



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*

Delincuencia Vial y Derecho Penal: Aproximación tradicional y retos de futuro

Don Daniel Varona Gómez Profesor titular de derecho penal y criminología de la Universidad de Gerona

Introducción.

Buenas tardes, en primer lugar quisiera expresar mis agradecimientos a la organización Stop Accidentes, en nombre de su presidenta y de todos vosotros. Muchas gracias por invitarme, es un honor estar aquí, pues el contacto con las víctimas humaniza la discusión intelectual.

Además, como he podido comprobar en la mesa que nos ha precedido, éste es un foro en el que se discuten cuestiones interesantísimas: el tema del decomiso en los delitos de tráfico, por ejemplo. Preparando la conferencia de hoy he consultado un recentísimo libro en el que se describe una investigación realizada en los juzgados de Lérida sobre sentencias penales en casos de seguridad vial¹. En esta investigación han podido cuantificar las penas y medidas aplicadas por los juzgados penales y, en concreto, el decomiso se aplica tan solo en el 15 por ciento de los casos de seguridad vial, a pesar de que, código penal en mano, se puede aplicar en todos o casi todos ellos. Un dato, pues, para la reflexión.

Otra cuestión ciertamente interesante que ha surgido en el debate concierne a los supuestos, irresolubles como decía mi compañero a nivel reparatorio moral por parte del Derecho Penal, de víctimas mortales consecuencia de “accidentes” de tráfico. Obviamente son estos casos los que generan reacciones más cargadas emocionalmente, que comprensiblemente no entienden cómo el Derecho Penal puede tratar en ocasiones tales supuestos prácticamente como infracciones de bagatela, esto es, imprudencias leves que a lo más son consideradas meras faltas. Y frente a ello se plantea, como extremo contrario, tratar estos supuestos directamente como homicidios intencionales, mediante la controvertida figura del dolo eventual. **Los penalistas sabemos que el homicidio por dolo eventual es una categoría muy discutible que hay que aplicar con mucho cuidado, ya que en últimas implica castigar a una persona que ha causado un accidente de tráfico como si por ejemplo se hubiera**

¹ J.M. TAMARIT / E. LUQUE (2007): *Automóviles, delitos y penas*, Tirant lo Blanch.

bajado del coche y tras sacar un puñal se lo hubiera clavado a un peatón en el pecho.

Ciertamente es controvertido, pero normalmente una persona que conduce con influencia de alcohol en la sangre no muestra el mismo desprecio por la víctima que el que enseña una persona que saca un arma y ataca con ella a un conciudadano con ánimo de matarlo.

En algunos países han ensayado vías intermedias para tratar estos casos, dando en últimas el mensaje de que no siendo una infracción de bagatela tampoco es lo mismo que un homicidio intencional. Estas vías intermedias son a veces delitos cualificados por el resultado, ¿a qué me refiero?, por ejemplo en Inglaterra existe un delito que es causar la muerte debido a una conducción imprudente o bajo la influencia de alcohol y este delito cualificado por un resultado (la muerte) está castigado en la ley inglesa con una pena de prisión que puede ser de hasta catorce años, y se acerca mucho a la pena de un homicidio intencional, a pesar de que la ley inglesa señala siempre únicamente máximos de pena.

En Francia parecen haber ensayado también una vía intermedia: en este caso la ley penal francesa prevé que la causación imprudente de una muerte en el contexto de un delito contra la seguridad vial, se castiga con penas de 7 y hasta 10 años de prisión. Penas que acercan esta figura delictiva al homicidio intencional y no meramente imprudente.

En España podría considerarse un ensayo de esta vía intermedia aquel artículo famoso del código penal que castiga *la conducción con temeridad y manifiesto desprecio de la vida por los demás* (actual art. 381 CP), en el que la pena es más grave que la de un simple homicidio imprudente y en el que algunos penalistas han considerado que si se causa un resultado incluso podríamos castigar a la persona por un homicidio doloso.

En definitiva, como puede observarse el debate sobre la responsabilidad penal de la causación de la muerte en el contexto de infracciones viarias no está ni mucho menos cerrado².

Dicho esto a nivel introductorio, de lo que pretendo ocuparme en mi ponencia es de la actitud del Derecho Penal en el ámbito de la delincuencia vial. En la primera parte de la exposición trataré la aproximación tradicional del derecho penal en este ámbito, luego en la segunda parte hablaré brevemente sobre qué se echa de menos en tal aproximación y, por último esbozaré algunas reflexiones político-criminales sobre la última reforma del Código Penal.

