



Asociación Ayuda y Orientación a los Afectados Por Accidentes de Tráfico

Miembro de la FEVR (Federación Europea de Víctimas del Tráfico)

V FORO CONTRA LA VIOLENCIA VIAL

MIÉRCOLES 4 DE JUNIO 2008. MADRID

Salón de actos del Ministerio de Interior. MADRID

EL DESPUÉS DE LA SENTENCIA *El papel reeducador de la justicia*

SEGURIDAD VIAL Y REINserción

Doña MERCEDES GALLIZO Secretaria de Estado de Instituciones Penitenciarias

Agradezco profundamente la invitación a participar en esta Jornada y valoro muy especialmente la sensibilidad de la Asociación al centrar esta Jornada en el papel reeducador de la justicia, lo cual dice mucho de la talla ética y del sentido de la ciudadanía de las personas que componen Stop accidentes, capaces de convertir el dolor en coraje para ayudar a evitar el dolor de otros.

Quiero empezar por decirles que debemos sentir legítimo orgullo de que el sistema penal y penitenciario español sea uno de los más avanzados del mundo y sin duda el más coherente con el sentido que da a la pena de privación de libertad, además de tratar que el cumplimiento de la pena se desarrolle en condiciones de dignidad y que nuestra acción se vuelque hacia el tratamiento de quienes han cometido delitos.

La Constitución española define que la finalidad de las penas debe ser la reeducación y la reinserción de quienes han cometido delitos. Este es el objetivo del sistema penitenciario. Y lo es no sólo por razones de concepción más o menos progresista del derecho penal, que desterró hace algunos siglos la venganza como razón ética del castigo a una infracción, sino por razones de eficacia de la pena que se impone a alguien que ha transgredido la ley. La eficacia de la política de seguridad de un país debe medirse en términos de si ayuda o no a la prevención, si evita o no la comisión de nuevos delitos. No es frecuente que nos preguntemos sobre esta cuestión.

Nuestra sociedad cada vez exige más seguridad. Somos menos tolerantes con comportamientos que afectan al ejercicio de la libertad y a la propia seguridad de las personas. En parte porque el progreso social lleva aparejados mayores riesgos y eso produce inseguridad para la que se piden respuestas y en parte también porque las nuevas conquistas sociales y el ejercicio de una libertad que cada día reclamamos que se vaya ensanchando más, exige que debamos tomar medidas para garantizar y proteger el ejercicio efectivo de esa libertad frente a quienes la limitan. Es una

demanda razonabilísima y tenemos que ser capaces de hacerle frente porque esa es la garantía de que construiremos una convivencia mejor, en la que por ejemplo la libertad de las mujeres pueda ejercerse sin miedo y en la que evitemos víctimas de violencia en nuestras carreteras y en nuestras vidas.

Por eso el gobierno ha decidido impulsar cambios legislativos que nos ayuden en esta tarea. En la lucha contra la siniestralidad vial nuestro ordenamiento ha incorporado recientemente un abanico de conductas que han merecido el reproche penal.

Sin duda el legislador ha sido sensible a esta exigencia social cada vez más grande de control, rigor y penalización de esas conductas y este clima social ha permitido y potenciado una legislación de efectos más contundentes para los infractores de las normas penales.

Más allá del efecto represivo y sancionador de conductas consideradas como rechazables socialmente, **los códigos penales pueden ejercer y de hecho ejercen un papel educativo, conformador de la conciencia social sobre lo que es admisible o no en una sociedad.**

En este sentido ayuda y mucho la creciente sensibilización respecto al drama que en todos los órdenes provocan los accidentes de tráfico y el rechazo social que desde no hace mucho tiempo acompaña a determinados comportamientos al volante.

Pero, nos equivocáramos si pensásemos que las normas penales, por si solas, solucionan problemas que tienen su origen en comportamiento, actitudes y valores muy arraigados en nuestra sociedad. **Las normas penales son la última ratio para solucionar conflictos sociales, que no es posible solucionar de otra manera y deben ser contrapesadas con medidas preventivas y educativas que incidan en evitar posibles futuras conductas delictivas.**

En este terreno, como en tantos otros especialmente sensibles socialmente, es difícil lograr un adecuado equilibrio, entre prevención, educación, y sanción.

