

Attitudes
Haz que ocurra.

Iniciativa social de Audi

Jornadas de Reflexión

4ª EDICIÓN

¿Hay justicia en el tráfico?

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES DE LAS 4ª JORNADAS DE REFLEXIÓN ATTITUDES:

¿HAY JUSTICIA EN EL TRÁFICO?

Autores/Compiladores:

Francisco Alonso

Cristina Esteban

Constanza Calatayud

Beatriz Alamar

José Eugenio Medina

© 2005 Attitudes

Colección: Cuadernos de Reflexión Attitudes

© 2005 los autores-compiladores: Francisco Alonso,
Cristina Esteban, Constanza Calatayud, Beatriz Alamar,
José Eugenio Medina.

Edita: Attitudes

Con la colaboración del Instituto Universitario de
Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)

1ª edición: Diciembre 2005

ISBN: 84-96323-18-8

Depósito Legal:

Impreso en papel reciclado

No se permite la reproducción total o parcial de
este cuaderno, ni su tratamiento por cualquier forma
o medio, sin el permiso previo del editor.

Attitudes es un compromiso de Audi con la
protección del medio ambiente y la promoción
de la educación vial.

ÍNDICE

[1]	Introducción	7
[1.1]	Una reflexión para un nuevo viaje	8
[1.2]	El cuarto paso de un largo camino	11
[1.3]	Las cuartas Jornadas de Reflexión Attitudes: ¿Hay justicia en el tráfico?	15
[2]	Resultados del Focus-group “Las medidas legales para la seguridad vial”	17
[2.1]	Enfoque del estudio para la reflexión acerca de la cuestión ¿Hay justicia en el tráfico?	18
[2.2]	Las medidas legales y su eficacia	19
[2.2.2]	El entendimiento y la comprensión significativa de la ley	20
[2.3]	Planteando posibles soluciones	21
[2.3.1]	La velocidad	24
[2.3.2]	El alcohol	25
[2.4]	La cuestión global ¿Hay justicia en el tráfico?, desde el punto de vista de las medidas legales	26
[2.4.1]	Sí hay justicia en el tráfico	26
[2.4.2]	No hay justicia en el tráfico	26
[3]	Resultados de la mesa-redonda “Las medidas legales para la seguridad vial”	29
[3.1]	¿Qué puede influir más en la aceptación de la ley?	30
[3.2]	¿Son las leyes creíbles en España en cuanto a los límites de velocidad?	30
[3.3]	¿Cómo calificaría el marco legal del tráfico en España, en general?	31
[3.4]	Los asistentes toman la palabra	33
[4]	Resultados del focus-group “La supervisión y el control del cumplimiento e incumplimiento de la ley en el tráfico”	35
[4.1]	Introducción	36
[4.2]	Características de la supervisión y control policial	36
[4.3]	Percepción de los ciudadanos sobre la supervisión y control	38
[4.4]	Planteando posibles soluciones ¿cómo mejorar la eficacia de la supervisión y control policial?	38
[4.5]	La cuestión global ¿Hay justicia en el tráfico?, desde el punto de vista de la vigilancia y la supervisión	40
[5]	Resultados de la mesa redonda “La supervisión y el control del cumplimiento e incumplimiento de la ley en el tráfico”	41
[5.1]	¿Cuál sería la mejor propuesta para conseguir realmente una función disuasoria de la supervisión?	42
[5.2]	¿Qué debe primar desde el punto de vista sancionador en el ámbito urbano (movilidad versus seguridad vial)?	43
[5.3]	La supervisión y control del cumplimiento e incumplimiento de la ley en el tráfico en España	43
[6]	Resultados del Focus-group “El sistema sancionador y el sistema judicial en el tráfico”	45
[6.1]	Aspectos previos	46
[6.2]	En cuanto a la norma	46
[6.3]	En cuanto a la supervisión policial	46
[6.4]	En cuanto a las sanciones	47

[6.5	En definitiva	48
[7]	Resultados de la mesa redonda “El sistema sancionador y sistema judicial en el tráfico”	49
[7.1	¿Se cumple la premisa de que las conductas más arriesgadas y peligrosas en el tráfico son las más perseguidas y sancionadas?	50
[7.2	Razones por las que se considera que las conductas más arriesgadas y peligrosas no son las más perseguidas y sancionadas	51
[7.3	Calificación que recibe nuestro sistema sancionador y judicial en materia de tráfico en España	52
[8]	Una mesa redonda para el cierre “¿Hay justicia en el tráfico?”	55
[8.1	Globalmente, para la utilización del sistema legal ejecutivo, lo más efectivo es...	56
[8.2	¿Hay justicia en el tráfico?	60
[Anexo 1]		61

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Una reflexión para un nuevo viaje

Estamos "acostumbrados" a la norma. Las normas nos acompañan desde niños y rigen los espacios sociales que habitamos. Y estos espacios no pueden ser entendidos de otra forma, ni en nuestra cultura, ni en ninguna otra.

No podemos hablar de libertad sin hablar de normas. Porque las normas sirven no sólo para limitar las posibilidades de acción de las personas, sino que permiten preservar los derechos de determinadas acciones para otros.

De todo aquello a lo que tenemos derecho como personas, destaca uno que posibilita todo lo demás, la vida. Esta es una reflexión que no por simple es importante y desgraciadamente no siempre asumida, si tenemos en cuenta que unos podemos acabar con la vida de los otros de diversas maneras.

Se pueden establecer, aunque en este documento no nos entretendremos en ello (porque este libro no es el lugar donde hacerlo), numerosas clasificaciones de las normas en las que se recogerían, por ejemplo: la norma social, ética y moral; la norma formal e informal; escrita y no escrita; regulada o no regulada. Pero todas ellas, a pesar de sus, en ocasiones, acusadas "incoherencias", nos llevarían al mismo principio, un principio compartido, aunque no en la profundidad y extensión en los que se materializa:

"La norma existe sea cual sea su manifestación, porque es producto y necesidad de la interacción entre las personas."

Recordamos un curso de doctorado en la Facultad de Derecho de la Universidad de

Valencia. Un jurista argentino hablaba de la imposibilidad de la existencia de sociedades sin normas. Para ello, ponía el ejemplo de una sociedad primitiva en la que una tribu se reunió con el propósito de acordar que no habría normas y la primera decisión que tomó fue precisamente ésta. Lo que no acabaron de entender es que esta decisión se había transformado en la primera norma de dicha sociedad. La norma en dicho caso fue que no habría normas.

Y el proceso continuaría, porque habrá que poner los medios para controlar que esta norma se cumpla y ello implica, sin lugar a dudas, el desarrollo de más normas.

Es cierto que la norma y todo lo que ésta comporta tiene un componente más que primordial que procede de las ciencias jurídicas y legislativas. Pero la norma, puesto que se aplica a las personas y las sociedades, tiene mucho que ver con la sociología y con la psicología. Las personas y las sociedades conocen/no conocen las normas, aceptan/no aceptan las normas, comparten sus principios o no lo hacen y las cumplen/no cumplen. La implicación de lo dicho es que en el desarrollo de las normas y en la evaluación de las mismas deben de estar implicadas distintas ciencias.

Además, hay que considerar que la norma no está sola. La norma no tiene sentido sin que existan una serie de consecuencias asociadas a su cumplimiento/incumplimiento. Llegado este punto, cuando pasamos al plano de las sanciones, y por lo tanto de las consecuencias, podemos pensar que muchos principios de las mismas tienen que ver con

los principios de aprendizaje, sobre todo con aquellos que se derivan del paradigma del "condicionamiento operante".

Y si realizamos un primer análisis podemos concluir que las normas y las sanciones en sentido amplio siguen los principios del aprendizaje. Lo cual no quiere decir que en su sentido particular lo hagan.

Pero, ¿hemos aplicado en nuestro sistema jurídico las normas contando con lo que sabemos del aprendizaje, o bajo las indicaciones de las ciencias conductuales? La respuesta podría ser no, al menos de forma sistemática y actualizada.

El castigo, el refuerzo negativo, el refuerzo positivo, el coste de respuesta, etc., son elementos existentes en el condicionamiento operante, que se rige por la modificación de una conducta de acuerdo con las consecuencias que de ella se siguen. En la aplicación de la norma, el castigo tiene un peso preponderante, mientras otras consecuencias como el refuerzo, son las grandes olvidadas de la norma. En efecto, hay más castigo (aplicación de una contingencia negativa, como una sanción) que refuerzo negativo (retirada de una contingencia negativa), por no decir que casi no existe el refuerzo positivo (aplicación de una contingencia positiva) como tal.

Pero en la propia aplicación del castigo en nuestro sistema jurídico vemos que se incumplen, algunas veces porque no es posible hacerlo, por qué no decirlo, los principios que deben regir dicha aplicación. Ello es en parte debido a que para que se cumplan todos los principios debemos de contar con otros elementos. En efecto, la norma no tiene sentido si nadie controla que ésta se cumpla. Un hecho que abre un amplio

rango de demandas importantes entre las que destacaríamos: ¿Quién? ¿Cómo? ¿Con qué frecuencia? ¿Con qué medios? realizar dicha labor.

La respuesta a estas preguntas, como en casos anteriores nos lleva, al margen de distintos dilemas éticos, a determinar diferentes niveles de eficacia de supervisión y consecuentemente de cumplimiento de la norma.

Pero la supervisión, por muy bien resuelta que esté, ni determina ni garantiza el acatamiento de las normas.

Y si los elementos introducidos hasta el momento, indiferentemente de su complejidad, no parecen suficientes, vamos a introducir más: necesitamos a alguien que administre finalmente las sanciones cuando no se cumpla la norma.

Necesitamos algo/alguien que administre la veracidad de que los comportamientos realmente se han producido, de la intención de los mismos, que evalúe la gravedad, que los ponga en relación con lo que las normas dicen, sus excepciones... Necesitamos juzgar antes de sancionar. Es necesario aplicar la justicia.

Este nuevo elemento nos abre a nuevas cuestiones que nuestras capacidades nos impiden ya manejarlas en relación y en el mismo tiempo con el resto.

"mentiras que ganan juicios tan sumarios que envilecen." Peces de Ciudad, Joaquín Sabina

¿Pero es que estas disfunciones se producen solamente en el sistema o marco jurídico del que nos dotamos las sociedades? En absoluto. Cada uno de nosotros en algún momento asumimos alguno o todos estos roles a la vez. En efecto, en muchas de

nuestras actuaciones diarias, ya sean laborales, familiares..., dictamos normas, controlamos que éstas se cumplan y si se nos permite decirlo, dictamos sentencias para los individuos sobre los que tenemos influencias.

