller es independiente de otras acciones formativas de seguridad vial que pueda o deba hacer el penado –como, e. g., el curso de sensibilización y reeducación para la recuperación de los puntos del carné de conducción–, no existiendo ninguna relación ni posibilidad de convalidación entre los Talleres de Actividades en Materia de Seguridad Vial y cualquier otro curso de seguridad vial que pudiera realizar el penado.

En la Comunidad Autónoma del País Vasco (España), desde el año 2010, en cumplimiento con la legislación en vigor, se han implantado estos talleres a través de la Dirección de Justicia del Gobierno Vasco, en coordinación con instituciones penitenciarias, para, de esta forma, dar respuesta a las dificultades en el cumplimiento de las penas de TBC impuestas por delitos contra la seguridad del tráfico, ofertando 1.680 plazas (210 mensuales). Ha sido la primera comunidad autónoma española en poner los talleres en funcionamiento.

III. Las autoras del presente artículo han participado en la puesta en marcha del proyecto piloto del Programa Formativo en Seguridad Vial para Trabajos en Beneficio de la Comunidad, que se ha desarrollado en la Comunidad Autónoma del País Vasco (España) durante 2010, llamado Taseval (Talleres de Formación en Seguridad Vial).

Los destinatarios de estos talleres, como ya se ha comentado con anterioridad, han sido las personas penadas con TBC por delitos cometidos contra la seguridad vial. El número de alumnos máximo por cada grupo era de 30 personas (hombres y mujeres); todos debían conocer, aceptar y consentir las condiciones del taller: horarios, asistencia, predisposición, deberes, etc. El criterio fundamental para ser adscrito a uno u otro grupo era su disponibilidad horaria.

IV. El contenido de los talleres, de 20 horas de duración cada uno, se ha dividido en los siguientes módulos:

- Módulo 1: Sensibilización (Introducción al problema de los accidentes de tráfico).
- Módulo 2: Valores (El sentido jurídico de las prestaciones en beneficio de la comunidad en relación con la seguridad vial y los diferentes tipos de víctimas en un accidente de tráfico).
- Módulo 3: Seguridad vial I (Velocidad, conducción temeraria, distracciones, sistemas de retención).
- Módulo 4: Seguridad vial II (Consumo de tóxicos).
- Módulo 5: Resolución de conflictos.

Los talleres han sido impartidos por profesionales que tienen conocimientos jurídicos y psicosociales en temas de seguridad vial, experiencia docente y que, además, reunían habilidades de trabajo en equipo y comunicación.

En cuanto a los recursos materiales, se proporcionaba a los asistentes el material necesario para poder realizar el taller (fotocopias, bolígrafos, etc.). El espacio en el que se realizaba el taller contaba con todo el material informático necesario (ordenador, proyector, etc.).

Con respecto a la estructura del taller, que, como se ha indicado anteriormente, tenía una duración de veinte horas, este se desarrollaba en cuatro sesiones, de cinco horas cada una. Todas las sesiones teóricas se impartían en el aula. En todas ellas se trabajaban los diferentes temas, mezclando dinámicas que favorecen el trabajo grupal y la reflexión de los penados sobre los temas trabajados. Por otra parte, y fuera del aula, los participantes cumplían el resto de jornadas, hasta completar el total a las que habían sido condenados, bajo la forma de lo que se ha denominado Actividades de Utilidad Pública, actividades que eran coordinadas y gestionadas a través de las docentes implicadas en el curso.

3. Resultados: la experiencia-modelo piloto de los Talleres de Seguridad Vial (Taseval)

Según se explicó al inicio de este trabajo, los talleres de seguridad vial tienen como eje central la realización de actividades formativas y de utilidad pública. Las primeras consisten en un número fijo

de sesiones para cada grupo de participantes –cuatro sesiones–, y las segundas gravitan en torno a la realización de trabajos fuera del aula, cuyo número depende de la cantidad de jornadas a las que cada penado ha sido condenado.

Tal y como se ha adelantado, en la provincia de Gipuzkoa se desarrollaron un total de 16 talleres –dos talleres al mes– entre abril y diciembre del 2010, conformado cada uno de ellos por, aproximadamente, 30 participantes. El número de estos variaba en cada taller, en función de las necesidades, y eran remitidos desde instituciones penitenciarias. Al tratarse del cumplimiento de una pena impuesta en sentencia, todos los participantes debían cumplir la totalidad de las sesiones, además de las actividades.

