



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*

CLAUSURA

Don Bartolomé Vargas Cabrera Fiscal de sala coordinador de seguridad vial

Yo quería empezar hablando, por supuesto, de las víctimas de accidentes de tráfico porque estamos en un foro organizado por la asociación Stop Accidentes que lleva muchísimos años luchando por la seguridad vial. Quiero rendirles un reconocimiento, un homenaje público a Ana María, Jeanne, a todos los que estáis aquí que pertenecéis a la Asociación, porque habéis podido sobreponeros a vuestro dolor sin remedio y convertirlo en sentimientos altruistas, de compromiso, de entrega, de lucha por concienciar y educar en la seguridad vial. Así que quiero empezar por ese reconocimiento a todos vosotros y a las víctimas que estáis aquí.

Yo era un fiscal, como tantos, ajeno a esta realidad, y he contactado con vuestro dolor, las tragedias, los sufrimientos de por vida, con chicos jóvenes en sillas de ruedas, daños cerebrales, con esa realidad que hay que contemplar de casi cuatro mil muertos al año y veinte mil heridos graves.

Quiero empezar por dirigirme en concreto una a una a todas las víctimas y ojala que mi voz llegara a cada una, seres humanos como yo, a los que les ha tocado el drama, la tragedia de perder un hijo, un familiar y particularmente a las madres.

Mi humilde tarea de fiscal empieza cuando la seguridad vial comienza a ser un valor en nuestro país. Mi mérito es menor porque he llegado en un momento en que ya está ahí sobre el tapete gracias al esfuerzo de tantísimos de vosotras y vosotros y de gente como Pere Navarro, como tantos que llevan más años que yo en esta tarea.

Y quiero también reflexionar acerca de que estas víctimas individuales habéis generado una onda expansiva que ha llegado muy lejos, ha llegado hasta Naciones Unidas que la ha calificado como una verdadera pandemia. El reguero impresionante de muertos y heridos, de seres humanos perdidos en la carretera, ha llegado incluso a instancias religiosas. Es muy conocido el documento de la Comisión Pontificia de la Iglesia Católica, avanzado en la concienciación, que hace un alegato durísimo sobre las infracciones de tráfico desde el punto de vista de su particular creencia religiosa.

Por eso todos en general y los colegios religiosos cristianos, en particular por la razón añadida, deben explicar seguridad vial con ese compromiso dentro de la asignatura de educación para la ciudadanía.

Esa onda expansiva del sufrimiento de cada uno de vosotros ha llegado también desde luego a las instancias políticas, yo lo he comprobado en los programas e iniciativas de los partidos. Particularmente en los últimos años, ha llegado de similar modo el compromiso de las autoridades autonómicas y locales. En este año he sido testigo de ello, por lo que se abre un período de esperanza, aunque también diré de inconformismo. Lo he visto asimismo en iniciativas que nacen de la propia sociedad civil a la que ha llegado la onda expansiva de vuestro dolor. En este proceso de cambio nos encontramos.

Y esa onda nos tiene que llegar sobre todo a los que no somos víctimas, 25 millones de conductores entre los cuales estoy, pero sí potenciales víctimas para que nos unamos y demos una respuesta solidaria en nuestra conducción hacia los que ya lo sois. Ese es el proceso final en el que yo creo y en el que espero y que no es sino traducción de valores ciudadanos de respeto y generosidad.

Yo como fiscal antes de actuar debo esmerarme como conductor, os aseguro que lo estoy intentando, me he apuntado a un curso muy cualificado de conducción segura este año, de conducción no contaminante, espero que sea mi contribución solidaria. El primer compromiso es el individual siempre, porque hay una micro democracia y una macro democracia, basadas en los valores referidos, en actitudes inicialmente individuales y después públicas. Nada se puede decir o proponer como decían esta mañana, sino actuamos en el ámbito de nuestra propia conducción, en el ámbito de los amigos, de los conocidos, de las relaciones sociales y vecinales. No tenemos que hacer la pregunta ¿qué hago yo a diario por la seguridad vial?