Quizás, si comparáramos la percepción/opinión que tenemos sobre las normas y todas las derivaciones comentadas de ellas, podríamos comprobar que el sentido y grado de nuestras valoraciones no coincidirían, ni sobre las normas que dictan otros sobre nosotros (incluidas las sociales determinadas por los poderes públicos) ni sobre las que nosotros mismos imponemos/nos imponemos.

Si ahondáramos en la cuestión de estas últimas nos adentraríamos sin duda en el ámbito familiar, y en la relación normas y educación. Si hablamos de educación, nos tendremos que plantear algunas preguntas interesantes. ¿Cuál es la forma de transmisión de los padres de las normas? Llegado este punto, alguien se podría preguntar ¿Qué tiene que ver esta reflexión con el tráfico? La respuesta es tan sencilla como contundente: todo.

La norma y todo lo que de ella se deriva es fundamental en el ámbito del tráfico para regular los comportamientos de los conductores, porque de lo que se trata en última instancia y por encima de otros objetivos es de preservar ese derecho fundamental al que nos referíamos al principio: el derecho a nuestra vida y a la de los demás. Es obvio que en el ámbito del tráfico, el riesgo que asumamos con nuestras conductas imprudentes, no sólo repercute sobre uno mismo, sino que pone en riesgo a las personas (conductores y peatones) con los que interactuamos.

En el tema del tráfico, de los accidentes e incidentes, como en toda conducta que se

lleva a cabo en un sistema interactivo, hay víctimas y culpables/responsables. Sin embargo, por sus tasas, por su trascendencia, las víctimas y responsables de los accidentes de tráfico no son tan protagonistas como lo son en otros ámbitos. Quizás podemos pensar en determinadas características como: ¿Una mayor impunidad? ¿Mayor dificultad de tantos comportamientos de tantos otros actores?

El debate social en este terreno está servido. Recuerdo, aunque no tuviera que ver con el objetivo de la seguridad sino en cuanto a las reivindicaciones de la fluidez, una protesta de taxistas ante un concejal de tráfico, que en requerimiento de sus demandas, la solución propuesta era:

“Si no hay concejal de tráfico que lo pongan, si lo hay que lo quiten.”

También recuerdo bien las palabras de descargo de muchos de estos concejales, que hablan de que:

“todo el mundo entiende de tráfico como de fútbol.”

La presión sobre los agentes en el ámbito municipal es más intensa fruto de la proximidad y el conocimiento. ¿O, no habrán recibido tantos de estos agentes alguna coerción para retirar una sanción? O un “Usted no sabe quién soy yo”. Cuando no existe esa proximidad o conocimiento, los recursos de multas están al orden del día. Hay muchos servicios que los ofrecen.

¿Y qué pasa en torno a la indefensión que muchos tienen con respecto a comportamientos agresivos de otros usuarios de la vía?

¿Qué decir de las víctimas de los accidentes, que saben que hay daños que no son reparables?

Lo cierto es que en todo esto uno puede cambiar de opinión tan rápidamente como cambia de perspectiva, tanta más cuanto más empatía tenga, y tanto más cuando uno mismo o la realidad le hace asumir un papel según la situación a la que se enfrentan.

Existe una última cuestión, a nadie, y menos a quien ha viajado, se le escapa el hecho de que el cumplimiento de las normas no es igual en todos los sitios, ni las normas, ni su supervisión, ni su sanción, ni el juicio que de

su cumplimiento o incumplimiento se deriva. Es claro que al margen de muchos condicionantes, el cultural tiene una importancia diferencial.

La verdad es que esta temática que humildemente vamos a tratar, con el único objetivo de plantear pre-reflexiones, se podría extender a lo largo de muchas páginas. Pero la extensión es limitada, y aunque cuesta entender este concepto, lo tenemos que cumplir, es la norma.

1.2 El cuarto paso de un largo camino

Tal y como defendíamos en el pasado, y mantenemos en el presente, es obvio que toda andadura se define, tanto por los pasos que se han dado como por los pasos que se están dando.

Además, cuanto más camino se ha recorrido, mejor podemos definir el sentido y dirección de dicha andadura. Y tengan por seguro que nosotros hemos recorrido mucho camino. En efecto, la relación entre la Sección de Asesoramiento y Desarrollo del Instituto de Tráfico de la Universidad de Valencia y Attitudes, el programa social de Audi, comenzó hace ya cuatro años. Recuerdo una primera reunión con Jesús Gasanz, Director General de Audi, en la que también estaban por parte de Attitudes, Silvia Carrascosa y Toni Rabal, que el primer aludido dijo: “el camino que vamos a emprender es un camino estrecho pero largo”.

Y cuento esto por varias razones, entre las más importantes son que, como todos los años, uno no sabe cuándo terminará esta línea de trabajo, y la otra es que pese a lo que

algunos han podido pensar siempre hemos tenido la libertad de decir lo que quisiéramos, y en este momento siento la necesidad de dejarlo por escrito.

Lo cierto es que en materia de tráfico, en demasiadas ocasiones, nos encontramos con “trabajos” cuyo único objetivo es tratar de impactar en los medios de comunicación, obteniendo con ello beneficios inmediatos dentro de toda una estrategia de marketing social. Por ello, encontrar una institución y unas personas que realmente crean en lo que hacemos es un lujo para cualquier investigador. Motivo que, junto a otros (por qué no reconocerlo), puede satisfacer uno tan importante como es el de tener los medios para contribuir a profundizar en una problemática tan importante como la presente.

Quien pese a lo expuesto piense que lo dicho anteriormente tiene un sentido de adulación se equivoca, tiene más el sentido de quien quiere dejar, como decimos vulgarmente, las cosas “bien claras”.

“...la mía será una soledad muy profunda, disolviéndose muy hondo, en las entrañas de mi libertad, y esa será siempre mi canción.”

Volviendo a los inicios de la relación con Attitudes, fue en ese marco de diálogo donde se puso de manifiesto algo sobre lo que no hubo discusión, el objetivo de nuestro primer trabajo: “establecer una línea de investigación/intervención con el propósito de contribuir de alguna forma a reducir la agresividad en la conducción.”

La elección de esta temática estuvo motivada entonces por la preocupación presente, tanto en expertos como en el conjunto de la población española, tal y como se confirmó posteriormente con alguna de las investigaciones.

De las conclusiones de aquella hubo una que destacó por muchos motivos:

“...hay que potenciar la Educación y la Formación Vial como estrategia para mitigar esta problemática específica relacionada tanto con la conducción como con los accidentes derivados de la misma.”

Pero también era obvio que la Educación y la Formación Vial no solamente debían ser instrumentos para mitigar la agresividad en la conducción, sino que pueden ser también útiles para abordar otros muchos factores relacionados con la accidentalidad vial. Estábamos ya de pleno y de nuevo introducidos en una nueva preocupación. En este caso, además, hicimos coincidir la presentación de nuestros resultados con la elaboración de algunos materiales de intervención dirigidos a contribuir a mejorar la Educación Vial. Concretamente nos referimos al Programa de Educación Vial para el grupo de niños de 2º y 3º de Educación Primaria. Material rico en recursos y fundamento que ha

tenido una excelente aceptación social a tenor de su demanda. Estos materiales, además, sirvieron de base para reformular el Programa que se venía aplicando en la Escuela Infantil de Educación Vial de Attitudes.

Lo cierto, es que son tantas y tan importantes las personas que nos han felicitado por estos materiales, que no quisiéramos desde aquí dejar de agradecerles las motivadoras e inspiradoras palabras que nos han dirigido. Nuestro mayor refuerzo está y ha estado en la utilidad que han encontrado en nuestros trabajos, tantos y tantos profesionales aplicándolos en el “mundo real”.

Pero, como el objetivo conjunto de ambas instituciones es tan ambicioso como difícil de conseguir, no podíamos detenernos a medio camino. Era inevitable y necesario continuar. Desafortunadamente, es muy difícil y sobre todo la espera es a largo plazo, que llegue el momento de alcanzar la meta: “que nadie muera o se lesione en la carretera”, “que fallezca y se lesione menos gente”, pero no por ello hay que desistir. Así,

“(...) con el empeño de buscar la utilidad social en cada uno de los pasos que damos, esa segunda andadura nuevamente, sin darnos apenas cuenta, había marcado la dirección de nuestro tercer empeño, que no ha sido otro que el de abordar la problemática de los accidentes de un grupo de población tan importante como el de los jóvenes. ¿Y por qué los jóvenes? Porque los jóvenes constituyen un grupo ampliamente declarado de alto riesgo, donde se conjuga la juventud con la inexperiencia, es y ha de ser, por su inminente o reciente participación en el sistema de tráfico, un grupo objeto de la educación y la formación vial. Además, este grupo pese a que su debut en el mundo de tráfico no ha sido lo exitoso que todos

hubiésemos querido, es el gran olvidado desde el punto de vista de la educación.”

Pues bien, las conclusiones de las terceras jornadas de reflexión hablan por sí solas. Sin desestimar otras medidas, las “regulaciones legales - jurídicas -penales y sancionadoras”, la necesidad de intensificarlas y endurecerlas, fueron una reivindicación constante en el marco de las reflexiones. Paralelamente, la permisividad social ante el quebrantamiento de esas regulaciones, una reprobada actitud. Ahora ampliamos nuestro punto de mira y en estas cuartas jornadas hemos querido reflexionar sobre el mecanismo legal en el tráfico que abarca a toda la población de usuarios de la vía.

Así, el objetivo de estas jornadas es disgregar todos los componentes que conforman el continuo legislación-sanción, desde un punto de vista multidisciplinar, conciliador y ecléctico, a través de la reflexión que surge de plantearnos cuestiones tales como:

¿Son justas las leyes y regulaciones en el tráfico, son apropiadas? ¿Es justa la supervisión y el control para su cumplimiento, es adecuada y pertinente? ¿Hasta qué punto es necesaria y/o mejorable? ¿Es justo que las infracciones de unos provoquen el accidente de otros? ¿Qué lleva al ser humano a respetar y/o transgredir una norma? ¿Son justas las sanciones a las infracciones? ¿Son las sanciones “convencionales” las únicas alternativas ante la infracción? ¿Es justa la disensión legal y/o práctica infracción/delito de tráfico, tal como está establecida en nuestro país? ¿Es ecuánime la justicia en tráfico? ¿Es justificable ser injusto con una parte para ser justo con la otra? ¿Se puede ser justo con víctimas y culpables?

En definitiva ¿Hay justicia en el tráfico?

