

**TIPOLOGÍA DELICTIVA DEL DELITO DE HOMICIDIO  
IMPRUDENTE  
CON VEHÍCULOS A MOTOR**





	Página
Presentación	5
Introducción	6
<b>Perfil sociodemográfico y penitenciario de las personas condenadas por homicidio imprudente con vehículo a motor</b>	<b>8</b>
Sexo	8
Edad	9
Nacionalidad	12
Provincia de la comisión del delito	13
Situación procesal penal	15
Clasificación actual	16
Conclusiones del capítulo	18
<b>Circunstancias genéricas de la comisión del delito de homicidio imprudente con vehículo a motor</b>	<b>19</b>
Tipo de vehículo	19
Seguro del vehículo	20
Lugar de la comisión del delito	21
Hora de la comisión del delito	23
Día de la comisión del delito	25
Mes de la comisión del delito	27
Circunstancias de la vía	29
Víctimas: peatones, ciclistas, motoristas, otros ocupantes del vehículo	32
Conclusiones del capítulo	34
<b>El alcohol como denominador común en el delito de homicidio imprudente con vehículo a motor</b>	<b>35</b>
Alcohol e incapacidad para conducir	37
Exceso sobre límites legales	38
Delitos asociados a la ingesta del alcohol	41
Cuantía de las condenas	45
Reincidencia	46
El tiempo de privación temporal del permiso de conducir	47
Conclusiones del capítulo	49
<b>Las víctimas del delito de homicidio imprudente con vehículo a motor</b>	<b>51</b>
Víctimas: fallecidos, lesionados perjudicados	52
Conclusiones del capítulo	55
<b>Conclusiones generales del informe</b>	<b>56</b>
<b>Anexo I. Metodología</b>	<b>60</b>

<b>Anexo II. Seguridad vial y su incidencia en el ámbito penitenciario</b>	66
Introducción	68
Conclusiones	70

## *Presentación*

---

*El julio de 2020 se presentó el primer estudio integral de los delitos contra la seguridad vial. A raíz del aquel estudio, se consideró dar un paso más y analizar las circunstancias en las que se da el homicidio imprudente con vehículos a motor, el caso más grave de los delitos contra la seguridad vial si atendemos el crecimiento que ha tenido lugar durante este año 2021 (un 42,5%, a 27 de agosto de 2021, respecto a los datos registrados a 31 de diciembre de 2020).*

*Hoy hacemos públicos los resultados del mismo.*

*Los delitos vinculados a la seguridad vial suponen una de las preocupaciones más importantes de la sociedad española por las consecuencias derivadas de los mismos, tanto a nivel individual, a causa del impacto directo en las víctimas, como a nivel colectivo, por su alto coste social.*

*Entre ellos, el homicidio imprudente con vehículos a motor supone el actuar delictivo más grave, circunstancia por la cual ha sido analizado por el personal técnico de la Institución Penitenciaria. El propósito es conocer con mayor profundidad el perfil de las personas que cometen este ilícito.*

*Sin duda, las conclusiones obtenidas servirán de ayuda a la hora de diseñar las estrategias terapéuticas que puedan implementarse respecto de este tipo delictivo, completando así la finalidad constitucionalmente atribuida a las penas privativas de libertad.*

Fernando Grande-Marlaska Gómez  
Ministro del Interior

## *Introducción*

---

El objetivo del presente informe es analizar las circunstancias del homicidio imprudente con vehículos a motor (HIVM), el caso más grave de los delitos contra la seguridad vial.

Para ello, en una primera fase, se procedió al estudio de los hechos probados de una muestra de resoluciones condenatorias por este delito, con el fin confeccionar un cuestionario al que trasvasar, después, la información relevante de los testimonios de sentencia. A partir de ahí, se seleccionaron las variables principales que habrían de recogerse en el análisis de los testimonios, detallados en el cuestionario que se anexa al final del documento, para tratarlas estadísticamente y elaborar, una vez analizados los datos, este informe.

Cuando se diseñó el cuestionario definitivo, se solicitó a los centros penitenciarios copia de los testimonios de sentencia de los internos que estaban en prisión por homicidio imprudente con vehículos a motor, así como de aquellos que se encontraban en libertad condicional durante el mes de julio de 2021, e igualmente de los autos de prisión de las personas en situación preventiva. Recibida la información, se procedió a su lectura y al traspaso de los datos relevantes al cuestionario estadístico diseñado al efecto para su posterior grabación.

Una vez grabada la matriz de datos y revisado un porcentaje importante de los cuestionarios y del proceso de grabación (en torno al 28%), se le dio validez a la matriz para a partir de ahí comenzar con el proceso de explotación de resultados que se recoge en el índice. Para ello, a su vez, se confeccionó un fichero de instrucciones en el programa estadístico SPSS –sintaxis–, necesario para la confección de las tablas que dan soporte a este informe. Un informe que se concreta en cuatro capítulos.

En el primero, se esboza el perfil sociodemográfico y penitenciario de las personas en prisión por el delito de homicidio imprudente con vehículos a motor, que no es el único que figura en los hechos delictivos y que suele estar asociado a otros contra la seguridad vial. El capítulo segundo aborda las circunstancias genéricas, desde el tipo de vehículo hasta la posición de las víctimas en los vehículos siniestrados. El tercer capítulo se centra en observar el peso que tienen el alcohol y el consumo de drogas en la comisión de este delito. Como avance se podría hablar de una relación de causa-efecto en dos de cada tres personas en prisión por esta causa. Y el capítulo cuarto hace referencia a los damnificados, las víctimas, desde las fallecidas hasta las perjudicadas, tanto menores como adultas, pasando por el total de lesionadas. De ello se deduce que, en este ámbito, el número de víctimas afectadas por persona en prisión es elevado.

Un capítulo final de conclusiones, junto a la metodología de trabajo y al cuestionario, completan el estudio.

Hay que indicar que los centros penitenciarios remitieron con prontitud la documentación solicitada y que ha servido de base para la elaboración del informe. Por ello quiero expresar mi agradecimiento a las direcciones, subdirecciones y a los funcionarios y funcionarias, quienes con su profesionalidad, trabajo y dedicación han facilitado que esta investigación vea la luz.

Por último, he de resaltar que este trabajo se ha elaborado conjuntamente por el consejero técnico Francisco Benito Rangel y la jefa de Sección de Seguimiento de la Subdirección General

de Relaciones Institucionales y Coordinación Territorial, Beatriz Hervás Cortés, quien por motivo de traslado laboral a otra administración pública no ha podido participar en la finalización del mismo como hubiera sido su deseo. Su participación, como coautora, en este estudio ha sido fundamental.

Ángel Luis Ortiz González

Secretario General de Instituciones Penitenciarias.

## 1. Perfil sociodemográfico y penitenciario de las personas condenadas por homicidio imprudente con vehículo a motor

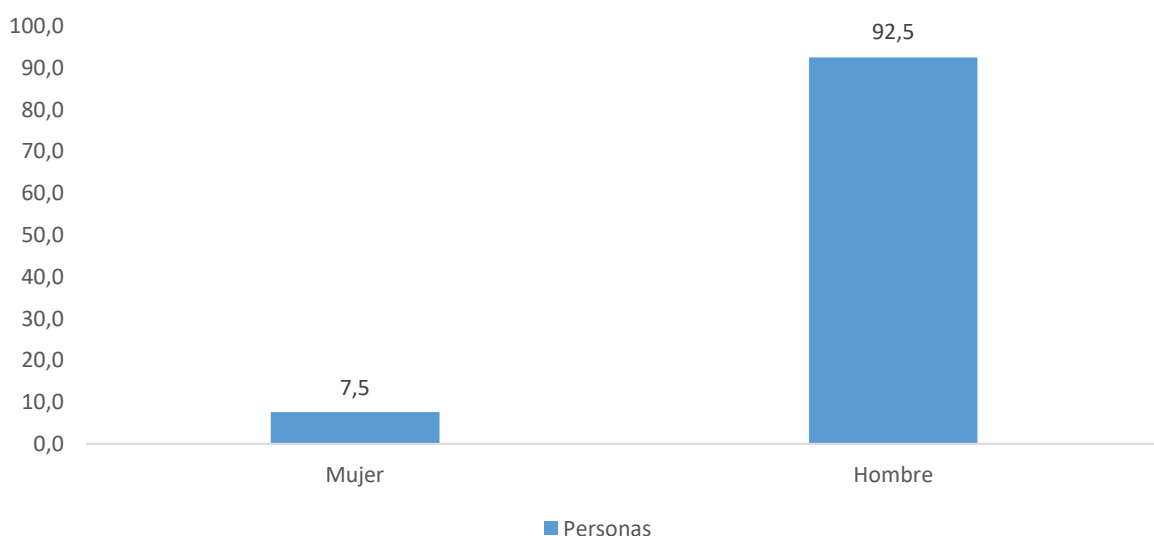
### 1.1. SEXO

El 92,5% de las personas que están en prisión por homicidio imprudente con vehículos a motor son hombres. Por tanto se puede afirmar con rotundidad que es un delito que cometen fundamentalmente los hombres. Tanto la tabla 1 como el gráfico 1 lo expresan con claridad (hay dos casos que se han incluido en el estudio por la gravedad del hecho: condenados por intento de homicidio utilizando el vehículo como arma). En cuanto al porcentaje de internas, está en consonancia con el peso que tienen las mujeres en la población penitenciaria (a 3 de septiembre de 2021 representaban un 7,2% del total).

Tabla 1.- Personas que dependen del sistema penitenciario en el ámbito de la Administración General del Estado por sexo.

	Personas	Porcentaje
Mujer	4	7,5
Hombre	49	92,5
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100,0</b>

Gráfico 1.- Total de personas, por sexo, que dependen del sistema penitenciario en el ámbito de la Administración General del Estado. En porcentajes.



## 1.2. EDAD

En relación con la edad, se ha considerado de interés establecer la diferencia entre la edad actual y la que tenían cuando cometieron el hecho delictivo.

Sociológicamente es mucho más relevante conocer la edad en el momento de la comisión del delito; sobre todo en este tipo de delitos en los que la idea más extendida en la sociedad es la de que el autor es una persona joven. Es habitual que se dé por sentada la unión de juventud y riesgo al volante.

### 1.2.1. EDAD DE LA COMISIÓN DEL DELITO

A continuación se presenta la pirámide de edad de las personas en prisión por el delito de HIVM, teniendo en cuenta su edad cuando cometieron el delito; también se recoge la edad media en ese momento (tablas 2 y 2.1). Se observa que el 56,6% de la población tenía menos de 35 años. La edad media es de 35,3 años, y el valor de la desviación típica es lo suficientemente alto como para indicarnos la existencia de algo de dispersión en dicha pirámide de edad, como se puede observar en el gráfico 2. Un 28,3% de las personas tenía más de 40 años. Es decir, uno de cada cuatro.

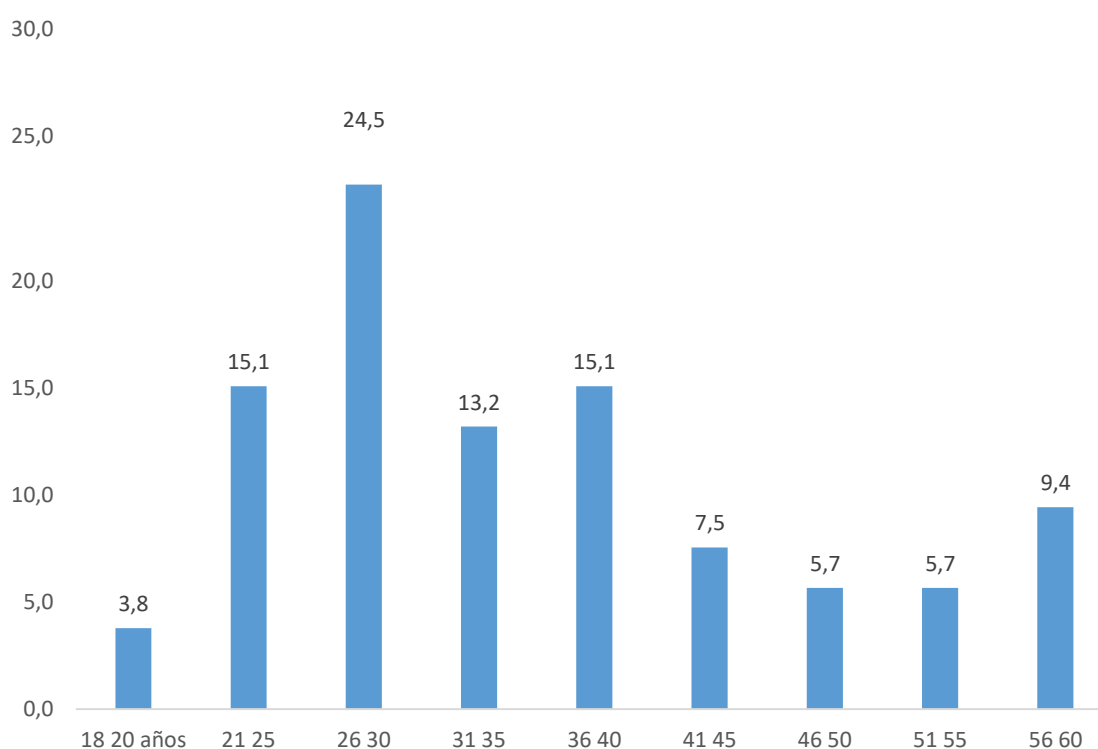
*Tabla 2.- Personas que dependen del sistema penitenciario en el ámbito de la Administración General del Estado por grupos de edad en el momento de la comisión del delito. Valores absolutos y porcentajes.*

Edad	Frecuencia	Porcentaje
18 - 20 años	2	3,8
21 - 25	8	15,1
26 - 30	13	24,5
31 - 35	7	13,2
36 - 40	8	15,1
41 - 45	4	7,5
46 - 50	3	5,7
51 - 55	3	5,7
56 - 60	5	9,4
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100,0</b>

*Tabla 2.1.- Edad media de las personas que dependen del sistema penitenciario en el ámbito de la Administración General del Estado, así como su valor máximo, mínimo y la desviación típica en la fecha de la comisión del delito.*

	Casos	Mínimo	Máximo	Media	Desviación
Edad comisión del delito	53	18,00	59,00	35,28	11,36

*Gráfico 2. Distribución porcentual de la edad de las personas que dependen del sistema penitenciario en el ámbito de la Administración General del Estado cuando cometieron el delito de HIVM.*



### **1.2.2. EDAD ACTUAL DE LOS INTERNOS**

A continuación se presenta la pirámide de la edad actual de las personas en prisión por HIVM (tablas 3 y 4). Se observa que el 39,7% de la población tiene menos de 35 años y que la edad media actual es de prácticamente 41 años. El valor de la desviación típica es lo suficientemente alto para indicarnos la existencia de dispersión como se puede observar en el gráfico 3.

Así pues hay una diferencia entre la edad de la comisión del delito y la de la estancia en prisión de prácticamente 6 años. Periodo suficientemente largo como para ganar en madurez personal ante un delito que en la inmensa mayoría de los casos merece el reproche social, como veremos con posterioridad, por haberse cometido bajo los efectos del alcohol y las drogas.

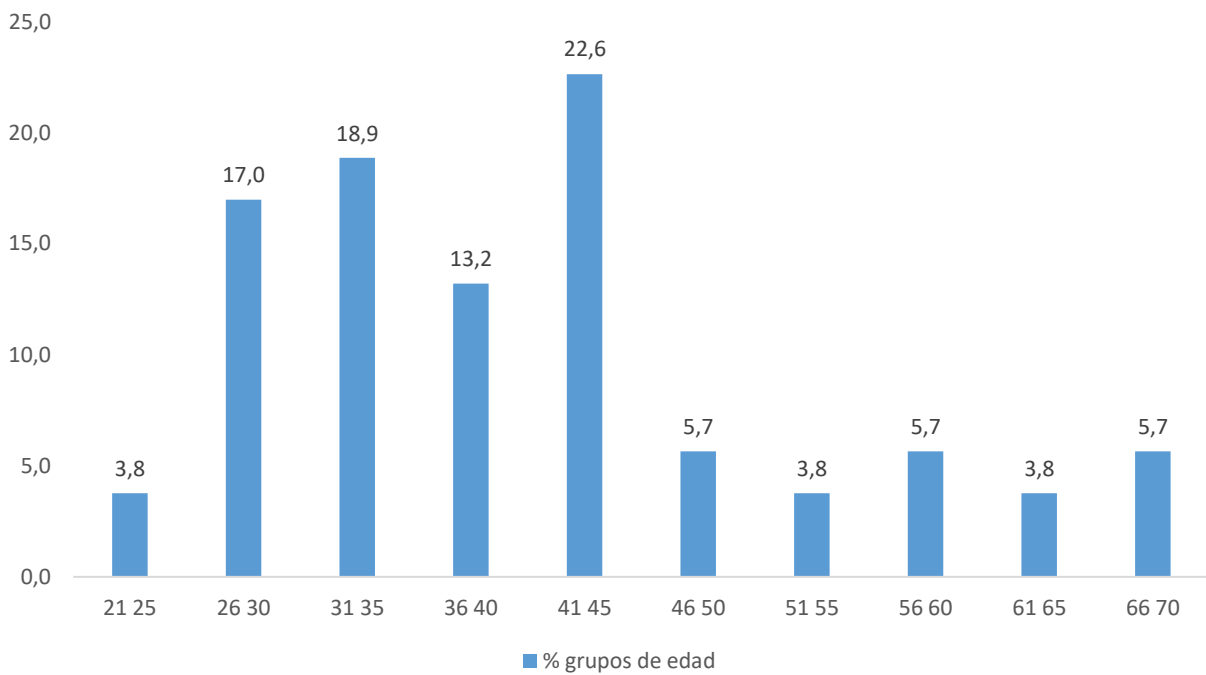
*Tabla 3.- Personas que dependen del sistema penitenciario en el ámbito de la Administración General del Estado por grupos de edad. Valores absolutos y porcentajes.*

Edad	Frecuencia	Porcentaje
21 - 25	2	3,8
26 - 30	9	17,0
31 - 35	10	18,9
36 - 40	7	13,2
41 - 45	12	22,6
46 - 50	3	5,7
51 - 55	2	3,8
56 - 60	3	5,7
61 - 65	2	3,8
66 -70	3	5,7
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100,0</b>

*Tabla 4.- Edad media de las personas que dependen del sistema penitenciario en el ámbito de la Administración General del Estado así como su valor máximo, mínimo y la desviación típica.*

	N	Mínimo	Máximo	Media	Desviación
Edad actual	53	23,00	70,00	40,81	12,22

Gráfico 3. Distribución porcentual de edad actual de las personas que dependen del sistema penitenciario en el ámbito de la Administración General del Estado por el delito de HIVM.



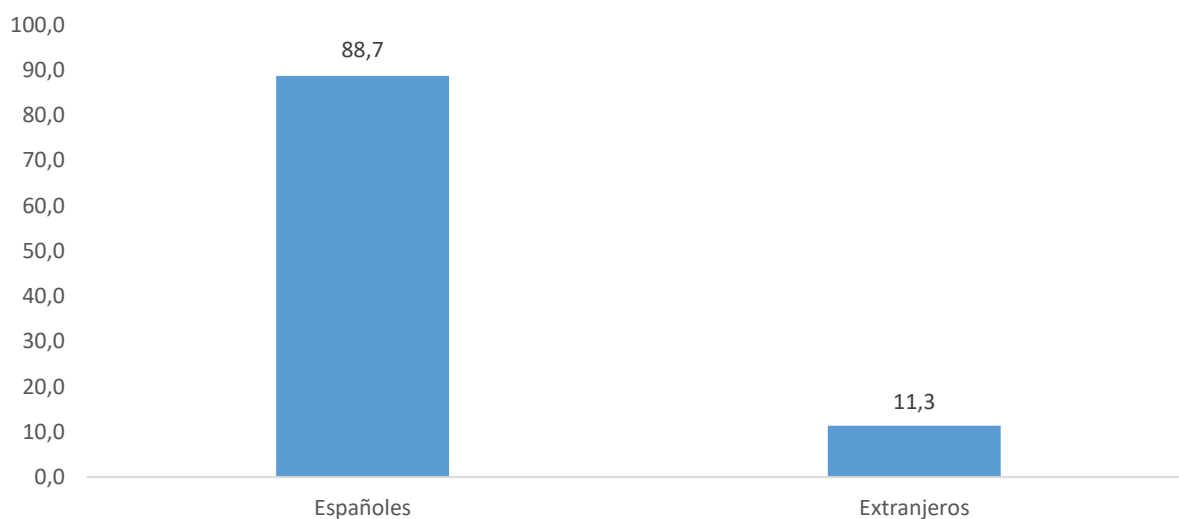
### 1.3. NACIONALIDAD

En cuanto a la nacionalidad de la población penitenciaria por HIVM, se puede afirmar que es un delito cometido fundamentalmente por hombres españoles. Los internos extranjeros objeto del presente estudio representan el 11,3%, siendo sus países de procedencia Polonia, Ghana, Brasil, Ecuador y Venezuela. Se trata de un porcentaje bastante inferior, 13,9 puntos porcentuales menos, que el que representa la población extranjera en el conjunto de la población penitenciaria, 25,2%.

Tabla 5.- Nacionalidad de las personas que dependen del sistema penitenciario en el ámbito de la Administración General del Estado.

	Personas	Porcentaje
Españoles	47	88,7
Extranjeros	6	11,3
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100,0</b>

Gráfico 4.- Distribución porcentual de la nacionalidad de las personas que dependen del sistema penitenciario en el ámbito de la Administración General del Estado por el delito de HIVM.