Hemos educado entre todos a la sociedad en una lógica difícil de rectificar y es que no hay otra manera de luchar contra las viejas y las nuevas formas de delincuencia que el incremento de las penas. La tipificación penal de las conductas que se apartan de la norma es sin duda un instrumento imprescindible, pero hacen falta otras consideraciones complementarias que nos ayuden a acertar en este difícil camino de luchar contra el delito. Y además, tenemos que tener un sistema proporcionado a los índices delictivos de nuestro país. Y tenemos que tener la capacidad de hacer que el incremento de la población reclusa que la aplicación de las leyes produce no colapse el sistema. Hemos sobrepasado la cifra de 70.000 personas en prisión en España. Y tenemos a más de 30.000 personas sometidas a medidas de cumplimiento de penas alternativas a la prisión. Estamos a la cabeza de la Europa de nuestro entorno en proporción habitantes/población penada, mientras nuestros índices de delincuencia se sitúan en la parte baja de la tabla. Estamos haciendo un importante esfuerzo para administrar esta realidad.

Como decía al principio, **la pena no sólo es un castigo, no sólo expresa el reproche social a una conducta, tiene que ser también reeducadora, si no será profundamente inefectiva.**

De la misma manera que hacemos en el caso de las personas condenadas por delitos que tienen que ver con la drogodependencia, o el machismo, o tantos otros problemas que subyacen tras el hecho delictivo, **la reforma de la ley de seguridad vial debe complementarse con la puesta en marcha de programas de**

intervención con las personas condenadas por los delitos que la ley contempla. Si no, el avance conseguido en la conciencia ciudadana no tendrá los efectos que todos deseamos.

Por eso, yo quiero explicarles hoy qué es lo que podemos y debemos hacer desde el sistema penitenciario, que es el responsable de la ejecución de las penas que la legislación contempla, para trabajar a favor de la seguridad de todos, en la prevención de la reincidencia.

Como ustedes saben, la reforma penal contempla diferentes tipos de sanción, que no siempre significan prisión.

Hasta ahora, el impacto de esta reforma penal, en términos penitenciarios ha sido cuantitativamente poco relevante en lo que respecta a la penas de prisión, aunque lo es más en términos porcentuales. Si **en diciembre del 2007, 1.543 personas estaban en prisión por delitos contra la seguridad del tráfico, en este momento, después de la entrada en vigor de la reforma, son 2.088 las que están ingresadas, como penados o preventivos, por este delito. Un 25% de incremento en 4 meses.**

Es de suponer que la gran mayoría de los conductores no se encontrarán entre los supuestos extremos que prevé el código penal para imponer directamente penas de cárcel, pero en todo caso habremos de esperar el paso del tiempo para ver la evolución de los mismos.

A finales de mayo de 2008 eran 9.252 las resoluciones judiciales que han tenido entrada en nuestros Servicios Sociales Penitenciarios derivada de la aplicación de la reforma legal que eleva el tipo delictivo en los comportamientos relacionados con la Seguridad Vial y que condenan a la realización de trabajos en beneficio de la comunidad.

Como ustedes podrán suponer, tramitar este volumen de expedientes de personas condenadas exige un esfuerzo extraordinario y la disposición de medios materiales y humanos que posibiliten hacerlo. Para ello, hemos hecho un plan de refuerzo de los servicios sociales penitenciarios que, como es obvio, no estaban dimensionados para hacer frente a esta nueva realidad, aunque tengo que decir que los funcionarios de esta institución han hecho frente desde el primer momento con una gran profesionalidad a la exigencia que para nosotros representa el cumplimiento de la ley, tramitando un número muy importante de estas sentencias con los pocos medios de entrada disponibles y que algunas de las consideraciones que se han hecho sobre este tema no han sido equilibradas, justas ni comprensivas con el reto al que estamos haciendo frente en tan poco tiempo.