Cualquiera que fuera la respuesta partíamos de una premisa:

“...la justicia es necesaria porque es injusto que muera tanta gente inocente en las carreteras. “

A estas razones, no obstante, se une el hecho de que en nuestro país existe una tendencia abrumadora en los últimos tiempos, de “intensificar temporalmente los controles”, a intentar establecer nuevas fórmulas sancionadoras e incluso aumentar la calificación de gravedad de la infracción, así como su cuantía. Una de las preguntas que surgen a colación de esto sería ¿se justifica este empeño en detrimento de otras medidas?, ¿se atiende a las variables que, al menos teóricamente aumentarán la eficacia de estas medidas?

En resumen, que en este camino comenzamos hablando de un factor de riesgo en el ámbito de la conducción al que se le había prestado poca atención en nuestro país como es la agresividad en la conducción, y que todavía hoy está en plena efervescencia; seguimos estudiando la estrategia por excelencia más eficaz para acabar con una problemática tan importante como la de los accidentes de tráfico, aunque a largo plazo, la prevención desde la educación y la formación.

Inevitablemente esto nos llevó a estudiar uno de los grupos de riesgo como son los jóvenes que más accidentalidad representa, cualquiera que sea el indicador que utilicemos, y más susceptible de esa insuperable eficacia de la educación y la formación vial. Y llegado este momento, abordamos la problemática de la normativa, supervisión policial, sanción y justicia como elementos reivindicados por la sociedad, muy especialmente en el grupo de jóvenes.

Y para este cuarto cometido hemos querido mantener el modelo y estructura que tan

buenos resultados ofrecieron los años previos. El aumento y sistematización del conocimiento como punto de partida. En otras palabras, el eje central del modelo se basa en partir de una visión global donde situar nuestro conocimiento, como tantas veces hemos defendido. La interdisciplinariedad caracteriza el ámbito del tráfico y la seguridad vial, y como hemos comentado, domina el mecanismo legal-jurídico. Es necesario que seamos especialistas, es insustituible la especialización, pero el trabajo y la reflexión conjunta de los diferentes expertos es fundamental. Por ello, el dotar a todos los que estamos interesados y preocupados por una herramienta común, que nos permita recibir y ofrecer desde nuestros conocimientos más profundos, adoptar un punto de vista integral y ecléctico. No es arbitrario, entonces, que la primera acción haya sido la elaboración de un análisis de los hallazgos e ideas desde la investigación más empírica y experimental. La premisa, de nuevo es el convencimiento, tantas veces demostrado por la ciencia, de que la investigación es la única arma que dota a las autoridades, instituciones y profesionales con competencias propias o auto-impuestas, de las herramientas necesarias que permiten alcanzar objetivos con cierta garantía de éxito. Pero también, desde la interpretación más teórica de la experiencia, lo que nos permitirá crear un marco conceptual, desde el cual abordar el principal objetivo, "desde el conocimiento pasar a la acción". Al tratar el continuo de la normativa, la supervisión policial, la sanción y la justicia en el ámbito del tráfico, lo hacemos desde una perspectiva práctica.

Es decir, se trata de tener tanto una base para actuar, como de tener una base desde la que

juzgar lo que se ha realizado hasta el momento. Por este motivo, a lo largo del análisis no se pierden ni un solo momento las implicaciones que para la intervención tiene cada uno de los aspectos, factores, datos y partes del proceso estudiado.

Dicho análisis comparte protagonismo con otro iniciado de forma paralela que ha consistido en un estudio de opinión de la población española (realizada evidentemente a través de una muestra representativa de la misma). Este estudio se justifica, de nuevo, por la propia realidad. Una premisa de la que partir: "el objetivo último de cualquier investigación, estudio... en el ámbito de la seguridad vial, es elaborar, diseñar, e implementar intervenciones que conlleven a una reducción en las consecuencias negativas del tráfico"; sin embargo, tan importante es el diseño de la intervención como conocer el modo en que la intervención va a ser aceptada por el público objetivo o público adoptante. En este sentido era necesario complementar nuestro trabajo con un análisis de lo que opina la población española.

En último término y como actividad complementaria, se ha planteado la realización de unas Jornadas de Reflexión, "4ª Jornadas de Reflexión Attitudes ¿Hay justicia en el tráfico? a través de unos Focus-group (grupos de discusión) que han servido de reunión de expertos y responsables en las materias y campos de actuación que confluyen en esta problemática. Con estas Jornadas seguimos pretendiendo impulsar la actividad de investigación-intervención, que desarropado de protagonismo, desde la integración y suma de esfuerzos de instituciones y personas, permita avanzar más y más rápido en el sentido deseado.

1.3 Las cuartas Jornadas de Reflexión Attitudes: ¿Hay justicia en el tráfico?

Pero ¿por qué unas jornadas de reflexión?, ¿qué objetivos perseguimos con estas cuartas jornadas?, ¿qué utilidad práctica pueden tener? Y a todo esto, ¿por qué con Focus-group?...

En primer lugar, contamos con la experiencia de las jornadas celebradas los tres años anteriores, lo que nos ayuda a reafirmarnos en que:

Por una parte, somos conocedores de que existen numerosas jornadas y congresos relativos a cuestiones relacionadas con la Seguridad Vial en nuestro país, muchos de ellos con gran tradición y extraordinario valor.

Por otra parte, somos igualmente conscientes de que, pese al elogio emitido hacia dichos congresos, éstos no están exentos de ciertas deficiencias que les impiden alcanzar los objetivos esperados de este tipo de eventos en toda su amplitud.

Por tanto, nuestro planteamiento, teniendo en cuenta la ventaja de haber comenzado posteriormente, de poseer la enriquecedora experiencia de años anteriores y de contar con un equipo humano y recursos económicos amplios, tiene el deber de mejorar el planteamiento novedoso que defiende, amén de intentar superar las deficiencias mencionadas que tienen los congresos de carácter tradicional, siempre con el objetivo de acrecentar la utilidad y eficacia de esta acción.

En este sentido, construimos y desarrollamos unas jornadas que cubrieran los siguientes objetivos:

- Que permitieran avanzar en el conocimiento y la implantación de medidas que contribuyan a una mejora de la seguridad vial.
- Que sirvieran como foro de expresión para científicos y profesionales y, por qué no decirlo, de distintas sensibilidades, con un tono constructivo, plural e integrador.
- Que tuvieran un componente de difusión tanto al público científico y profesional, como a la población en general a través de una amplia convocatoria a los medios de comunicación.
- Que partieran de una rigurosidad científica en su planteamiento, siendo ésta la única imposición que centrara las intervenciones de todos los participantes.

Respondiendo a estos objetivos y teniendo en cuenta la filosofía de la que parte Attitudes, creímos que el mejor predicado para estas cuartas jornadas por el espíritu al que respondían era el de "reflexión". Asimismo, y en consonancia con todo lo dicho hasta el momento, se determinó que estas jornadas de reflexión tuvieran las siguientes características:

- El tema a tratar sería el de la justicia en el tráfico. Se trata de un tema de enorme importancia por las implicaciones que se derivan de su estudio.
- Que se desarrollaran mediante la organización de varios Focus-group (grupos de discusión) que sirviesen de reunión de expertos y responsables en las materias y campos de actuación confluyentes en esta temática.

- Que dichos Focus-groups contaran con personas relevantes en nuestro país.
- Que tuvieran unos documentos que centraran la discusión (mediante la aportación a los miembros de los Focus-groups de dos investigaciones originales, una de carácter analítico y otra de carácter poblacional).
- Que hubiera una conferencia magistral de un prestigioso investigador en la temática propuesta como fue el caso del Dr. Charles Goldenbeld, del Institute for Road Safety Research de Holanda (Swov).
- Que se dividiera en dos días, para atender a dos objetivos tan distintos como complementarios. El primero de ellos para el desarrollo de los Focus-groups, donde se producirían los debates entre los expertos y el segundo de ellos para servir de plataforma de divulgación de los resultados de los estudios, de la conferencia magistral y de los resultados y conclusiones de los distintos Focus-groups, enriquecido con una mesa-redonda, donde de una forma dinámica, diésemos un pulso a la opinión de los componentes de la mesa y de los asistentes, acerca de algunas cuestiones relacionadas con la justicia en el ámbito del tráfico y la seguridad vial.

Con todo, quisiéramos reforzar la idea de que la utilización de Focus-group permite romper esa dinámica que ocurre en demasiadas ocasiones en el marco de los congresos, donde muchos expertos se limitan a exponer sus ideas sin apenas interacción con el resto de ponentes.

Además, la no existencia de público directo permite un gran grado de libertad en la exposición de las ideas que cada uno de los miembros quiere transmitir.

Y, teniendo en cuenta todo lo dicho anteriormente, se desarrollaron estas cuartas Jornadas de Reflexión sobre la Justicia en el Tráfico.

Para la configuración y composición de los Focus-group partimos de una división teórica (y por lo tanto artificial aunque de gran utilidad) que permitiera una mejor inclusión de profesionales así como de ámbitos de aplicación.

Y esto que tienen entre sus manos es el cuaderno que recoge las conclusiones de las referidas jornadas. A través de los próximos capítulos encontrarán, en correspondencia con los Focus-group mencionados, y las mesas-redondas posteriores, tanto los intervinientes en los mismos como un resumen de las principales líneas de debate y conclusiones a las que llegaron.

Esperamos que esta información de las conclusiones de las jornadas, tal y como ocurrió con la celebración de las mismas, sea determinante para cumplir con los objetivos que nos habíamos impuesto, y que el esfuerzo del programa social Attitudes de Audi y del INTRAS haya valido la pena.

Pero sobre todo, que sea útil el esfuerzo de tantos y tan excelentes profesionales y científicos que tuvieron la amabilidad de participar desinteresadamente en los mencionados Focus-group. Valgan estas líneas para que quede constancia del inmenso agradecimiento de quienes les enrolamos en este barco.

En última instancia, nuestro último objetivo y el de ellos es coincidente: impulsar e iniciar un segundo paso en la actividad de investigación-intervención en un tema de suma importancia: la justicia en el tráfico.