#### 1.4. PROVINCIA DE LA COMISIÓN DEL DELITO

El homicidio imprudente con vehículos a motor prácticamente se produce en la mitad de las provincias españolas. Hay que añadir dos casos de españoles que cometieron este delito en Polonia e Israel y que por aplicación del Convenio de Estrasburgo están cumpliendo su condena en España.

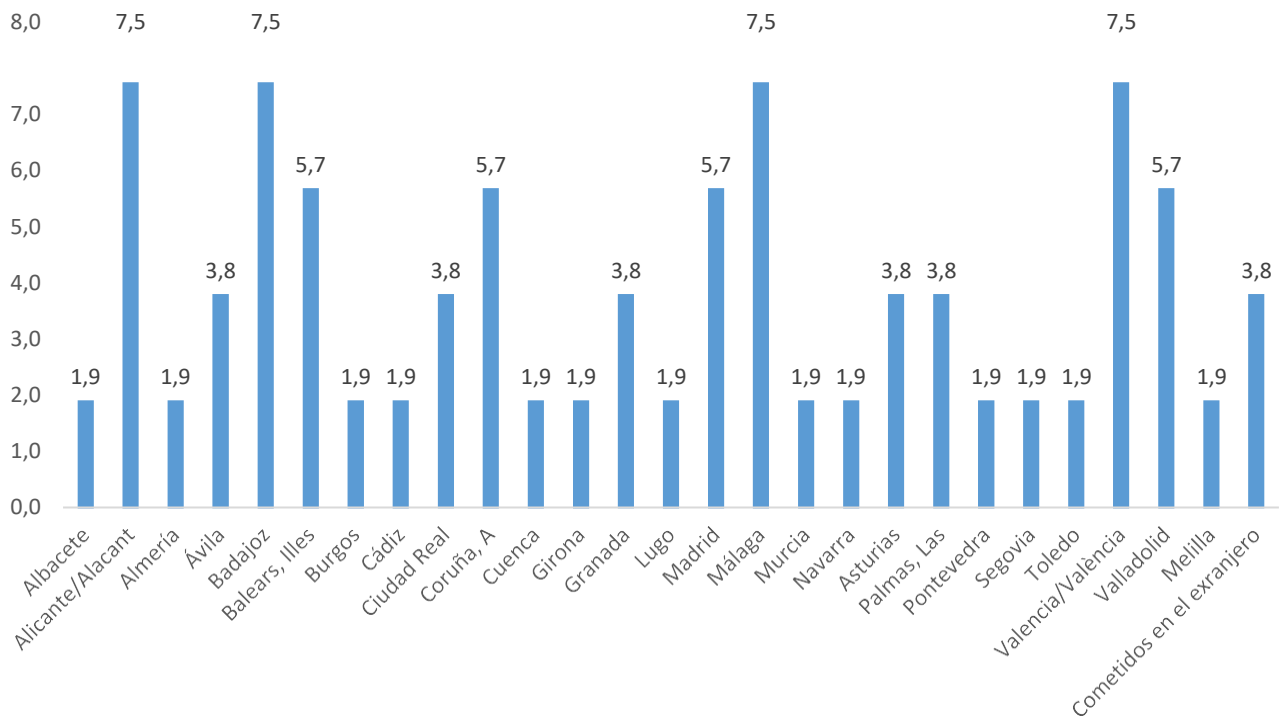
Las provincias con más casos son Alicante, Badajoz, Málaga y Valencia. Una provincia de interior y tres del arco mediterráneo. Le siguen Illes Balears; A Coruña; Madrid y Valladolid. Dos de interior y dos de costa.

Tabla 6.- Provincia donde se ha cometido el delito de HIVM

Provincia	Frecuencia	Porcentaje
Albacete	1	1,9
Alicante/Alacant	4	7,5
Almería	1	1,9
Ávila	2	3,8
Badajoz	4	7,5
Balears, Illes	3	5,7
Burgos	1	1,9
Cádiz	1	1,9

Ciudad Real	2	3,8
Coruña, A	3	5,7
Cuenca	1	1,9
Girona	1	1,9
Granada	2	3,8
Lugo	1	1,9
Madrid	3	5,7
Málaga	4	7,5
Murcia	1	1,9
Navarra	1	1,9
Asturias	2	3,8
Palmas, Las	2	3,8
Pontevedra	1	1,9
Segovia	1	1,9
Toledo	1	1,9
Valencia/València	4	7,5
Valladolid	3	5,7
Melilla	1	1,9
Cometidos en el extranjero	2	3,8
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100,0</b>

Gráfico 5.- Provincia donde se ha cometido el delito de HIVM. En porcentajes.



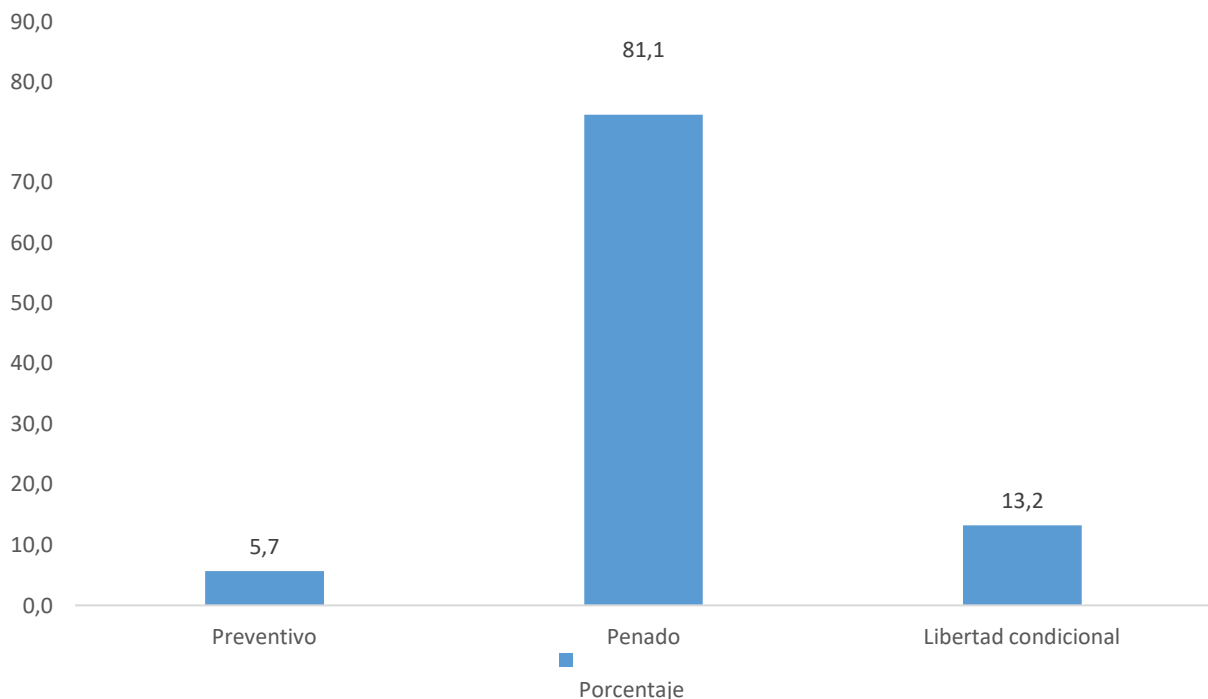
### 1.5. SITUACIÓN PROCESAL-PENAL

En cuanto a la situación procesal-penal en el momento de realizar el estudio: ocho de cada diez personas está penada, el 13,2% se encuentra en libertad condicional y el 5,7% se encuentra en situación preventiva.

*Tabla 7.- Situación procesal-penal de las personas que dependen del sistema penitenciario en el ámbito de la Administración General del Estado por sexo.*

	Personas	Porcentaje
Preventiva	3	5,7
Penada	43	81,1
Libertad condicional	7	13,2
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100,0</b>

*Gráfico 6.- Situación procesal-penal de las personas por delito de HIVM que dependen del sistema penitenciario en el ámbito de la Administración General del Estado.*



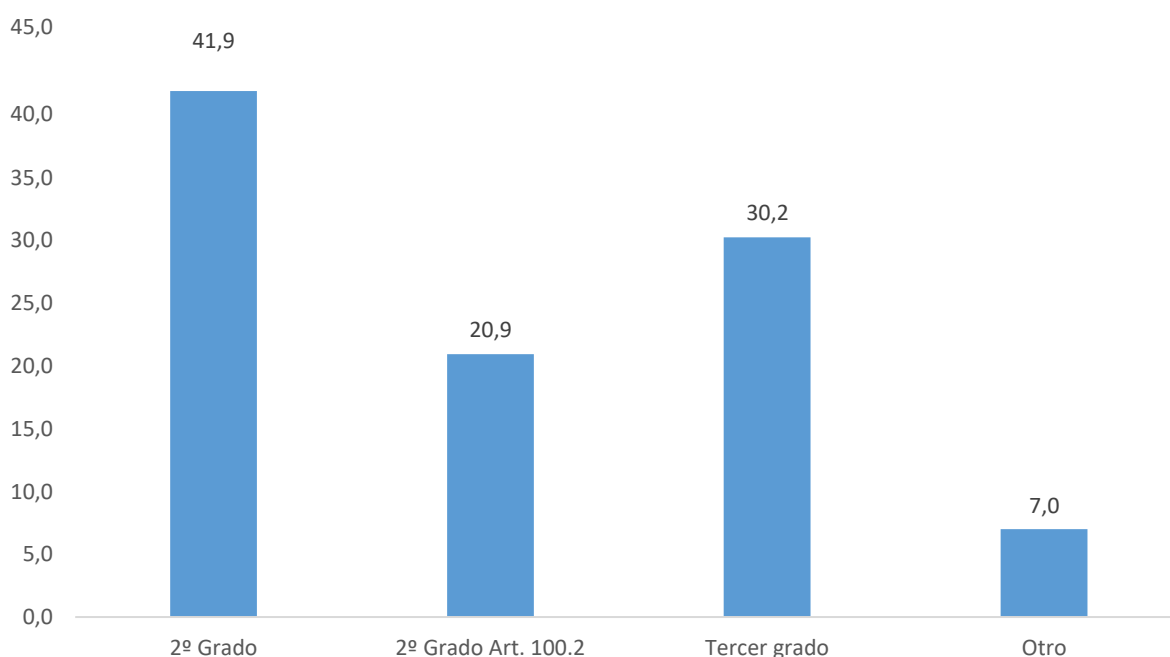
## 1.6. CLASIFICACIÓN ACTUAL

En cuanto a la clasificación actual de las personas penadas, un 41,9% está clasificada en segundo grado de tratamiento penitenciario, un 30,2% está clasificada en tercer grado de tratamiento penitenciario y un 20,9% se encuentra clasificada en segundo grado de tratamiento penitenciario con la modalidad de vida del artículo 100.2 del Reglamento Penitenciario (es decir, se conjugan aspectos del segundo grado con otros propios del tercer grado).

*Tabla 8.- Clasificación actual de la población reclusa penada por el delito de HIVM en el ámbito de la Administración General del Estado.*

	Personas	Porcentaje
2º Grado	18	41,9
2º Grado Art. 100.2	9	20,9
Tercer grado	13	30,2
Internos sin clasificar	3	7,0
<b>Total</b>	<b>43</b>	<b>100,0</b>

**Gráfico 7.- Clasificación actual de las personas penadas que dependen del sistema penitenciario en el ámbito de la Administración General del Estado.**

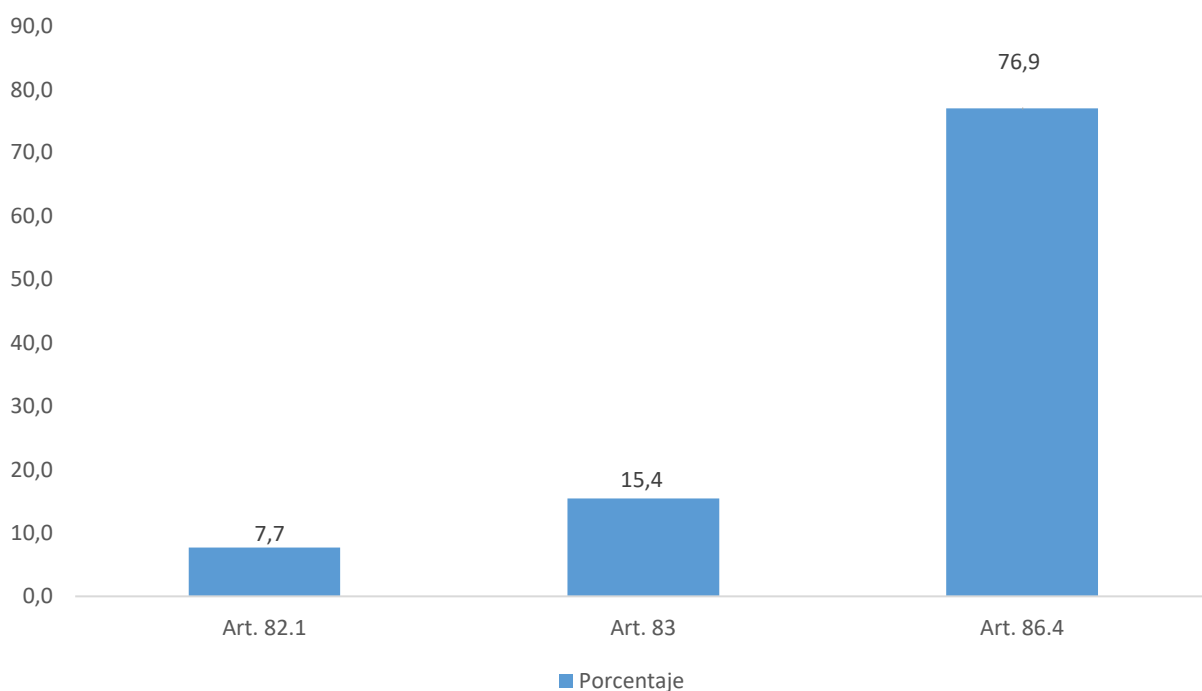


En cuanto a la modalidad de tercer grado de tratamiento penitenciario, se observa, tanto en la tabla 9 como en el gráfico 8, que prima el tercer grado en su modalidad del artículo 86.4.

*Tabla 9.- Modalidad de tercer de grado de los internos penados y clasificados en tercer grado de tratamiento.*

Modalidad de tercer grado	Frecuencia	Porcentaje
Art. 82.1	1	7,7
Art. 83	2	15,4
Art. 86.4	10	76,9
Total	13	100,0

*Gráfico 8.- Modalidad de tercer grado de los internos penados y clasificados en tercer grado de tratamiento.*



### *1.7. CONCLUSIONES DEL CAPÍTULO*

- Es un delito cometido por hombres, fundamentalmente españoles.
- Es un delito cometido cuando tenían una edad media de 35 años de edad. No obstante hay que indicar que uno de cada cuatro tenía más de 40 años de edad.
- La edad media actual de los internos es de 41 años de edad, y uno de cada cinco tiene más de 50 años de edad.
- Geográficamente, la comisión del delito se concentra en esta investigación en 26 provincias españolas y se da tanto en zonas de interior como en zonas de costa (15 provincias de zonas costeras y 11 de zonas de interior). Por tanto, las consecuencias de este delito afectan al conjunto de la sociedad española.
- Ocho de cada diez personas privadas de libertad está condenada y un 13% (7 internos) se encuentra en libertad condicional. Respecto de la población penada, cuatro de cada diez personas está clasificada en segundo grado y tres de cada diez está clasificado en tercer grado. El resto de la población penitenciaria penada se encuentra en segundo grado con una modalidad de vida de tercer grado.
- Tres de cada cuatro personas penadas y clasificadas en tercer grado penitenciario se encuentran bajo la modalidad del artículo 86.4 del Reglamento Penitenciario.

## 2. Circunstancias genéricas de la comisión del delito de homicidio imprudente con vehículo a motor

En este segundo capítulo, se abordará desde el tipo de vehículos con el que se comete el homicidio imprudente con vehículos a motor hasta el ámbito de espacio-tiempo en el que este delito se produce.

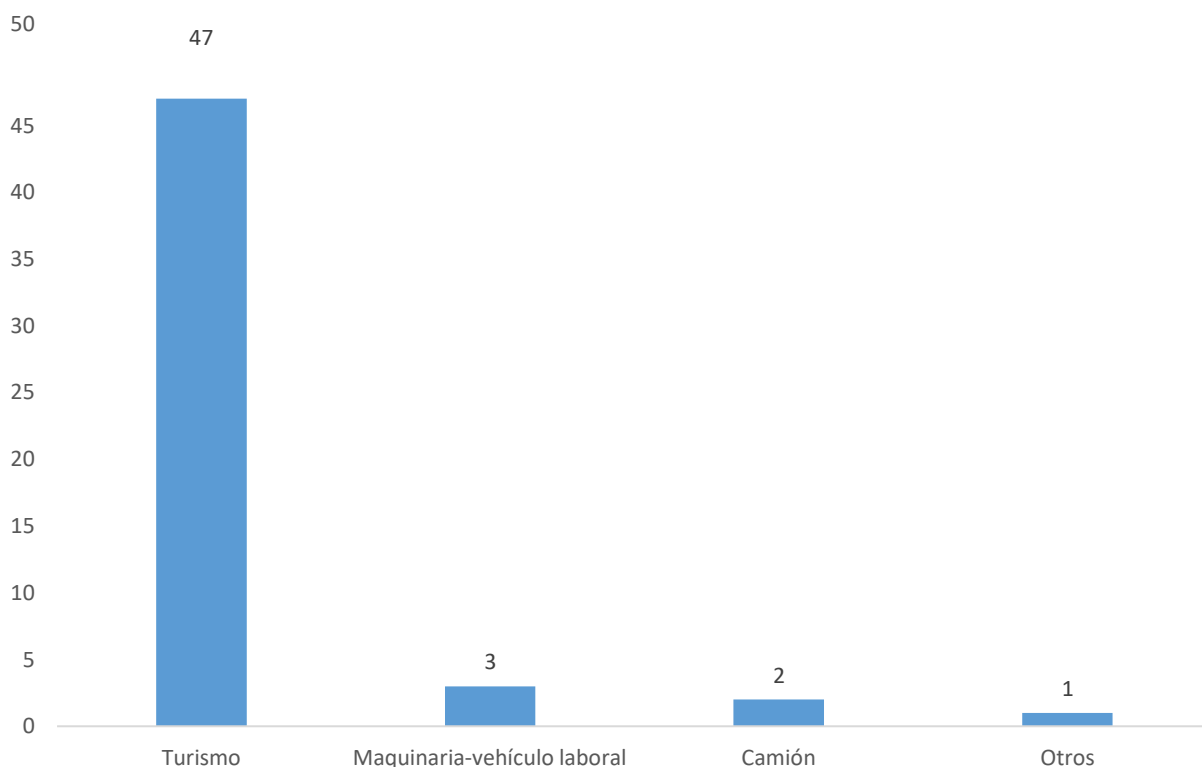
### 2.1. TIPO DE VEHÍCULO

En el 88,7% de los casos, el tipo de vehículo con el que se ocasionó el delito de HIVM fue un turismo (ver tabla 10 y gráfico 9).

Tabla 10.- El vehículo del autor del delito de HIVM fue:

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Turismo	47	88,7	88,7
Maquinaria-vehículo laboral	3	5,7	94,3
Camión	2	3,8	98,1
Moto	1	1,9	100,0
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100,0</b>	

Gráfico 9.- El vehículo del autor del delito de HIVM fue:

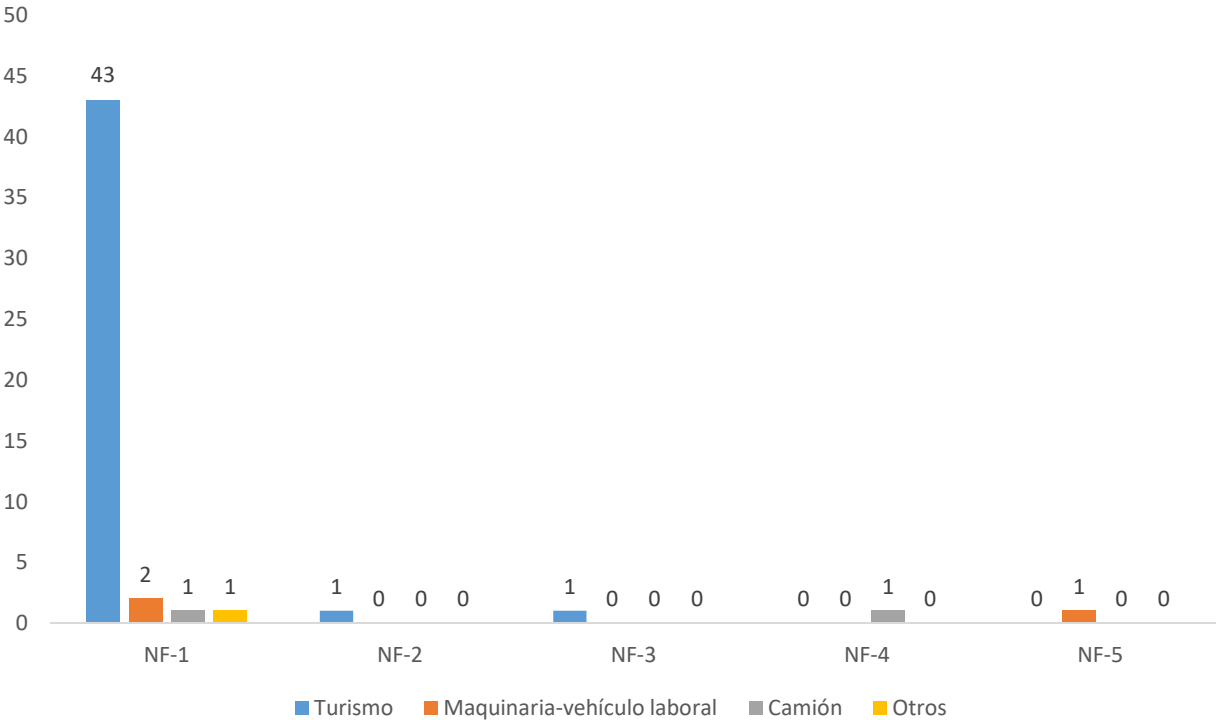


Si atendemos al número de personas fallecidas por tipo de vehículo (tabla 11 y gráfico 10), se observa que los casos con un mayor número de víctimas son los ocasionados por un camión —un solo caso que causa cuatro fallecimientos— y una maquinaria-vehículo laboral —otro caso que provoca cinco muertes—.