I. Como *actividades formativas*, los módulos impartidos fueron los siguientes:

El primer módulo se denominaba de Sensibilización, y los objetivos eran:

- Conocer la magnitud de los accidentes de tráfico, sus causas y sus consecuencias.
- Comprender que el factor humano es una pieza clave en la prevención de la accidentalidad.
- Abordar la accidentalidad como un proceso, una construcción y, por tanto, un fenómeno evitable.

Además, el primer día se explicaba la metodología del taller, la normativa, el contenido de las sesiones formativas, las actividades de utilidad pública, etc.

El segundo módulo abordaba el tema de los Valores, centrados en los relacionados con la seguridad vial, y sus objetivos fueron:

- Descubrir los valores que guían los comportamientos de los penados.
- Favorecer el desarrollo moral de los penados.
- Estimular el respeto hacia los otros.
- Incrementar el sentido de responsabilidad de los penados.
- Conocer el sentido jurídico de las Prestaciones en Beneficio de la Comunidad en relación con la seguridad vial.

- Identificar los diferentes tipos de víctimas en un accidente de tráfico.

En el tercer módulo se trataban diferentes cuestiones básicas relacionadas con la seguridad vial, como la velocidad, la conducción temeraria, las distracciones y los sistemas de retención. Por esto llevaba por título Seguridad vial 1ª parte. Sus objetivos eran los siguientes:

- Velocidad: reflexionar sobre la necesidad de los límites de velocidad, analizar la relación existente entre la velocidad y la lesividad en caso de accidente, conocer la incidencia que tiene la velocidad en la accidentalidad y los efectos negativos de la velocidad sobre el conductor.
- Conducción temeraria: reflexionar sobre las consecuencias que pueden tener las conductas imprudentes al volante, comprender los procesos mentales que subyacen en la conducción, analizar los motivos que impulsan a la adopción de conductas arriesgadas y dotar de estrategias para la búsqueda de soluciones alternativas.
- Distracciones: conocer el funcionamiento de los procesos de atención en la conducción, diferenciar los distractores externos de los internos para poder evitarlos y abordar ampliamente la peligrosidad del teléfono móvil (celular) en la conducción.
- Sistemas de retención: reflexionar sobre las energías implicadas en un impacto, sensibilizar sobre la responsabilidad que tienen los adultos en la seguridad de los niños y conocer la eficacia de los sistemas de retención en la reducción de lesiones en caso de impacto.

El cuarto módulo, llamado Seguridad vial 2ª parte, se dedicaba en exclusiva al consumo de tóxicos. Los contenidos fueron los siguientes:

- Alcohol (conocer la incidencia del alcohol en la accidentalidad, reflexionar sobre las consecuencias de los accidentes causados por los efectos del alcohol en el conductor, eliminar las falsas creencias que existen sobre el alcohol y dar soluciones alternativas a la conducción en situaciones de consumo de alcohol).
- Drogas (conocer los efectos de los diferentes tipos de drogas en la conducción, eliminar las falsas creencias que existen sobre las drogas y

concienciar de la relación que existe entre las drogas y la gravedad del accidente).

El último módulo, llamado Resolución de conflictos, tenía fundamentalmente tres objetivos:

- Dotar de estrategias a los penados para afrontar y resolver “situaciones problema” que se puedan dar en la seguridad vial.
- Trabajar habilidades sociales como la empatía, la asertividad, el control del estrés, etc.
- Ofrecer respuestas alternativas a las diferentes situaciones amenazadoras para la seguridad vial, tanto a nivel individual como grupal.

Por último, a lo largo de la formación, durante todas las sesiones, se realizaba una evaluación

continua de esta. Los participantes debían asistir al 100% de las jornadas de formación y cumplimentar todas las actividades de utilidad pública que tenían impuestas.

El último día del taller cumplimentaban un cuestionario anónimo, en el que, además de incluir los datos personales y los relacionados con el delito cometido y la pena impuesta, realizaban asimismo una valoración del curso y de las docentes, entre otras cuestiones (anexo 1).

II. En cuanto a las actividades de utilidad pública, se facilitaban a los participantes en el taller fichas que debían cumplimentar, ya fuera de las horas formativas, hasta completar las jornadas a las que hubieran sido condenados. A continuación se describen algunas de las actividades de utilidad pública realizadas por los participantes en el programa piloto.

