

VELOCIDAD INADECUADA, CONSUMO DE ALCOHOL Y OTRAS DROGAS AL VOLANTE, SON LAS INFRACCIONES QUE MÁS SE REPITEN

El desafío de la reincidencia



Actuar sobre el núcleo de conductores de riesgo, que repetidamente cometen una infracción, para evitar la reincidencia, es un nuevo desafío de la Dirección General de Tráfico. Realizar una evaluación individualizada inicial, desarrollar cursos de rehabilitación, o la implantación del denominado 'alcolock', son algunas de las soluciones que aportan los expertos. La reincidencia, que el Grupo de Tráfico e Seguridad del Colegio de Psicólogos de Galicia, sitúa en un 10% de los infractores, *"es responsable de casi el 40% de los accidentes"*.

Mercedes LÓPEZ
Infografía: DLirios

“Existe un grupo de conductores de riesgo, conductores que repetidamente cometen una infracción, y ante el que no nos podemos quedar impasibles”. Con estas palabras, Mónica Colás, subdirectora de Intervención y Políticas Viales de la Dirección General de Tráfico (DGT), resume uno de los objetivos de este organismo: conocer las razones por las que algunos conductores tienen tendencia a cometer reiteradamente infracciones, saber qué hay detrás de la reincidencia y, una vez identificado el problema, encontrar las soluciones.

Analizar las estadísticas es el me-

CERCA DE 65.000 CONDUCTORES ACUMULAN ENTRE 10 Y 15 INFRACCIONES, SEGÚN DATOS DE LA DGT

jor método para conocer algunos datos sobre el número de reincidentes de tráfico y las infracciones que más se repiten, así como su presencia en los accidentes mortales. Por un lado, en 2013 más de 4 millones de conductores fueron denunciados por haber cometido una infracción de tráfico, según los datos provisionales de la DGT: velocidad, no uso del cinturón de seguridad o de sillitas infantiles, conducir mientras se utiliza el móvil, o hacerlo bajo los efectos del alcohol y drogas fueron las infracciones más frecuentes.

Además, cerca de 65.000 conductores acumulan entre 10 y 15 infracciones, más de 28.000 tienen entre 15 y 50 infracciones, llegan a las 200 un total de 629 conductores e, incluso, hay un conductor que ha sido sancionado entre 200 y 300 veces, y otro





Más del 47% de los conductores fallecidos en 2012 dieron positivo en sangre a drogas, psicofármacos y/o alcohol.

que supera las 300 denuncias. Un colectivo pequeño de conductores si lo comparamos con el censo total que, según los datos provisionales de 2013, es ligeramente superior a los 26 millones de conductores. Pero un colectivo al que el Grupo de Tráfico e da Seguridade del Colegio de Psicólogos de Galicia califica como preocupante porque “algunos estudios indican que hay un 10% de reincidentes, que son los que

UN 2% DE LOS CONDUCTORES TIENEN DOS O MÁS ACCIDENTES EN UN PLAZO MENOR DE TRES AÑOS

causan aproximadamente el 40% de los accidentes”. Por su parte, una investigación de la Fundación Mutua Madrileña, indica que “en España hay al menos 480.000 conductores, que representan un 2% del total, que tienen 2 o más accidentes en un plazo menor de 3 años”.

Por otro lado, si se estudian las cifras de accidentalidad, encontramos que la velocidad inadecuada (detectada en el 11% de los accidentes con vícti-



“Me creía Superman”

Además de alcohol, José, que a mediados de los 80 pertenecía a una tribu urbana, ha probado casi todas las drogas. Pudo dejarlas pero no el alcohol y, por supuesto, seguía conduciendo. “No tenía conciencia del riesgo, me creía Superman”. Tiene tres hijos, y si iba su mujer y se “ponía pesada”, los ‘ataba’ a la sillita. Reconoce que hasta hace 4 años nunca se puso el cinturón de seguridad. Asegura que no le importaban las sanciones económicas, “porque no me importaba ni mi mujer ni mis hijos, lo primero era beber”. Hoy, ya rehabilitado, dice con contundencia que “hay que actuar desde la primera vez que se detecta que una persona bebe”.

Más de 4 millones de denuncias al año

INFRACCIONES MÁS FRECUENTES





Más de dos millones de conductores fueron denunciados por velocidad inadecuada en 2013.

mas de 2012) y el binomio alcohol-drogas son los principales factores que causaron o estuvieron presentes en los accidentes.