Tabla 11

	Número de fallecidos por tipo de vehículo					Total accidentes
	1	2	3	4	5	
Turismo	43	1	1	0	0	45
Maquinaria-vehículo laboral	2	0	0	0	1	3
Camión	1	0	0	1	0	2
Otros	1	0	0	0	0	1
<b>Total</b>	<b>47</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>51</b>

Gráfico 10.- Número de fallecidos por tipo de vehículo.



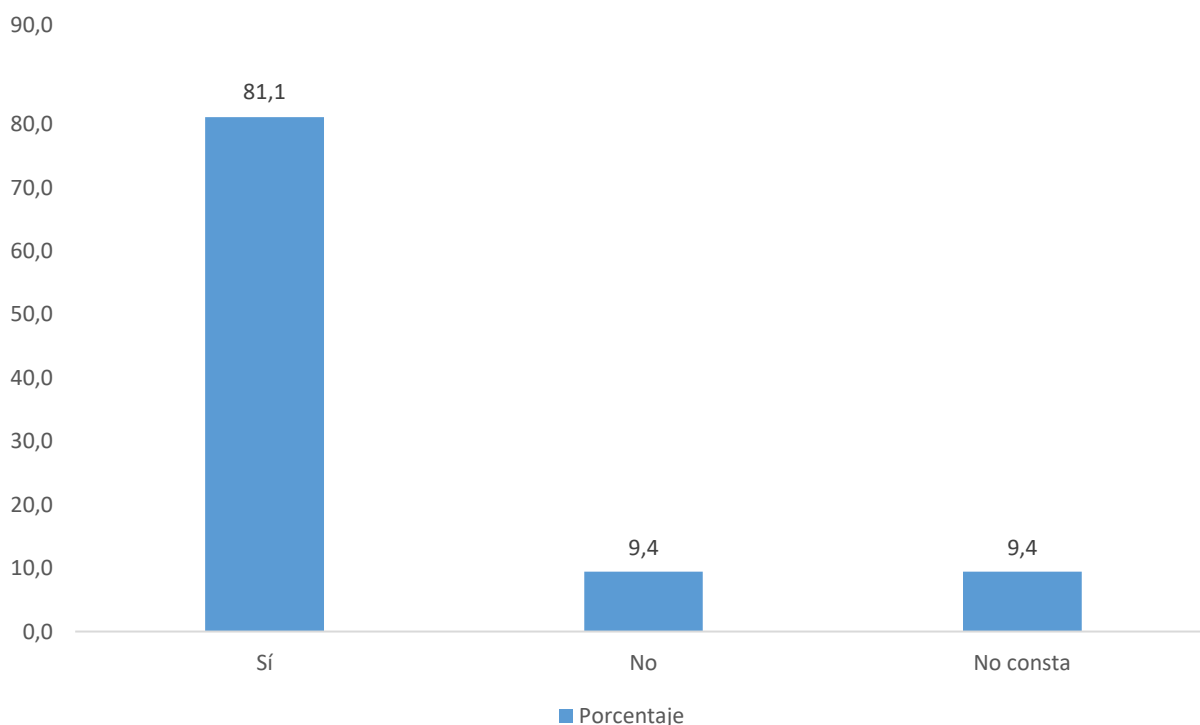
2.2. SEGURO DEL VEHÍCULO

En ocho de cada diez casos el vehículo estaba asegurado, independientemente de que la persona que condujese fuese el titular del vehículo, un familiar, amigo/a o trabajador/a de una empresa.

Tabla 12.- ¿El vehículo que conducía el autor estaba asegurado?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Sí	43	81,1	81,1	81,1
No	5	9,4	9,4	90,6
No consta	5	9,4	9,4	100,0
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

Gráfico 11. ¿El vehículo que conducía el autor del delito de HIVM estaba asegurado?



### 2.3. LUGAR DE LA COMISIÓN DEL DELITO DE HIVM

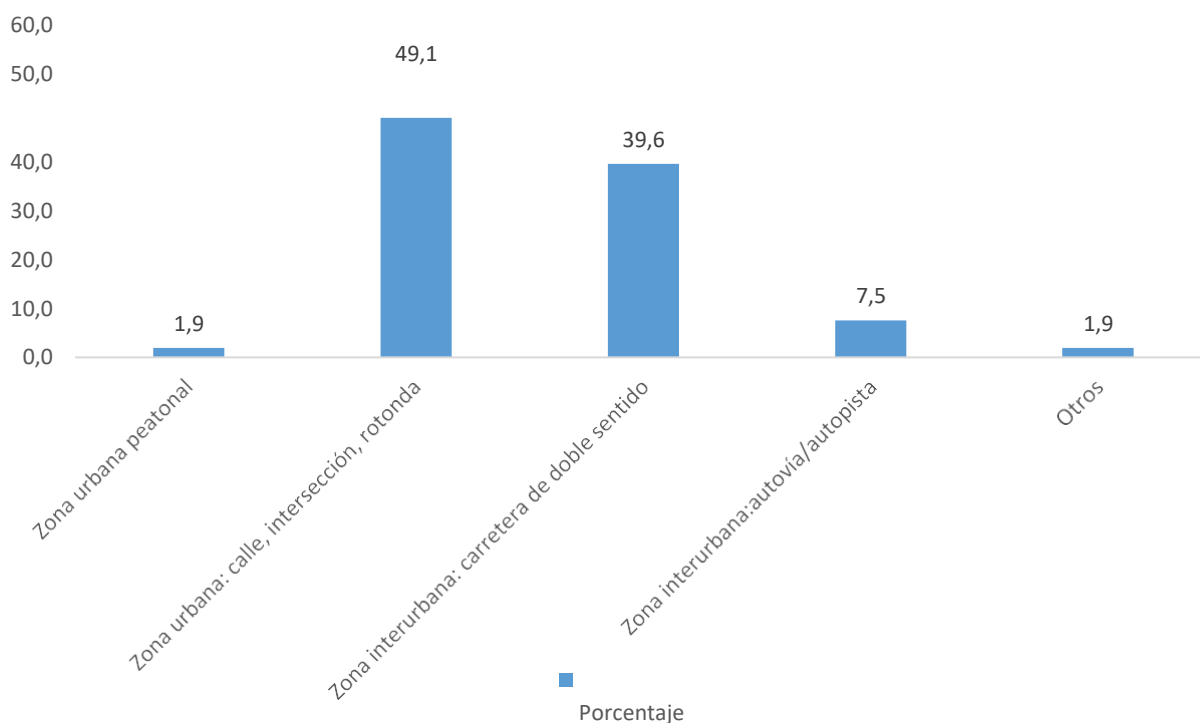
En el capítulo anterior se afirmaba que el delito había tenido lugar en 26 provincias españolas, tanto de interior como de costa. Pues bien, en cuanto al lugar específico y concreto de la comisión del delito de HIVM, en el 49,1% de los casos se produce en zona urbana: ya sea calle, intersección o rotonda. Es decir, en uno de cada dos.

En el 39,6% de los casos tiene lugar en zona interurbana; en carretera de doble sentido. En un 7,5%, en autovía/autopista. Es en este último tipo de vías donde podríamos pensar, como ciudadanos/as, que se podrían dar más casos, por la asociación a la que podemos tender al relacionar el homicidio imprudente de vehículos a motor con la conducción temeraria (véanse la tabla 13 y el gráfico 12).

*Tabla 13. El lugar de la comisión del delito fue:*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Zona urbana peatonal	1	1,9	1,9
Zona urbana: calle, intersección, rotonda	26	49,1	50,9
Zona interurbana: carretera de doble sentido	21	39,6	90,6
Zona interurbana: autovía/autopista	4	7,5	98,1
Otros	1	1,9	100,0
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100,0</b>	

*Gráfico 12.- El lugar de la comisión del delito fue:*



#### 2.4. HORA DE LA COMISIÓN DEL DELITO DE HIVM

Una de las grandes preocupaciones familiares y sociales cuando una persona de 18 años obtiene el carné de conducir es el fin de semana. Padres, madres y allegados aconsejan no conducir tras haber bebido y tampoco acompañar en su vehículo a una persona que lo haya hecho. A la luz de los datos que vamos a ver a continuación, no les falta razón. La asociación noche-madrugada-fin de semana-alcohol/drogas es muy alta en estos delitos.

Como se puede apreciar en la tabla 14 y en el gráfico 13, si bien este delito se puede cometer a cualquier hora del día, es más frecuente en el intervalo horario que va desde las nueve de la noche hasta las dos de la madrugada (37,7%) y el que comprende las primeras horas del día (22,8%). En ambos tramos se dan el 60,5% de casos. Es decir, dos de cada tres homicidios imprudentes con vehículos a motor se producen en estas franjas horarias. Entre las nueve de la noche y las ocho de la mañana. Y, como posteriormente veremos, coinciden con el porcentaje de personas condenadas por HIVM que, según consta en la sentencia, estaban incapacitadas para conducir por motivos de alcohol y drogas.

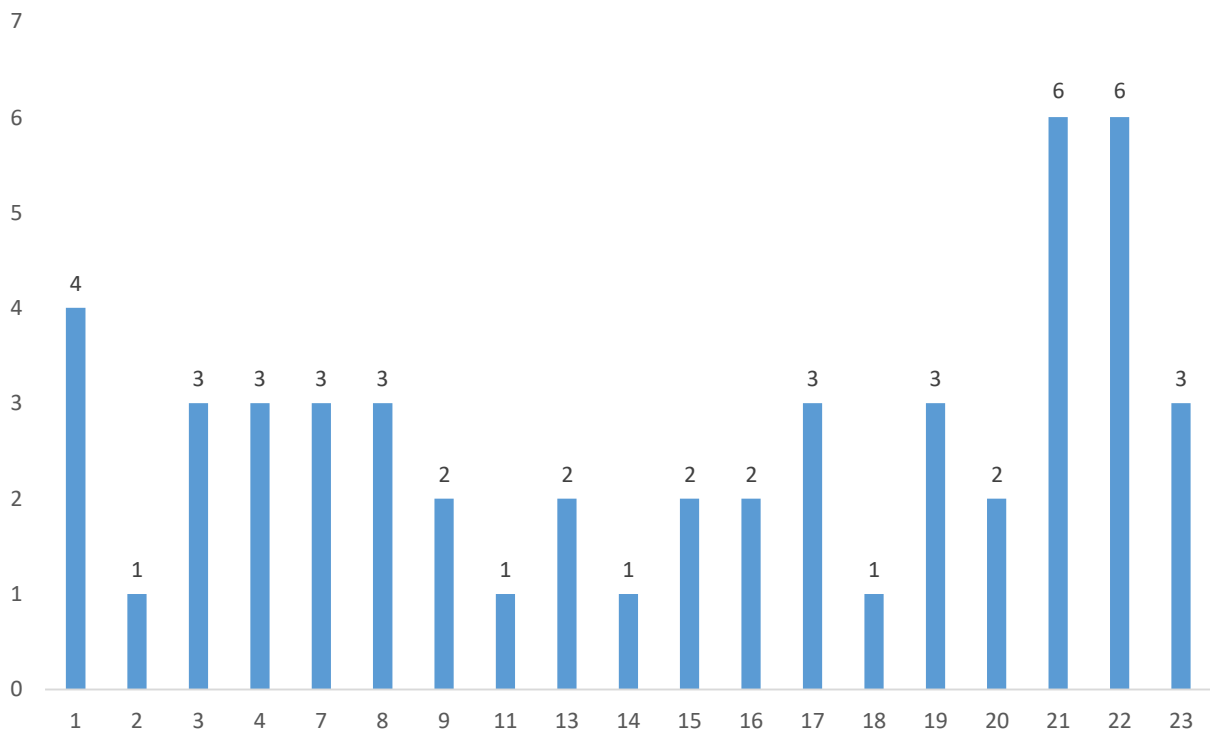
Tabla 14.- Hora del día de la comisión del delito.

Hora	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido <sup>1</sup>	Porcentaje acumulado
1	4	7,5	7,8	7,8
2	1	1,9	2,0	9,8
3	3	5,7	5,9	15,7
4	3	5,7	5,9	21,6
7	3	5,7	5,9	27,5
8	3	5,7	5,9	33,3
9	2	3,8	3,9	37,3
11	1	1,9	2,0	39,2
13	2	3,8	3,9	43,1
14	1	1,9	2,0	45,1
15	2	3,8	3,9	49,0
16	2	3,8	3,9	52,9
17	3	5,7	5,9	58,8
18	1	1,9	2,0	60,8

<sup>1</sup> Se ha calculado sobre los casos respecto de los que se tiene información; es decir, 51.

19	3	5,7	5,9	66,7
20	2	3,8	3,9	70,6
21	6	11,3	11,8	82,4
22	6	11,3	11,8	94,1
23	3	5,7	5,9	100,0
Total	51	96,2	100,0	
Sin información	2	3,8		
Total	53	100,0		

Gráfico 13.- Distribución horaria de la comisión del delito de HIVM



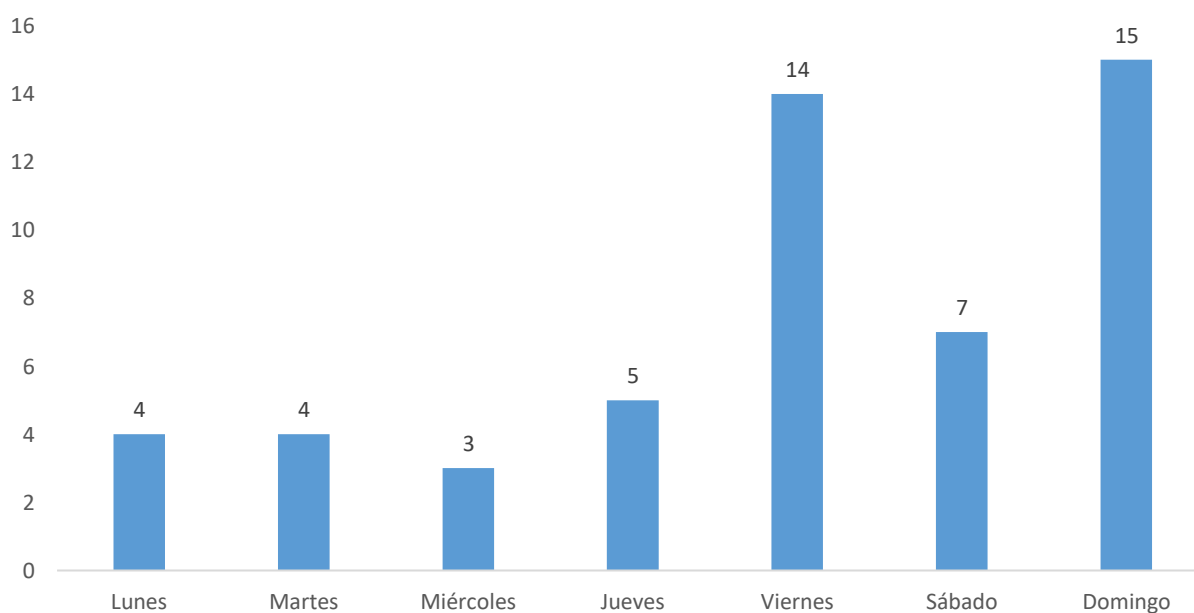
## 2.5. DÍA DE LA COMISIÓN DEL DELITO

La lectura de la tabla 15 empieza a confirmar lo que podríamos llamar la teoría de los dos tercios. El 67,9% de los delitos de homicidio imprudente con vehículos a motor se produce en fin de semana, desde el viernes hasta el domingo. El gráfico 14 lo hace visible. Es decir, si prácticamente dos de cada tres homicidios imprudentes con vehículos a motor se producen entre las nueve de la noche y las ocho de la mañana del día siguiente y, al mismo tiempo, dos de cada tres delitos se producen en fin de semana, observamos que la noche y la madrugada de estos días son momentos críticos para este delito.

Tabla 15.- Día de la semana de la comisión del delito de HIVM.

Días de la semana	Frecuencia	Porcentaje
Lunes	4	7,5
Martes	4	7,5
Miércoles	3	5,7
Jueves	5	9,4
Viernes	14	26,4
Sábado	7	13,2
Domingo	15	28,3
Total	52	98,1
Sistema	1	1,9
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100,0</b>

Gráfico 14.- Distribución de frecuencias de los días de la semana en la comisión del delito de HIVM.



La tabla 16, que cruza los días de la semana con las horas en las que se ha producido la comisión del delito, confirma con rotundidad lo afirmado. De los 14 casos ocurridos en viernes, más de la mitad tienen lugar a partir de las nueve de la noche. De los 6 casos que se producen en sábado, el 66,7% se concentra en la madrugada del viernes al sábado, y el resto, a partir de las diez de la noche de dicho día. Y de los 15 casos que se dan durante el domingo, el 73,4% se produce antes de las nueve de la mañana.

Por tanto, noche y madrugada y fin de semana tienen una alta correlación en los delitos de homicidio imprudente con vehículos a motor.

*Tabla 16.-Día de la semana de la comisión del delito, según hora de la comisión del delito de HIVM.  
Porcentajes verticales.*

Hora	Día de la semana							Total
	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	
1		25,0%	33,3%		7,1%		6,7%	<b>7,8%</b>
2							6,7%	<b>2,0%</b>
3	25,0%	25,0%					6,7%	<b>5,9%</b>
4							20,0%	<b>5,9%</b>
7						16,7%	13,3%	<b>5,9%</b>
8						33,3%	6,7%	<b>5,9%</b>
9							13,3%	<b>3,9%</b>
11							6,7%	<b>2,0%</b>
13			33,3%			16,7%		<b>3,9%</b>
14					7,1%			<b>2,0%</b>
15	25,0%	25,0%						<b>3,9%</b>
16					7,1%		6,7%	<b>3,9%</b>
17				20,0%			13,3%	<b>5,9%</b>
18				20,0%				<b>2,0%</b>
19			33,3%		14,3%			<b>5,9%</b>
20	25,0%				7,1%			<b>3,9%</b>
21		25,0%		40,0%	21,4%			<b>11,8%</b>
22	25,0%			20,0%	21,4%	16,7%		<b>11,8%</b>
23					14,3%	16,7%		<b>5,9%</b>
Total (%)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	<b>100,0%</b>
<b>Total</b>								<b>51</b>

Tabla 17.- Día de la semana de la comisión del delito, según hora de comisión del delito de HIVM. Valores absolutos.