La aproximación preventivo-general al problema de la delincuencia vial.

La actitud tradicional del Derecho Penal en el tema de la delincuencia vial y de hecho en el tema de delincuencia en general es lo que se conoce como el planteamiento de la **prevención general**. Para los partidarios de la prevención general la forma de conseguir la obediencia del Derecho Penal por parte de los ciudadanos se basa en la coacción, el miedo. Se considera en esencia al Derecho Penal como un catálogo de amenazas que funciona como un listado de estímulos negativos, como advertencias dirigidas al ciudadano que harán que éste, por temor a ser castigado, se abstenga de realizar la conducta descrita en el Código Penal como delito. Es lo que se acostumbra a denominar “papel preventivo general del Derecho Penal”. **El Derecho Penal tiene este papel al ser un catálogo de amenazas y sobreentenderse que las personas se abstendrán de cometer delitos por miedo a que se le apliquen esas**

² Un último paso en este camino de ir acercándose a vías intermedias entre la mera imprudencia y el dolo (eventual) podría quizás considerarse la reforma de la cláusula concursal que existe en el código penal en los supuestos de delitos de tráfico que causen además un resultado (antiguo art. 383, actual art. 382). Ello porque anteriormente se aplicaba tan sólo la infracción más gravemente penada y ahora se añade “en su mitad superior”, pasando pues de una especie de concurso de leyes a concurso de delitos.

amenazas. Esta es la aproximación típica y tópica del Derecho Penal frente a la delincuencia: la prevención general.

Lo que se puede ver en el ámbito de la delincuencia vial es que estamos de lleno en este contexto o planteamiento, y de hecho las últimas reformas no marcan sino una tendencia cada vez más acelerada y exasperada de esta línea preventivo general, ya que parece que la única vía que funciona es: aumentemos las penas, aumentemos los delitos, nuevos delitos, nuevas penas para que el ciudadano perciba la amenaza del Derecho Penal cada vez más potente, más grave, y por lo tanto, de esta manera se abstenga de cometer delitos. En esta ámbito, pues, nada nuevo en la aproximación tradicional del Derecho Penal. Así en las sucesivas reformas se ha aumentado la severidad de la pena, se han añadido penas alternativas acumulativamente, se han creado nuevos delitos, insisto, con la lógica de siempre que es la lógica de la prevención general: el ciudadano, ante un catálogo de amenazas cada vez más potente y más variado se abstendrá de cometer estos delitos, variando así sus conductas.

La verdad es que, desde la criminología y desde hace mucho tiempo, sabemos que en la prevención general de los delitos intervienen tres variables básicas de la sanción: la severidad de la sanción, la celeridad de la sanción, es decir, que se imponga la sanción en un plazo de tiempo corto y la certeza de la sanción.

Pues bien, de estas tres variables que juegan en la prevención de delitos: severidad, celeridad y certeza del castigo, lo que la investigación criminológica ha demostrado en multitud de estudios es que la que tiene alguna promesa de tener efectivamente efectivos preventivos generales es la certeza del castigo. No es la severidad: por mucho que uno aumente la severidad del castigo, si el ciudadano no percibe la probabilidad de que ese castigo se aplique, el legislador ya se puede preocupar por aumentar la severidad del mismo, simplemente será un castigo que no llegará al ciudadano como motivo de temor, **porque el ciudadano percibe que o bien el riesgo de detección o bien el riesgo de aplicación del castigo es tan mínimo que en realidad la severidad no tendrá ninguna incidencia real en la evitación de delitos.** Ésta es una cuestión que ha sido demostrada en multitud de estudios, que acreditan que el aumento en la severidad del castigo normalmente los ciudadanos primero ni siquiera lo perciben, y segundo si lo hacen no variarán su conducta si creen (por la razón que sea, incluso erróneamente!) que no hay un riesgo real de detección³.