PERMISO POR PUNTOS. Así, en la memoria del Instituto Nacional de Toxicología, en la que se recogen los resultados de los análisis realizados a las víctimas mortales de los accidentes de tráfico, se señala que de los 615 conductores analizados durante el año 2012, un 47,3% dieron positivo en sangre a drogas, psicofármacos y/o alcohol.

En ese mismo sentido, el proyecto europeo Druid (Conducción bajo la influencia de alcohol y otras drogas) en el que participó la DGT, demostró que cerca de un 11% de los conductores españoles conduce tras haber consumido alguna droga de abuso, siendo el cannabis y la cocaína las más frecuentes. Si se incluye el alcohol, el

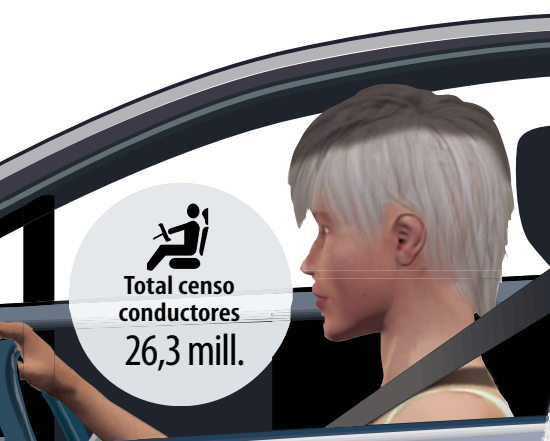


"Bebía para espantar el miedo"

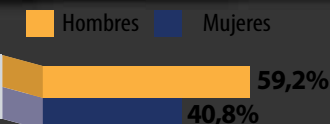
Carlos es guardia civil y un atentado terrorista sufrido hace 20 años fue el inicio de su dependencia del alcohol. "Lo necesitaba para reforzar mi valentía, para espantar al miedo". Reconoce que se subía al coche sin ningún problema después de haber bebido. Piensa que ha tenido un ángel detrás. El día del entierro de su abuelo bebió hasta perder la conciencia. "No se cómo llegué a la comisaría, pero cuando desperté estaba detenido: había provocado un accidente y destrozado 4 ó 5 coches. Afortunadamente no hubo ningún herido". Esa fue la bofetada que le hizo tomar conciencia.

porcentaje se eleva al 17%.

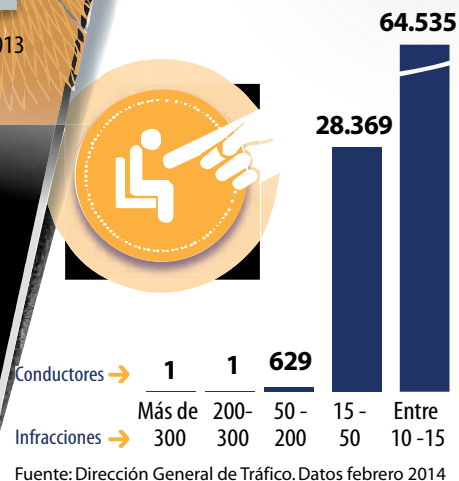
Uno de los caminos para evitar las infracciones es el permiso por puntos, "cuyo objetivo no es que el conductor pierda su permiso de conducir, sino que cambie su actitud y no infrinja", explica Concepción Guerrero, subdirectora adjunta de Recursos de la DGT. El descenso continuado en el número de accidentes desde que entró en vigor el 1 de julio de 2006, demuestra la eficacia del permiso por puntos. Durante 2013, los accidentes mortales se redujeron un 15,6%, y el número de fallecidos, un 13,3%. Los más bajos desde que se contabilizan los datos. Pero, la directora general de Tráfico, María Seguí, afirma que "esas cifras de siniestralidad, a pesar del descenso en el número de víctimas mortales, nos indican que nuestro mensaje de prevención no llega a todos los con-



CENSO DE CONDUCTORES 2013



LOS MULTIREINCIDENTES





MARIO SANZ FERNÁNDEZ-VEGA

Fiscal Adscrito al Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial



“Es necesario potenciar las medidas de reinserción social”