Hora	Día de la semana de la comisión del delito							Total
	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	
1	0	1	1	0	1	0	1	4
2	0	0	0	0	0	0	1	1
3	1	1	0	0	0	0	1	3
4	0	0	0	0	0	0	3	3
7	0	0	0	0	0	1	2	3
8	0	0	0	0	0	2	1	3
9	0	0	0	0	0	0	2	2
11	0	0	0	0	0	0	1	1
13	0	0	1	0	0	1	0	2
14	0	0	0	0	1	0	0	1
15	1	1	0	0	0	0	0	2
16	0	0	0	0	1	0	1	2
17	0	0	0	1	0	0	2	3
18	0	0	0	1	0	0	0	1
19	0	0	1	0	2	0	0	3
20	1	0	0	0	1	0	0	2
21	0	1	0	2	3	0	0	6
22	1	0	0	1	3	1	0	6
23	0	0	0	0	2	1	0	3
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>14</b>	<b>6</b>	<b>15</b>	<b>51</b>

## 2.6. MES DE LA COMISIÓN DEL DELITO DE HIVM

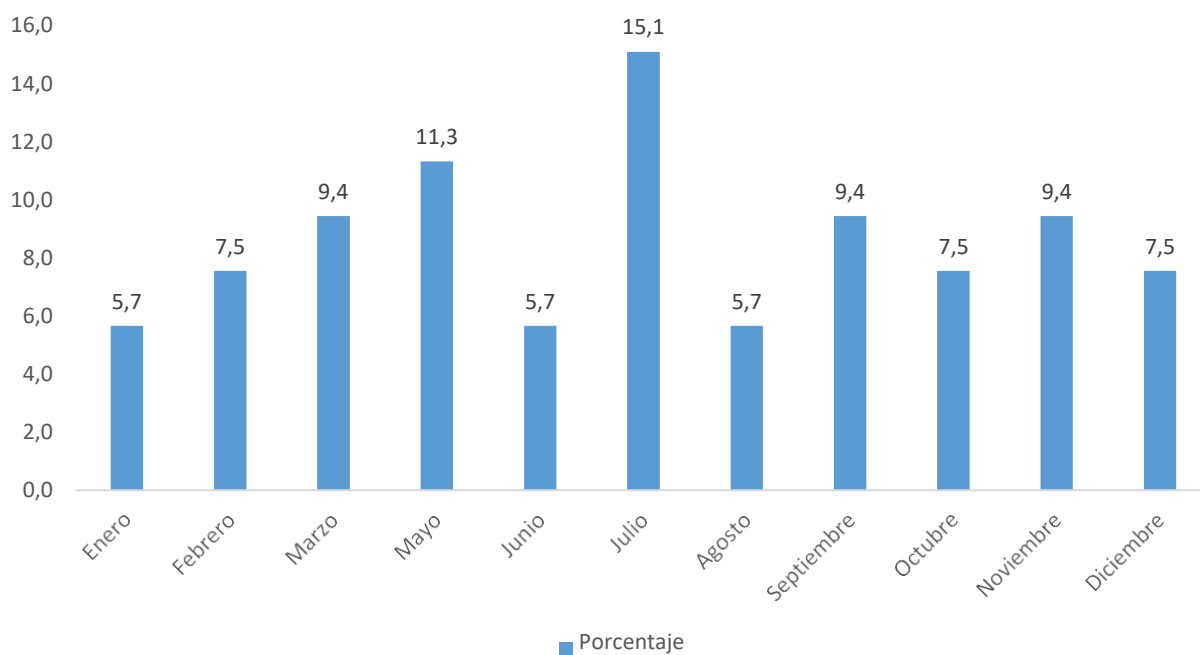
Al abordar los meses, lo primero que se observa es que el verano, los puentes y las fiestas navideñas son periodos de riesgo para la comisión de este delito. De la lectura de la tabla 18, cabe destacar lo siguiente: se podría afirmar que tiene lugar en todos los meses del año (faltaría abril). Se da con mayor frecuencia, pero no de forma mayoritaria como podríamos esperar, en el mes de julio (15,1%); le sigue el mes de mayo (11,3%). Llama la atención el mes de agosto (5,7%), mes de muchas festividades en toda España.

Por tanto se puede afirmar que si bien durante el verano y por motivos vacacionales hay más movimiento circulatorio en las carreteras españolas, este no es un delito que se comete por autovías y autopistas, sino en cascos urbanos y carreteras de doble sentido de circulación. Por tanto, entendemos, que la relación con los periodos de descanso vacacionales no es clara.

Tabla 18.- Distribución de frecuencias de los meses en los que se cometieron los delitos de HIVM.

MESES	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido <sup>2</sup>	Porcentaje acumulado
Enero	3	5,7	6,0	6,0
Febrero	4	7,5	8,0	14,0
Marzo	5	9,4	10,0	24,0
Mayo	6	11,3	12,0	36,0
Junio	3	5,7	6,0	42,0
Julio	8	15,1	16,0	58,0
Agosto	3	5,7	6,0	64,0
Septiembre	5	9,4	10,0	74,0
Octubre	4	7,5	8,0	82,0
Noviembre	5	9,4	10,0	92,0
Diciembre	4	7,5	8,0	100,0
Total	50	94,3	100,0	
Sin información	3	5,7		
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100,0</b>		

Gráfico 15.- Distribución de frecuencia de los meses en los que se cometieron los delitos de HIVM.



<sup>2</sup> Se ha calculado sobre los casos respecto de los que se tiene información; es decir, 50.

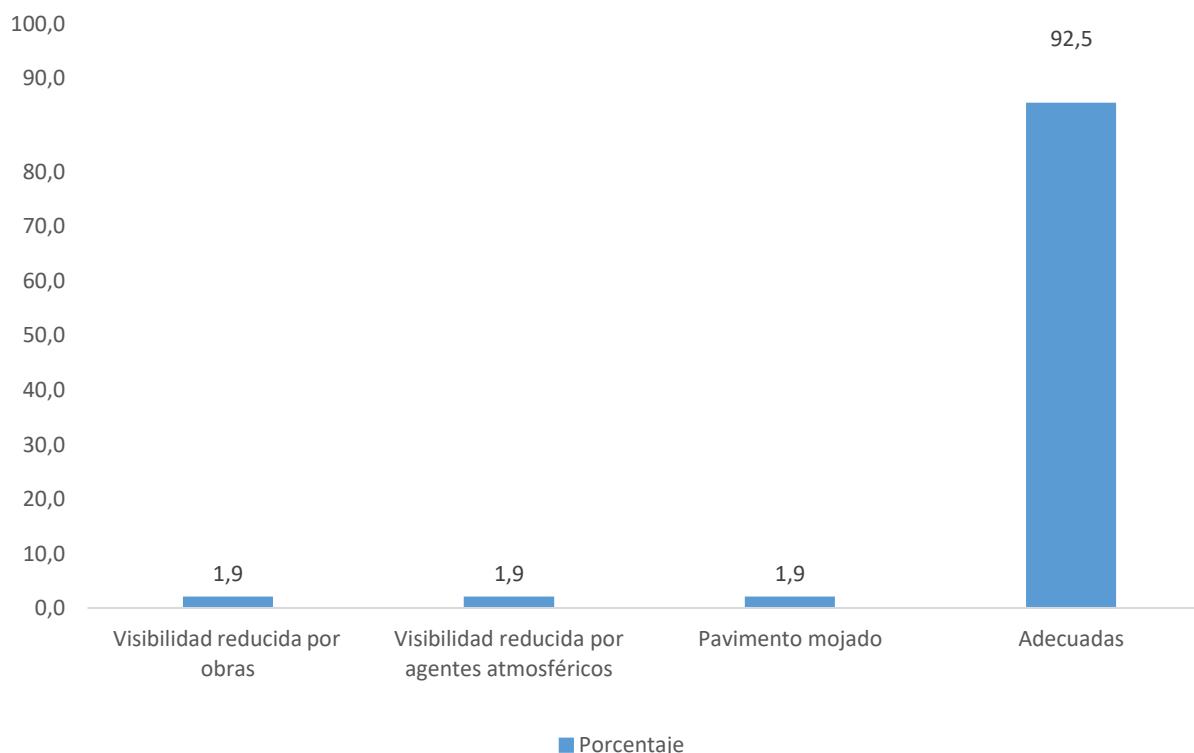
## 2.7. CIRCUNSTANCIAS DE LA VÍA

El cuestionario recogía una pregunta, la P15, referente a las circunstancias de la vía. Los datos son rotundos. Las circunstancias de la vía eran adecuadas en el 92,5% de los casos de delitos de homicidio imprudente de vehículos a motor. Por tanto, el estado de las vías no impedía una normal circulación. El factor humano ha sido fundamental, como se observa en la tabla en el apartado 3.7.1 (ver tabla 19 y gráfico 16).

Tabla 19. En el momento del delito las circunstancias de la vía eran:

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido <sup>3</sup>	Porcentaje acumulado
Visibilidad reducida por obras	1	1,9	1,9	1,9
Visibilidad reducida por agentes atmosféricos	1	1,9	1,9	3,8
Pavimento mojado	1	1,9	1,9	5,8
Adecuadas	49	92,5	94,2	100,0
Total	52	98,1	100,0	
Sin información	1	1,9		
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100,0</b>		

Gráfico 16.- En el momento del delito las circunstancias de la vía eran:



<sup>3</sup> Se ha calculado sobre los casos respecto de los que se tiene información; es decir, 52.

### 2.7.1. ACCIONES QUE MOTIVARON EL DELITO

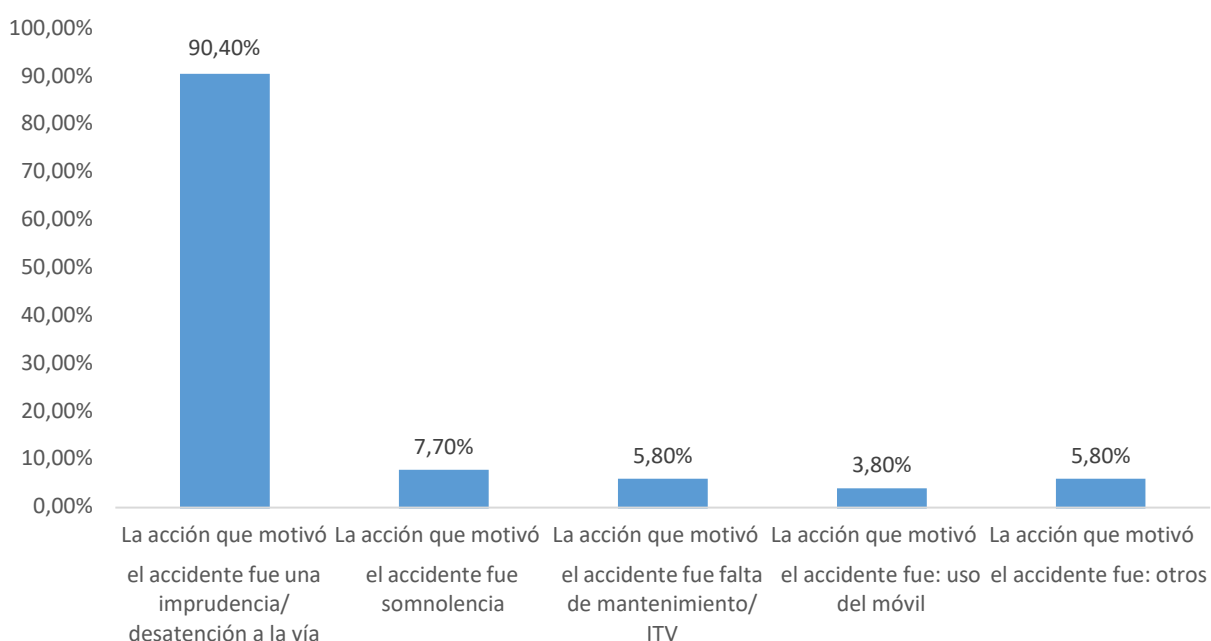
Con el fin de saber que acción o acciones motivaron la comisión del delito de homicidio imprudente con vehículos a motor se elaboraron dos preguntas multirrespuesta. La primera, con cinco categorías de respuesta, y la segunda, con ocho categorías de respuesta.

En la primera pregunta (P13 del cuestionario), las posibles respuestas iban desde la imprudencia/desatención a la vía, que fue observada en los testimonios de sentencia en el 90,4% de los casos como acción principal, hasta el uso del móvil (3,8% del total de casos).

#### 19.1. Acciones que motivaron el delito (tabla multirrespuesta).

	Respuestas		Porcentaje de casos
	N	Porcentaje	
La acción que motivó el accidente fue una imprudencia/desatención a la vía	47	79,7%	90,4%
La acción que motivó el accidente fue somnolencia	4	6,8%	7,7%
La acción que motivó el accidente fue falta de mantenimiento/ITV	3	5,1%	5,8%
La acción que motivó el accidente fue uso del móvil	2	3,4%	3,8%
La acción que motivó el accidente fue: otros	3	5,1%	5,8%
<b>Total</b>	<b>59</b>	<b>100,0%</b>	<b>113,5%</b>

Gráfico 16.1 La acción que motivó el delito.

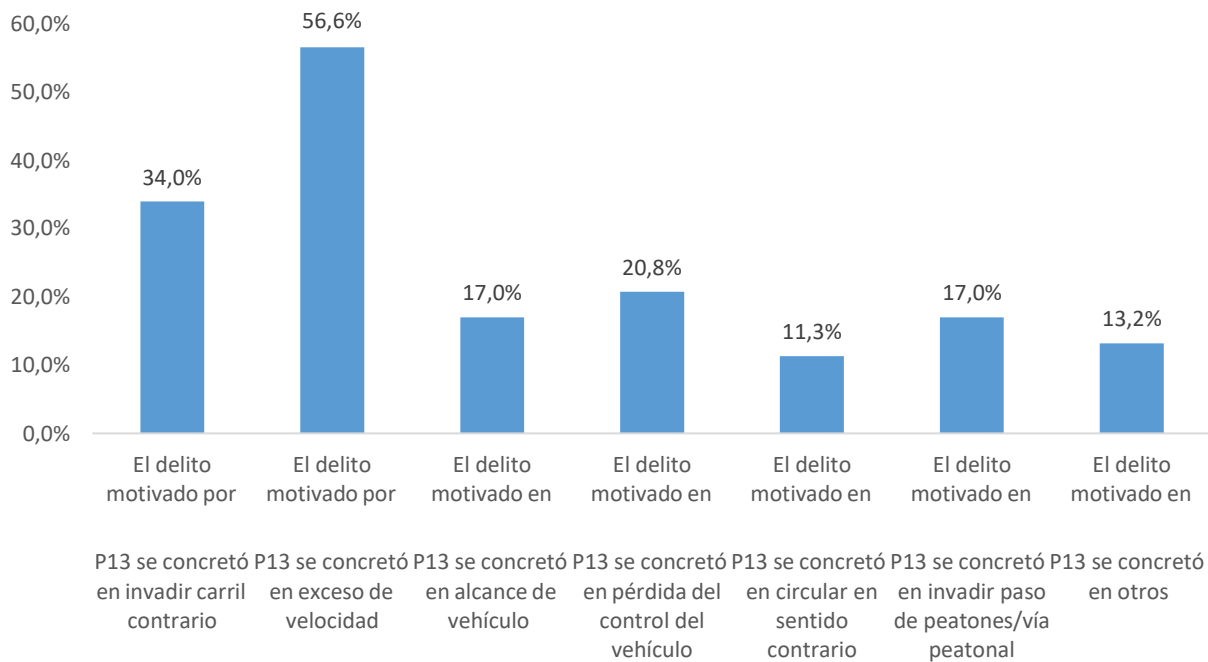


Y esta acción de imprudencia/desatención a la vía se concretó (P14 del cuestionario) en un exceso de velocidad en uno de cada dos casos (56,6%); en uno de cada tres casos, en la invasión del carril contrario (34%); en uno de cada cinco casos, en la pérdida del control del vehículo; y en uno de cada seis, en no respetar los pasos de peatones/vías peatonales (ver tabla 19.2 y gráfico 16.2).

*19.2. Las acciones que motivaron el delito se concretaron en (tabla multirrespuesta):*

	Respuestas		Porcentaje de casos
	N	Porcentaje	
El delito motivado por P13 se concretó en invadir carril contrario	18	20,0%	34,0%
El delito motivado por P13 se concretó en exceso de velocidad	30	33,3%	56,6%
El delito motivado en P13 se concretó en alcance de vehículo	9	10,0%	17,0%
El delito motivado en P13 se concretó en pérdida del control del vehículo	11	12,2%	20,8%
El delito motivado en P13 se concretó en circular en sentido contrario	6	6,7%	11,3%
El delito motivado en P13 se concretó en invadir paso de peatones/vía peatonal	9	10,0%	17,0%
El delito motivado en P13 se concretó en otros	7	7,8%	13,2%
<b>Total</b>	<b>90</b>	<b>100,0%</b>	<b>169,8%</b>

**Gráfico 16.2 Las acciones que motivaron el delito se concretaron en**



## 2.8 VÍCTIMAS: PEATONES, CICLISTAS, MOTORISTAS, OTROS OCUPANTES DEL VEHÍCULO

Si bien en este informe hay un apartado específico para las víctimas del delito de HIVM, se ha querido introducir como cierre del capítulo segundo el perfil de las personas damnificadas. Ello, a su vez, guarda conexión con el capítulo tercero, donde se tratará el núcleo central de las consecuencias de este delito.

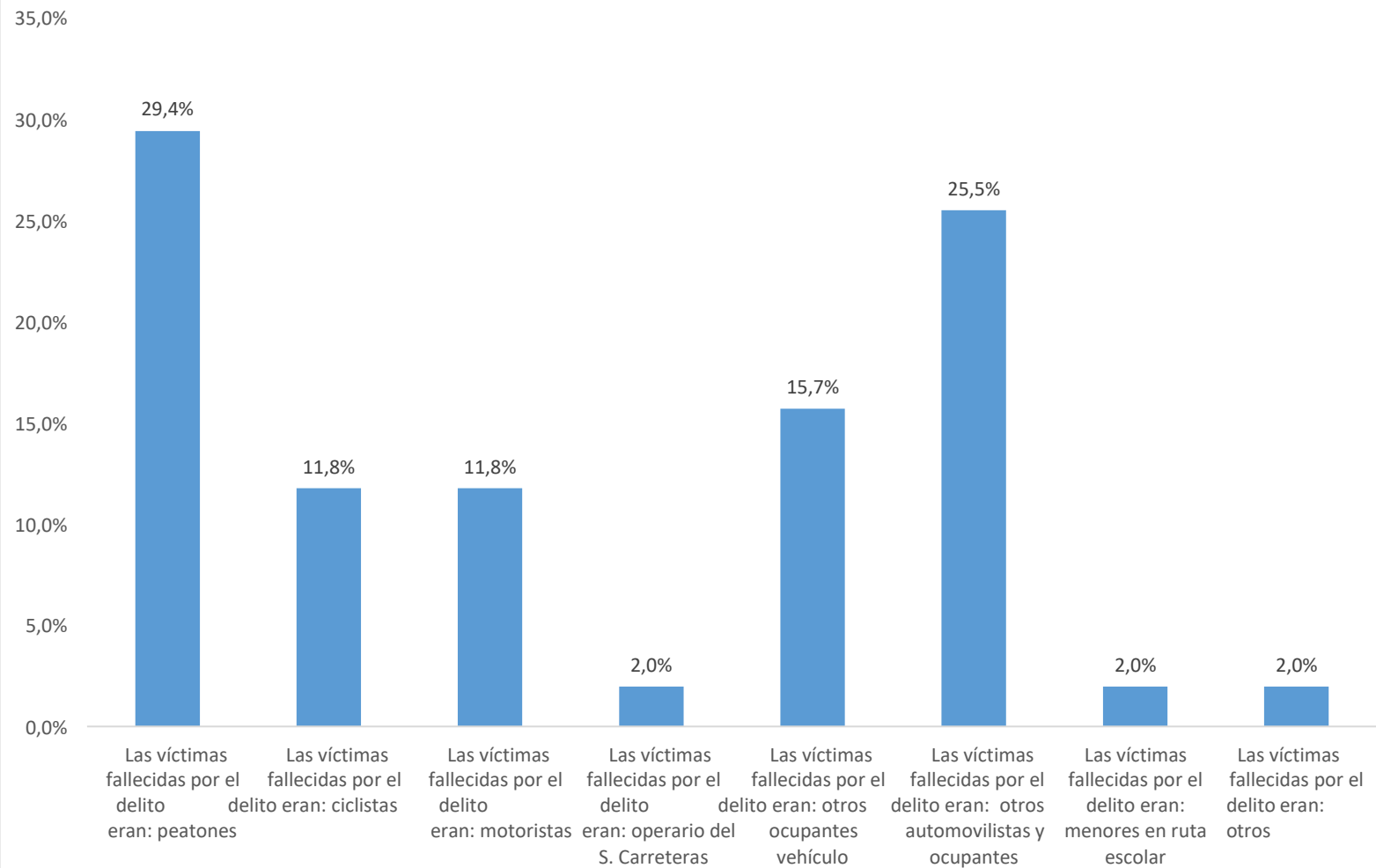
Se consideró que era relevante elaborar una tabla multirrespuesta en relación con las víctimas fallecidas por el delito, con el fin de saber qué posición ocupaban en el momento en el que se cometieron los hechos delictivos. Las conclusiones fueron las siguientes:

En el 30% de los casos las víctimas fallecidas eran peatones; en el 25,5% de los casos las víctimas fallecidas eran otros automovilistas y sus acompañantes; y es reseñable que el 15,7% de las víctimas fallecidas eran ocupantes del vehículo del autor del delito. Es decir, esos ocupantes no son inmunes al peligro que genera el autor de este delito. Incidir en este hecho puede tener como resultado positivo una mayor concienciación de las personas que conducen en estado de embriaguez; como se verá con posterioridad, la conducción imprudente puede ocasionar un daño irreparable a personas con las que se tiene una relación afectiva o de amistad. En el gráfico 18 se visualiza con claridad.

*Tabla 20.- Las víctimas fallecidas por el delito eran:*

<b>Víctimas fallecidas por el delito eran</b>	<b>Casos</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Porcentaje de casos</b>
Peatón/es	15	29,4%	30,0%
Ciclista	6	11,8%	12,0%
Motorista	6	11,8%	12,0%
Operario del S. Carreteras	1	2,0%	2,0%
Otros ocupantes vehículo	8	15,7%	16,0%
Otros automovilistas y ocupantes	13	25,5%	26,0%
Menores en ruta escolar	1	2,0%	2,0%
Otros	1	2,0%	2,0%
<b>Total</b>	<b>51</b>	<b>100,0%</b>	<b>102,0%</b>

Gráfico 17.- Las víctimas fallecidas por el delito eran:



## 2.9. CONCLUSIONES DEL CAPÍTULO.

Como resumen de los datos más destacados del capítulo, se concluye que:

- El vehículo del autor es, la mayor parte de las veces, un turismo.
- El número más elevado de personas fallecidas por vehículo, y concentradas en un solo caso, tuvo lugar con maquinaria-vehículo laboral (cinco fallecimientos) y con camión (cuatro fallecimientos).
- El vehículo, en ocho de cada diez casos, está asegurado.
- El lugar de la comisión del delito es fundamentalmente el casco urbano (calle, intersección, rotonda) y carretera de doble sentido.
- En dos de cada tres delitos de homicidio imprudente de vehículos a motor, las franjas horarias se corresponden con el tramo que va desde las nueve de la noche hasta las ocho de la mañana.
- Así mismo, dos de cada tres homicidios imprudentes con vehículos a motor se produce en fin de semana. Por tanto, la noche y la madrugada de los fines de semana son momentos críticos para este delito.
- No es tan claro que sea un delito que se produzca más en los meses estivales.
- Las circunstancias de la vía eran las adecuadas. Por tanto este delito no es atribuible al estado de conservación de calles, carreteras de doble sentido, autovías y autopistas. El factor humano fue fundamental, y la imprudencia y desatención a la vía se concretaron en un exceso de velocidad, en la invasión del carril contrario y, por tanto, la pérdida del control del vehículo, que provocó el alcance de otros vehículos, o en la invasión de pasos peatonales. Todo ello provocó que una de cada tres personas fallecidas fuera peatón y que uno de cada cuatro fallecidos fuera otro automovilista o alguno de sus acompañantes. Es reseñable que una de cada seis víctimas fallecidas por el delito fuera un ocupante del vehículo del autor. Es decir, los ocupantes del vehículo del autor no son inmunes al peligro que el autor de este delito genera.