Preghntémonos nosotros mismos por nuestra propia experiencia vial, ¿a cuántos de nosotros nos han hecho un control de alcoholemia, cuántos de nosotros hemos conducido a más velocidad de la permitida en la autopista y nos han puesto una multa?. El ciudadano no es ingenuo, como a veces parece presuponer el legislador penal, y el ciudadano percibe perfectamente cuáles son los riesgos de realización de un determinado delito y evidentemente eso juega en su cálculo a la hora de realizar las acciones. Por tanto, el legislador se puede preocupar mucho por aumentar la severidad del castigo, pero si no aumenta la certeza del mismo, insisto, la severidad del castigo será como en la Edad Media, que por robar, por cualquier hurto había pena de muerte, pero era una pena de muerte que en realidad no intimidaba porque no se aplicaba. Insisto, **es un hecho comprobadísimo en la literatura criminológica, que no es la severidad de la pena sino la certeza del castigo lo que debería preocupar al legislador.**

Por tanto, y ésta es una conclusión que parece que el legislador olvida con demasiada frecuencia, una política de aumento significativo de la cantidad de radares junto con una sanción administrativa rápida y eficaz (que podría implicar evidentemente multa y retirada del permiso de conducir), nos bastaría probablemente para modificar el comportamiento de los conductores, y no sería necesario acudir al

³ Vid. por todos v. HIRSCH, A. / BOTTOMS, A.E. / BURNEY, E. / WIKSTRÖM, P.O. (1999): *Criminal Deterrence and Sentence Severity*, University of Cambridge: Hart Publishing.

Derecho Penal, ya que el ciudadano percibiría que hay una sanción efectiva que se le va a aplicar con razonable probabilidad.

Por tanto **la apelación al Derecho Penal en el ámbito de la delincuencia vial, desde la perspectiva de la prevención general parece abocada a un callejón sin salida: si lo relevante no es la severidad de la sanción sino su certeza basta una sanción administrativa eficaz.** Hay muchos estudios que acreditan que la simple retirada del carnet, pero una retirada del carnet que el ciudadano, insisto, vea de muy probable aplicación, disminuye efectivamente la comisión del delito, y no la amenaza de una pena de prisión que el ciudadano en realidad ve que no hay riesgo real de que se le aplique.

Todo ello obliga a plantearnos lo siguiente cuando se habla sobre si la nueva reforma penal de la Ley Orgánica 15/2007 será efectiva: si la reforma lo que se preocupa, como se ve básicamente, es de aumentar la severidad de la pena en nuevos delitos pero no se actúa sobre la cuestión de la certeza del castigo, **la verdad podemos dudar de forma legítima de la eficacia de esta reforma penal. Y si se nos replica que también se está actuando sobre la certeza del castigo, entonces lo que resulta objetable es que haya que aumentar simultáneamente la severidad de la pena.**

Además hemos de tener en cuenta que en el ámbito de la delincuencia vial la cuestión de la prevención general, esto es, de los efectos preventivos del Derecho Penal, es aun más discutida, porque normalmente ya hay un estímulo bastante fuerte para evitar la realización de conductas peligrosas, ya que cuando las personas realizan conductas peligrosas también están poniendo en peligro su propia vida y, por lo tanto, hay también que preguntarse qué añade aquí la amenaza penal, cuando hay un fuerte incentivo a no sufrir las propias consecuencias de ese acto.

Por tanto, insisto, la línea, no sólo en España sino en la mayoría de países, propia de la prevención general y centrada puramente en el aumento de la severidad del castigo, es una política que quizás tranquiliza la conciencia de algunos ciudadanos, quizás tranquiliza la conciencia de algunos partidos políticos, pero el nivel de eficacia que esto pueda tener es muy dudoso o nulo⁴.

La aproximación preventivo-especial al problema de la delincuencia vial.

La prevención general ha sido, como decíamos, el primer punto de aproximación tradicional del Derecho Penal en este ámbito de delincuencia vial. Una segunda política que también ha existido en nuestro Derecho Penal para hacer frente al problema de la delincuencia vial es la que se conoce por el nombre de prevención especial. Lo que los penalistas conocen por “prevención especial” consiste en considerar que el fin primordial de la pena debe ser la evitación de delitos futuros por parte de una persona ya detectada por el sistema como un infractor. Dicha evitación de delitos futuros de una persona concreta (de aquí el nombre: prevención y especial, esto es, dirigida a un ciudadano concreto y no a la colectividad) tiene lugar mediante dos sistemas básicos: rehabilitando al delincuente (lo que se conoce como “prevención especial positiva”) o simplemente impidiéndole fácticamente cometer delitos en el futuro (lo que se denomina “prevención especial negativa” o más directamente “incapacitación”). Pues bien, de estas aproximaciones, en el ámbito de la delincuencia vial ha sido usual utilizar una pena incapacitadora como es la privación del permiso de conducir. La filosofía es la propia de la prevención especial negativa: se trata de apartar de la circulación a una persona ya detectada por el sistema como “peligrosa”, incapacitándola así para cometer el delito en el futuro.