2. RESULTADOS DEL *FOCUS-GROUP*

“LAS MEDIDAS LEGALES PARA LA SEGURIDAD VIAL”

PARTICIPANTES:

- D. Xavier López. Representante del Servei Català de Trànsit de la Generalitat de Catalunya.
- D. Antonio García Infanzón. Gerente del Instituto MAPFRE de Seguridad Vial.
- D. Antonio Gómez Montejano. Jefe de Estudios de la Academia de la Policía Municipal de Madrid y Mando Áreas III y IV. Presidente de TRAFFPOL.
- Dña. María Jesús Gutiérrez. Subdirectora General Adjunta de Recursos de la Dirección General de Tráfico.
- D. Juan Carlos Carbonell. Catedrático de Derecho Penal de la UVEG.
- D. Manuel Mascaraque. Director de Seguros Generales de UNESPA.
- Dña. María Eugènia Doménech. Presidenta de la Asociación de Prevención de Accidentes de Tráfico. P(A)T.
- D. Mario Amaldo. Presidente de la Asociación Europea de Automovilistas (AEA).
- D. Jesús Monclús. Responsable de Accidentología y Seguridad Vial de la Fundación FITSA.
- Dña. Anna Ferrer. Directora del Observatorio Nacional de la Seguridad Vial de la DGT.

MODERADORA:

- Dra. Cristina Esteban Martínez, Profesora Titular de Psicología aplicada a la Seguridad Vial en la UVEG. Miembro de la Unidad de Investigación para el Asesoramiento y Desarrollo en el Tráfico y Seguridad Vial del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS).

2.1 Enfoque del estudio para la reflexión acerca de la cuestión ¿Hay justicia en el tráfico?

La cuestión que da título a estas jornadas ¿Hay justicia en el tráfico? no pretende que estas determinen un SÍ o un NO, ni tan siquiera un por qué SÍ o por qué NO. Tal vez buscamos, sea cual sea la respuesta ¿cómo puede haber justicia en el tráfico, si no la hay? O ¿cómo puede mejorarse la justicia en el tráfico, si la hay? Porque, con toda seguridad, la justicia es mejorable ya que nunca es perfecta.

Este inconformismo se deriva de una premisa fundamental: "...la justicia es necesaria porque es injusto que muera tanta gente inocente en las carreteras".

Huimos de la suposición, a priori, de que para ser más justos, para evitar que muera tanta gente inocente en las carreteras, basta con intensificar y endurecer el mecanismo legislativo-ejecutivo, las leyes, controles, penas, sanciones y juicios, ¿o a lo mejor sí? Porque para nosotros es obvio que el mecanismo legislativo-ejecutivo, en el tráfico y en cualquier otro ámbito, posee un funcionamiento sistémico.

Si algún elemento no funciona, difícilmente funciona el mecanismo, difícilmente funciona el sistema, por lo que es prácticamente imposible o al menos:

- difícilmente habrá justicia,
- difícilmente lograremos el ansiado objetivo de la seguridad vial,
- difícilmente lograremos la anhelada efectividad del sistema.

La interacción y la conjunción de los distintos elementos funcionalmente es obvia, la necesidad de aislarlos para su análisis,

también. Nuestro objetivo, distaría mucho de juzgar la justicia únicamente a partir de su ejecución, una de sus últimas fases y/o consecuencias, "las sentencias y su cumplimiento" sobre todo si hablamos de casos penales.

Así, cuando nos preguntamos si hay justicia en el tráfico, nos cuestionamos:

¿Son justas las leyes y regulaciones en el tráfico, son apropiadas? ¿Qué lleva al ser humano a respetar y/o transgredir una norma? ¿Es justa la supervisión y el control para su cumplimiento, es adecuada y pertinente? ¿Hasta qué punto es necesaria y/o mejorable? ¿Es justo que las infracciones de unos provoquen el accidente de otros? ¿Son justas las sanciones a las infracciones? ¿Son las sanciones "convencionales" la única alternativa ante la infracción? ¿Es justa la disensión legal y/o práctica infracción/delito de tráfico, tal como está establecida en nuestro país? ¿Es ecuánime la justicia en tráfico? ¿Es justificable ser injusto con una parte para ser justo con la otra? ¿Se puede ser justo simultáneamente con víctimas y culpables?, o simplemente ¿cuáles son nuestras alternativas?

La sesión para el inicio de la reflexión que se lleva a cabo en el seno de este Focus group, partió de la exposición por parte de la moderadora del enfoque del estudio, con el fin de centrar la reflexión desde una perspectiva común.

¿Por qué esta necesidad de unificar el enfoque, el punto de partida? El laborioso estudio documental llevado a cabo previamente, nos llevó a considerar el proceso

de medidas legales/ejecutivas en el sentido expuesto. En consecuencia, la interdisciplinariedad y heterogeneidad de las posibles especializaciones en el área del tráfico y la seguridad vial, fue recurrente.

Así, a pesar de las diferentes procedencias disciplinares y dedicaciones de los participantes en el Focus group, conseguimos partir de un conocimiento unánime, plural y

comprehensivo, desde una perspectiva conductual, es decir referente a factores inherentes a la relación legislación-usuario.

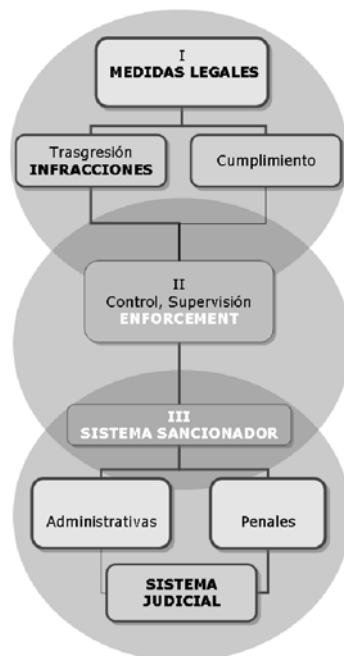
- ¿Cómo se comunica al usuario la legislación?
- ¿Cómo percibe el usuario la legislación?
- ¿Por qué ese usuario cumple o transgrede la ley, cometiendo una infracción?

2.2 Las medidas legales y su eficacia

En el Focus group I, “Las medidas legales en el tráfico”, abordamos uno de los elementos del “sistema”, la legislación, la norma o regulación en el tráfico.

reflexión en una sola temática en detrimento de otras.

Partimos de los diferentes factores que pueden ayudarnos a comprender el cumplimiento o incumplimiento y transgresión de las normas, de acuerdo con la investigación.



Se estableció de forma estructurada el tratamiento de diferentes elementos asociados a la eficacia de las medidas legales y su planificación, con el fin de que todos los aspectos fuesen tratados y no se focalizase la

2.2.1 La aceptación y el conocimiento de la ley

Como rezan las investigaciones registradas en nuestros documentos de trabajo, el cumplimiento de una ley derivado de su aceptación ha de emanar en primer lugar del conocimiento de esa ley, y de sus beneficios.

El primer paso para la aceptación de una ley es su conocimiento.

El estudio poblacional previo, nos indica que las leyes son aceptadas, que las leyes son conocidas, cabía entonces plantearnos ¿con qué carácter se conocen y se aceptan?

Como primera aportación, el grupo consideró que el hecho de que en ocasiones, a pesar

del conocimiento y aceptación de una ley, no se produce su cumplimiento podría responder a la distinción entre:

- la aceptación sumisa de la ley, voluntaria aunque independiente de lo que se recibe, porque la necesidad de esa norma o ley es patente, y,
- la aceptación laudatoria de la ley, es decir cuando la ley es aceptada porque el usuario entiende la ley y considera que es digna de admiración y aprecio. Se recibe entonces voluntariamente sin oposición.

El automovilista español y también el europeo, generalmente es una población que recibe voluntariamente, de hecho muy pocos proyectos legislativos se han aplicado con una oposición expresa.

Por ejemplo, la modificación de las placas de matrícula sin identificación provincial fue muy bien recibida, fue aplaudida. Sin embargo, el intento más reciente de volver a esta identificación recibió una oposición expresa sin llegar a establecerse.

En cuanto al conocimiento de la ley, el grupo argumentó que no existe realmente un grado de conocimiento exhaustivo de la norma, aunque se manifieste que sí, de acuerdo con el estudio realizado.

Para que el cumplimiento basado en la aceptación surja de una aceptación laudatoria, basada en la aclamación de la ley, es obvio que no deberá basarse en el tipo de conocimiento que tal vez exigen los "test elaborados por la DGT, probatorios de los conocimientos aprendidos mediante la formación vial", basados en conceptos y contenidos "teórico-memorísticos" de la ley, y que son materia de examen teórico.

"Somos muchos los que trabajando el ámbito jurídico del tráfico suspenderíamos los test que publica la DGT en su página web".

Por el contrario, su aceptación laudatoria, indudablemente se centrará en el conocimiento del significado asociado de la ley, ya que de otra forma, los problemas se intuyen, pero no se asocian al significado de la ley.

En este aspecto se apeló a la carencia formativa, a la formación del conductor, donde éste más plenamente entra en contacto con la ley, la necesidad de conocerla (para aprobar un examen), pero también de entenderla, comprender su significado, su porqué, sus consecuencias, su loabilidad, para conducirse con seguridad..., aspectos que surgieron en el grupo y que fueron tratados como sigue a continuación.

2.2.2 El entendimiento y la comprensión significativa de la ley

Un aspecto de la norma y de la legislación que influye en la aceptación, podría derivarse no tanto de su conocimiento sino de su "entendimiento".

En este sentido, se apeló a que se puedan distinguir entre las leyes de tráfico de ordenamiento, que serían las que más genéricamente se aceptan, y aquellas propiamente centradas en la seguridad, leyes que no se entienden, sobre todo en el caso de las normas que hacen referencia a la auto-seguridad (como son las que obligan a utilizar el casco o el cinturón de seguridad).

Es más, estas últimas provocan una rebelión en defensa de la libertad individual, por lo que necesitan de toda una estrategia de comunicación que transmita la concienciación

clara de los beneficios y necesidad de la ley; a la vez que modifique la percepción del usuario de la vía de que la ley merma nuestra libertad individual.

Al hilo de esta cuestión, referida a la apelación de la libertad individual, el papel de las campañas (con mensajes inconsensuados), hace que nos planteemos: ¿son realmente útiles las campañas de seguridad? Se cuestiona la merma en su utilidad en la falta de consenso en el mensaje que se lanza en el mismo medio de comunicación por diferentes “anunciantes”.

Es decir, más allá de la falta de consenso, los mensajes contradictorios pueden llegar a defender el derecho individual de cumplir o incumplir una norma.

En definitiva, se estableció, de acuerdo con la investigación, que la norma se aprende pero no se entiende.

En muchas ocasiones, la falta de entendimiento (pese al conocimiento básico e incluso el de su sanción asociada), se deriva del desconocimiento de las causas y el porqué de la norma. Un desconocimiento, que en algunas ocasiones, está presente incluso en las mismas entidades y organismos

implicados en la seguridad vial:

Por ejemplo, surgen como muestra de este desconocimiento:

- El porqué no se puede utilizar el móvil en las gasolineras, o hasta qué punto se puede utilizar o no.
- Porqué policías o taxistas están exentos de utilizar el cinturón.