Actividades de utilidad pública

1.er día	
1	Reflexión sobre la repercusión en nuestra vida de los accidentes de tráfico.
2-3	Descripción de tres puntos conflictivos en tu barrio, zona de trabajo, de ocio, etc. (si se hacen tres puntos más se cuentan como dos actividades).
4	Cuestionario sobre los accidentes a familiares, amigos... (cinco personas). <ul style="list-style-type: none"> • ¿Sabes cuánta gente muere por accidentes de tráfico al día? • ¿Sabes qué tipo de costes lleva asociado un accidente de tráfico? • ¿Crees que endurecer las penas tendría un efecto positivo en la reducción de las penas de tráfico?
5	Elaborar una medida de prevención para evitar los accidentes de tráfico a nivel educativo. <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de un taller o una charla para una escuela de verano a un grupo de diez jóvenes de 14 a 18 años, de 10 horas de duración.
6	Elaborar una medida de prevención para evitar los accidentes de tráfico a nivel social. <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de una campaña publicitaria, de una nota de prensa, de un folleto informativo, de un spot, etc.
7	Elaborar una medida de prevención para evitar los accidentes de tráfico a nivel normativo. <ul style="list-style-type: none"> • Ampliación y/o modificación de las infracciones y/o delitos actuales, multas asociadas, etc.
8	Reflexión sobre la falta de respeto como causa sobre los accidentes de tráfico. <ul style="list-style-type: none"> • Comprender el importante papel que desempeña el respeto de las normas de tráfico para garantizar la seguridad vial.
9	Cuestionario sobre la responsabilidad social ante los accidentes a familiares, amigos... (cinco personas). <ul style="list-style-type: none"> • ¿Sabes qué significa el principio de confianza en el tráfico? (si contesta que no, explicárselo). • ¿Sabes qué significa el principio de responsabilidad en el tráfico? (si contesta que no, explicárselo). • ¿Sabes qué significa el principio de prudencia en el tráfico? (si contesta que no, explicárselo). • ¿Sabes qué significa el principio de respeto a las normas de tráfico? (si contesta que no, explicárselo).
10	Durante la conducción, ¿pones en práctica alguno de los principios en los que se basa la ley de tráfico: no molestar, no sorprender, advertir y comprender? Explica cómo es tu conducción, y si no pones en práctica los principios anteriores, explica los motivos.
2.º día	
1-2	Hoja de registro sobre infracciones o delitos en el tráfico (si se rellena la hoja entera cuenta como dos actividades, si se hace la mitad, cuenta como una sola actividad).
3	Recoge una situación relacionada con la seguridad vial que hayas visto o vivido que haya podido generar una víctima.

2.º día	
4	Explica cómo la situación que tú has recogido en la tarea anterior podría haberse evitado.
5	¿Qué puedes hacer tú a nivel personal a favor de las víctimas de tráfico?
6	Busca en tu entorno un testimonio de un accidentado por tráfico.
7	Un día sin coches. Detalla todas las ventajas que podría tener un día en el que nadie, absolutamente nadie, pudiera utilizar un vehículo de motor. Señala también todos los inconvenientes que llegarían a producirse si no pudiera circular ni un solo vehículo por la ciudad.
8	Recorrido por la ciudad a pie. Por favor, ve caminando desde dos puntos de tu barrio, ciudad, pueblo... señala el número de pasos de cebra que debes cruzar. Respeta los semáforos, pero recuenta el número de veces que pasarías el semáforo en rojo o las veces que otra persona está incumpliendo la norma.
9	Ahora, vuelve a desandar el trayecto elegido. Pero esta vez piensa que vas en una silla de ruedas, quizá por haber sido víctima de un accidente de tráfico. Detalla aquellos puntos del trayecto que te hubiera resultado complicado, difícil o directamente imposible de franquear por ir en una silla de ruedas.
10	Imagina que vas conduciendo por una carretera poco frecuentada y observas que acaba de ocurrir un accidente de tráfico, en el que probablemente haya heridos. Elabora, por favor, un guion de cómo actuarías, detallando cada paso desde que observas el siniestro hasta que llega un ambulancia.