Es una medida (la privación del permiso de conducir), que por sí misma, se ha demostrado que tiene a la vez también efectos disuasorios generales y por tanto no

⁴ Vid. por todos ampliamente G. BENLLOCH: “La eficacia de las sanciones penales y administrativas en la lucha contra la siniestralidad viaria”, en *Tráfico y Seguridad Vial. Revista de Derecho de la Circulación*, 2005, nº 73.

serían necesarios aumentos añadidos de penas de prisión, en aras de la eficacia preventiva general del Derecho Penal. No obstante, el problema principal que tiene esta pena es el control de su cumplimiento efectivo, ya que la “incapacitación” del delincuente obtenida con esta penal es en realidad “ideal” o jurídica, ya que ciertamente nada le impide fácticamente conducir un coche. De hecho en nuestro país ya hay estimaciones sobre un número bastante elevado de conductores que no tienen permiso de conducir o que conducen habiendo sido privados del mismo.

Retos de futuro: estrategias preventivas no ensayadas en nuestro país.

En definitiva, éstos han sido los planteamientos tradicionales del Derecho Penal: la línea preventivo-general, basada ante todo en la amenaza de la pena, en la severidad y por otro lado también alguna estrategia preventivo especial. ¿Qué se echa de menos en la política penal relativa a la delincuencia vial? Yo creo que en nuestro país se echan de menos fundamentalmente dos tipos de estrategias que se han ensayado en otros países.

En primer lugar **los programas de rehabilitación de los condenados por conducir bajo la influencia del alcohol o las drogas**. Estos programas de rehabilitación en los países anglosajones tienen una larga historia, de ya 30 ó 40 años de realización de programas de rehabilitación. Ciertamente estos programas de rehabilitación plantean toda una serie de cuestiones sobre las que aquí no podemos entrar debido a la premura de tiempo (así ya sobre su propia necesidad, ya que si hablamos, por ejemplo, del delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, es diferente el tratamiento del bebedor ocasional que el de un bebedor crónico).

De todas formas la cuestión más interesante que estos programas de rehabilitación plantean y sobre la que sí quiero dedicar algún tiempo, es sobre su efectividad. ¿Qué sabemos de la efectividad de estos programas de rehabilitación? La verdad es que en sus inicios no parecieron tener muchos efectos a la hora de frenar la reincidencia de las personas. Pero los últimos estudios realizados en Estados Unidos, Canadá, y en países anglosajones sobre la eficacia de estos programas para evitar la reincidencia del delito, son bastante prometedores. Estos estudios sobre personas que siguen los cursos de rehabilitación para condenados por delincuencia vial, sobre todo delincuencia relacionada con conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, muestran que los “tratados”, incluso después de realizado el curso, tienen un índice de reincidencia mucho menor que las personas que no han realizado dicho curso de rehabilitación⁵.

Cabe dejar claro que se trata en todo caso de un curso de rehabilitación intensivo, no son cuatro charlas sobre los efectos del alcohol. Son cursos que enfrentan a la persona a toda una serie de hechos o evidencias sobre las consecuencias de la bebida en los accidentes, que además intentan controlar si los que realizan el curso tienen un problema de alcoholismo, es decir, son programas bastante intensivos que intentan ir a la raíz del problema. Insisto que los últimos resultados de las investigaciones criminológicas acreditan y hablan de un efecto preventivo bastante esperanzador en estos programas. Ciertamente que son programas costosos y que también hay que ser conscientes de que dichos programas se dirigen a la minoría de los infractores detectados por el sistema, por lo que no podemos esperar de estos programas, a nivel global, grandes resultados en cuanto por ejemplo a siniestralidad vial. Pero sí parecen reducir la actividad delictiva de dichos infractores detectados, que quizás forman parte de un grupo problemático (con problemas de alcoholismo y por tanto con mayor probabilidad de ser detectados por el sistema).

⁵ Vid. por todos DAVIES/BROUGHTON/HARLAND/TUNBRIDGE: “Drink/driver rehabilitation courses in England and Wales”, *Transport Research Laboratory*, UK, accessible en <http://www.icadts.org/proceedings/2000/icadts2000-089.pdf>.