Pero no sólo es un problema de tramitación. **La pena de trabajo en beneficio de la comunidad requiere la implicación de la comunidad en su ejecución y aquí hay que hacer una demanda de conciencia social a todas las administraciones y a la sociedad civil.** Tenemos un catálogo absolutamente insuficiente de plazas para el cumplimiento de estas penas. Plazas que deben ser creadas como su formulación indica por la propia sociedad.

Las medidas penales alternativas, como es el trabajo en beneficio de la comunidad, tienen un gran valor potencial. Permiten dar una respuesta sancionadora ante la comisión de un hecho delictivo y tienen una gran fuerza como instrumentos de integración.

La participación de la sociedad en la ejecución de estas medidas, con la aportación de recursos institucionales y humanos, resulta un elemento fundamental, tanto por razones del volumen que alcanza la población atendida, como en orden a los principios que las rigen.

Por otra parte, hay que tener en cuenta que las actividades realizadas en TBC han de realizarse siempre en entidades públicas o de interés público, es decir actividades que pongan de relieve un comportamiento de cooperación con la sociedad.

Es importante para nosotros resaltar el carácter reparador de la medida, y por lo tanto desde aquí reitero esa llamada de atención a toda la sociedad para que facilite a los penados no solamente el cumplimiento de unas tareas, sino que estas puedan ser útiles a la sociedad.

Para que las actividades que realicen los penados tengan este valor es preciso que cumplan con ciertos requisitos: **que tengan una función social, que tengan un valor educativo, que puedan ajustarse a las circunstancias del penado y a sus características sociales y personales y que guarden relación con la actividad delictiva, siendo preferible que pueda producirse en el entorno más próximo del penado.**

Responsabilizar al penado de sus acciones es confrontarle con la existencia de una sanción por el daño ocasionado, pero esta sanción tiene en este caso un alto potencial positivo para la comunidad, permitiéndole que realice acciones a favor de ella.

La segunda cuestión a la que quería referirme de manera específica es la de la reeducación, los programas de tratamiento. Las normas penales son solo una herramienta más que debe ser complementada con esfuerzos continuados en materia de educación; en este caso, educación vial. Hay una parte que nos compete a nosotros y otra que es responsabilidad de muchos.

Es necesario prevenir la “enfermedad vial” reforzando las labores formativas, de sensibilización y de educación en valores en seguridad vial en los planes educativos.

La conducción pone de relieve muchos rasgos de personalidad del conductor. Hay conductores violentos porque la violencia está muy presente en nuestra realidad social.

Nuestra cultura exalta la competitividad y el poder, especialmente en el mundo masculino, y muchos hombres encuentran en la conducción una forma de expresarse en esos términos competitivos y supuestamente de poder.

En los jóvenes los efectos perniciosos atribuidos a la conducción se multiplican exponencialmente. La falta de madurez, la escasa experiencia, la arrogante seguridad en sus facultades, la competitividad, el modelo familiar al que han sido expuestos actúan como factores negativos en el grado de permeabilidad en la formación en seguridad vial.

En estos supuestos el acuñado término de “violencia vial” responde mejor a la necesidad imperiosa de propiciar una mayor sensibilización social.

En este contexto diferentes especialistas han identificado diversos patrones actitudinales que se concretan en comportamientos que generan graves riesgos en la conducción.

Esta identificación de conductas asociadas a las infracciones en materia de seguridad vial, es el referente sobre el que se construye la necesidad de

desarrollar programas de reeducación vial como intervención de tratamiento asociada a la pena impuesta.

Los comportamientos viales susceptibles de sanción penal, no están asociados, de forma necesaria, como en los supuestos de accidente, a elementos físicos o sociales, en sentido estricto.

En ellos intervienen variables individuales. Por ello, la intervención penitenciaria, con independencia del valor punitivo y disuasorio de la norma, debe incidir en esta variable, reforzando la intervención penal, con programas dirigidos a resolver los componentes del comportamiento que sirvieron de base a la conducta sancionada.

Por lo tanto, la actuación de la Administración Penitenciaria en el ámbito de la Seguridad Vial se define por dos macro objetivos fundamentales:

1) gestionar el cumplimiento de las penas alternativas asociadas a este nuevo tipo delictivo de una manera adecuada y con un componente también educativo.