La Administración, no responde al porqué de esa norma, ante todo y sobre todo si nos referimos a los aspectos de la seguridad.

Hablamos de falta de entendimiento, de un conocimiento “sesgado o incluso erróneo”, bien basado en una falta de conocimiento, bien debido a la falta de convencimiento y complicidad con la norma, de forma que la aceptación, lejos de ser sumisa se convierta en una aceptación laudatoria. Un último elemento, claramente contributivo fue el de la credibilidad. Si la población no se cree la ley, al margen de que la conozca, la acepte y la “entienda”, difícilmente la cumplirá.

Desde este marco, que establece una interacción negativa entre usuario y legislación, llegó la hora de hablar de soluciones.

2.3 Planteando posibles soluciones

A la hora de hablar de soluciones, al margen de aquellos aspectos inherentes a la propia legislación, se apeló principalmente a algunos factores como necesarios para el objetivo derivado del tratamiento de la aceptación, conocimiento y entendimiento de la ley en su sentido más amplio.

En primer lugar, la falta de entendimiento, de acuerdo con la investigación recogida en los documentos de trabajo, podría ser facilitada por una simplificación de la ley. Al respecto, la simplificación lejos de ser apoyada por el grupo, se derivó a una cuestión ajena a los usuarios de la vía no implicados en la

legislación. La propuesta fue la oportuna necesidad de crear un "documento intermedio" entre legislación y usuario, de forma que el usuario fehacientemente entienda la ley.

Otra cuestión de grato interés, fue que la simplificación de la ley, en determinados aspectos de la seguridad vial, como es el ejemplo de la velocidad, sería inoportuna, ya que los factores que determinan su seguridad, fiabilidad o adecuación, son tan diversos y variables que la ley en ningún caso puede generalizarse. La solución propuesta, ya iniciada y puesta en marcha, sería, al margen de cualquier modificación de la ley, el apoyo continuo del conocimiento necesario para la adecuación de la velocidad a través de los paneles de señalización variable.

Es esta una iniciativa loable, y la propuesta del grupo fue fomentar y apoyar la utilización de este tipo de señalización.

Al cotejar el convencimiento de los usuarios de la vía de que conocen la ley, el grupo apuntó:

- En primer lugar que el conocimiento parece limitarse a las normas básicas.
- En segundo lugar, la opinión en cuanto a la falta de conocimiento de las consecuencias, previamente aludida, no se centraría tanto en el desconocimiento como a la carencia de valoración de éstas. Es decir, no se valoran las consecuencias negativas del incumplimiento de la ley: "a 150 km/h..... no pasa nada".

Ante esta primera cuestión de la aceptación de la norma a través de su conocimiento, los miembros del Focus group establecieron la hipótesis de que la explicación y el conocimiento de las causas y consecuencias

de una ley, norma o regulación en el mundo legislativo, muy al contrario de lo que ocurre por ejemplo con las leyes físicas, están teñidos de:

- Compromisos sociales (políticos)
- Presión de grupos sociales
- Compromisos económicos

Así, pese a que la "valoración y propensión al riesgo" surgió en el grupo, como tema recurrente que es en las explicaciones de la seguridad vial, los accidentes de tráfico, y del cumplimiento y/o incumplimiento de una regulación, norma o ley, se propuso la conveniencia de ampliar o trasladar parte de la responsabilidad individual a la responsabilidad colectiva e institucional.

Podría parecer paradójico, pero estamos moviéndonos en el marco legal y no en el marco propiamente del conductor o usuario, donde la tendencia imperante es responsabilizarle de su propio comportamiento. En el marco legal, las leyes deben enfocarse única y exclusivamente a la seguridad vial, si de otra forma puede atentar mínimamente a ésta.

Esta cuestión enlazaría con las medidas del costo –eficacia y/o del costo– beneficio, relacionadas con la evaluación de la eficacia.

Es interesante comentar que al respecto se ilustró el ejemplo de la normativa que obliga a utilizar chalecos reflectantes en las carreteras si el conductor se ve obligado a abandonar su vehículo.

A partir de los datos del último año registrado, con esta medida se salvaron cuatro vidas.

Estos resultados, de acuerdo con los costos invertidos en la campaña parecían escasos. No obstante, fue un claro ejemplo de éxito de comunicación eficaz y correcta.

Parece ya desprenderse que la casa no se puede empezar por el tejado, por ello, dentro de este capítulo en cuanto a la eficacia de las normas legales, a partir de su conocimiento-aceptación y cumplimiento, la propuesta del grupo fue que, es en el momento de elaborar o modificar una norma, cuando deberán ser contemplados una serie de aspectos.

A la hora de actualizar, modificar o establecer una nueva ley, es necesario e ineludible:

Realizar un estudio que avale la norma:

- Valorar la aceptación
- Valorar el cumplimiento
- Evaluar la eficacia

Junto a esta propuesta, surgió la cuestión abierta acerca de si las últimas y/o futuras modificaciones de la ley de tráfico en nuestro país se han tenido en cuenta o las van a tener. Es obvio el ejemplo de la última modificación de la ley, vigente desde el día 4 de agosto. La noticia que informaba de su entrada en vigor, fue acompañada de la noticia, tal vez más llamativa, del desconocimiento de la mayor parte de usuarios de la vía, tanto de la modificación como de su contenido. Claro ejemplo de que la comunicación además de la información, no ha permitido el conocimiento necesario ni significativo para que estas modificaciones se cumplan, como puede constatarse en los archivos de cualquier medio de comunicación del día en cuestión.

La entrada en vigor se presentaba además como preámbulo de un, si cabe, más desconocido, carné por puntos.

Esto enlaza con uno de los temas más recurrentes y unánimes del Focus group. La inmensa necesidad de una estrategia de comunicación correcta que pueda asumir las necesidades de conocimiento, significado asociado, conocimiento del porqué, etc.

El abordaje de las cuestiones relacionadas con la planificación de una normativa de tráfico, a partir de la propuesta establecida en aras de su eficacia, fue precedido de una serie de argumentaciones que merecen ser recogidas.

El proceso de elaboración de las normas en tráfico y seguridad vial plantea la paradoja de ser uno de los procesos legales que mayor repercusión social y participación en el debate plantea.

En nuestro país, si tenemos en cuenta dónde estamos y de dónde venimos se está avanzando en el tema. Cada vez hay mayor conocimiento y ya no se legisla sin saber. Si bien es cierto, sigue sin existir una evaluación de la eficacia¹.

El establecimiento de determinadas normas no se basa en la seguridad, sino que se determina en función de la adecuación social, los costos asociados, etc.

¹Tras estas afirmaciones, quedó de manifiesto que los objetivos de los Focus group como preámbulo de unas jornadas de reflexión, son única y exclusivamente fomentar y reforzar esos cambios.

En el “apartado” anterior se habló de la diferenciación, en cuanto a la aceptación entre las leyes referentes a la ordenación del tráfico, y aquellas normas relacionadas con la seguridad vial. Al tratar la planificación y establecimiento de la ley, también surgió el contrapunto político entre el interés por la movilidad y la seguridad vial, más rentable la primera, ya que los medios de comunicación, por su repercusión política, están al acecho de cualquier problema o solución relacionada con este factor (atascos, fluidez, barreras arquitectónicas...). Aún desde el punto de vista de un sistema de tráfico, donde son importantes en igual grado, la sostenibilidad, la seguridad y la movilidad, velar por la salud y la vida debe imperar sobre cualquier otra cuestión.

Otro tema es, si la normativa es la misma en todo el estado, por qué en determinadas zonas se cumple en mayor grado que en otras. Obviamente, al margen de aspectos culturales y socio-económicos, el control y la supervisión policial necesariamente debe contribuir a este cumplimiento o incumplimiento.

Ante las posibles discrepancias, bien sea por falta de recursos o por un distinto orden de prioridades, se planteó la sugerencia de “acompañar la normativa de una regulación de un nivel mínimo de control y supervisión”. Dada la complejidad y dificultad de la cuestión está quedó abierta.

La investigación científica establece que antes de implantar una ley, y, durante la fase de planificación de una ley de tráfico, en cierta correspondencia con nuestra propuesta para la eficacia, deberemos asegurarnos de que:

- La ley va a ser aceptada
- Se va a informar de sus beneficios
- La ley es segura y creíble

A partir de estas temáticas generales, se procedió a considerar las normas básicas que hacen referencia a la legislación que se refiere a las conductas de mayor riesgo.

2.3.1 La velocidad

El principal problema de la legislación de los límites de velocidad radica en la falta de credibilidad de la señalización.

Es unánime que la velocidad depende fundamentalmente de las vías por las que se circula y de las condiciones (en cualquier caso) variables, que dominan en un determinado momento.

En contra de la “simplificación” que podría ser defendida en otros casos, en este, un mayor número de límites, aumentaría la credibilidad de estos, y su adecuación acertada a las circunstancias, que implicaría también mayor control.

Es el caso comentado en el que la señalización variable puede contribuir a esa “añorada” credibilidad, y, por ende a adoptar una velocidad segura.

Se trata de adecuar la velocidad

Otra cuestión de gran interés, que se desprende de los estudios previos, y que fue corroborado por la reflexión grupal acerca de las medidas legales en seguridad vial, es la necesidad de que el usuario comprenda, entienda el concepto de “límites máximos”. Este concepto, por claro que parezca, se llega a confundir con el de “límite mínimo”. Claro ejemplo es el que circulando a 100 km/h por una vía cuyo límite máximo es de 120 km/h y se ve abrumado por otros conductores. O, aquel que circulando a 80 y ve la limitación de 120km/h acelera, casi automáticamente.

Respecto a la tolerancia a la velocidad, pese a que es un concepto a tratar en otro Focus group, al estar relacionada con la vigilancia y la supervisión policial, en cualquier caso, y aunque contrastaremos las opiniones con las derivadas de otros grupos, se llegó a la conclusión de que la tolerancia es excesivamente aplicada. Pese a que se apuntó que la alta tolerancia que hay actualmente en nuestro país, tiene el objetivo de detectar los casos extremos y no tanto permitir una circulación a altas velocidades, se propuso el que hubiese una menor tolerancia.

Una tendencia y necesidad que, desde un tiempo a esta parte, se contempla en muchos aspectos de nuestra vida, es la de igualar a nivel europeo, entre otras cosas, determinadas legislaciones, entre ellas las referidas al tráfico y la seguridad vial.