3.er día	
1-2	Reflexión personal acerca de lo expuesto en clase sobre el alcohol y las drogas.
3	Peatones con necesidades especiales. Crees que tanto niños como personas mayores tienen mayores riesgos de sufrir un accidente de tráfico; ¿por qué?, ¿qué tipo de medidas crees que podrían ser adecuadas para incrementar la seguridad vial de los menores y las personas mayores?
4	Estrategias de afrontamiento. Imagina que al incorporarte a una rotonda con tu vehículo, otro conductor casi colisiona contigo al saltarse un semáforo. Al tratar de recriminarle por su imprudencia, observas cómo te empieza a chillar, a insultarte, para lo cual reduce su velocidad, interfiriendo la circulación en la rotonda. Explica brevemente cuál sería tu respuesta en esa situación y qué tipo de consecuencias son previsibles que tengan lugar. Trata de imaginar respuestas distintas a la que has imaginado, con sus respectivas consecuencias.
5	Hace años, en Italia, se puso una experiencia en práctica, consistente en que los niños y niñas recuperaran el espacio urbano, la calle, que tuvimos nosotros a su edad. Para ello se anunció el programa "Voy al cole solo". Reflexiona, por favor, sobre las razones por las que los niños y niñas han perdido autonomía en la calle, el tipo de mensajes que se formularon a la población en Italia para favorecer el uso del espacio por parte de los niños y el tipo de problemas que se dieron, y que se podrían dar en San Sebastián, a la hora de poner en marcha esta campaña.
6	Creas que existen diferencias en la conducción entre hombres y mujeres, y que pudieran, si existen diferencias, tener distintas consecuencias. Razona tu respuesta.
7	En algunos países no es obligatorio el uso del cinturón de seguridad en la ciudad. Reflexiona sobre el porqué de la conveniencia de llevarlo en cualquier trayecto. Tus comentarios pueden ser oportunos para el diseño de una campaña de concienciación acerca del uso del cinturón.
8-9	Cuestionario sobre el alcohol y las drogas.
10	Cuestionario sobre la distracción en la conducción.

Fuente: Germán & Ocariz, 2012.

4. Discusión y conclusiones

Dada su novedad, no disponemos hasta el momento de ninguna evaluación realizada *ad hoc* acerca de los Taseval, a nivel nacional ni regional. Dichos datos, y por lo que se refiere a la Comunidad Autónoma del País Vasco, están siendo analizados en la actualidad por la Dirección de Justicia del Gobierno Vasco.

En cualquier caso, a la luz de nuestra experiencia, y a la vista del desarrollo de los talleres en los que hemos intervenido, sí podemos adelantar algunos datos. Podemos afirmar que en la Comunidad Autónoma del País Vasco, un 88,48% de los partici-

pantes han conseguido realizar el taller en su totalidad y, por tanto, han cumplido satisfactoriamente la medida impuesta de TBC.

Esta cuestión ha sido valorada de manera muy positiva por los responsables de justicia del Gobierno Vasco, ya que se ha conseguido llevar a término, cumplimiento y ejecución un tipo de medida que, hasta el desarrollo de estos talleres, había encontrado serios obstáculos en su aplicación.

Tal como se adelantaba en la contextualización de este trabajo, la pena de TBC ha planteado problemas de aplicación práctica, principalmente por

la falta de opciones para llevarlos a cabo, y porque, llegado el caso, no siempre podían cumplirse en el marco de una actividad relacionada con el delito por el que esta pena había sido impuesta.

La regulación y posterior implementación de los talleres de seguridad vial ha venido a paliar las deficiencias percibidas en la aplicación de esta sanción, ya que se puede dar contenido a la pena de TBC, superando así las críticas a las que esta sanción se había visto expuesta: se superan los problemas organizativos; se da contenido a la pena impuesta al reo, sin necesidad de buscar puestos de trabajo de interés social; no existe estigmatización del condenado, puesto que los talleres se realizan en un espacio formativo en el Palacio de Justicia; se aleja de los trabajos forzados, porque, además, siempre deben realizarse con el consentimiento del penado, y, por último, se han desarrollado en una franja horaria en la que no interfieren para el penado con la realización de un trabajo asalariado.

Superadas de esta forma las críticas contra la pena de TBC, los talleres de seguridad vial responden de forma efectiva al papel preventivo que se le ha otorgado a este tipo de sanciones en el ámbito de la seguridad vial.