Lo que sí quisiera destacar es que en nuestra legislación penal existe ya la posibilidad de aplicar estos programas de la mano de dos mecanismos legales. En primer lugar, se ha hablado mucho de la suspensión de la pena de prisión. La mayoría de veces lo cierto es que la suspensión de la pena de prisión significa simplemente la advertencia legal que el juez del tribunal le hace a la persona de que tiene que estar un determinado espacio de tiempo, de dos a cinco años, sin volver a delinquir. Normalmente en la práctica esto es lo que significa la suspensión. Sin embargo, como bien se decía, el Código Penal prevé otras posibilidades y una de las posibilidades es la que contempla el Código Penal en su artículo 83.1 regla 5ª: *cuando se suspenda la pena de prisión se podrá obligar al penado a hacer un programa formativo*, y uno de los ejemplos de programas formativos es el programa de educación vial. **Está en nuestro Código Penal hace mucho tiempo esta posibilidad de imponer un programa reeducador, rehabilitador y enfocado directamente a cuestiones de educación vial.**

Hasta donde yo sé la única experiencia que existe en este sentido en nuestro país es la ensayada por la Audiencia Provincial de Alicante, en la que se contempla un protocolo de actuación que prevé la imposición de programas de este tipo como parte de la suspensión de la pena de prisión. Pero es la única experiencia que conozco y es una experiencia que yo creo, que como primer paso, es positiva, pero está lejana en cuanto a lo que es la intensidad del curso de la experiencia inglesa. El protocolo de Alicante se refiere a que el ciudadano tiene que acudir al curso de rehabilitación, que consta de ocho horas, recibiendo una serie de charlas, y luego una hora de práctica con la Guardia Civil o Policía Local. Un curso de nueve horas dista mucho de la intensidad de los cursos que se hacen en el ámbito anglosajón. Teniendo en cuenta esto, la verdad, y aunque desconozco si esa experiencia ha sido evaluada, no creo que no quepa esperar grandes resultados, ya que la implementación del curso no responde a los estándares que en el ámbito anglosajón se han revelado como los estándares propios de programas efectivos. Ciertamente, insisto, **como primer paso creo que es bueno y además es bueno que se conozca esta posibilidad que existe en nuestra legislación de aplicar estos programas, otra vía inexplorada por el legislador que prefiere el recurso constante a la pena de prisión.**

La segunda posibilidad es, como comentaba mi compañero, la posibilidad de un trabajo en beneficio de la comunidad, diseñado con contenido educativo. Esto puede hacerse, puede diseñarse un trabajo en beneficio de la comunidad con un contenido que intente ser de alguna manera educativo. **Conozco experiencias, por ejemplo, en Cataluña, donde el trabajo en beneficio de la comunidad quizá funciona mejor, no porque sea Cataluña, pero funciona mejor porque hay un servicio específico dedicado por la administración a la ejecución de las penas alternativas.** Es una inversión de dinero específica para la ejecución de penas alternativas, al margen de los juzgados de lo penal. Se trata prácticamente de una agencia administrativa que se dedica a buscar los convenios, a vigilar la ejecución y eso ha hecho en la práctica que las penas alternativas como el trabajo en beneficio de la comunidad se apliquen más y mejor. Así se ve, si uno analiza las cifras de aplicación de trabajo en beneficio de la comunidad en Cataluña y en el resto de España. La verdad que en Cataluña se aplican muchos más, pero no porque en Cataluña seamos mejores, sino **porque en Cataluña se han dedicado recursos específicamente a esta cuestión.**

Pues bien, en Cataluña, se han hecho convenios con el Instituto Guttman, por ejemplo, que es un instituto que trata con lesionados en accidentes de tráfico, para que las personas vayan allá y por lo menos si tienen que hacer determinadas horas de trabajo a la comunidad, ese trabajo a la comunidad no sea limpieza de jardines, sino que sea asistencia en esos centros para que uno se confronte con el daño que ha ocasionado. Esa experiencia se estima que puede ser una experiencia que tenga ese impacto emocional con contenido educativo.