En el caso de la velocidad, apreciamos que sería incongruente con nuestra consideración expuesta, de que la velocidad es una cuestión de adecuación y no de limitación. Es obvio, que son demasiadas las diferencias climatológicas, de desarrollo tecnológico, en el uso y tipo de vehículos, las infraestructuras, e incluso en la cultura de tráfico en general.

2.3.2 El alcohol

En el caso de los límites de alcohol permitidos en la conducción, y la eficacia de la norma, se planteó la gran utilidad de la tecnología para suplir a la norma.

Ejemplo de ello son los sistemas de bloqueo, que en otros países se están aplicando, sobre todo con conductores reincidentes.

No obstante, apuntándose el alto precio y la lentitud en la implantación de esta medida, no hubo una conclusión unánime al respecto.

En la misma línea que ocurría con la velocidad, es un hecho la planteada y ya iniciada convergencia europea hacia un límite de alcohol global en todos los países europeos.

A este respecto, se planteó, la conveniencia, de acuerdo con lo que acontece en nuestros países vecinos, de modificar el límite máximo o establecer el límite 0,0 y de forma adicional establecer la tolerancia cero.

En este caso, cualquier modificación de los límites debe converger hacia la disminución de los límites máximos.

Si determinados participantes defendían establecer el límite 0,0 junto a la tolerancia 0, otros aludían a cuestiones como las dificultades de medida (dada la posible influencia que puede tener el metabolismo fisiológico, al generar determinados niveles de etanol, enmascarando una medida fiable),

- los problemas en la determinación de las sentencias, o
- las divergencias que existen en la afección del alcohol particular en cada usuario.

Aunque no serían problemas "insalvables", ni de una incidencia con envergadura suficiente para no establecer el límite 0,0 defendido por algunos participantes, la propuesta fue al menos hoy por hoy, adoptar un límite máximo común, que supusiese en cualquier caso disminuir los niveles establecidos.

Si se nos permite, nos podemos plantear si estas eran razones para permitir un solo accidente de tráfico a causa del exceso de alcohol ingerido por un conductor en condiciones totalmente inadecuadas. O son estas razones suficientes para evitar al menos cuatro muertes (ya serían ocho) más que las

que ha evitado el chaleco reflectante. Medida esta última, en cualquier caso muy eficaz y apropiada en aras de la seguridad vial.

Dado que lo de disminuir los límites y establecer la tolerancia cero no son incompatibles, hubo unanimidad a la hora de establecer la necesidad de asentar la tolerancia cero.

2.4 La cuestión global ¿Hay justicia en el tráfico?, desde el punto de vista de las medidas legales

Podemos concluir que, desde el punto de vista de las medidas legales, no hubo plena unanimidad, en el sentido de que algunos participantes opinaban que sí había justicia, mientras que otros opinaban que no. No obstante, es imprescindible recoger los motivos de las respuestas para entender las diferentes posturas, ya que cuando se afirma que sí hay justicia en el tráfico, siempre aparece una condición, un pero, un aunque.

2.4.1 *Sí hay justicia en el tráfico*

- Sí, aunque no toda la debida
- Sí, aunque se puede mejorar el sistema de sanciones
- Sí, pero hay que sensibilizar a la sociedad
- Sí, pero la gente percibe que no
- Sí, y además transmitir que la hay es nuestra misión
- Sí, aunque es potencial y distante
- Sí, pero hay que agilizar los medios de sanción e introducir nuevas medidas sancionadoras
- Sí, pero hay que transmitir que es mejorable y debe ser mejorada
- Sí, pero no es competencia exclusiva del poder judicial

- Sí, nos puede parecer bien la ley, pero luego su aplicación...
- Sí, pero es necesario mejorar los resultados y la percepción
- Sí, pero la justicia no es sólo cuestión de norma y aplicación de ésta.
- Hay buenas normas, vigilancia y aplicación, pero un vacío entre la vía penal y la vía administrativa
- Sí, pero no se debe radicalizar la necesidad de un culpable, que es lo que espera el usuario

2.4.2 *No hay justicia en el tráfico*

- Pero no es un problema en la ley sino en la aplicación
- No, porque no es la que nos merecemos
- Hay una justicia, pero en el ámbito penal no es la que nos merecemos, al menos la que demanda la sociedad

Y una reflexión sobre esta última aseveración:

La percepción es que una muerte en el tráfico no "cuesta" prácticamente nada. A diferencia del ámbito administrativo, en el judicial si existe desconocimiento debido a la indeterminación de la ley penal. Es decir, se conoce la regulación, sabemos que la conducción

temeraria es un delito, que existe el homicidio imprudente, pero no sabemos en qué consiste.

¿Ir a 100 km/h y saltarse un semáforo en rojo en un núcleo urbano es conducción temeraria? Si en esa situación atropellas a un peatón, ¿es homicidio imprudente? La respuesta depende de los valores y opinión de cada persona. Pero, lo más grave, también depende del juez o tribunal que juzgue el caso.

Además, la costumbre ha sido considerar estas conductas como accidentales y quitarles gravedad, perdiendo de vista las consecuencias, y por tanto a cualquiera le puede pasar. Como todos somos conductores a todos nos puede ocurrir.

Por tanto, en el ámbito penal existe desconocimiento, no de la regulación, sino del

concepto, que conlleva una inseguridad y “banaliza” las conductas más graves.

La persona que causa daños personales tan importantes tiene que ser consciente de la gravedad de su conducta, y el mensaje debe llegarle tanto desde la propia sociedad (rechazando esos comportamientos) como desde el aparato del Estado (aplicando la Ley y recibiendo un “castigo”, en este caso, una condena judicial).

La ley penal puede ser mejorada. Pero desde luego la que hay debe ser aplicada y actualmente no lo está siendo con el rigor y la seriedad que requiere, dadas las gravísimas consecuencias de los siniestros de tráfico.

En definitiva, en el ámbito penal no hay justicia en el tráfico.

3. RESULTADOS DE LA MESA REDONDA

“LAS MEDIDAS LEGALES PARA LA SEGURIDAD VIAL”

PARTICIPANTES:

- D. Antonio García Infanzón. Gerente del Instituto MAPFRE de Seguridad Vial
- D. Jesús Monclús. Responsable de Accidentología y Seguridad Vial de la Fundación FITSA
- D. Juan Carlos Carbonell. Catedrático de Derecho Penal de la UVEG
- D. Mario Arnaldo. Presidente de la Asociación Europea de Automovilistas (AEA)

MODERADORA:

- Dra. Cristina Esteban Martínez. Profesora Titular de Psicología aplicada a la Seguridad Vial en la UVEG. Miembro de la Unidad de Investigación para el Asesoramiento y Desarrollo en Tráfico y Seguridad Vial del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS).

Un pulso a la opinión de los componentes de la mesa y de los asistentes, acerca de algunas cuestiones relacionadas con las medidas

legales en el ámbito del tráfico y la seguridad vial.

3.1 ¿Qué puede influir más en la aceptación de la ley?

- Una buena estrategia de comunicación que informe de los beneficios asociados a la ley
- Un aumento de la vigilancia y el control del cumplimiento
- Una buena estrategia de comunicación que informe de los perjuicios de no cumplir la ley
- Una intensificación y endurecimiento de las sanciones

Antes de ceder la palabra se señaló que habría que tener en cuenta la intencionalidad de las preguntas.

En primer lugar, no existe una alternativa perfecta.

Se podría opinar que la combinación de dos alternativas nos parece más óptimo que responder a un solo aspecto, entre otras cosas porque las medidas en seguridad vial no son nunca medidas aisladas.

Sin embargo, la intención es que en la suposición de que tuviésemos que decantarnos obligatoriamente por una, ¿cuál sería ésta?

3.2 ¿Son las leyes creíbles en España en cuanto a los límites de velocidad?

- Sí
- No

No son creíbles, y centrándonos en los aspectos de la velocidad:

Los paneles móviles son probablemente el mejor sistema. Es muy difícil, pero hay que hacer un esfuerzo en buscar la indicación de la velocidad adecuada en cada momento, más que empeñarse en los límites genéricos. En cambio, se subrayó la necesidad de multiplicar los límites genéricos, es decir limitar la velocidad en puntos concretos donde sabemos que existe un peligro mayor, evidentemente en las zonas urbanas se

apuesta por ser muy estrictos en los límites de velocidad. Esto supone un total desacuerdo, con aumentar los límites en determinadas vías (por ejemplo en "La Castellana"). En un núcleo urbano se abogaría por la rigurosidad en el cumplimiento de los límites de velocidad. En las zonas interurbanas la rigurosidad sería aplicable en aquellos puntos donde existe un peligro específico, sin embargo se considera que no es sostenible el límite de 120 como límite genérico.

En muchas calles, y sobre todo en las urbanas con un único carril de circulación, el límite debería ser 30 desde el punto de vista técnico y lógico de la seguridad vial.

3.3 ¿Cómo calificaría el marco legal del tráfico en España, en general?

- Bueno
- Muy bueno
- Regular
- Malo
- Muy malo

La pregunta es muy amplia, pero podría calificarse de "manifiestamente mejorable", es decir, el marco obviamente se puede mejorar, hemos señalado muchas cosas, y a lo largo de las jornadas han ido saliendo muchos de los aspectos.

Sin el ánimo de interferir en las cuestiones propias de la tercera mesa, se comentó en ésta, por la condición de haber una cátedra en derecho penal, y dado que estamos hablando del sistema sancionador, la cuestión de si éste debe girar en torno al derecho penal puro y duro o bien debe girar, por el contrario, en torno al derecho sancionador administrativo.

Se anticipó así la opinión de que el derecho penal no es el instrumento para solucionar las cosas en general, por el contrario el derecho penal es el instrumento al que hay que acudir en última instancia, y por lo tanto, sólo las sanciones más graves y las conductas más intolerables han de estar en el derecho penal. Por tanto, debe descansar en el derecho sancionador administrativo, y en este sentido, está bien como está ahora. Cosa distinta es que también la regulación penal deba modificarse, que el sistema actual que descansa fundamentalmente en el binomio imprudencia-resultado deba pasar a ser o a acentuarse en los delitos de riesgo, y que, por

consiguiente sean los delitos dolosos o imprudentes de riesgo o de peligro, los que ocupen el punto central de lo que ha de ser el sistema sancionatorio penal y por tanto el sistema de prevención, porque el sistema sancionador es también un sistema de prevención y de tutela de los bienes jurídicos, que, dicho sea de paso, son algo más que la seguridad en el tráfico y la seguridad vial, los bienes jurídicos protegidos son fundamentalmente la vida y la integridad física de las personas y eso es lo que debería subrayarse.