La problemática de los reincidentes en los delitos contra la seguridad vial ha sido objeto de preocupación constante por parte de la Fiscalía, pues el fenómeno de la reincidencia supone la insuficiencia o ineffectividad de las penas anteriores —en muchos casos la prisión—. Así las cosas, ya desde la Memoria del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial de 2008 se apuntaba la necesidad de potenciar las medidas de reinserción social en estos casos, a través de la sumisión a terapias de deshabituación en adictos al alcohol y drogas. Estas ideas de rehabilitación y resocialización del penado se repiten en las Memorias de 2010, 2012 y 2013, llegando a propugnar reformas legislativas para potenciar los programas de desintoxicación de adictos al alcohol o drogas o de obtención del permiso de conducir, según los factores criminógenos detectados, junto con la sumisión a programas de educación vial. Se sigue trabajando en la misma línea, avanzando en la elaboración científica de un perfil criminológico del delincuente vial reincidente y multirreincidente, con la finalidad de diseñar medidas reeducativas útiles, sin descartar la utilización en el procedimiento penal de dispositivos tecnológicos, a los que alude el Proyecto de Ley Orgánica de Reforma del Código Penal actualmente en tramitación parlamentaria; entre ellos el dispositivo alcoholock, al que ya se refería la Memoria de 2008 y cuya utilidad para la reducción de la tasa de reincidencia se ha puesto de manifiesto en la experiencia comparada.



El 11% de los conductores españoles conduce después de haber consumido drogas de abuso.

ALGUNOS ESTUDIOS INDICAN QUE HAY UN 10% DE REINCIDENTES QUE CAUSAN EL 40% DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO

ductores”. Para Mónica Colás, “los resultados del permiso por puntos a medio y corto plazo son muy buenos”; pero subraya con contundencia: “desde luego, no suficientes, especialmente para un colectivo de riesgo respecto del cual hay que trabajar también con otros modelos”.

Entonces, ¿cómo se debe actuar? Fermina Sánchez, psicóloga asesora de la DGT, explica que “las recomendaciones europeas indican que sumar a las medidas punitivas medidas rehabilitadoras incrementan la

eficacia de la intervención”. Y, además, dice que “esas medidas deben encaminarse a identificar a las personas en riesgo de comportarse de forma poco segura”. Y hay ejemplos de su eficacia. En Suiza aseguran que las tasas de reincidencia se pueden reducir aproximadamente un 50% después de haber pasado por un curso de rehabilitación. En Austria se habla de una reducción del 30%.

PRIMERO, EVALUAR. Para Roberto Durán, asesor del Colegio de Psicólogos de Madrid, “lo primero es realizar una evaluación de las condiciones psicofísicas del infractor”. Porque es necesario diferenciar, explica, “entre el conductor que incumple la norma por desconocimiento, en cuyo caso hablamos de medidas educativas, como son los cursos para la recuperación de puntos, y el que es reincidente por otro tipo de factores que pueden ser psicopatológicos, o porque tienen problemas por la ingesta de sustancias”. Lo mismo opina Eva Muiño, coordinadora del Grupo Trafico e da Seguridade, y afirma que “lo más adecuado es realizar una evaluación psicológica inicial e individualizada, para descartar patologías graves, valorar si hay dependencia,



“He viajado en la bandeja trasera de un turismo”

Le encantan los coches y los ha unido a las drogas y al alcohol sin problemas. De jovencillo hacia la ‘ruta del bacalao’ y ha viajado “en la bandeja trasera de un turismo hasta Valencia”. David, era empleado de la construcción “con dinerillo” y se compró un BMW. Un día sufrió un terrible accidente que le costó una mano. Hoy lleva una prótesis. “El conductor de otro vehículo que iba a 170 km/h me dijo que no me vio pasar, de la velocidad que llevaba”. Va a comenzar un curso para recuperar su permiso de conducir. Cree que “no le va a servir para nada, que solo va a pasar allí unas horas”.



El exceso de velocidad es la infracción más frecuente.

Los cursos con los que se trabaja en otros países



AUSTRIA: OBLIGATORIOS PARA RECUPERAR EL CARNÉ

Destinado a conductores con infracciones graves, como alcohol y exceso de velocidad. Es obligatorio para recuperar el carné y su objetivo es concienciar sobre la relación entre las infracciones y las actitudes personales. Se incide en las lagunas de formación y se desarrollan patrones de comportamientos.

Eficacia: Se ha constatado que, en un plazo de dos años y medio, el 16% de los participantes había vuelto a reincidir, mientras que entre los infractores que no habían hecho el curso el porcentaje se elevaba al 30%.