No es, obviamente, lo mismo que un curso de rehabilitación diseñado específicamente, pero es una posibilidad que existe también en nuestro ordenamiento para **tratar de acercar la sanción a un contenido preventivo especial más reeducador que no puramente amenazador como es la tendencia que, por desgracia, parece apreciarse.**

La otra experiencia que se echa de menos también en nuestro país es otro tipo de programas preventivos especiales, **programas preventivos especiales ya no reeducadores sino que tienen un sentido incapacitador, de lo que se trata es de privar al ciudadano, al delincuente de la oportunidad de volver a cometer el delito.**

Antes se ha hablado del tema del *Alcohol Interlock Ignition*, que es un mecanismo que se pone en los coches y que obliga a la persona que quiere conducir un coche a realizar previamente una prueba de alcoholemia. La verdad es que están tan desarrollados estos sistemas que no es cierto que pueda soplar cualquier persona, porque se hace una verificación previa que localiza el ADN de la saliva y cuando tú lo entregas a la persona ésta tiene que soplar y luego sólo puede soplar esa persona para encender el vehículo, está tan avanzado técnicamente que no se puede hacer la trampa de que sople el copiloto y luego me pongo a conducir yo.

Pues bien, ya en el año 2002 había casi **30.000 de estos dispositivos en funcionamiento en Canadá y la verdad es que arrojan espectaculares datos sobre la reincidencia.** Se han realizado estudios criminológicos sobre la reincidencia de sujetos que tenían en su vehículo este aparato y un grupo de control que no tenía este aparato y se ha demostrado que la reducción de la reincidencia de los que tenían el aparato es altísima, como mínimo del 15 % y hasta del 69 % menor de reincidencia, dependiendo de los estudios⁶.

Un problema principal tiene no obstante este mecanismo incapacitador: los estudios nos dicen que tal estrategia preventiva funciona muy bien mientras está en funcionamiento, esto es mientras está instalado el dispositivo en el coche, pero cuando se retira los resultados muestran que la persona que ha tenido el aparato instalado no modifica los hábitos de conducción. Es decir, es una estrategia que no muestra algún tipo de efecto residual una vez desaparece el “incapacitante fáctico”.

Otra experiencia también en la misma línea incapacitadora centrada en mecanismos que traten de impedir que la persona tenga oportunidad de cometer el delito es el tema de los limitadores de velocidad. Una cuestión que también ha pasado inadvertida en la reforma penal y que, sin embargo, en muchos países se ha mostrado como un medio muchísimo más eficaz que las sanciones penales para reducir siniestralidad, accidentes, delincuencia vial.

Hay ensayos muy prometedores en países escandinavos sobre aplicación de limitadores de velocidad. De hecho, la industria sueca está trabajando incluso para que sean obligatorios en los automóviles, y aquí normalmente se alude a un problema fundamental, el **problema de la oposición de la industria del automóvil.** En Suecia el Gobierno ha llegado a un acuerdo con las constructoras de automóviles suecas, Volvo y Saab, para que no haya problemas para poner estos limitadores de velocidad a los vehículos de serie. Se alude también a veces para rechazar estos limitadores de velocidad a los inconvenientes políticos que tiene esta cuestión, porque parece que aumentar las penas sí da votos políticos, sí tiene réditos electorales pero un tipo de medidas mucho más eficaces como sería la medida del limitador de velocidad, parece que esto la ciudadanía en general no lo aceptaría, y por tanto sería políticamente “incorrecto”, no daría réditos electorales. Es un tema para el debate.

Breves notas sobre la justificación política de la reforma de 2007.

⁶ Vid. con detalle COBEN/LARKIN: “Effectiveness of Ignition Interlock Devices in reducing drunk driving recidivism”, en *American Journal of Preventive Medicine*, 1998 (16), 81-87.

Una última cuestión quisiera tratar en esta ponencia: si uno lee las actas del diario de sesiones del Congreso de los diputados dedicadas a la discusión de la reforma penal, e intenta indagar las razones de ésta, encuentra básicamente dos argumentos. Por un lado, el representante del Partido Socialista en defensa de esta reforma alude a la cuestión de la **demanda social** relativa al aumento de las penas en estos casos o la creación de nuevos delitos. Por otro lado, se alude también frecuentemente al tema de la **seguridad jurídica**. Yo creo que estos son los dos puntos que básicamente se han señalado para justificar políticamente la reforma: que la sociedad nos demanda una respuesta más severa o más contundente y el otro tema es que los jueces no parecen personas confiables y aquí lo que hay que dotar es de mayor seguridad jurídica a los aplicadores del derecho.