Otra opinión al respecto de la cuestión planteada fue definir la calificación del marco legal, como regular (por no darle la calificación de suspenso). El razonamiento se basa en que el marco legal del tráfico debe responder a un objetivo concreto, y, podemos medir si un marco legal es bueno o malo si sirve para conseguir el objetivo que debe prevalecer, que es lograr una reducción de los accidentes y víctimas.

En este sentido, no puede calificarse de bueno ni de muy bueno, y ha de calificarse de regular, porque hasta ahora se ha legislado, o se han estado aprobando normas en España sin quizás el necesario estudio previo, sin tener luego el control de su cumplimiento y sin algo que se considera muy importante, la medición de los resultados.

Por dar algunos datos sorprendentes respecto a qué es lo que hay que hacer para calificar si algo es bueno o es malo. ¿Hay que ser dogmático sin ver si estamos consiguiendo el resultado esperado?

Por ejemplo, en los últimos cinco años se ha modificado cuatro veces la ley de seguridad vial, en una ocasión en materia de ciclistas, en una de las reformas; en otra, la normativa de permitir que los conductores de turismos además puedan conducir motocicletas hasta 125 cc. Hay una realidad, sin establecer ninguna relación, a partir de ese momento hay un incremento de ese tipo de accidentalidad. Así, aunque en términos globales los resultados son positivos, la situación está mejorando favorablemente, pero observamos que hay unos picos que hay que analizar, y se han disparado los accidentes en motoristas y ciclistas, cosa que hasta ahora no estaba produciéndose.

Un ejemplo, ya comentado en el Focus group, es el tema de la obligatoriedad de llevar el chaleco reflectante. La oposición es a la forma en que está redactada la norma, y no a la norma, que es muy importante para el peatón. La obligación de utilizar el chaleco sólo está redactada para el conductor, con lo que se deja sin obligación al resto de los pasajeros. Es "como si en un avión no hubiese chalecos salvavidas para todos".

Ese resultado y la inversión que supuso para cada persona se han traducido en una disminución de cuatro personas fallecidas. Es importante, pero cuando se crea un marco legal también hay que plantear la evaluación del coste de implementación de esa medida y su relación con los resultados.

En conclusión, el marco legal no sólo es regular porque se considera que es importante que a partir de ahora no sólo hagamos análisis previos para justificar esa norma sino también analizar y realizar exámenes posteriores para saber si esa norma, ese cambio que hemos introducido, está sirviendo para los efectos que se persiguen que es, el primero y el único, salvar vidas y evitar accidentes.

De nuevo, la calificación de regular fue defendida en la mesa. En esta ocasión fue una conclusión clara del Focus group, el principal razonamiento de la postura. La parte teórica, que son las normas, está muy bien, hay muchas normas y bien pensadas, aunque no todas evidentemente (por ejemplo, algunas no están justificadas, no tienen detrás una justificación económica suficiente, o una justificación sobre el riesgo atribuible a cada una de las acciones), pero en teoría, hay instrumentos, hay leyes, hay capacidad para imponer diferentes tipos de sanciones..., pero la parte práctica es la que falla.

Respecto a la parte práctica, fueron comentados diferentes casos en el Focus group, uno sería, por ejemplo la denominada "sentencia de Farruquito", una sentencia que se ha quedado por debajo de las expectativas que una persona media podría entender de un comportamiento no sólo peligroso, sino con unas consecuencias extremas. Es este el caso que, por un tema procesal, obliga a emitir una sentencia con unas penas cuanto menos sorprendentes para algunos, en una circunstancia donde confluía, excepto la alcoholemia, todo lo demás que se considera peligroso en el tráfico. Una persona en el Focus que había tenido un accidente como víctima, de daños exclusivamente materiales en aquel caso, causado por un conductor borracho, que por un proceso formal de no haberse recogido en las diligencias policiales una serie de elementos, esa persona fue absuelta.

Se consideró que no afecta al tráfico, por lo que cabe la reafirmación de que en la teoría somos buenos y en la práctica no lo somos tanto, porque por ejemplo con los diseños de carretera, España tiene unas normativas también muy buenas, teóricas, sobre el

papel, que están al nivel de cualquier otro país europeo, que incluso habrá quien diga que son excesivamente buenas para unos determinados volúmenes de tráfico.

Cuando entramos en una carretera secundaria o ciertas carreteras de la red principal vemos que aquello falla, luego el problema no es únicamente legal sino que en España nos gusta hablar mucho, somos muy buenos en aquello que suele costar poco dinero, en lo que es barato, que es diseñar leyes, pero luego el implementar la ley, el control, construir, dotar a los juzgados de mecanismos para, establecer por ejemplo las vías alternativas sancionadoras, flaqueamos un poquito más porque el dinero no llega hasta todos los puntos.

Otra opinión para calificar de regular el marco legal del tráfico en España, sería que ni es tan bueno como nos quieren hacer creer, ni tan malo como pensamos. Día a día estamos viendo sentencias muchas veces injustas, a lo mejor independientemente del marco legal en que se desarrollan y existen. Pero también se falla en la comunicación a la sociedad del marco legal que tenemos. Porque muchas veces ante las consecuencias de un accidente de tráfico, hay un sector de la sociedad que ha sufrido la injusticia, y otro que se ha beneficiado de esa propia justicia.

La tendencia, pulsando la opinión del público, es que no está muy bien considerado el marco legal en el tráfico en España. Excepto un 12,6% que lo consideró bueno (nadie muy bueno).

3.4 Los asistentes toman la palabra

En torno a la velocidad, ¿cuál es la incidencia de la velocidad en los accidentes de tráfico? Por ejemplo, se ha visto que la incidencia de la velocidad en autovías es menor que en las zonas urbanas ¿Quién pone los límites? ¿Cuáles serían los límites adecuados con los automóviles que tenemos hoy en día, ..., con las carreteras que contamos?

Desde la mesa se responde que se pueden asumir como adecuadas las que tenemos, además de que sería nuestro deber como ciudadanos. En relación con quién las pone es la propia Administración, y a partir del consenso en este caso con todos los países de la Unión Europea.

Se argumenta que en Francia hay un límite de 130, en Alemania en determinadas autovías no

existen límites de velocidad ¿quién tiene la razón en todo esto?, o la tiene todo el mundo y no la tiene nadie.

Volvemos otra vez al caso de Alemania donde hay algunas zonas, algunas autovías específicas donde no hay límites de velocidad, pero sin embargo lo que hay que destacar, el cumplimiento de la norma se lleva a rajatabla, sobre todo en el tema de la velocidad, lo que no quiere decir que no haya bastantes miles de fallecidos al cabo del año y de lesionados graves. Eso sería independiente. Los límites que tenemos son los que tenemos que cumplir en principio.

Se ha hablado de las normas de tráfico, estando totalmente de acuerdo con que tienen que ser claras, creíbles y eficaces, pero se plantea

marginalmente una reflexión a la mesa ¿qué pasa cuando no existe la norma? Muchas veces, la norma va por detrás de la evolución de la sociedad, lo hemos visto en el teléfono móvil, y está pasando ahora con el tema de los cuadriciclos ligeros, las minimotos o los quads. Qué opinión merece, no sólo la credibilidad de la norma o la eficacia de la norma, sino qué ocurre cuando no existe la norma y el procedimiento que hay que seguir para poner solución a un problema que surge en un momento dado.

Efectivamente, la vida es más amplia que el derecho. Es verdad que la Administración o la sociedad ha de ser más ágil, en dar respuesta a esas nuevas circunstancias. Es verdad, que por ejemplo, muchas veces las administraciones tienen que forzar porque no existe la norma. Lo hemos visto en la última ordenanza de Barcelona o en la última ordenanza de Madrid, respecto al tema de la venta callejera, podrán ser discutibles, pero tienen que dar respuesta a esos problemas

que se plantean. Y es verdad que debemos exigir a las administraciones y a nosotros mismos que haya una mayor rapidez.

Evidentemente, el derecho va por detrás de la vida, eso es imposible de evitar. Por ejemplo, la técnica nos saca vehículos nuevos, lo que hay que hacer es evidentemente dar una respuesta ágil, pero también hay que recordar que en el ámbito sancionador tiene que regir, de manera estricta, el principio de legalidad, es decir, lo que no podemos es inventar las sanciones que no estén reflejadas legalmente. Otra cosa es que quepan a veces interpretaciones más o menos amplias que permitan introducir, depende de si son ciclomotores o como vehículos a motor, ..., todos estos "artilugios de nueva creación". Pero, no estiremos tanto la interpretación que nos la inventemos.

Surgieron otros temas, ya más alejados inevitablemente, de la temática, tal vez fruto de la inquietud de las nuevas legislaciones venideras, que no recogemos por motivos de espacio.

4. RESULTADOS DEL *FOCUS-GROUP*

“LA SUPERVISIÓN Y EL CONTROL DEL CUMPLIMIENTO E INCUMPLIMIENTO DE LA LEY EN EL TRÁFICO”

PARTICIPANTES:

- D.^a Ana M^a Campo, Presidenta de la Asociación Stop Accidentes
- D. Eugenio de Dobrynine Sirvent, Responsable del Área de Seguridad Vial de CEA (Comisariado Europeo del Automóvil)
- D. José Eugenio Medina, Criminólogo y Policía Local de Elche. Miembro de la Asociación de Monitores y Expertos de Educación Vial
- D. José Manuel Rosendo, Abogado especializado en temas de tráfico
- D. José M^a Hernández-Carrillo, Presidente del Grupo de Derecho de la Circulación y Seguros del Colegio de Abogados de Granada
- D.^a Sylvia Longás, Jefa de Reportajes de la revista Autopista
- D. Roberto Durán, Psicólogo. Miembro de la Comisión de Psicología del Tráfico y la Seguridad del Colegio Oficial de Psicólogos de Madrid
- D. Fernando M. Cano, Periodista especializado en el automóvil, tráfico y seguridad vial. Defensor del Lector del Grupo Motorpress Ibérica
- D. Joaquín Borrell, Coronel Jefe de Recursos Humanos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil de Tráfico

MODERADORA:

- D.^a Beatriz Alamar Rocati, Técnico Superior de Investigación del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)

4.1 Introducción

El grupo centró su análisis en la supervisión y el control del cumplimiento de la ley en el tráfico, una de las claves del continuo Norma-Supervisión-Sanción, tres elementos íntimamente relacionados. Desde el momento que cada año tenemos que lamentar un número catastrófico de muertos por accidentes de tráfico debemos plantearnos qué es lo que está fallando.