### 3. El alcohol como denominador común en el delito de homicidio imprudente con vehículo a motor

---

Es conocida la presencia que tiene el alcohol en nuestra forma de vida, en nuestros usos y costumbres: celebraciones, encuentros con los amigos, comidas de trabajo y, cómo no, fines de semana y periodos vacacionales. Desde las instituciones y desde la sociedad se habla del consumo responsable como elemento que genera un beneficio tanto para las personas como para la salud del conjunto social.

Al leer los hechos probados en las resoluciones por delitos de HIVM, se observó que en muchos casos se afirmaba que la persona que conducía estaba incapacitada para ello por la ingestión, principalmente, de bebidas alcohólicas; información que se trasladó al cuestionario que figura en el anexo II, a partir de la pregunta P10 y siguientes.

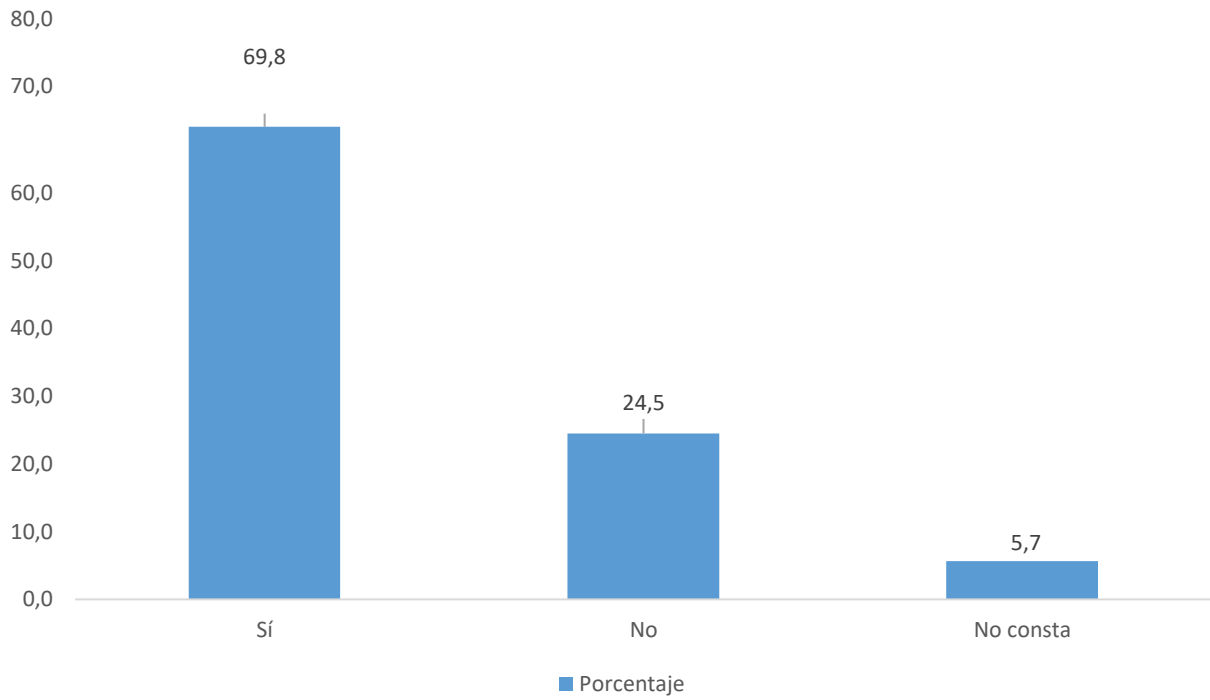
De la lectura de las sentencias en los casos analizados, se obtiene una conclusión muy importante: **en dos de cada tres delitos de homicidio imprudente con vehículos a motor, la persona estaba incapacitada para conducir** (ver tabla 20 y gráfico 18).

Y estos dos tercios guardan, a su vez, relación con los dos tercios de los horarios en los que se producen dichos delitos y coinciden con los dos tercios de los fines de semana.

*Tabla 21. En el momento de la comisión del delito, ¿el autor estaba incapacitado para conducir?*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Sí	37	69,8	69,8
No	13	24,5	94,3
No consta	3	5,7	100,0
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100,0</b>	

Gráfico 18. En el momento de la comisión del delito de HIVM, ¿el autor estaba incapacitado para conducir?



### 3.1. ALCOHOL E INCAPACIDAD PARA CONDUCIR

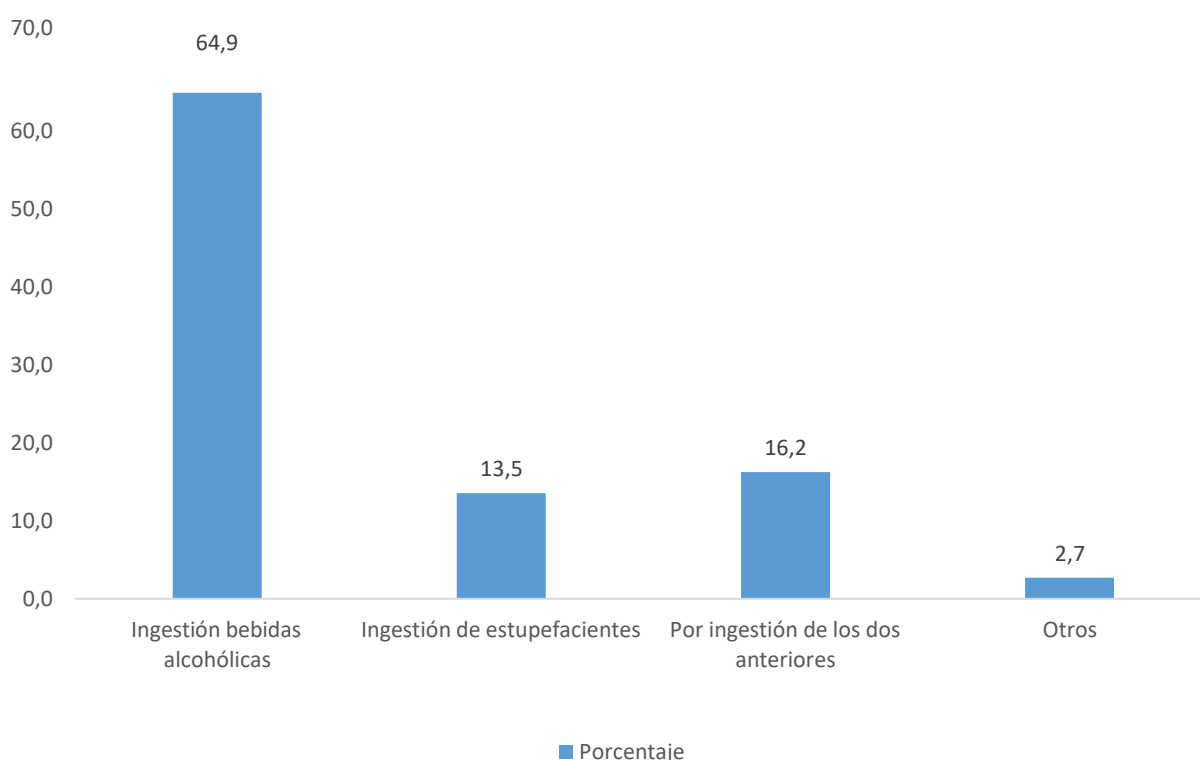
Dando un paso más, se ha tratado de averiguar (P10.1) cuál fue el motivo o los motivos de la incapacidad para conducir.

En dos de cada tres casos la causa fue el alcohol (64,9%); la ingestión de estupefacientes se da en el 13,5% de las situaciones, y en uno de cada seis casos se consumieron drogas y alcohol (16,2%). Por tanto, alcohol, drogas, noche, madrugada y fines de semana son variables influyentes en dos de cada tres casos de homicidios imprudentes con vehículos a motor.

Tabla 22.- El motivo fue:

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido <sup>4</sup>	Porcentaje acumulado
Ingestión bebidas alcohólicas	24	64,9	66,7	66,7
Ingestión de estupefacientes	5	13,5	13,9	80,6
Por ingestión de los dos anteriores	6	16,2	16,7	97,2
Otros	1	2,7	2,8	100,0
Total	36	97,3	100,0	
Sin información	1	2,7		
<b>Total</b>	<b>37</b>	<b>100,0</b>		

Gráfico 19.- El motivo de la incapacidad para conducir fue:



<sup>4</sup> Se ha calculado sobre los casos respecto de los que se tiene información; es decir, 36.

### 3.2. EXCESO SOBRE LÍMITES LEGALES

Anteriormente se ha afirmado que el consumo de alcohol es una variable muy relevante que explica un porcentaje muy importante de los delitos de homicidio imprudente de vehículos a motor. Pero ¿cuánto se consume? ¿Es mucho, es poco, raya los límites legales o los supera con amplitud?

La respuesta se obtiene de la tasa de alcoholemia que representa el volumen de alcohol que hay en la sangre y mide en gramos el alcohol por cada litro de sangre (g/l) o su equivalente en aire espirado.

De acuerdo con la legislación vigente, las tasas de alcoholemia permitidas para la conducción en España son las siguientes: para los conductores en general, 0,5g/l en sangre y 0,25 mg/l en aire espirado; y para los conductores noveles y profesionales, 0,3 g/l en sangre y 0,15 mg/l en aire espirado.

Con el fin de dar respuesta a este hecho, se formularon las preguntas P11, P11.1, P12 y P12.1. Y fueron seleccionadas aquellas personas que en el momento de la comisión del delito estaban incapacitadas para conducir. El motivo de dicha incapacidad fue la ingestión de bebidas alcohólicas, y la persona fue sometida a la prueba de detección de alcohol en aire espirado por la autoridad (ver tablas 23 y 24 y gráfico 19).

En la tabla 23 se especifican los valores mínimos, máximos y medios de alcohol en aire espirado en la población mencionada en el párrafo anterior. El valor medio de la tasa de alcoholemia en aire espirado es de 0,72 (valor ajustado al segundo decimal). Es decir, 2,9 veces más que el límite legal establecido a nivel general. Si bien la desviación típica es alta: 0,27. Eso nos está diciendo que hay dispersión de los datos, como se puede observar en la tabla 24. Es necesario destacar que, además, la tasa de alcoholemia del 50% de los internos incapacitados para conducir por consumo de alcohol y a los que se les hizo la prueba de detección de alcohol en aire espirado por la autoridad superaba esa media situada 2,9 veces por encima del límite legal.

En el gráfico 20 se ejemplifica bastante bien lo expuesto. Por ejemplo, el 72,2% de las personas condenadas e incapacitadas para conducir llegan hasta el 0,82 mg/l en aire espirado; lo que quiere decir que hay prácticamente un 30% que todavía ha consumido mucho más alcohol. Y lógicamente, en esas condiciones de conducción, el vehículo no es un instrumento de movilidad,

sino que se convierte en un arma contra los propios conductores, contra sus acompañantes y contra la sociedad en general, como se ha observado ya en el capítulo anterior.

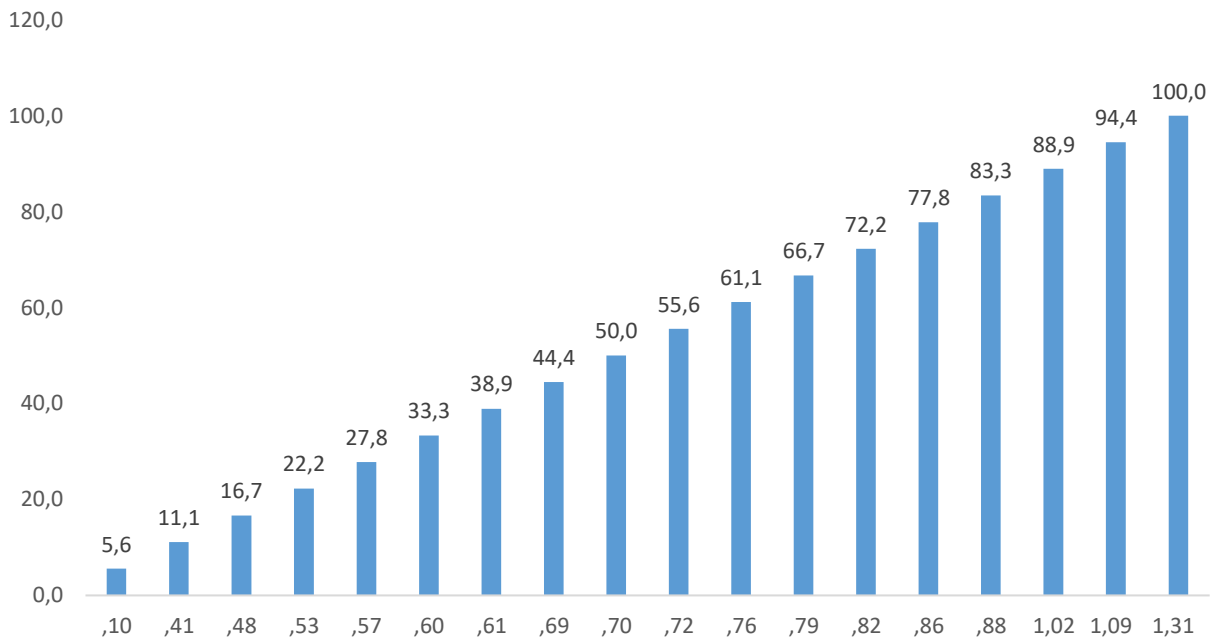
*Tabla 23.- Valores mínimos, máximos y medios de alcohol en aire espirado en la población incapacitada para conducir por ingestión de bebidas alcohólicas y a la que se le realizó la prueba de detección de alcohol.*

Estadísticos descriptivos					
	N	Mínimo	Máximo	Media	Desviación
Si en P12 la respuesta ha sido Sí ( 1) el resultado fue mg/l aire	18	0,10	1,31	0,71	0,27

*Tabla 24.- Distribución de frecuencia de los resultados de alcohol en aire espirado por la población incapacitada para conducir por ingestión de bebidas alcohólicas y a la que se le realizó la prueba de detección de alcohol.*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
0,10	1	5,6	5,6
0,41	1	5,6	11,1
0,48	1	5,6	16,7
0,53	1	5,6	22,2
0,57	1	5,6	27,8
0,60	1	5,6	33,3
0,61	1	5,6	38,9
0,69	1	5,6	44,4
0,70	1	5,6	50,0
0,72	1	5,6	55,6
0,76	1	5,6	61,1
0,79	1	5,6	66,7
0,82	1	5,6	72,2
0,86	1	5,6	77,8
0,88	1	5,6	83,3
1,02	1	5,6	88,9
1,09	1	5,6	94,4
1,31	1	5,6	100,0
<b>Total</b>	<b>18</b>	<b>100,0</b>	

Gráfico 20. Frecuencias acumuladas del resultado de las pruebas de detección de alcohol en aire espirado por la autoridad a aquellas personas que estaban incapacitadas para conducir por ingestión de bebidas alcohólicas.



En cuanto a la tasa de alcoholemia en aquellos sujetos a los que la prueba de detección de alcohol se les realizó en un centro sanitario, se observa que el valor medio es 1,6 g/l de sangre, cuando el máximo permitido es 0,5 g/l sangre; es decir, 3,2 veces más.

La desviación típica es alta, lo que está indicando la existencia de dispersión de los datos (ver tablas 25, 26 y gráfico 21).

Tabla 25.- Valores mínimos, máximos y medios de alcohol en sangre (g/l) en la población incapacitada para conducir por ingestión de bebidas alcohólicas y a la que se le realizó la prueba de detección de alcohol en centro sanitario.

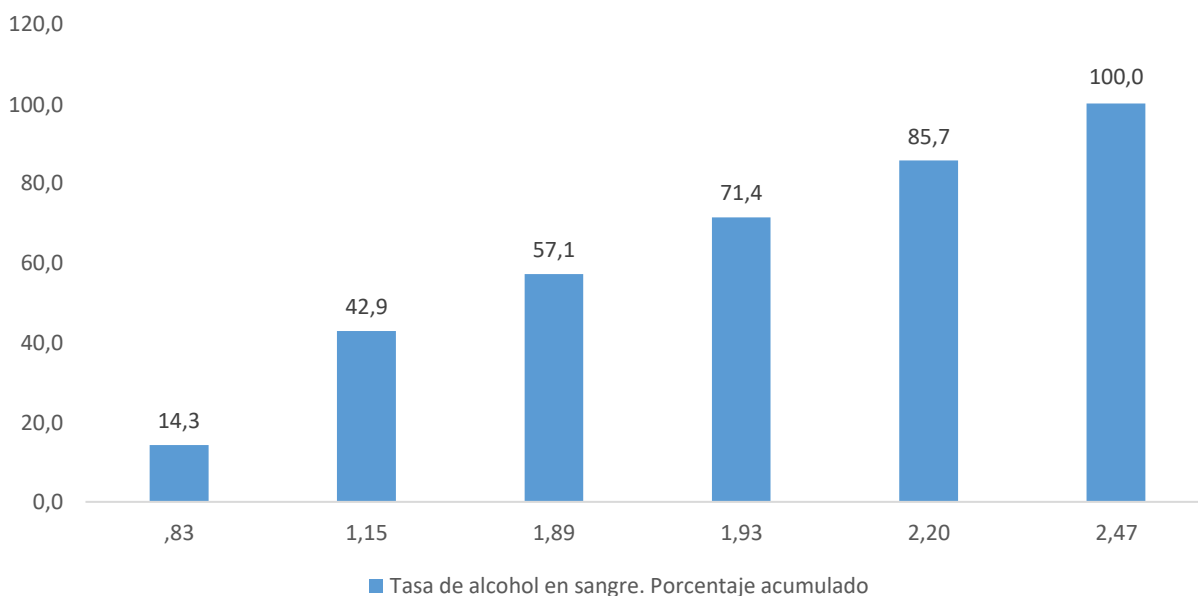
Estadísticos descriptivos					
	N	Mínimo	Máximo	Media	Desviación
Si en P11 la respuesta ha sido Sí (1), el resultado fue gr/l en sangre	7	0,83	2,47	1,66	0,61

Se puede observar, por ejemplo, que prácticamente el 30% supera la tasa de 1,93 gramos de alcohol en sangre por litro de sangre. Es decir, supera en más de 3,9 veces el máximo legal permitido.

Tabla 26.- Distribución de frecuencia de la tasa de alcohol en sangre (g/l) en la población incapacitada para conducir por ingestión de bebidas alcohólicas y a la que se le realizó la prueba de detección de alcohol.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido <sup>5</sup>	Porcentaje acumulado
0	1	12,5	14,3	14,3
1,15	2	25,0	28,6	42,9
1,89	1	12,5	14,3	57,1
1,93	1	12,5	14,3	71,4
2,20	1	12,5	14,3	85,7
2,47	1	12,5	14,3	100,0
Total	7	87,5	100,0	
Sin información	1	12,5		
<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>100,0</b>		

Gráfico 21.- Frecuencias acumuladas del resultado de las pruebas de detección de alcohol en sangre en centro sanitario a aquellas personas que estaban incapacitadas para conducir por ingestión de bebidas alcohólicas. Porcentaje acumulado.



### 3.3. DELITOS ASOCIADOS A LA INGESTA DE ALCOHOL

De las 53 personas dependientes del sistema penitenciario, 51 cometieron (presuntamente en el caso de las que se encuentran en prisión preventiva) el delito de homicidio

<sup>5</sup> Se ha calculado sobre los casos respecto de los que se tiene información; es decir, 7.

imprudente con vehículos a motor. En cuanto a los otros dos casos, se encuentran en prisión por tres intentos de homicidio utilizando el vehículo como arma.