Una segunda reflexión al hilo de lo que he oído en las demás ponencias, con especial delectación en la de Marina. Me surge de García Morente, discípulo de Ortega, que publicó en 1932 los "Ensayos para el Progreso" en el que habla de sus finalidades y concepto. El vehículo de motor es un elemento indudable de progreso, con aportaciones sociales enormemente positivas, como las que derivan de tantos otros descubrimientos de la ciencia. García Morente viene a decir, en síntesis, sin embargo, que no todo vale bajo el paraguas de los adelantos científicos, hay algo más, hay valores de los que debe partirse y objetivos hacia los que dirigirnos. En este contexto y desde su tiempo, fijaros el año 32 en que había muy poquitos coches y en plena época de la República, hablaba ya de la velocidad excesiva con que se circulaba a veces y de las prisas: **Nos hemos convertido, en una sociedad de prisas, todos tenemos prisa.** Año 32, si teníamos prisa en esa época fijaros ahora. Yo las tengo, todos tenemos unas prisas enormes. Y además decía García Morente: *La prisa está bien con carácter instrumental siempre que se consigan hacer más cosas después.* Pero ¿cuál es el proceso?, que al final es la prisa por la prisa y no sabemos a dónde vamos. Interesante reflexión. Hablando de la velocidad se preguntaba con perplejidad: *¿a dónde va ese automovilista lanzado a velocidad vertiginosas?* ¡serían 80, 90 km/h! Ahora fijaros.

La realidad a esas velocidades empieza a diluir lo que nos rodea. Claro, *cuando vas a más velocidad, vas viendo menos realidad*, te vas desconectando de ella, te vas centrando en la pura experiencia de la emoción subjetiva irracional, es la experiencia por la experiencia que aboca a un punto de máxima irrealidad, razona el autor. La reflexión es aplicable ahora a las grandes velocidades superadoras de los límites legales. El conductor que circula de esta manera, ¿qué quiere?, ¿qué busca?, porque ya ha perdido todo de vista, es que ya no ve nada, no ve ni el paisaje, ni la

carretera, ni se acuerda de sí mismo. Y dice García Morente: *¿Hay algo más parecido que esto a un suicidio?* Año 1932.

¿Por qué reflexiono sobre todo esto? ¿Cuál es la raíz cultural de las llamadas con toda propiedad violencias viales? Quizá que bajo la cobertura de los progresos que aporta el automóvil percibimos inconscientemente como inevitable el pago de un coste, un tributo, desde un determinado modelo de sociedad que lo justifica y que no es otro que la realidad de los accidentes. ¿En qué se refleja eso? Por ejemplo, en políticas en las que el tráfico se plantea como un mero problema de costes, sólo técnico, nada más, no hay más, cuánto me reporta el tráfico de vehículos, cuánto pierdo en vidas humanas. Vayamos, se diría, a preocuparnos sólo de gestionarlo con el mayor rigor y eficacia técnica y científica.

La industria del automóvil desde esta perspectiva con su aportación relevante al PIB, en definitiva al progreso económico, justificaría que el no mantener un serio compromiso en seguridad del automóvil y en lucha contra la contaminación. Es una cuestión, al final, de prioridades valorativas. También a escala individual. ¿Para qué tengo el vehículo? Muchos, de sincerarse, dirían que para afirmar mi estatus, para afirmar mi poder, para competir con los demás y desplegar mi agresividad. Hay un modelo de esta sociedad en la que vivimos, la sociedad del gran consumo justificativa de estas actitudes, y **en parte violenta, por eso está tan bien empleada la palabra violencia vial.**

Entiendo que hay que ir a lo que subyace, hay que ir al fondo, a la última raíz de lo que nos ocurre porque **necesitamos todos un profundísimo cambio cultural que es previo al jurídico.** El tráfico no es neutro, no es neutro ni cultural ni ideológicamente, es reflejo de una sociedad, de unos valores y de unas opciones y prioridades.

¿De qué se trata? De la seguridad, de la vida de las víctimas, de la calidad de vida en las ciudades porque hay otra victimización más difusa. Es la de todos por la contaminación, por los ruidos, por la falta de alternativas y diseños de transporte en las ciudades. Rojas Marcos nos habla del *hacinamiento*, vivimos hacinados en el coche en las grandes ciudades, en los atascos metidos ahí, estresados, tensos.

Cuando realmente, siguiendo a García Morente, el vehículo debería ser lo contrario, un espacio lúdico en que recuperáramos esas dimensiones del vivir, que las tenemos perdidas entre tantas prisas, el vivir esos momentos de encuentro solidario con los demás, de reencuentro consigo mismo. Ojalá que el vehículo fuera lo contrario, no un habitáculo para liberar la agresividad y el desequilibrio, sino para recuperar el bienestar, las dimensiones más placenteras de la vida. Parece una utopía pero por esa estamos luchando todos aquí.