SUIZA: EXCLUIDOS LOS ALCOHÓLICOS

Destinado a conductores con dos infracciones por alcoholemia al volante. Están expresamente excluidos los que ya presentan dependencia. Es opcional, pero reduce el período para recuperar el permiso de conducir. Incluye información sobre cuestiones legales y estadísticas, además de los efectos físicos del alcohol. Se anima a los participantes a enfrentarse a sus hábitos de consumo y a definir sus propias soluciones.

Eficacia: Muchos estudios indican que las tasas de reincidencia se reducen un 50% a lo largo de un período de observación de entre dos y cinco años.



ALEMANIA: PARA CONDUCTORES NOVELES

Obligatorio para los conductores noveles que durante su período de prueba (2 años) hayan cometido una infracción. Encaminados a evitar la repetición mediante la toma de conciencia del riesgo y la motivación para comportarse de forma más segura. Se incluye una paseo en coche con otros participantes y el posterior cambio de impresiones y críticas.

Eficacia: Todavía no se han evaluado sus efectos.



BÉLGICA: ENCUENTRO CON VÍCTIMAS

Tres tipos: Uno general dirigido a infractores, otro para conductores agresivos y un tercero para jóvenes. Duran 20 horas y se realizan en grupos de 10 personas. Los participantes trabajan en talleres en los que se enfrentan con su propio comportamiento al conducir, entre las actividades destaca un encuentro con víctimas de accidentes de tráfico.

Eficacia: Se indica que los cursos para infractores por alcohol rompen la tendencia a la reincidencia en mayor proporción que las condenas tradicionales.



“El alcohol solo me deterioraba”

Con amargura, Rodolfo afirma que la mitad de su vida se la ha llevado el alcohol. Las carencias afectivas le llevaron a consumir alcohol a partir de los 13 años. A los 15 conducía y a los 16 tuvo su primer accidente. También ha consumido ‘coca’. “Un día me di cuenta de que el alcohol solo me deterioraba, no me ayudaba. Destrozaba mi coche y me llevaba por delante a cuatro, y al volver a casa cogía otro coche y desaparecía 4 días”. “Me di cuenta del sufrimiento de mi familia, de mis dos hijos, de los que me he perdido 5 años de su vida”. Está rehabilitado y está “con la condicional de 2 años, y con dos condenas pendientes por alcoholismo”.

o conductas establecidas, conocer la edad, la responsabilidad social...” Y además, esta valoración “debería realizarse a partir de la segunda infracción en un período de un año, porque con más de dos infracciones ya no se puede hablar de una conducta puntual”, puntualiza Durán.

Juan Carlos González Luque, jefe de la Unidad de Investigación de la DGT, comparte esta opinión y aboga “por trabajar para conseguir un modelo que evite la segunda infracción. Hay que actuar sobre el con-

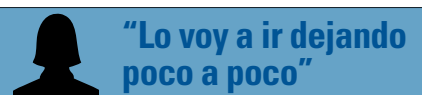
ductor que no sabe que es reincidente. No solo hay que sancionar, sino prevenir, alertar de que existe un problema y no se es consciente”. Y aclara: “cuando nos encontramos con problemas de dependencia (alcohol y drogas de abuso), son necesarios programas de desintoxicación, que no podemos realizar desde la DGT”.

En este punto, todos los expertos consultados aclaran que estas intervenciones deben ser diferentes a los cursos de recuperación de puntos, “cuyo objetivo es educativo y de reeducación, y están impartidos por profesores de seguridad vial”, apunta Durán. Elena Valdés, asesora médico de la DGT, afirma que “las intervenciones para prevenir la reincidencia deben basarse en la evaluación médico-psicológica”. Y, además, la intervención debe ser individualizada para orientar las medidas en función del tipo de problema y aumentar su eficacia.

EFFECTO RETORNO. Otro de los efectos más destacables de la rehabilitación, no es solo la reducción en el número total de accidentes. “También hay que señalar que los beneficios van más allá de la seguridad en el tráfico. Es lo que se conoce como el



En 2013, fueron denunciados más de 4 millones de conductores.