*Tabla 27.- Distribución de frecuencias del homicidio imprudente con vehículos a motor.*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Intento de homicidio	2	3,8	3,8
Homicidio imprudente de vehículos a motor	51	96,2	100,0
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100,0</b>	

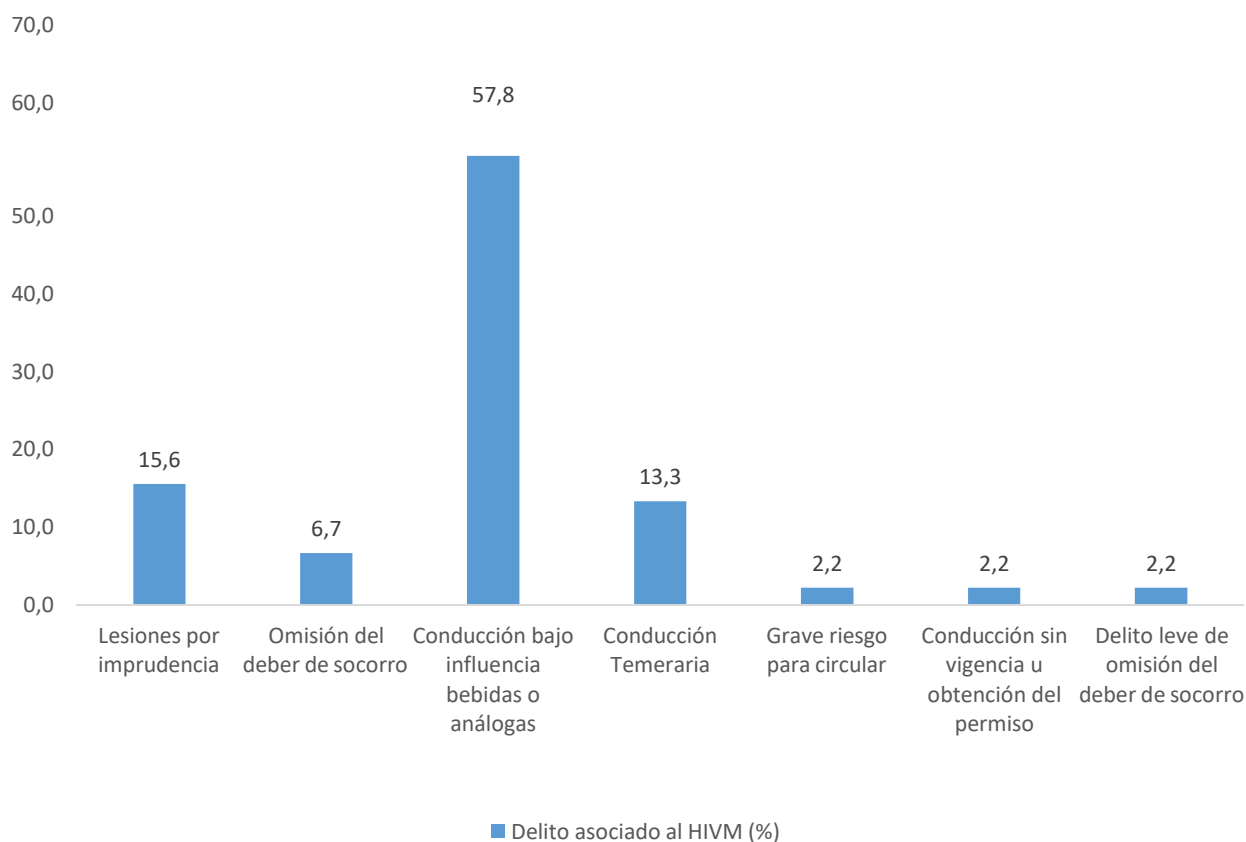
¿Qué otros delitos se asocian al de homicidio imprudente con vehículos a motor? Quedan recogidos en la tabla 28. En el 84,9% de los casos, se cometió un delito más. Y en el 57,8% de ellos, es decir, en uno de cada dos, el delito asociado fue el de la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o análogas. En uno de cada seis casos se incurrió en lesiones por imprudencia y el 13,3% cometió el delito de conducción temeraria.

*Tabla 28.- Primer delito asociado al delito de homicidio imprudente con vehículos a motor.*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido <sup>6</sup>	Porcentaje acumulado
Lesiones por imprudencia	7	13,2	15,6	15,6
Omisión del deber de socorro	3	5,7	6,7	22,2
Conducción bajo influencia bebidas alcohólicas o análogas	26	49,1	57,8	80,0
Conducción Temeraria	6	11,3	13,3	93,3
Grave riesgo para circular	1	1,9	2,2	95,6
Conducción sin vigencia u obtención del permiso	1	1,9	2,2	97,8
Delito leve de omisión del deber de socorro	1	1,9	2,2	100,0
<b>Total</b>	<b>45</b>	<b>84,9</b>	<b>100,0</b>	
Sin información	8	15,1		
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100,0</b>		

<sup>6</sup> Se ha calculado sobre los casos respecto de los que se tiene información; es decir, 45.

Gráfico 22.- Primer delito asociado al HIVM (%).

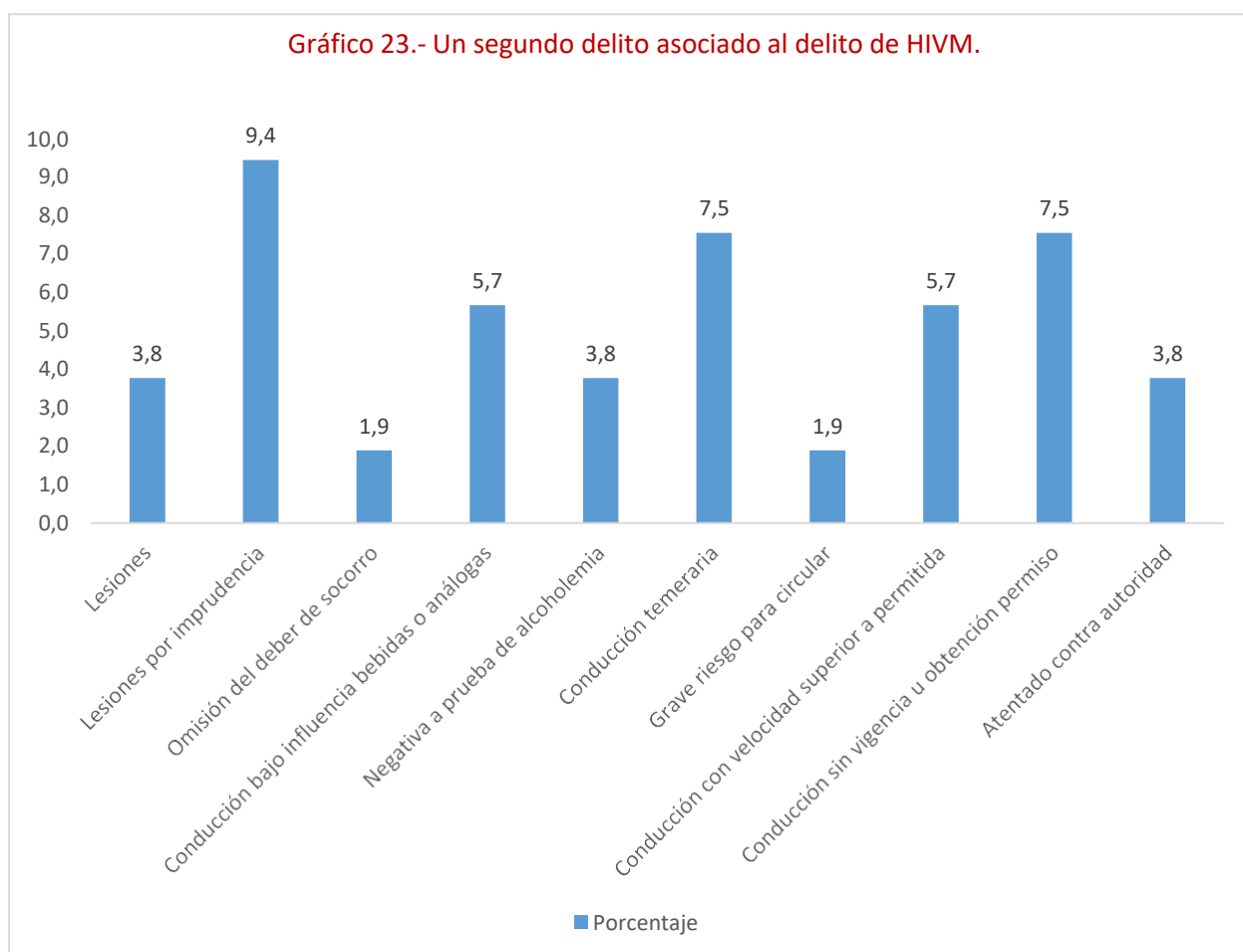


Si hasta ahora hemos analizado el primer delito asociado al de homicidio imprudente con vehículos a motor, en la tabla 29 y gráfico 23 se analiza el segundo. Y en este caso nos encontramos con las lesiones por imprudencia (18,5%), la conducción temeraria (14,8%), la conducción sin vigencia u obtención del permiso (14,8%) y la conducción con velocidad superior a la permitida (11,1%).

Tabla 29.- Segundo delito asociado al de homicidio imprudente con vehículos a motor.

Delito	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido <sup>7</sup>	Porcentaje acumulado
Lesiones	2	3,8	7,4	7,4
Lesiones por imprudencia	5	9,4	18,5	25,9
Omisión del deber de socorro	1	1,9	3,7	29,6
Conducción bajo influencia bebidas o análogas	3	5,7	11,1	40,7
Negativa a prueba de alcoholemia	2	3,8	7,4	48,1
Conducción temeraria	4	7,5	14,8	63,0
Grave riesgo para circular	1	1,9	3,7	66,7
Conducción con velocidad superior a permitida	3	5,7	11,1	77,8
Conducción sin vigencia u obtención permiso	4	7,5	14,8	92,6
Atentado contra autoridad	2	3,8	7,4	100,0
Total	27	50,9	100,0	
Sin información	26	49,1		
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>100,0</b>		

Gráfico 23.- Un segundo delito asociado al delito de HIVM.



<sup>7</sup> Se ha calculado sobre los casos respecto de los que se tiene información; es decir, 27.

### 3.4. CUANTÍA DE LAS CONDENAS

En los 50 casos de personas penadas o que se encontraban en libertad condicional, la cuantía media de la condena fue la siguiente: en los dos casos en los que se utilizó el vehículo como arma, 15 años; y en el caso de los delitos de homicidio imprudente con vehículos a motor, tres años. Una vez más la desviación típica nos indica la existencia de dispersión en la cuantía de las condenas.

Esto lo podemos observar en las tablas 30, 31 y en el gráfico 24. Las cuantías de condena más frecuentes son los tres años (22,0%), cuatro años (16%), dos años y medio (10%) y dos años (10%).

*Tabla 30.- Cuantía media de la condena por los delitos de HIVM en días.*

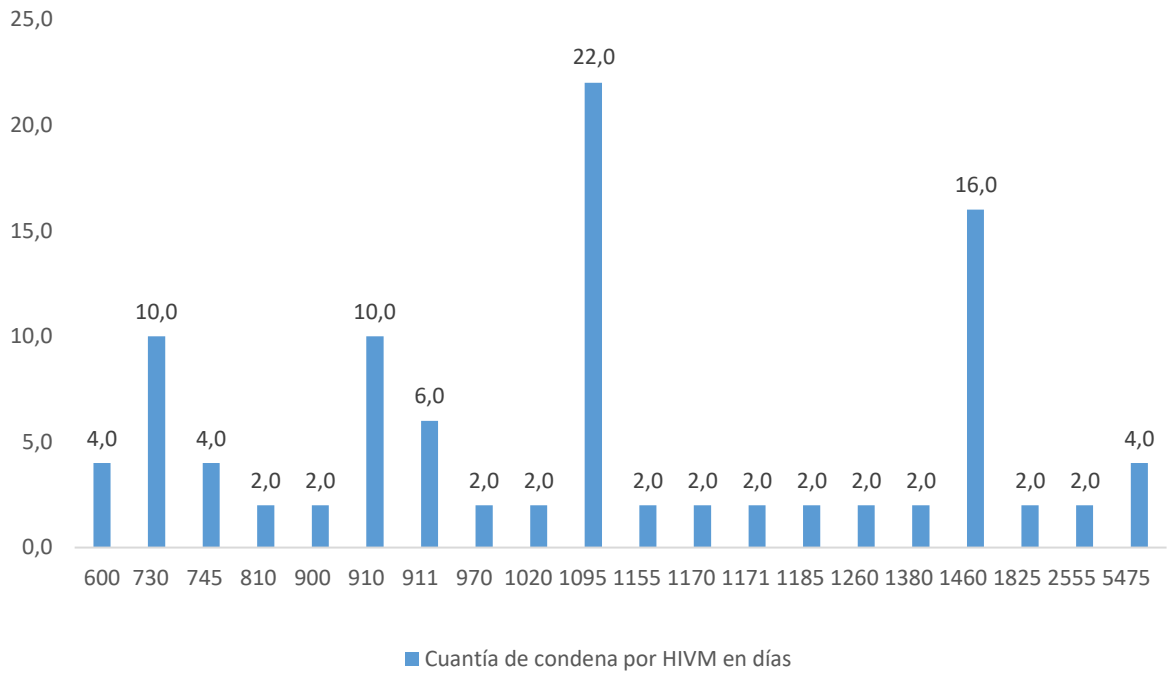
Cuantía de condena por HIVM en días	Media	Casos	Desviación
Intento de Homicidio	5.475	2	0
Homicidio imprudente de vehículos a motor	1.098,94	48	347,498
<b>Total</b>	<b>1.273,98</b>	<b>50</b>	<b>930,693</b>

*Tabla 31.- Distribución de frecuencias de las cuantías de condena en días por HIVM.*

Días	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
600	2	4,0	4,0
730	5	10,0	14,0
745	2	4,0	18,0
810	1	2,0	20,0
900	1	2,0	22,0
910	5	10,0	32,0
911	3	6,0	38,0
970	1	2,0	40,0
1.020	1	2,0	42,0
1.095	11	22,0	64,0
1.155	1	2,0	66,0
1.170	1	2,0	68,0
1.171	1	2,0	70,0
1.185	1	2,0	72,0
1.260	1	2,0	74,0
1.380	1	2,0	76,0
1.460	8	16,0	92,0
1.825	1	2,0	94,0

2.555	1	2,0	96,0
5.475	2	4,0	100,0
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100,0</b>	

Gráfico 24.- Distribución de frecuencia de las cuantías de condena por HIVM en días.



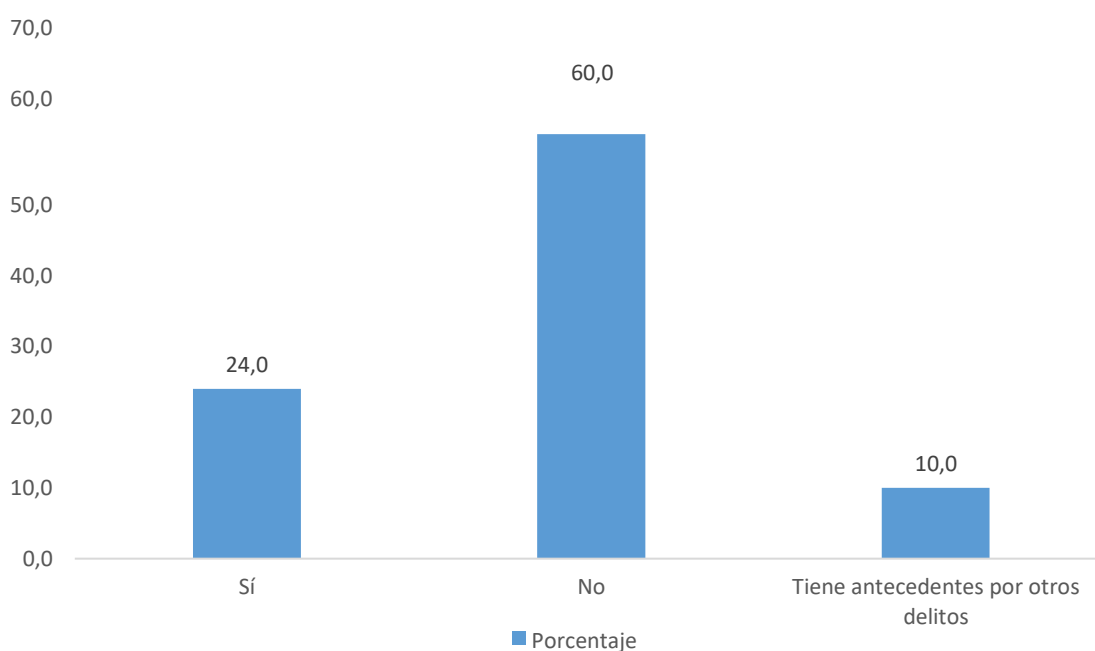
### 3.5. REINCIDENCIA Y HIVM

Se consideró necesario saber si habían sido reincidentes en este delito las personas condenadas por homicidio imprudente con vehículos a motor. De los resultados de los datos (tabla 32) se observa que una de cada cuatro ha sido reincidente en delitos contra la seguridad vial. Lo cual nos puede estar indicando que en un número de casos no desdeñable nos podríamos estar encontrando con una adicción encubierta al alcohol.

Tabla 32.- ¿El autor del delito de HIVM es reincidente por un delito contra la seguridad vial?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido <sup>8</sup>	Porcentaje acumulado
Sí	12	24,0	25,5	25,5
No	30	60,0	63,8	89,4
Tiene antecedentes por otros delitos	5	10,0	10,6	100,0
Total	47	94,0	100,0	
Sin información	3	6,0		
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100,0</b>		

Gráfico 24.- ¿El autor del delito de HIVM es reincidente por delito contra la seguridad vial?



### 3.6. EL TIEMPO DE PRIVACIÓN TEMPORAL DEL PERMISO DE CONDUCIR

En cuanto al tiempo de privación temporal del permiso de conducir, hay que indicar que de media es de 4,7 años. Es decir, nos aproximamos a los cinco años. En estos casos hay que tener en cuenta que, de conformidad con el artículo 47 del Código Penal, cuando la imposición de la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores sea superior a dos años, comportará la pérdida de vigencia del permiso o licencia que habilite para la conducción o la tenencia y porte, respectivamente. Nuevamente hay que indicar que la desviación típica nos

<sup>8</sup> Se ha calculado sobre los casos respecto de los que se tiene información; es decir, 47.

está indicando mucha dispersión de los datos, lo que significa la necesidad de relativizar la media obtenida.

*Tabla 33.- El tiempo de privación temporal del permiso de conducir es:*

	<b>Casos</b>	<b>Mínimo</b>	<b>Máximo</b>	<b>Media</b>	<b>Desviación</b>
El tiempo de privación del permiso en días es:	49	730	5.475	1.721,9	737,32

### 3.7. CONCLUSIONES DEL CAPÍTULO

- Se ha afirmado en el capítulo la presencia que tiene el alcohol en nuestra forma de vida como sociedad. En nuestros usos y costumbres. Y, a su vez, tanto desde las instituciones como desde la sociedad, se habla del consumo responsable como elemento que genera un beneficio individual y para la salud del cuerpo social.
- En este estudio se ha observado que en dos de cada tres delitos de homicidio imprudente con vehículos a motor, la persona que conducía estaba incapacitada para ello. Y que en dos de cada tres casos el motivo fue el alcohol (64,9%). La ingestión de estupefacientes alcanzó el 13,5%, y uno de cada seis consumió drogas y alcohol (16,2%). Por tanto, alcohol, drogas, noche y madrugada, junto con los fines de semana, son variables influyentes en dos de cada tres casos de homicidios imprudentes con vehículos a motor.
- El valor medio de la tasa de alcoholemia en aire espirado es de 0,72 mg/l; es decir, 2,9 veces más que el límite legal en aquellas personas que en el momento de la comisión del delito estaban incapacitados para conducir por la ingestión de bebidas alcohólicas. Y aun así, hay un porcentaje muy importante de personas que superan ese valor medio, concretamente el 44,4%. Esto nos indica que en esas condiciones de conducción, el vehículo no es un instrumento de movilidad, sino que se convierte en un arma contra la ciudadanía; contra la propia persona que conduce y también contra aquellas que la acompañan. Hay que tener en cuenta que el peso de un vehículo, turismo, supera con tranquilidad la tonelada.
- El valor medio de la tasa de alcoholemia en sangre fue de 1,6 g/l de sangre. Es decir 3,2 veces más que el máximo permitido de 0,5 g/l de sangre.
- En el 85,5% de los casos estudiados, junto con el delito de homicidio imprudente con vehículos a motor, concurría la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o análogas y, en menor medida, las lesiones por imprudencia o la conducción temeraria. Esto guarda coherencia con todo lo afirmado en el estudio. En algunos supuestos, se da un tercer delito, como la conducción con velocidad superior a la permitida y la conducción sin vigencia u obtención del permiso.

- La cuantía de la condena media por homicidio imprudente de vehículos a motor está en tres años, si bien hay dispersión en los datos.
- En uno de cada cuatro casos la persona es reincidente en delitos contra la seguridad vial. Lo cual puede estar indicando que en un número de casos no desdeñable podría haber una adicción encubierta al alcohol.
- Asociada a la condena de prisión también se encuentra, como pena privativa de derechos, la pérdida temporal del permiso de conducir, donde la media se sitúa en los 4,7 años. En aquellos casos en los que la pena impuesta lo fuere por un tiempo superior a los dos años se produce la pérdida de vigencia del permiso o licencia que habilita para la conducción.

#### 4. Las víctimas del delito de homicidio imprudente con vehículo a motor

Se ha introducido un capítulo para las víctimas de este delito por considerar que a la luz de los resultados del estudio merecen un apartado específico, máxime cuando desde la Administración Penitenciaria se están implantando programas de justicia restaurativa como complemento al sistema de justicia ordinaria, con la idea reforzar el papel de las víctimas y al mismo tiempo profundizar en la asunción de responsabilidad de quienes cometen el delito. Documento Justicia Restaurativa en [www.mir.institucionpenitenciaria.es](http://www.mir.institucionpenitenciaria.es)

A la luz de los datos expuestos, un porcentaje importante de estos delitos sería evitable si la sociedad en su conjunto tomara consciencia del peligro que para la propia vida y para la de los demás tiene combinar el consumo de alcohol y el consumo de drogas con la conducción.

