



Seguridad Vial

Como cada año, a principios de este mes de enero, la Dirección General de Tráfico (DGT) presentó el **“Balance de Seguridad Vial”**.

El titular destacado por el Ministro del Interior en la rueda de prensa fue el descenso de muertes por accidentes de carretera de 2008 respecto al año anterior y así fue recogido en los titulares de tres de los periódicos con mayor edición en España: El País [*“2008 se cierra con 559 muertos menos en la carretera, el mayor descenso de la historia”* (02.01.2009)], ABC [*“El año acaba con un descenso del 20,4 por ciento de muerto en las carreteras”* (03.01.2009)] y El Mundo [*“El tráfico se ha cobrado 557 vidas menos este año, según el Gobierno”* (27.12.2008)]. Tanto el Ministerio del Interior como los medios de comunicación coincidieron en valorar que en la consecución de este buen resultado de 2008 ha influido de forma significativa la reforma penal en materia de seguridad vial realizada en 2007. Pese a que no existen medios científicos para medir la parcela de responsabilidad que correspondería a la reforma penal en la reducción de esta siniestralidad, intuimos que es evidente que algún tipo de eficacia preventiva habrá desarrollado. Sin embargo, quisiéramos hacer tres reflexiones a propósito de estas afirmaciones.

En primer lugar, la ecuación *“aumento de la represión penal/aumento de la seguridad vial”* no es tan simple. Como muy bien han planteado los medios de comunicación analizados, el descenso de muertes es el resultado de un cúmulo y sinergias de causas entre las que no se puede minusvalorar la eficacia del carnet de conducir por puntos implementado en 2006; la instalación en 2008 de 365 radares más; una mayor eficacia en la gestión de las multas con la inauguración en 2008 del Centro de multas de León; el impacto de una crisis económica junto con el encarecimiento del petróleo que ha reducido los desplazamientos en un 7%; sin olvidar –entre otras muchas razones–, la evolución de la conciencia de los ciudadanos como resultado de las políticas de sensibilización desarrolladas durante los últimos años. Buena prueba de esto último es que el 2008 no es una excepción, sino el quinto año consecutivo de descensos de muertes en carretera. La ecuación también es dudosa porque se desconoce si las causas de estas muertes reside en excesos de velocidad o de consumo de alcohol, conductas objeto de las reformas penales de 2007. Además, el Ministerio del Interior ha hablado sólo de muertes en carretera. Todavía no ha publicado el número de accidentes de tráfico producidos en 2008 para poder ser comparados con el año anterior. Hasta entonces tampoco podrá valorarse el impacto real de estas reformas penales en la seguridad vial puesto que el descenso de muertes puede ser simplemente explicable por el hecho de que en el 2008 hubieran menos fallecidos (22%) que usaran el cinturón de seguridad respecto a hace cinco años (34%). Y ello, más que del código penal sería mérito de las campañas de sensibilización.

En segundo lugar, nos sorprende que tan sólo uno de estos periódicos [El Mundo (21.12.2008)] haya asumido una perspectiva crítica respecto a la aplicación de esta reforma penal. En general, nada se dice de las más de 5.700 personas detenidas puestas en libertad sin cargos, además de las más de 15.700 condenadas por superar la tasa de alcoholemia y las más de 280 condenadas por exceso de velocidad, cifras que han llevado al colapso de la Administración de Justicia y de los Servicios sociales penitenciarios, encargados de gestionar las penas de trabajos en beneficio de la comunidad (TBC). De las más de 37.000 condenas a TBC en España, *“el 80% fueron dictadas por superar al volante la tasa de alcohol permitida o por exceso de velocidad”*. El problema es que no hay plazas suficientes para

que se ejecuten tantas penas. “*La lista de espera para cumplir esta condena es del 50%*”. Todo ello puede acabar produciendo la prescripción de las condenas, con la consiguiente impunidad para estos casos.

Por último, la ecuación “*aumento de la represión penal/aumento de la seguridad vial*” celebrada por responsables políticos y medios de comunicación corre el riesgo de justificar la expansión del derecho penal. Al respecto queremos concluir que el hecho de que en materia de seguridad vial pueda presumirse que el aumento de la represión penal tenga mayores efectos preventivos no puede servir como coartada para huir al derecho penal en la solución de todos los problemas sociales. Si las penas en materia de tráfico rodado intimidan a un mayor número de ciudadanos, es porque se dirigen a sectores sociales mayoritariamente socializados y receptivos a la amenaza penal; pero ello no puede ser extrapolado, sin más, a otros sectores de la delincuencia, con elementos de marginalidad social, que resultan indiferentes al mero incremento de las penas.

Febrero, 2009

[Tornar]

< Anterior

Següent >