Añadiría algún pensamiento más sobre la idea subliminal de inevitabilidad de los accidentes y sus orígenes. La planteo, salvando las distancias, en una comparación con la violencia de género. Son violencias muy distintas, con diferentes motivaciones, con distintos perfiles pero yo creo encontrar alguna analogía. Cuando empecé mi profesión hace 31 años las víctimas de la violencia de género, de ese terrible drama, estaban ubicadas en el ámbito privado para todos nosotros, y lo debo decir así. Yo he vivido el proceso. Estaba enterrado en el mundo privado y se decía: Es un tema de la vida interna de las familias, ni los vecinos podían denunciar, ni los jueces y fiscales podíamos entrar, y todo se archivaba. Ese mundo de percepciones lo he vivido, o lo puedo decir como testigo porque lo he vivido. ¿Qué ha pasado? Pues que las víctimas de la violencia de género llegaron en un momento en que se hicieron visibles. En que las vimos, vimos su dolor, su sufrimiento, sus dramas de la mano de los valores constitucionales y democráticos y de la profundización en los mismos. La sociedad las

visualizó, y al verlas reaccionó, respondimos, progresamos culturalmente, nos hicimos mejores, afianzamos los valores del estado social de derecho.

En ese momento inicial las víctimas de la violencia ¿a qué estaban reducidas? A la intimidación, menudo concepto de intimidación, vaya prostitución del concepto de intimidación, ajeno al control de jueces y fiscales. ¿Qué ha pasado con las víctimas de la violencia vial? Ahora os empezamos a visualizar, os empezamos a ver, la sociedad os empieza a ver, por eso sois testimonios necesarios, se ve vuestro dolor. Es hora de que salgáis de la intimidación de las negociaciones privadas con las Cías de Seguros y de la consideración de vuestros problemas como meramente “privados”, como si fueran sólo de vosotros y vuestras familias y es preciso que la sociedad los haga suyos, reaccione, progrese culturalmente y se haga éticamente mejor. **El auténtico progreso al final es el progreso ético, el progreso social, el progreso ciudadano.**

Muy brevemente, las jornadas se refieren, tienen un leit motiv acertadísimo que es qué pasa con la educación después de la sentencia. Yo uniría todo, la educación empieza en la familia, debe continuar en el colegio, la educación debe continuar cuando se obtiene un permiso de conducir, la educación debe continuar toda la vida, nos tenemos que educar en seguridad vial y hay una unidad entre esa educación y la educación a través del proceso.

El proceso penal tiene una finalidad educativa, la tienen las sanciones: Se habla de las sanciones siempre bajo el punto de vista retributivo, expiatorio. Yo no creo en esa concepción de la pena ni de las sanciones. Quiero recordar que la ley del carnet por puntos ha tenido una finalidad reeducadora, porque se prima al que no comete infracciones, se le permite recuperar puntos y si pierde la vigencia del permiso en poco tiempo, con cursos de formación y pruebas lo obtiene, fijaros qué instrumento tan resocializador.

El proceso penal se tiene que mover en el mismo sentido, con los mismos parámetros, con idénticos objetivos. La pena, desde el pensamiento jurídico-penal, como sabéis, tiene una finalidad de prevención general negativa, está para disuadir, para evitar que los conductores sabiendo sus graves consecuencias jurídicas no incidan en las infracciones de mayor entidad generadoras de un riesgo intolerable para los demás. Pero también está adornada de fines de prevención general positiva y así sirve para fortalecer las convicciones jurídicas de la comunidad viendo que la ley se aplica por igual a todos, y muy particularmente de los de prevención especial que buscan la reinserción del concreto conductor autor de delito.

La reinserción es todavía una utopía en una sociedad aún muy vindicativa. Creo profundamente en ella. Bueno, está en la Constitución en el Art. 25 como finalidad relevante de las sanciones penales. En nuestro ámbito **hay que hacer una apuesta decidida por la recuperación de los conductores imputados de delito para la legalidad.**

¿Cómo la podemos realizar en el proceso penal y en las normas penales? Hay muchas vías, sabéis que la condena se puede suspender si se realizan cursos de reeducación y de sensibilización vial, ese es un primer instrumento que nos lo encontramos en el **Artículo 83 CP**. De manera que en el proceso penal podemos suspender las prisiones en función de un proceso de reeducación. La pena de prisión presiona con su posible cumplimiento para que el penado se conciencie y aborde un serio compromiso personal de recuperación de hábitos de legalidad.