Si somos capaces de profundizar en los planes de prevención y tratamiento existentes en los ámbitos personal, social, educativo y cultural, y si logramos interiorizar que conducción, alcohol y drogas son incompatibles, seremos capaces de dar un paso más como sociedad abierta, donde el ocio y el disfrute no deban estar acompañados de la tragedia en el fin de semana, principalmente.

En los últimos años, como sociedad hemos sido capaces de hacer frente al tabaco. Se ha producido un esfuerzo normativo, social, sanitario, cultural y de ocio muy importante. Y este esfuerzo ha sido posible con una concienciación: fumar mata.

¿Se podría decir que conducir bajo los efectos del alcohol mata? Sí. ¿Y que estas muertes son evitables? También. Conducir habiendo consumido alcohol puede matar. Y no solo mata a los demás, sino a los propios. Es decir a aquellas personas que acompañan al conductor o conductora por afectividad, por amistad, por compañerismo... Toda la sociedad se ve afectada: víctimas, lesionados, perjudicados menores, perjudicados adultos, empresas de seguros que tienen que hacer frente a indemnizaciones importantes, hospitales que tratan a los lesionados y procuran la atención psicológica y el apoyo a las víctimas y sus familiares... Y la sociedad en general, porque al perder a uno de sus miembros, pierde un proyecto de vida.

#### 4.1. VÍCTIMAS: FALLECIDOS, LESIONADOS, PERJUDICADOS MENORES, PERJUDICADOS ADULTOS

Las 53 personas en prisión en el momento del estudio por delitos de homicidio imprudente con vehículos a motor han ocasionado:

- Fallecimientos: 61 personas.
- Lesiones: 57 personas.
- Víctimas menores: 31 personas.
- Víctimas adultas: 144 personas.

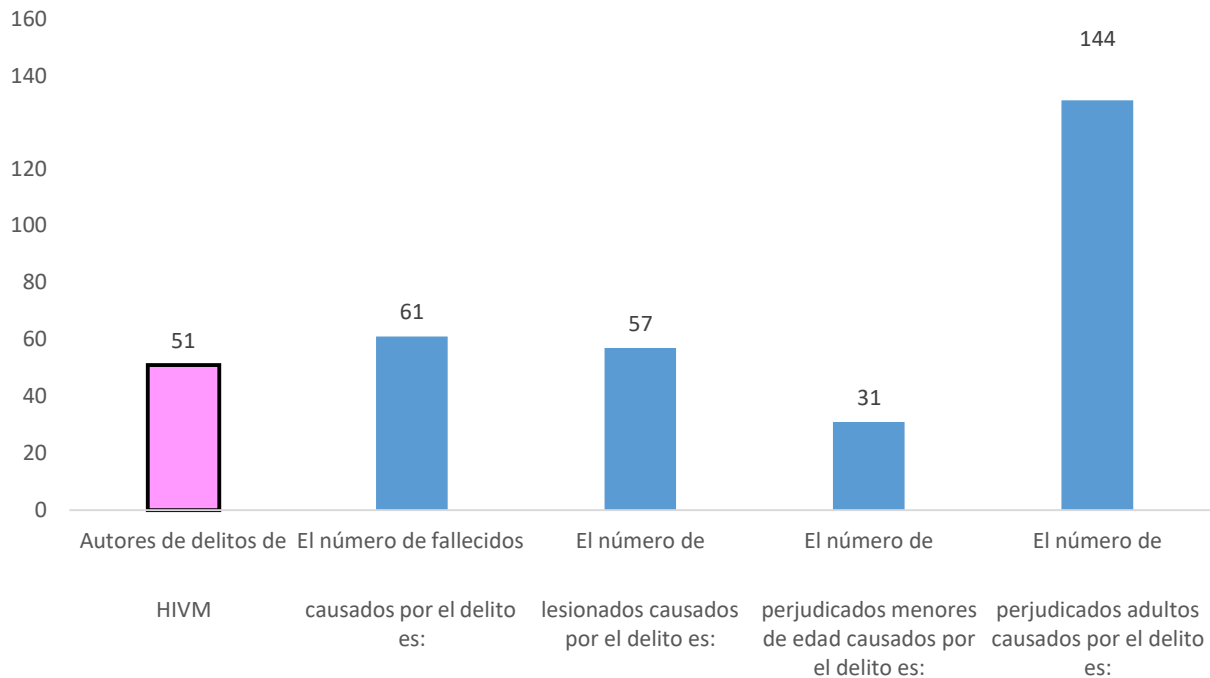
En total 293 personas se han visto afectadas por los sucesos, lo que supone una media de 5,5 personas afectadas por cada una que se encuentra privada de libertad en prisión.

Y es importante recalcar que entre las víctimas se encuentran personas relacionadas directamente por razones afectivas y de afinidad con quienes están o han estado en prisión por este delito.

*Tabla 34.- Conjunto de víctimas de los delitos de homicidio imprudente con vehículos a motor.  
Estadísticos descriptivos.*

	<b>N</b>	<b>Mínimo</b>	<b>Máximo</b>	<b>Suma</b>	<b>Media</b>	<b>Desviación</b>
Fallecidos	52	0	5	61	1,17	0,760
Lesionados	21	1	13	57	2,71	3,349
Perjudicados menores de edad	17	0	5	31	1,82	1,334
Perjudicados adultos	45	1	12	144	3,20	2,063

Gráfico 25.- Total autores de delito de HIVM y víctimas afectadas por los delitos de HIVM.



¿Qué posición de movilidad ocupaban las personas fallecidas por el homicidio imprudente con vehículos a motor? Para ello se elaboró una tabla multirrespuesta (pregunta P30 del cuestionario) en la que se relacionaba desde un peatón hasta los menores en ruta escolar.

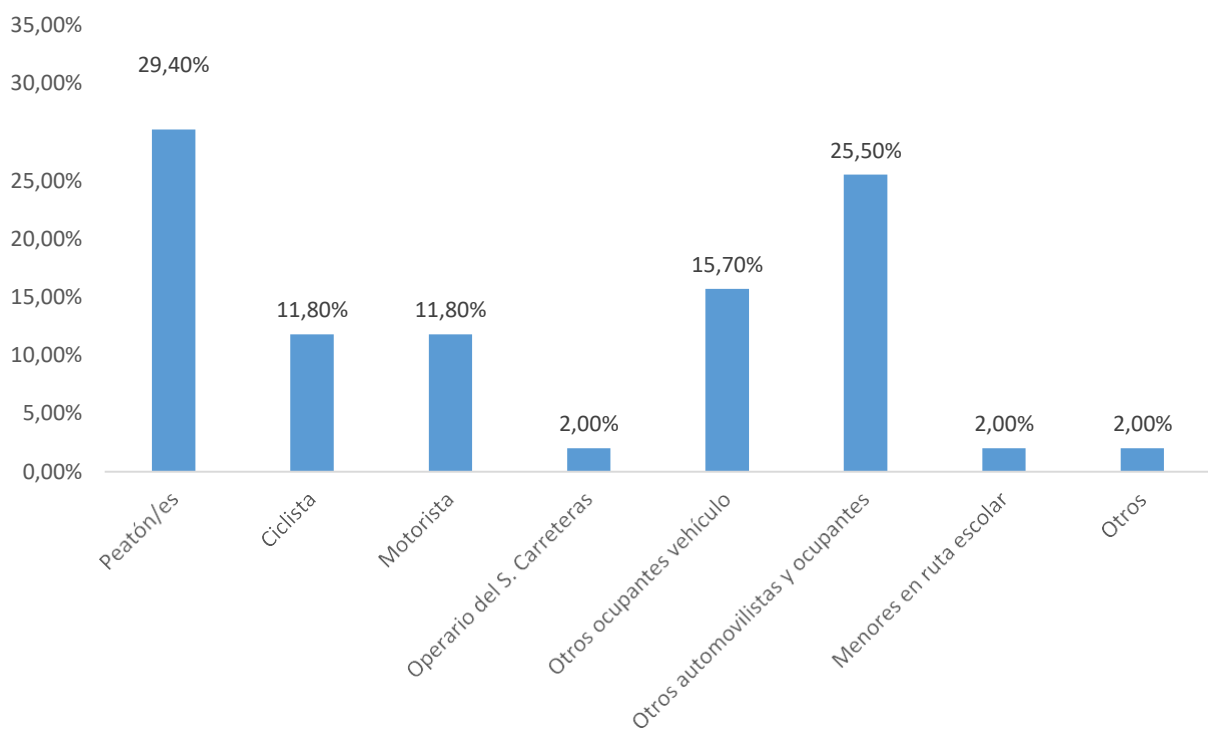
De la lectura de la tabla 35 se extrae que en el 30% de los casos las víctimas fueron peatones, en el 25,5% fueron otros automovilistas y sus acompañantes, y en el 15,7%, ocupantes del propio vehículo del autor. Es decir, en uno de cada seis había relación, bien de afinidad, bien afectiva, con el autor del delito. Por otro lado, en el 11,8% las víctimas fueron motociclistas, y en el 11,8%, ciclistas.

Por tanto, peatones, otros automovilistas y sus acompañantes, ocupantes del propio vehículo, motoristas y ciclistas son las grandes víctimas de este delito. Un delito por el que se puede ver afectada cualquier persona en cuanto sujeto pasivo en el ámbito de la movilidad. Un delito que a su vez deja a personas lesionadas, en muchos casos para toda la vida, y perjudicados tanto menores, por la pérdida de sus progenitores, como mayores, por la pérdida de sus hijos/as. En cuanto al plano económico, las entidades aseguradoras han de abonar indemnizaciones importantes a los perjudicados y lesionados.

Tabla 35.- Las víctimas fallecidas por el delito eran:

	Respuestas		Porcentaje de casos
	Casos	Porcentaje	
Peatón	15	29,4%	30,0%
Ciclista	6	11,8%	12,0%
Motorista	6	11,8%	12,0%
Operario del S. Carreteras	1	2,0%	2,0%
Otros ocupantes vehículo	8	15,7%	16,0%
Otros automovilistas y ocupantes	13	25,5%	26,0%
Menores en ruta escolar	1	2,0%	2,0%
Otros	1	2,0%	2,0%
<b>Total</b>	<b>51</b>	<b>100,0%</b>	<b>102,0%</b>

Gráfico 26: Delitos en los que las víctimas mortales eran:



#### *4.2. CONCLUSIONES DEL CAPÍTULO.*

- Recientemente, como sociedad hemos sido capaces de hacer frente al tabaco. Se ha realizado un esfuerzo normativo, social, sanitario, cultural y de ocio muy importante. Y este esfuerzo ha ido acompañado de una concienciación sobre lo perjudicial que resulta fumar para nuestra propia salud y la de los demás.
- Se podría decir que conducir bajo los efectos del alcohol mata. Y que estas muertes son evitables, también. Conducir habiendo consumido alcohol mata, y no solo mata a los demás, sino a los propios.
- El número de personas afectadas por la comisión de un delito de homicidio imprudente con vehículos a motor es de 5,5 personas.
- Entre estas personas afectadas se encuentran algunas relacionadas directamente por razones afectivas y de afinidad con quienes están o han estado en prisión por este delito.
- De las fallecidas, una de cada tres era peatón, una de cada cuatro era otro automovilista o alguno de sus acompañantes y una de cada seis era allegada del propio autor del delito de HIVM.

## 5. Conclusiones generales del Informe.

---

Una vez finalizado el informe sobre el tipo delictivo del homicidio imprudente con vehículos a motor, se presentan las conclusiones del mismo para que futuras investigaciones puedan seguir profundizando y concienciando en esta materia.

Se puede concluir:

**El delito de homicidio imprudente con resultado de muerte es un delito cometido por hombres.**

Las mujeres en prisión por este delito tienen el mismo peso que en el conjunto de la población penitenciaria. Se cometieron estos delitos con una edad media de 35 años, si bien una de cada cuatro personas tenía más de 40 años. La edad media actual de las personas objeto del estudio es de 41 años de edad, y una de cada cinco tiene más de 50 años de edad.

En cuanto a la nacionalidad de la población penitenciaria, prácticamente todos son varones **españoles**. Los internos extranjeros representan el 11,3%. Un porcentaje muy por debajo de su peso en la población penitenciaria.

En cuanto a la estructura geográfica, se puede afirmar que este delito **se comete indistintamente** tanto en zonas de interior como en zonas de costa. Por ello, las consecuencias de este delito afectan al conjunto de la sociedad española.

**En la actualidad, ocho de cada diez personas en prisión por este tipo delictivo están condenadas y un 13% se encuentra en situación de libertad condicional.** En cuanto a la población penada, cuatro de cada diez están clasificados en segundo grado de tratamiento y tres de cada diez se encuentran clasificados en tercer grado. El resto de la población penitenciaria se encuentra en segundo grado de tratamiento con una modalidad de vida de tercer grado. En cuanto a la población penada y clasificada en tercer grado, la modalidad de vida mayoritaria se encuentra al amparo del artículo 86.4 del Reglamento Penitenciario (control telemático).

Si se tienen en cuenta las circunstancias genéricas que forman parte del delito de homicidio imprudente con vehículos a motor, hay que señalar que **mayoritariamente el vehículo del autor es un turismo**. Que con el turismo se producen gran parte de los fallecimientos, si bien el mayor

número de muertes en un solo delito de homicidio imprudente con vehículos a motor se registra con maquinaria-vehículo laboral (cinco fallecimientos) y con camión (cuatro fallecimientos).

**Los lugares más frecuentes** en los que se comete el delito de homicidio imprudente con vehículos a motor son **el casco urbano** (calle, intersección, rotonda) y **la carretera de doble sentido de circulación**.

A su vez **la franja horaria más habitual va desde las nueve de la noche hasta las ocho de la mañana**; ocurre así en dos de cada tres delitos. Y los días de la semana en los que se concentran más casos son viernes, sábado y domingo. Por tanto, la noche y el fin de semana son elementos críticos para este delito. No siendo tan críticos los meses de verano, especialmente el mes de agosto, que, si bien alberga muchas fiestas patronales, en este delito en concreto y en esta investigación no figura como relevante.

**El factor humano es fundamental en este delito**, no jugando ningún papel relevante las circunstancias de la vía, dado que estas eran adecuadas prácticamente en la totalidad de los casos estudiados. Por tanto este delito no es atribuible al estado de conservación de calles, carreteras de doble sentido, autovías y autopistas. El factor humano fue clave, y la imprudencia y desatención a la vía se concretaron en un exceso de velocidad, en la invasión del carril contrario y por tanto la pérdida del control del vehículo, lo que provocó el alcance de otros vehículos, o en la invasión de pasos peatonales. Y todo ello originó que una de cada tres personas fallecidas fuera peatón y que uno de cada cuatro fallecidos fuera otro automovilista y/o alguno de sus acompañantes.

Es reseñable que uno de cada seis fallecidos por el delito fuera otro ocupante del vehículo del autor. Es decir, los ocupantes del vehículo del autor no son inmunes al peligro que el autor de este delito genera.

**Y ese factor humano tiene un vínculo con el alcohol.**

En este estudio se ha observado que en dos de cada tres delitos de homicidio imprudente con vehículos a motor, la persona que conducía estaba incapacitada para conducir, y lo estaba por consumo principalmente de bebidas alcohólicas, junto a ingestión de estupefacientes. Por tanto,

alcohol, drogas, noche y madrugada y fines de semana son variables influyentes en dos de cada tres casos de homicidios imprudentes con vehículos a motor.

Así, el valor medio de la tasa de alcoholemia en aire espirado fue de 0,72 mg/l; es decir, 2,9 veces más que el límite legal en aquellas personas que en el momento de la comisión del delito se encontraban incapacitadas para conducir por la ingestión de bebidas alcohólicas. Y, aun así, hay un porcentaje muy importante de personas que superan ese valor medio, concretamente el 50%. **Esto nos indica que en esas condiciones de conducción, el vehículo no es un instrumento de movilidad, sino que se convierte en un arma contra la ciudadanía,** contra los propios conductores y contra sus propios acompañantes.

Junto al delito de homicidio imprudente con vehículos a motor, concurre en el 85,5% de los casos el delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o análogas y, en menor medida, el delito de lesiones por imprudencia y el delito de conducción temeraria. Esto, pues, guarda coherencia informativa con todo lo afirmado en el estudio. A su vez, en uno de cada dos casos, hay un tercer delito asociado, además de los anteriores: conducción con velocidad superior a la permitida y conducción sin vigencia u obtención del permiso de conducir

Las cuantías de condena más frecuente son los tres años (22,0%) y cuatro años (16%). Son reincidentes en delitos contra la seguridad vial uno de cada cuatro. Y asociada a la condena también se encuentra, como pena privativa de derechos, la pérdida temporal del permiso de conducir, donde el tiempo medio se sitúa en los 4,7 años. En aquellos casos, y de conformidad con el artículo 47 del Código Penal, en los que la pena es superior a los dos años, esta pérdida del permiso de conducir es definitiva.

Los delitos de homicidio imprudente con vehículos a motor dejan personas damnificadas directas e indirectas. En total once víctimas cada dos delitos. Y estas son, según las consecuencias, fallecidas, lesionadas, perjudicadas menores y adultas; y, según su condición, peatones, ciclistas, motoristas, conductores y ocupantes de otros vehículos, al igual que allegados, por familiaridad o afinidad, de los homicidas.

Por tanto, ya para finalizar este informe, se concluye que el delito de homicidio imprudente con vehículos a motor es el más grave de los delitos contra la seguridad vial. Con conciencia individual y social es posible reducir su impacto, ya que en al menos dos tercios de los casos se deben al consumo de alcohol. Conducción y alcohol no son compatibles.

Por último, el informe no cierra una investigación, sino que abre muchas otras. De esta manera, este análisis y el que realizó la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias en el primer estudio integral de los delitos contra la seguridad vial pueden tener una continuidad en trabajos posteriores en los que se pueda establecer la posible relación entre una adicción encubierta al alcohol y la irresponsabilidad de conducir bajo sus efectos. Así mismo, con el desarrollo tecnológico aplicado a la seguridad vial, el dispositivo Alcolock puede ser una línea de trabajo futura en la prevención de estos delitos. Y en cuanto a las posibilidades de la justicia restaurativa, plantea la oportunidad de profundizar en la responsabilidad social e individual de quienes cometen estos actos y disminuir, así, el daño a las víctimas de los delitos.

1. Como continuación del primer estudio integral de los delitos contra la seguridad vial presentado a la opinión pública en el mes de julio de 2020, la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias consideró de interés analizar las circunstancias del homicidio imprudente con vehículos a motor, utilizando como fuente de información los testimonios de sentencia de las personas condenadas, así como los autos de las personas en situación preventiva. Se entiende que el homicidio imprudente con vehículos a motor es el caso más grave de los delitos contra la seguridad vial.
2. Este estudio ha sido llevado a cabo por la Subdirección General de Relaciones Institucionales.
3. El proceso de lectura de los testimonios de sentencia, la cumplimentación de los cuestionarios en formato papel, la grabación de los mismos en fichero de datos, la elaboración de las instrucciones para el análisis de los datos, la depuración y revisión de la matriz de datos generada, se ha realizado durante los meses de julio y agosto del presente año.
4. El programa socio-estadístico utilizado ha sido el SPSS.
5. El informe, elaborado durante el mes de septiembre, responde al objetivo estudiado, que es conocer la tipología delictiva del delito de homicidio imprudente con vehículos a motor. Para ello se elaboró un plan de explotación de datos que se concreta en el índice del informe.
6. La población objeto de este estudio ha estado conformada por todos los internos que dependían del sistema penitenciario en el ámbito de la Administración General del Estado a 8 de julio de 2021. Se han cumplimentado 53 casos.
7. El cuestionario estadístico contenía 39 preguntas que el equipo de trabajo consideró que eran las precisas para el objetivo propuesto. No todas las respuestas se han podido obtener de los testimonios de sentencia, en alguna en concreto se ha precisado bien completarla o bien incluirla con la información existente en el Sistema de Información Penitenciaria (SIP).

8. Las preguntas respondían a la situación procesal-penal de las personas dependientes de la Administración General del Estado, a las circunstancias de la comisión del delito, a las víctimas y a las características sociodemográficas, quedando protegido el anonimato de la población objeto del estudio.
9. El periodo de referencia es la población a 8 de julio de 2021.
10. La presentación de resultados se hace en forma de tablas estadísticas. La lectura de los datos se ha realizado tanto en valores absolutos como en porcentajes.
11. Se informa que este trabajo es puntual y que fue, como hemos mencionado con anterioridad, fruto del primer informe integral de seguridad vial que elaboró la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias. Así mismo, en las conclusiones del informe se facilitan posibles vías de investigación para continuar el camino ya iniciado.
12. El informe, desde el plano descriptivo, se entiende que ha cumplido su objetivo. Así mismo, se considera de interés la existencia de una variable muy importante para explicar este delito y es el alcohol.
13. Este estudio tiene carácter censal.
14. Del mismo modo, se entiende que este estudio es de interés dado el crecimiento de este tipo de delitos en el presente año y dada la situación en la que se encuentra la sociedad española en el periodo pos-COVID.
15. Se entiende que los resultados de este estudio pueden tener coherencia informativa con otros estudios similares en otros ámbitos administrativos donde se analice la relación entre alcohol y seguridad vial.
16. El informe presenta coherencia informativa entre sus capítulos.
17. El proceso de grabación y revisión de resultados ha tenido suficientes controles como para entender que la matriz de datos es apta para la elaboración de las tablas estadísticas.