Muy rápidamente, sobre la primera cuestión: sinceramente a veces creo que se tergiversa lo que las víctimas quieren, no creo que las víctimas quieran severidad por severidad, yo **creo que las víctimas lo que quieren es eficacia del sistema penal**, como el caso trágico de Mari Luz, más que una pena exacerbada, una pena de cadena perpetua, lo que quería el padre de *Mari Luz*, es que obviamente si esa persona había sido ya condenada pues la justicia hubiera actuado de una manera mínimamente efectiva. **No creo sinceramente que la sociedad quiera severidad.**

Tuve oportunidad de hacer una investigación en mi universidad con una muestra de 800 estudiantes, es una investigación sobre actitudes punitivas. Para quien quiera tener información más detallada el estudio se halla publicado en la *Revista Electrónica de Investigación Criminológica*, una revista accesible por Internet gratuita, en el último número está publicada esta investigación⁷.

Se trataba de una encuesta sobre actitudes punitivas, y uno de los casos que se le planteaba a los ciudadanos era el relativo a una conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, algo más grave de lo normal porque es una conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas en la que además hay un accidente y se causan unos daños leves. Pues bien, les preguntábamos a nuestra muestra, que fue de más de 800 personas, la pena que creían más adecuada a este caso. La prisión no fue ni mucho menos la pena preferida por los ciudadanos, sólo uno de cada cuatro personas decían que la prisión era adecuada, mucho antes hablaban de privación del carnet, mucho antes hablaban de reparación, mucho antes hablaban de multa y mucho antes hablaban de trabajo en beneficio de la comunidad.

Sinceramente creo que a veces se tergiversa lo que **quieren las víctimas, las víctimas quieren eficacia**, se alude a que las víctimas quieren más radares, sí, pero que quieran más radares no significa que quieran prisión para la gente que conduce bajo influencia de bebidas alcohólicas. Por eso esta alusión muy manida a la demanda social a mí me plantea la siguiente pregunta, ¿alguien se ha preocupado de saber realmente lo que quieren las víctimas?

Y sobre la otra cuestión, sobre la seguridad jurídica, se ha dicho muy gráficamente, no es una expresión mía sino de otro penalista, que *íbamos a pasar del juez al radar*⁸. **Aquí el juez va a ser el radar, el radar va a ser el protagonista principal de la justicia penal.** Yo esta desconfianza en los jueces, la verdad, no sé si es la vía a seguir. Parece que el legislador sea el iluminado, los legisladores, los políticos. Los jueces son tan personas como los políticos y **no sé si aquí estamos sobrevalorando la capacidad de los legisladores y sobreestimando la capacidad de los jueces.** En últimas da la impresión de que se legisla a golpe de noticia: sale una noticia sobre una sentencia aparentemente escandalosa y entonces se demoniza

⁷ D. VARONA: "Ciudadanos y actitudes punitivas: un estudio piloto de la población universitaria española", en *Revista Española de Investigación Criminológica* (REIC), 2007, vol. 6-1, págs. 1-38 (accesible en http://www.criminologia.net/pdf/reic/REIC%20A1%20N62008_varona.pdf).

⁸ R. GARCÍA ALBERO, "La nueva política criminal de la seguridad vial", en *Revista Electrónica de Derecho Penal y Criminología*, 2007, accesible en <http://criminet.ugr.es/recpc/09/recpc09-11.pdf>

al juez en aras de la seguridad jurídica. El juez es el “culpable” y por ello nada más lógico que decir: **pasamos del juez a un mecanismo, a un juez robótico como es el radar, que es el que nos va a asegurar mayores cuotas de eficacia.** No puedo discutir este tema debido a la premura de tiempo pero hay mucho que decir sobre este descrédito creciente que parece vislumbrarse en la judicatura.

No me extendiendo más, cuando uno contempla esta reforma, que insisto opta siempre por la vía de la severidad y no por otras medidas que en la práctica sabemos que son más eficaces (sabemos que es más eficaz el limitador de velocidad, sabemos que es más eficaz dispositivos de Interlock Ignition para que la persona no conduzca bajo la influencia de bebidas alcohólicas, sabemos que una aplicación más certera, menos severa del Código Penal es más eficaz) uno tiene la impresión de que aquí como en muchos otros aspectos de la vida la reforma se inscribe dentro de la lógica del **chivo expiatorio**: pillaremos a pocos pero a los que pillemos, la amenaza es pena de cárcel, aunque tampoco se llegue a cumplir en la mayoría de casos. No creo en suma que éste sea el camino que deba transitar el Derecho Penal en el ámbito de la delincuencia vial.

Muchas gracias por su atención.