2) ofrecer programas de reeducación vial, que confronten al ciudadano con las actitudes y conductas que corresponden a una personalidad que denota rasgos agresivos y violentos para con la comunidad.

Respecto al primer objetivo –la gestión del adecuado cumplimiento de las penas alternativas- la Administración Penitenciaria tiene a disposición del sistema penal alternativo en la actualidad algo más de 6.000 plazas generalistas, que resultan de los acuerdos y convenios de colaboración suscritos con organismos y entidades públicos y privados, a las que hay que sumar las 600 que ofrece Instituciones Penitenciarias en sus propios centros.

A este importante, pero insuficiente número de plazas, se sumarán en muy breve plazo las que de manera más específica en relación con la seguridad vial se oferten como consecuencia de las colaboraciones que van a prestar diferentes Asociaciones de Víctimas de accidentes de Tráfico distribuidas por el Estado.

Asociaciones como: STOP ACCIDENTES, AESLEME –Asociación Española de Lesionados Medulares- , ASPAYM –Asociación de Paraplégicos-, FEDACE – Federación Española de Daño cerebral-, Asociación para la prevención de Accidentes de Tráfico, Hospital de paraplégicos de Toledo y CRUZ ROJA, se encuentran ya en disposición de prestar su inestimable colaboración en el fin reeducador atribuido al sistema penal alternativo, al permitir confrontar al conductor penalmente sancionado con la dolorosa y difícil realidad social de quienes han padecido las consecuencias de conductas como las protagonizadas por él. Creemos –vuelvo a insistir en ello- en este como en otros supuestos, que el castigo sin responsabilización del daño y sin potencialidad rehabilitadora es ineficaz y no sirve para solucionar los conflictos sociales que el delito pone siempre en evidencia.

En lo que atañe al segundo objetivo, ofrecer programas de reeducación vial que permitan al conductor identificar y corregir las actitudes subyacentes a las conductas social y penalmente reprobadas, se está trabajando por parte de la Administración Penitenciaria, en colaboración con el Fiscal para Seguridad Vial, en la elaboración de un programa marco de intervención psicológica que sería aplicable a todos los penados por este tipo delictivo a los que judicialmente se les impusiera en la sentencia la obligación de realizar cursos de formación en esta materia.

No nos encontramos en este ámbito con una delincuencia tradicional, por eso el proceso de reinserción y reeducación ha de incorporar patrones diferentes a aquélla. Muchos delincuentes contra la seguridad vial provienen de sectores socialmente adaptados, gente que en otros ámbitos de su vida se muestran como ciudadanos respetuosos de las normas.

El mero cumplimiento penal y el reentrenamiento en las técnicas y normas de conducción, aun siendo muy importantes, sin atacar los problemas de comportamiento subyacentes, devolvería a la sociedad y a la conducción, en su caso, a personas proclives a la reproducción de las conductas o a su extensión a otros ámbitos de la vida social.

La eficacia del sistema penal en el que creemos no debería medirse tanto en términos de las penas a aplicar, como de la rehabilitación que puede conseguir de quien cometió el delito, y en este sentido y en este ámbito, el manejo de la tensión, déficit de autocontrol, comportamiento agresivo, rechazo o desprecio por las normas sociales, deben convertirse en los objetivos centrales de un verdadero programa de intervención penitenciaria que refuerce los objetivos que persigue la reforma legal.

El reto está planteado. El objetivo es ambicioso, pero merece la pena el enorme esfuerzo necesario para conseguirlo. Si evitar una víctima como consecuencia de un accidente de tráfico es ya de por sí un estímulo extraordinario, trabajar por conseguir un cambio cultural que potencie las actitudes y conductas respetuosas con el otro -también durante la conducción- es un reto social de consecuencias revolucionarias.

Un sistema más justo y más humano, y que busque la eficacia en la penalización de una conducta, ha de creer no solamente en la sanción sino también en la potencialidad transformadora de las personas, en la capacidad de estas pueden tener de asumir sus errores y reparar el daño que causaron. Un sistema que salga de la respuesta del daño- venganza para entrar en la dinámica de daño- concienciación-reparación.

Ese es nuestro objetivo.