Una segunda: **la disposición adicional 13 de la ley de 19 de julio del 2005. De acuerdo con ella** todas las condenas privativas del permiso de conducir

conlleven automáticamente un curso de sensibilización vial obligatorio, son 24 horas de formación en contacto con las realidades del tráfico, víctimas de accidentes y de análisis de las causas de la violencia vial.

Y finalmente la pena de trabajos en beneficio de la comunidad. Creo que es profundamente pedagógica para la sociedad y para el penado. Sabemos que en este momento hay importantes carencias, hay deficiencias pero ya estamos hace tiempo trabajando y luchando en esa línea pese a ellas

Yo sé que las autoridades penitenciarias han hecho un esfuerzo enorme de reinserción en otros ámbitos. No sé si están exhaustas después de ese trabajo, me parece que no, Mercedes no lo está. Vamos a sacarlas adelante con la colaboración de todos.

¿Por qué mi creencia en esas penas? Son penas que tienen un enorme contenido social, de alguna manera es devolver a la sociedad lo que uno le ha podido quitar, teóricamente. Yo he delinquido y aunque sea un delito de peligro desde luego he generado un riesgo a los demás ciudadanos, he creado alarma, he creado inseguridad. Bueno, pues ahora lo “devuelvo” trabajando en el domicilio de un joven con daños cerebrales derivados de un accidente de tráfico que tiene limitaciones de por vida y necesita apoyo continuo en las tareas diarias.

Sois testigos de eso, los padres no tienen tiempo ni medios y ese joven tiene derecho a recuperar toda la calidad de vida que la ciencia permita. Es echar horas allí, ayudar, echar una mano de modo serio y organizado. Fijaros qué fuente de solidaridad y de voluntariado social (la pena de trabajos en el Art. 49 CP requiere el consentimiento del penado) o trabajando en centros hospitalarios. Yo cuando he ido al Hospital de parapléjicos en Toledo he vuelto como conductor mejorado y lo mismo me ha sucedido en el Centro Guttman de daños cerebrales.

El conductor que va allí a ayudar a esas personas a actividades socioculturales, a hacer deporte no sólo se conciencia sino que realiza una aportación efectiva a personas en situación de necesidad e indefensión ante la sociedad. Yo creo que difícilmente se le va a olvidar, como las tareas de prestación de auxilio a las policías local de tráfico viviendo los problemas reales que plantea. Es una pena que se debe concebir flexiblemente, uniéndola a la realización de cursos y a un proyecto individualizado de reinserción.

Este es el camino de la pedagogía y de la educación social y de un nuevo modelo de derecho penal. Junto a ese perfil disuasorio que está originando ya la reforma penal, es imprescindible este otro perfil reeducador que refuerza la legitimación de la justicia penal. La persona que ha delinquido, que ha puesto en riesgo a los demás, que ha causado graves daños, que vuelva a la sociedad recuperada.

Esa es mi expectativa, ese es mi deseo, ese es mi esfuerzo. Los fiscales estamos ayudando en esta línea todo lo que podemos, haciéndonos presentes en todos estos foros y promoviendo actuaciones coordinadas. El cargo que tengo el honor de desempeñar ha nacido para que el Ministerio Fiscal consolide sus funciones de promotor en el ámbito de la justicia del Estado Social de Derecho. Dependo directamente del Fiscal General del Estado que ha sido pionero en seguridad vial, en las primeras Instrucciones que dio en 2006 a toda la Carrera Fiscal tras comprometerse en el Congreso de los Diputados en nombre del MF

Termino como empezaba, mi saludo, mi cariño, mi afecto, está con vosotras, mi lucha como fiscal porque se respeten hasta el final todos vuestros derechos, mi lucha hasta el final porque ese injusto Baremo de una vez se modifique, mi lucha y todo mi esfuerzo. El de mi compañera Elena que está aquí, el de mis compañeras y compañeros fiscales de seguridad vial que simultanean su tarea con violencia de género, juicios penales y lo están haciendo sacando horas de donde no las hay, mi reconocimiento a ellos y estamos al final todos con las víctimas, con ellas he empezado y de ahí no me voy a mover.

Muchas gracias.