"Lo voy a ir dejando poco a poco"

Tres días a la puerta de la UCI del hospital pasó esta madre esperando un milagro para que su hijo se salvara. No tuvieron que llamarla - "Algo se me rompió dentro", fue derecha al lugar del accidente. No llevaba casco y se estrelló contra una pared. Eran días de fiesta en el pueblo y había bebido. "Demasiado", dice la madre. "Es un niño bueno, una buena persona". Pero el día a día de este joven de 18 años (17 cuando sufrió el accidente) no ha cambiado: no estudia, no trabaja, no ayuda en casa... pero sí sale con los amigos y, sobre todo, bebe. El hijo también repite: "Voy a ir dejando de beber poco a poco". Pero la madre sabe que se olvida. También olvida su grave accidente. "¿Y qué puede hacer una madre? ¿Dónde puede ir?" No se cansa de repetirlo...

efecto retorno", subraya González Luque. Por ejemplo, los cursos de rehabilitación para infractores por conducción bajo los efectos del alcohol generan también una rentabilidad en la salud de los intervinientes, reduciendo el número de fallecimientos y mejorando la calidad de vida de los afectados.

Además de los cursos de rehabilitación, hay otros sistemas que ya se están utilizando en otros países. Es el caso del llamado 'alcolock'. Una especie de etilómetro que lleva incorporado el vehículo, y que va conectado al sistema de arranque. El conductor debe soplar y el dispositivo analiza su aliento, impidiendo que el vehículo arranque si ha consumido bebidas alcohólicas. Trabajar en este sentido es una de las directrices de la Unión Europea para evitar la reincidencia en los conductores profesionales. Francia ya lo ha puesto en marcha en los autobuses de transporte escolar y en vehículos de transporte de mercancías. En EE.UU. y Canadá hace más de una década que se implantaron. En España, la Fiscalía General de Seguridad Vial ya ha propuesto facilitar la implantación de este sistema, aunque antes habrá que hacer modificaciones legislativas.

EL 'ALCOLOCK' ES UNA MEDIDA QUE LA UE ACONSEJA PARA LOS CONDUCTORES PROFESIONALES

También en un informe elaborado por el Centro de Estudios jurídicos y Formación Especializada (CEJFE), de la Generalitat de Cataluña, se recomienda la utilización del 'alcolock' en aquellas personas que dependan económicamente del automóvil.

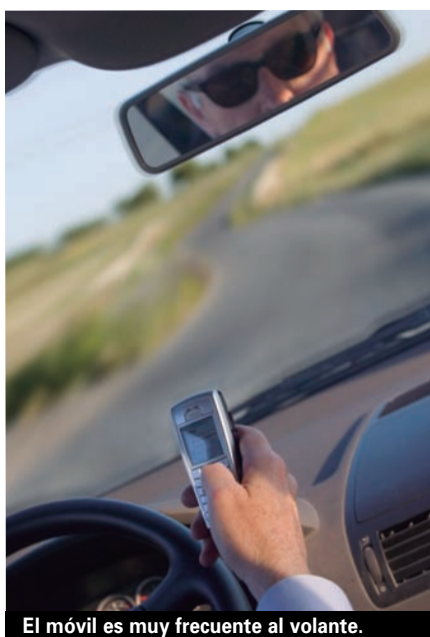
EL PERFIL DEL REINCIDENTE.

Aunque para determinar el perfil concreto del reincidente sería necesario una investigación más am-

plia, el Grupo de Tráfico e Seguridad, en base a una muestra de 800 conductores gallegos, apunta algunos elementos para ese perfil e indica que el conductor reincidente "es un varón, de entre 30 y 60 años, con déficit de autocontrol y percepción de autoinmunidad, que no tiene percepción de su problemática (alcohol, drogas, conducción temeraria...) y que consume, abusa y tiene dependencia de algunas sustancias; y además, puede presentar comportamientos asociales".

Asimismo, han realizado una clasificación de los reincidentes, y se 'aventuran' a hablar de cuatro tipos: el 'drogo dependiente', cuya reincidencia está motivada por una adicción, especialmente por alcoholismo o drogas; el 'fitipaldi', que siempre infringe la ley por exceso de velocidad; el 'temerario', aquel que durante su conducción realiza maniobras que ponen en peligro la vida de los demás, y está muy relacionado con conductas asociales; y, por último, el 'complejo', que reúne todas las conductas anteriores, dando lugar a la polirreincidencia o multi-reincidencia. ♦

Nota.- Todos los testimonios de reincidentes que aparecen en este reportaje son casos reales. En algunos se ha cambiado el nombre, o son anónimos, por expreso deseo de sus protagonistas.



El móvil es muy frecuente al volante.