Además, estos talleres cumplen con la esencia reparadora que se atribuye a la pena de TBC: por un lado, para quienes la realizan, tienen una función reeducativa, a la vez que sienten que hacen algo útil, provechoso y necesario. Por otro lado, para la comunidad, para la sociedad en general, tiene una finalidad retributiva, a la vez que ejemplarizante e integradora.

La variedad de ventajas que derivan de esta medida puede ser tan numerosa como personas o entidades que contribuyan a su ejecución. Cada institución, organismo, entidad, etc., según sus cometidos, aprovechará los frutos del concreto “trabajo en beneficio de la comunidad” realizado. No obstante, se pueden apuntar como principales valores, utilidades o intereses los siguientes:

Combate la pasividad del infractor penal. Debe reconocerse que uno de los conflictos que enfrentan a la sociedad respecto a quienes cometen una infracción penal, es precisamente el de considerar a estas personas una “carga” social. Los trabajos en beneficio de la comunidad atacan de manera frontal esta premisa. Ya no es una carga, sino un trabajador al servicio de otros. Se pasa de una situación “pasiva” ante la sanción penal impuesta, a una situación “activa”.

Se ofrece un bien escaso, valiosísimo, del cual carecemos cada día más: tiempo. La persona sometida a esta medida invierte determinadas horas/días de trabajo, que debe ser recibido y controlado de manera que cumpla fielmente su finalidad de utilidad pública.

Además, es una medida igualitaria, ya que frente a otras sanciones penales (e. g., la multa), las personas que cumplen trabajos en beneficio de la comunidad no dependen de su actividad económica.

Por último, cabe destacar que el taller de seguridad vial se cumple en libertad, evitando la ruptura con la vida familiar, laboral y social del penado, promocionándose valores como la solidaridad, la responsabilidad y el bien común.



ANEXO 1. Cuestionario de evaluación del taller

1. Sexo

Hombre	Mujer

2. Nacionalidad

Nacional	Extranjero

3. Edad

18-25	26-35	36-50	51-60	Más de 60

4. Ocupación

Trabajador por cuenta ajena	Trabajador por cuenta propia	Parado con prestación	Parado sin prestación	Pensionista	Otros

5. Formación

Sin estudios	Certificado de escolaridad	EGB ESO	Bachillerato COU	FP I	FP II	Diplomatura	Licenciatura	Otras

6. Ingresos

Trabajo	Desempleo	Familiares	Ayudas sociales	Otros

7. Convivencia

Solo	En pareja	En pareja y con hijos	Padres y hermanos	Piso compartido	Otros

8. ¿Cuál fue la conducta por la que fue condenado al presente TBC?

Art. 379.2. Conducir bajo los efectos de drogas o alcohol	Art. 380. Conducción temeraria	Art. 383. Negarse a las pruebas de alcoholemia	Art. 384. Conducir careciendo de permiso	Art. 385. Alterar gravemente la seguridad de la vía

9. Número de jornadas

18-21	22-25	26-29	30-35	35-40

10. Multa

<1.000€	1.000-1.500€	1.501-2.000€	2.001-2.500€	2.501-3.000€	>3.000€

11. Las leyes penales que castigan los delitos contra la seguridad vial le parecen:

Justas	Injustas

12. Consideración de la pena que se le ha impuesto

Leve	Excesiva

13. Preferencia para cumplir los trabajos en beneficio de la comunidad

TASEVAL	TBC ORDINARIO

14. Tiempo de reacción de la justicia (tiempo transcurrido desde la comisión de los hechos hasta el comienzo efectivo del cumplimiento de la pena)

Muy corto	Corto	Apropiado	Largo	Muy largo	Excesivamente largo

15. Intervención del abogado

Muy buena	Buena	Normal	Mala	Muy mala

16. Intervención del juzgado

Muy buena	Buena	Normal	Mala	Muy mala

17. Intervención de los Servicios Sociales Penitenciarios

Muy buena	Buena	Normal	Mala	Muy mala

18. Intervención del profesor del Taseval

Muy buena	Buena	Normal	Mala	Muy mala

19. ¿Ha sido este su primer delito?