18. En cuanto al tratamiento de los datos se informa, como ya se ha mencionado con anterioridad, que:
- a. Los datos de origen son de la lectura de los testimonios de sentencia y autos por las que las personas han sido condenadas o están en prisión por el delito de homicidio imprudente con vehículos a motor. Hay dos casos que están incluidos por haber utilizado el vehículo como arma contra los ciudadanos. Han sido condenados por delito de intento de homicidio.
  - b. La recogida de datos ha sido muy rápida una vez que se enviaron los correos electrónicos a las direcciones de los centros penitenciarios con el número de identificación del interno de quien se debía remitir a la Subdirección General de Relaciones Institucionales y Coordinación Territorial los testimonios de sentencia. Desde aquí se agradece nuevamente la colaboración de las direcciones, subdirecciones y funcionariado de los centros penitenciarios.
  - c. Una vez recibidos los testimonios de sentencia, se procedió a su lectura y traspaso de la información a los cuestionarios; y desde aquí, a la matriz de datos elaborada al respecto junto con el fichero de instrucciones (sintaxis) en programa socio-estadístico SPSS.
  - d. Se procedió a la validación de la matriz de datos al haber revisado en torno a un 28% de los cuestionarios.
  - e. Hay que mencionar que la pregunta P22 del cuestionario está repetida como P24, lo que nos sirvió para comprobar que se cumplimentaba el cuestionario correctamente. En cuanto a la reincidencia ha habido algunos casos, aun cuando no se decía en el testimonio de sentencia que la persona era reincidente, en los que el equipo de trabajo realizó la lectura de la reincidencia sociológica. Es decir, si a lo largo del tiempo la persona había cometido un delito contra la seguridad vial, aunque estuviera cancelado, se consideraba reincidente.
  - f. Dada la complejidad de verter una información judicial a preguntas codificadas en un cuestionario —la realidad siempre es más rica que el concepto—, se optó por establecer preguntas multirrespuesta que enriquecieran y clarificaran el contenido del informe.

Estas preguntas multirrespuesta fueron: P13, P14, P30 y P31.

- g.** En cuanto a la pregunta P15, si en el testimonio de sentencia no se hacía ninguna referencia al respecto, se entendía que las circunstancias de la vía eran adecuadas.
19. Como observación final, se entiende que este informe puede ser de utilidad para la Administración Penitenciaria, y así mismo se facilitan posibles líneas de investigación futura que contribuyan a incrementar los conocimientos sobre los delitos relacionados con la seguridad vial.

Como continuación del estudio de los delitos contra la seguridad vial presentado a la opinión pública en el mes de Julio de 2020, la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias ha considerado de interés estudiar las circunstancias del homicidio imprudente de vehículos a motor dado el crecimiento que ha tenido lugar durante este año. Para ello se ha elaborado el presente cuestionario con el objeto de sistematizar lo más posible los hechos probados en los testimonios de sentencia de la población penitenciaria.	
P1.- NIS / / / / / / / / / / / / / / / /	P7.1- El año de la comisión del delito fue: / / / / / / / /
P2.- La situación procesal-penal del interno es: . Preventivo/a 1 . Penado/a 2 . En Libertad condicional 3	P8.- El día de la semana de la comisión del delito fue: / / / (1 Lunes, 2 Martes, 3 Miércoles, 4 Jueves, 5 Viernes, 6 sábado, 7 domingo, 8 Víspera de festivo, 9 Festivo)
P2.1.- En caso de que P2 sea 2 ó 3. La clasificación inicial del interno fue: . 1er Grado 1 . 2º Grado 2 . Tercer Grado 3 . Sin clasificar 4	P9.- La hora de la comisión del delito fue: / / / / (formato de 24 horas)
P2.2.-La clasificación actual del interno es: . 2º Grado 1 . 2º Grado Art. 100.2 2 . 3er Grado 3 . Otro 4	P10.- En el momento de la comisión del delito, el autor estaba incapacitado para conducir: . Sí 1 . No 2 . No consta 9
P2.3.- En el caso de que P2.2 sea 3, la modalidad de 3er grado es la modalidad de: .Art, 82.1. 1 .Art. 83. 2 .Art. 86.4 3 .Art. 182. 4 .OTROS ( 104.4/197/165/89CP) 5 . No consta 6	P10.1.- Si en P10, la respuesta ha sido sí (1), el motivo fue: . Por ingestión de bebidas alcohólicas 1 . Por ingestión de estupefacientes 2 . Por ingestión de los dos anteriores 3 . Por no tener licencia de conducción 4 . Otros 5
P3.- Fecha de cumplimiento de ¼ partes de la condena: / / / - / / / - / / / Día Mes Año	P11.- El autor del delito fue sometido a prueba de alcoholemia en centro sanitario: . Sí 1 . No consta 2
<b>CIRCUNSTANCIAS DE LA COMISIÓN DEL DELITO</b>	
P4.- El vehículo del autor del delito era: . Un Turismo 1. . Maquinaria-vehículo laboral 2 . Camión 3 . Otros 4.	P11.1. Si en P11 la respuesta fue sí (1) resultado fue g/l sangre: / / / , / / / /
P5.- El vehículo que conducía el autor del delito, ¿estaba asegurado? . Sí 1 . No 2 . No consta 9	P12. El autor del delito fue sometido a prueba de detección de alcohol en aire espirado por la autoridad: . Sí 1 . No 2
P6. El lugar de la comisión del delito fue: . Zona urbana Peatonal 1. . Zona urbana: calle, intersección, rotonda 2. . Zona interurbana: carretera con doble sentido 3. . Zona interurbana. Autovía/Autopista 4. .Otros 5.	P12.1.- Si en P12 la respuesta fue Sí ( 1) el resultado fue: / / / , / / / / mg/l en aire espirado?
P7.- El mes de la comisión del delito fue: / / / / (1 Enero ..... 12 Diciembre)	P13.- Acción/es que motivaron el accidente fue: . Imprudencia/desatención a la vía 1-----P13.1 . Somnolencia/ falta descanso 1-----P13.2 . Vehículo con falta de mantenimiento o sin ITV 1-----P13.3 . Uso del móvil 1-----P13.4 . Otros 1-----P13.5
P15.- En el momento del delito las circunstancias de la vía eran:	P14.- El delito motivado por P13 se concretó en: . Invadir el carril contrario 1-----P14.1 . Exceso de velocidad. 1-----P14.2 .Alcance de vehículo 1-----P14.3 . Incorporación a autovía/autopista 1-----P14.4 . Pérdida del control del vehículo. 1-----P14.5 . Circular en sentido contrario 1-----P14.6 . Invadir paso de peatones/vía peatonal 1-----P14.7 . Otros 1-----P14.8
P15.- En el momento del delito las circunstancias de la vía eran:	P30.- La/s víctima/s fallecidas por el delito eran:


<ul style="list-style-type: none"> <li>. Visibilidad reducida por obras 1.</li> <li>. Visibilidad reducida por agentes atmosféricos 2</li> <li>. Pavimento mojado 3</li> <li>. Adecuadas 4</li> <li>, No consta 9</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Peatón/es. 1-----P30.1</li> <li>- Ciclista. 1-----P30.2</li> <li>- Motoristas 1-----P30.3</li> <li>- Operario del servicio de carreteras 1-----P30.4</li> <li>- Otros ocupantes del vehículo del autor 1-----P30.5</li> <li>- Otros automovilistas y sus ocupantes 1-----P30.6</li> <li>- Menores en ruta escolar 1-----P30.7</li> <li>- Otros 1-----P30.8</li> </ul>
<b>P16.- Código del delito HIVM (PRIMER DELITO):</b> / _ 9 / _ 0 / _ 8 / _ 4 / _ 2 /	<b>P31.- En el caso de haber contestado en P30.5 ó P30.6 la posición de la/s víctima/s era:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>. Piloto 1-----P31.1</li> <li>. Copiloto 1-----P31.2</li> <li>. Asiento/s trasero/s 1-----P31.3</li> <li>. Otros 1-----P31.4</li> </ul>
<b>P17.- Cuantía de condena por el delito de HIVM (PRIMER DELITO):</b> / _ / _ / _ / _ / en días	<b>P32.- ¿Los perjudicados recibieron indemnización por responsabilidad civil?</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sí 1</li> <li>- No 2</li> </ul>
<b>P18.- Código otros delitos contra la seguridad vial: SEGUNDO DELITO.</b> / _ / _ / _ / _ /	<b>P33.- ¿Los lesionados recibieron indemnización por responsabilidad civil?</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sí 1</li> <li>- No 2</li> </ul>
<b>P19.- Cuantía de condena por seguridad vial SEGUNDO DELITO:</b> / _ / _ / _ / _ / en días	<b>VARIABLES SOCIODEMOGRÁFICAS</b>
<b>P20.- Código otros delitos : TERCER DELITO</b> / _ / _ / _ / _ /	<b>P34. Año de Nacimiento del autor del delito:</b> / _ / _ / _ / _ / Años
<b>P21.- Cuantía de condena TERCER DELITO:</b> / _ / _ / _ / _ / en días	<b>P35. Código de la nacionalidad del autor del delito:</b> / _ / _ / _ / _ / ----- España código 1000
<b>P22.- ¿El autor del delito DE HIVM, es reincidente por un delito contra la seguridad vial?</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>. Sí 1</li> <li>. No 2</li> <li>. Tiene antecedentes por otros delitos 3</li> </ul>	<b>P36.- Sexo del autor/a del delito:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>. Mujer 1</li> <li>. Hombre 2</li> </ul>
<b>P23.- Privación de derechos por HIVM:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Privación temporal del derecho a conducir y derecho de sufragio 1</li> <li>- Privación definitiva del derecho a conducir y derecho de sufragio 2</li> <li>- Solo Privación temporal del derecho a conducir 3</li> <li>- Solo privación definitiva del derecho a conducir 4</li> <li>- Otros 5</li> </ul>	<b>P37.- Código de la provincia donde ha ocurrido el delito:</b> / _ / _ /
<b>P24.- ¿El autor del delito DE HIVM, es reincidente por un delito contra la seguridad vial?</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>. Sí 1 Tiene antecedentes por otros delitos 3</li> <li>. No 2</li> </ul>	<b>P38.- Fecha del último ingreso en prisión:</b> / _ / _ /
<b>P25.- En caso de que P25 la respuesta sea 1 ó 3, el tiempo de privación temporal del permiso de conducir es de:</b> / _ / _ / _ / _ / días.  <b>VÍCTIMA/S</b>	<b>P39.- Código de Centro penitenciario donde se encuentra el interno:</b> / _ / _ / _ / _ /
<b>P26.- El número de fallecidos causado por el delito es de:</b> / _ / _ / Fallecidos.	<b>MADRID 13 de Julio de 2021</b> <b>SUBDIRECCIÓN GENERAL RELACIONES INSTITUCIONALES Y COORDINACIÓN TERRITORIAL.</b>
<b>P27.- El número de lesionados causado por el delito es de:</b> / _ / _ / Lesionados.	
<b>P28.- El número de perjudicados menores causado por el delito es de:</b> / _ / _ /	
<b>P29.- El número de perjudicados adultos causado por el delito es de:</b> / / /	

## *Anexo II. Seguridad Vial y su incidencia en el ámbito penitenciario.*

Para contextualizar en conjunto el impacto que tiene la Seguridad Vial en su recorrido penal, se incluyen a continuación una breve referencia del informe elaborado al respecto en julio de 2020 bajo el título “Seguridad Vial y su incidencia en el ámbito penitenciario”<sup>9</sup>, así las conclusiones más relevantes del mismo.

---

<sup>9</sup> Se puede acceder a dicho informe en <https://www.institucionpenitenciaria.es/es/web/home/documentoadjunto1>



Seguridad Vial y su incidencia en el  
ámbito penitenciario

## *Introducción*

---

La Secretaría General de Instituciones Penitenciarias a través del Servicio de Planificación y Seguimiento de la Subdirección General de Relaciones Institucionales y Coordinación Territorial presenta el siguiente informe con el fin de contribuir a una mejor comprensión y evolución del estado actual de los delitos contra la seguridad vial.

Es relevante la importancia de este delito en el ámbito penitenciario, pues su evolución ha sido muy distinta a la del conjunto de la población reclusa. Así en los últimos 10 años, la población penitenciaria ha experimentado un descenso del 23,5% y la población en prisión por los delitos relacionados con seguridad vial, como delito principal, ha experimentado un incremento del 16,4%.

A 31 de diciembre de 2009 la población total interna en los centros penitenciarios de la Administración General del Estado era de 65.548 personas. Las personas en prisión por delitos contra la seguridad vial como delito principal eran de 994.

Diez años más tarde, a 31 de diciembre de 2019 la población en los centros penitenciarios era de 50.129 personas, de las cuales por delitos contra la seguridad vial como delito principal eran 1.159 (de estos, 877 siendo esta su única responsabilidad). Sin embargo, hay más personas condenadas por este tipo delictivo: 3.383 tienen, además, otros delitos más relevantes como causa principal (mayor pena privativa de libertad). En total, 4.542 personas están en prisión con algún delito contra la seguridad vial, cumpliendo un total de 5.816 causas penadas por estos delitos.

A estos se añaden 26 casos de homicidio imprudente de vehículo a motor, que están englobados en la tipología estadística del homicidio y sus formas. Se trata de 24 personas condenadas y dos en situación preventiva.

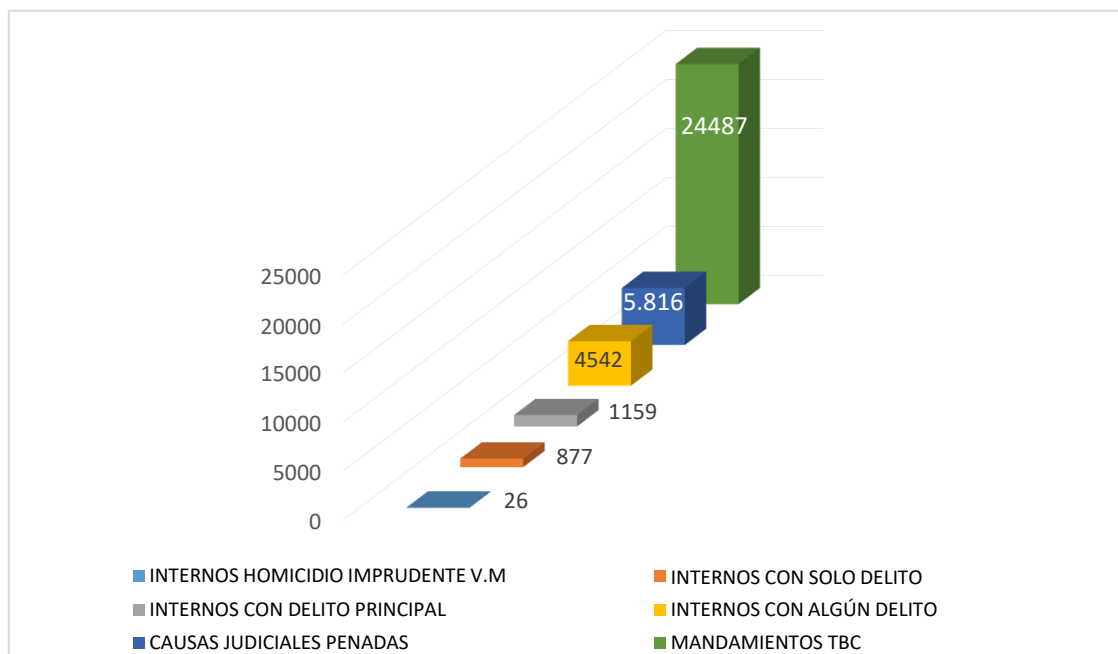
Estos datos no agotan toda la información estadística relativa a los delitos contra la seguridad vial ni el objeto de este trabajo. A este respecto tenemos que indicar que a 31 de diciembre de 2019 se habían recibido 24.487 mandamientos de penas y medidas alternativas a la prisión.

Véanse estos datos de partida, a 31 de diciembre de 2019:

Tabla 1.  
Delitos contra la seguridad vial

Delitos contra la seguridad vial		Hombres	Mujeres	Total
<b>Ámbito Comunitario</b>				
Mandamientos recibidos de penas y medias alternativas		22.077	2.410	<b>24.487</b>
<b>Ámbito Centros Penitenciarios</b>				
Causas judiciales con condenas por delitos contra la seguridad vial		5.719	97	<b>5.816</b>
Personas con algún delito contra la seguridad vial		<b>4.431</b>	<b>111</b>	<b>4.542</b>
	De las cuales, con delitos contra la seguridad vial como delito principal	<b>1.128</b>	<b>31</b>	<b>1.159</b>
	De ellas con un único delito contra la seguridad vial (incluidos en la categoría anterior)	852	25	877
	Tienen delitos contra la seguridad vial, pero otros delitos como delito principal	<b>3.303</b>	<b>80</b>	<b>3.383</b>
Homicidios imprudentes de vehículos a motor como delito principal		<b>24</b>	<b>2</b>	<b>26</b>

Gráfico 1.  
Delitos contra la seguridad vial



## 1. Conclusiones

---

### *Principales resultados*

Las primeras conclusiones obtenidas son:

- Este delito representa el 0,1% del total de los delitos cometidos por la población privada de libertad actualmente en prisión.
- Uno de cada cinco homicidios imprudentes es de vehículos a motor.
- Por sexo, nueve de cada diez personas condenadas por este delito son hombres.
- El HIVM es un delito que afecta a todas las edades, existiendo una gran dispersión en la variable edad.
- La media de días de condena es de 1.438,6 días para los hombres y de 1.140,7 días para las mujeres, con una importante variabilidad en el caso de los hombres: el rango existente entre la menor condena y la mayor, de 4.790 días, es muy elevado.
- En cuanto al lugar de residencia existe también una gran dispersión. La mitad de residen en provincias del interior y la otra mitad en provincias de la costa.
- Por nacionalidad un 92% de las personas condenadas son de nacionalidad española.
- Pudieran existir factores de riesgo de cara a cometer un HIVM como es la comisión de determinados tipos delictivos, el robo de vehículos a motor, y el hecho de darse una mayor reincidencia.
- Las personas en prisión por delito principal contra la seguridad vial representaban el 2,3% de las 50.129.
- Más de la mitad está en prisión por conducción sin permiso de conducción o sin vigencia del mismo.
- Cuanto más se avanza en edad van perdiendo peso los delitos conducción sin permiso o sin vigencia del mismo junto con conducción temeraria, en favor del resto de delitos.
- Son delitos que afectan a todas las edades en mayor o menor medida, sin que puedan vincularse exclusivamente a la variable juventud.
- La edad media es de 40 años (39,8).
- Casi nueve de cada diez personas tienen condenas inferiores a los tres años.
- Una de cada diez personas penadas tiene cinco o más condenas.
- La condena media es de 667 días (1,8 años).
- Una de cada dos tiene una sola condena.
- Las provincias de residencia más frecuente son Madrid, Málaga, Sevilla, A Coruña y Pontevedra.
- Parece existir una tendencia hacia dos perfiles distintos de personas que incumplen la normativa sobre seguridad vial, un grupo con escasa o ninguna carrera delictiva, frente a otro con una carrera delictiva más destacable. En este grupo el 61% de quienes están por el delito de conducción temeraria ya han tenido contacto con el sistema penitenciario entre los años 1998-2015 o anterior.

- De confirmarse estos perfiles, podríamos apuntar en el futuro, a tipos de intervención diferenciadas.

La intervención de la Administración penitenciaria en el ámbito de los delitos contra la seguridad vial se centra tanto en los centros penitenciarios como en el ámbito comunitario.

Es de resaltar que los centros penitenciarios seis de cada diez personas que se han presentado al examen teórico del permiso de conducir B fueron declaradas aptas y nueve de cada diez que se presentaron al examen práctico obtuvieron el permiso de conducir.

Debe señalarse, que tanto en el total como por sexo, el porcentaje de aptos en el examen práctico supera al de aptos en el programa de obtención del permiso teórico.

En el itinerario comunitario (trabajos en beneficio de la comunidad y suspensión de condena) los delitos relativos a la seguridad vial más frecuentes son la conducción bajo los efectos del alcohol/drogas y la conducción sin permiso de conducir o con permiso sin vigencia.

Las variables psicológicas más importantes de las personas condenadas por estos delitos son:

- El consumo abusivo de alcohol, cannabis y cocaína.
- Dificultades en la gestión de las emociones (ira, tristeza y ansiedad).
- Tendencia a la impulsividad y rasgos de personalidad antisocial.

Entre las motivaciones de este tipo delictivo destacan como más relevantes, la escasa percepción del riesgo y la sensación de impunidad.

Las intervenciones con estas personas han conseguido aumentar su motivación al cambio y la admisión de su responsabilidad.

La intervención en el ámbito comunitario se centra en el taller TASEVAL y en el programa PROSEVAL con objetivos educativos y terapéuticos claros al objeto de promover el cambio actitudinal y comportamental, así como una mayor concienciación sobre la importancia del cumplimiento de las normas de tráfico. Ambas intervenciones se muestran eficaces a la hora de disminuir la reincidencia, según los datos preliminares de un estudio de investigación que está finalizando la Subdirección General de Medio Abierto y Penas y Medidas Alternativas. Las personas condenadas que realizan el taller y el Programa reinciden significativamente menos que aquellos que cumplen la pena de trabajo en beneficio de la comunidad a través de las tareas de utilidad pública.