SÍ	NO

20. En caso de no ser su primer delito, ¿le importaría indicar el número de delitos por los que ha sido condenado?

2-5 delitos	6-10 delitos	Más de 10 delitos

Referencias

Berdugo, J. R. (2005). "Alternativas a las penas de prisión. La libertad condicional. El tercer grado penitenciario y los problemas que plantea el art. 36 del Código Penal". *Cuadernos de Derecho Judicial* 3. *Las últimas reformas penales* (pp. 63-214). Madrid: CGPJ.

Brochu, S., Cousineau, M. M., Gillet, M., Courmoyer, L. G., Pernanen, K. & Motiuk, L. (2001): "Drugs, alcohol, and criminal behaviour: A profile of inmates in canadian federal institutions". *Forum on Corrections Research. Focusing on alcohol and drugs*, Vol. 13, N° 3: 20-24. Recuperado el 24 de febrero del 2012 de: http://www.csc-scc.gc.ca/text/pblct/forum/e133/133h_e.pdf.

Carretero, A. (2008). Aspectos novedosos de los nuevos delitos contra la seguridad vial. *La Ley. Tráfico y Seguridad Vial*, N° 115: 72-82.

De Vicente, R. (2008). *Derecho Penal de la Circulación* (2ª ed.). Revisada, ampliada y puesta al día conforme a la Ley Orgánica 15/2007. Barcelona: Bosch.

Dirección General de Tráfico (2011). *Las principales cifras de la siniestralidad vial. España, 2010*. Madrid: Dirección General de Tráfico, Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Fiscalía General del Estado (2011). Memoria de la Fiscalía General del Estado 2011. Recuperado el 12 de noviembre de 2012 de: http://www.fiscal.es/cs/SateIite?c=Page&cid=1242052134611&language=es&pagename=PFiscal/Page/FGE_memorias&selAnio=2011.

Gutiérrez, M. (Coord.) (2009). *Protección penal de la seguridad vial*. Valencia: Tirant lo Blanch.

Magro, V. (2008). La reeducación obligatoria y el cumplimiento de la pena de trabajos en beneficio de la comunidad en la seguridad vial. *Diario La Ley*, N° 7051.

Martínez, J. (2008). Artículo 383. *Comentarios al Código Penal* (pp. 695-733). En Manuel Cobo del Rosal (Dir.), Madrid, Centro de Estudios Superiores de Especialidades Jurídicas.

Matellanes, N. (2005). Breves reflexiones sobre la reforma operada en los delitos contra la seguridad

en el tráfico. *Derecho penal de la Democracia versus Seguridad pública* (pp. 65-80). En Berdugo, I. & Sanz, N. (Coords.). Granada: Comares.

Morillas, L. (1990). Delitos contra la seguridad del tráfico. *Revista del Poder Judicial. Número especial XII: Jornadas de estudio sobre la nueva reforma del Código Penal* (pp. 165-191). Madrid: Consejo General del Poder Judicial.

Nazif, J. I. & Pérez, G. (2009). La necesidad de establecer medidas coordinadas para la reducción de siniestros viales en América Latina y el Caribe. *Boletín Fal*, N° 275: 1-4. Recuperado el 24 de enero del 2012 de: <http://www.cepal.org/usi/noticias/bol-fal/4/38124/FAL-275-WEB.pdf>.

Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías, OEDT (2007). *Drogas en el punto de mira. Drogas y delincuencia: una relación compleja*. Recuperado el 24 de enero del 2012 de: http://www.emcdda.europa.eu/attachements.cfm/att_44774_ES_Dif16ES.pdf.

Secretaría General de Instituciones Penitenciarias (2011). *Estadística penitenciaria*. Recuperado el 12 de noviembre del 2012 de: <http://www.institucionpenitenciaria.es/web/portal/administracionPenitenciaria/estadisticas.html>.

Sminkey, L. (2011). *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*. Ginebra: Naciones Unidas: Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

Tamarit, J. M. (2008). De los delitos contra la seguridad vial. En Quintero, G. (Dir.) & Morales, F. (Coord.) *Comentarios a la parte especial del Derecho penal* (pp. 1467-1506) (7.ª ed.). Cizur Menor: Aranzadi.

Vidales, C. & Mera, A. (Coords.) (2008). *Seguridad vial (especial referencia a la reforma operada en el Código Penal mediante la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre)*. Valencia: Tirant lo Blanch.

World Health Organization (2009). *Global status report on road safety: Time for action*. Geneva: World Health Organization. Recuperado el 17 de mayo del 2012 de: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/en/.