Partimos del hecho de que la normativa de tráfico pretende que todos cumplamos una serie de leyes que garanticen en cierto modo el bienestar común. Así, el principal objetivo de las normas de tráfico es promover conductas seguras en el entorno vial. Sin embargo, los incumplimientos de estas normas producen la mayor parte de los accidentes de tráfico. Por tanto, es necesario que haya mecanismos que vigilen que se

cumpla la normativa. Precisamente sobre la supervisión y el control del cumplimiento e incumplimiento de la norma versó este debate.

La intervención sobre la problemática de los accidentes de tráfico requiere una actuación global. De este modo, es fundamental establecer unos criterios comunes por parte de todas las administraciones implicadas en el tema.

Así, debe ser un tema de prioridad política de forma más contundente y aplicada.

Además, es necesario integrar todos los elementos del continuo de manera que cerremos el círculo y no haya ninguna “vía de escape” para el infractor.

Por tanto, si bien la supervisión es imprescindible, no es la única solución.

4.2 Características de la supervisión y control policial¹

En primer lugar, el grupo destacó que es necesario que se realice una inversión de recursos económicos para que exista más presencia policial. Esto implica unos costes, que en demasiadas ocasiones no son

asumibles. No olvidemos que se trata de una cuestión política y debe existir “voluntad” para llevar a cabo medidas. Por tanto, hace falta un gran consenso social que esté por encima de cualquier “mando” o interés político.

¹La supervisión y control en el ámbito del tráfico y la seguridad, ha prevalecido y prevalece aquella realizada con recursos humanos (policiales). Así, hablamos de supervisión y control policial. Actualmente, los diferentes sistemas tecnológicos (radares fijos, móviles...) complementan la actuación de la supervisión policial. Este es el motivo de que en ocasiones hablemos de supervisión y control de forma genérica. Incluiríamos entonces aquella supervisión policial y no policial. De forma inversa podemos estar hablando de control y supervisión policial, incluyendo aquella que no requiere la presencia humana sino tecnológica.

Los recursos para el control y la supervisión son escasos y además no crecen al ritmo que lo hace el volumen del tráfico. Por tanto, la supervisión policial existente es deficiente. De este modo, la supervisión policial es imprescindible y es necesario que ésta se aumente, sobre todo la humana. En este sentido, si bien la valoración que realizó el grupo sobre los medios tecnológicos es positiva, en ningún caso puede sustituir a los medios humanos. Se recordó que la mera presencia policial genera prudencia. En este sentido, se consideró que la inclusión de medios tecnológicos es positiva siempre que se gestionen adecuadamente los recursos y se prioricen las tareas. Así, además de los medios propios de los sistemas de supervisión, la tecnología del vehículo y de la vía pueden contribuir al objetivo común de reducir los accidentes de tráfico. Sin duda, hoy en día disponemos de numerosas tecnologías que pueden ser usadas para el control y supervisión del cumplimiento de la norma. Parece conveniente, por tanto, el uso de tecnología para reforzar el control y la supervisión.

Por otro lado, nuestro sistema de supervisión y control policial no puede garantizar que siempre que sucede una infracción ésta va a ser castigada, lo que da lugar a que la percepción subjetiva de sanción por parte del ciudadano sea baja (también lo son los datos objetivos).

El grupo señaló que la prioridad de la supervisión y control debe ser la seguridad, no tanto la fluidez. Sin restar importancia al

tema de la movilidad, el principal objetivo de cualquier medida debe ser evitar accidentes.

En relación con los diferentes Cuerpos encargados de realizar esta supervisión y control, si bien en el caso de la Guardia Civil de Tráfico hay homogeneidad en cuanto a la aplicación de las directrices a llevar a cabo, se mencionó que las Policías Locales son muy heterogéneas. Así, además de existir numerosas diferencias entre un Cuerpo y otro, el ámbito de competencia de la Policía Local es cada vez más amplio, lo que genera que el ciudadano sea testigo de numerosas incoherencias. Consideramos que es fundamental que exista coherencia y unificación de criterios entre los diferentes Cuerpos y sin embargo, existe una falta de credibilidad en el caso de las Policías Locales, que queda reflejada en la ausencia de criterios o indicadores objetivos y en la gran arbitrariedad que percibe el ciudadano. Además, el grupo consideró que sería muy positivo incrementar la formación de los agentes, de manera que logremos aumentar el componente pedagógico de la interacción entre el agente y el ciudadano; es decir, además de denunciar se debe educar.

Por último, en cuanto a las diferencias entre países europeos, si bien cada estado tiene unas características concretas, algunas prácticas que han demostrado su eficacia en otros países podrían ser instauradas aquí, previo análisis y planificación concreta de las circunstancias y variables específicas.

4.3 Percepción de los ciudadanos sobre la supervisión y control

Tal y como queda reflejado en el estudio poblacional, el 65,9% de los conductores españoles considera que la supervisión policial es escasa. Por otro lado, el 70% está de acuerdo en que la finalidad de la supervisión policial es pillar a los conductores y situarse en los lugares donde pueden parar a los vehículos con seguridad; mientras que el 51% considera que los agentes se sitúan en los lugares más peligrosos.

Además, si bien valoran de forma positiva cualquier medida encaminada a reducir los

accidentes de tráfico, destaca la retirada temporal del carné y el incremento de la supervisión policial.

Por último, los conductores no tienen la sensación de que si infringen serán sancionados (escasa probabilidad de sanción en todas las conductas estudiadas).

En definitiva, podemos decir que la población española está receptiva a un incremento de la supervisión policial.

4.4 Planteando posibles soluciones ¿cómo mejorar la eficacia de la supervisión y control policial?

En primer lugar, es necesario realizar una selección de objetivos, llevar a cabo un desarrollo de estrategias y evaluar los efectos de modo previo a la implantación de cualquier tipo de intervención encaminada a mejorar la supervisión policial.

Sin lugar a dudas, es fundamental sentar unas sólidas bases educativas que garanticen el éxito de cualquier intervención posterior (por ejemplo aquellas relacionadas con la supervisión y control policial). La educación vial es una apuesta por la mejora de la seguridad vial a largo plazo mientras que la supervisión efectiva es una apuesta por una "reducción rápida" de los accidentes. Por tanto, ambas son complementarias. El proceso educativo debe ser previo a la sanción. Si inculcamos en las escuelas y en las familias una actitud de solidaridad y

cumplimiento de la norma es muy posible que en el futuro las sanciones, supervisión y necesidad de reeducación sean menores.

En este sentido, hay que reconocer que la educación y la formación vial de los ciudadanos de nuestro país presenta serias deficiencias. También es una realidad que la Administración destina pocos recursos para las actuaciones educativas/formativas.

En definitiva, si no hay medidas educativas en la base y paralelas a la supervisión y control difícilmente podremos conseguir un cambio de actitud permanente y una interiorización de la norma. Es obvio que la educación merece especial atención. No podemos limitarnos tan sólo a solicitar un incremento en la supervisión policial.

Enfatizado el papel de la educación, el grupo

señaló que la supervisión policial debe incidir sobre las principales causas de accidentes de tráfico. El grupo destacó que la prioridad debe ser la seguridad, no tanto la fluidez. Además, se recalcó el hecho de que si no se ejerce un control efectivo en vías urbanas es más probable que en las vías interurbanas tampoco se cumpla la norma. No olvidemos que en las ciudades es donde tiene lugar la mayor parte de las horas de conducción y donde se adquieren los hábitos que trasladamos luego a las carreteras.

El grupo también debatió sobre el endurecimiento de las sanciones como medida para incrementar la eficacia de la supervisión policial. Sin embargo, se ha demostrado que esta medida es menos eficaz que flexibilizar las penas pero incrementar la probabilidad de ser sancionado. Por tanto, aumentar las sanciones no será efectivo si no existe una supervisión y una medición y evaluación dirigida a un objetivo.

Otra forma de aumentar la efectividad de la supervisión y el control es dotar de mejor formación a los cuerpos encargados de realizar esta tarea. Además de denunciar deben educar al ciudadano (es decir, debemos fomentar el elemento pedagógico de la interacción entre el agente y el ciudadano).

Externalizar algunas tareas que no estén directamente relacionadas con la vigilancia y el control para agilizar el trabajo incrementaría la eficacia de los agentes. Por otro lado, la inclusión de un mayor número de medios tecnológicos podría ser positiva, siempre que se realice una gestión previa de recursos y una priorización adecuada de tareas.

Es fundamental tratar de incrementar la percepción subjetiva del conductor de ser sancionado a través, por ejemplo de:

presencia policial intensa, visible, aleatoria y dirigida a sectores específicos. Según el estudio poblacional, los conductores no tienen precisamente la sensación de que corren el riesgo de ser aprehendidos ya que admiten una escasa probabilidad de sanción en todas las conductas estudiadas.

Otro modo de aumentar la eficacia de la supervisión policial es incrementar el potencial que tiene la proximidad de la sanción con la infracción como poder ejemplarizante así como intervenir sobre los grupos, específicos de riesgo.

Si analizamos cuáles serían las mejores estrategias para llevar a cabo una supervisión policial efectiva, en el caso concreto de la velocidad excesiva, los sistemas automatizados de control de velocidad y los procedimientos capaces de detectar un elevado número de infracciones han demostrado ser eficaces; en el caso de la conducción bajo los efectos del alcohol la aplicación de pruebas aleatorias mientras que en el caso del cinturón de seguridad, medidas de aplicación intensiva de determinada duración y realizadas varias veces al año.

En el caso de la velocidad, a menudo hay problemas en cuanto a la dificultad para ubicar los radares que además deben complementarse con una señalización adecuada. Se ha demostrado que el efecto de los radares fijos tiene una duración aproximada; así más o menos dos años después de su instalación suele perder el efecto disuasor. Otro factor relacionado con la velocidad es el nivel de tolerancia que la policía aplica para el control de velocidad. Esto da lugar a que sea difícil para los conductores conocer cuáles son los límites entre lo legal y lo ilegal.

En el caso del cinturón de seguridad, es necesario corregir prácticas en cuanto a la

supervisión puesto que durante mucho tiempo no se ha sancionado esta infracción, lo que evidentemente plantea problemas a la hora de concienciar al ciudadano.

En cuanto al papel que juega la publicidad y las campañas, éstas deben explicar claramente la normativa que se pretende implantar para facilitar así el proceso de aceptación pública por parte de los ciudadanos. En cualquier caso, la duración de una campaña no es tiempo suficiente para crear hábitos.

Otro tema de debate fue el caso de la delincuencia vial. En este sentido, ¿hay que criminalizar al conductor? ¿Todos somos delincuentes en potencia? Lo que está claro es que a la persona se le debe juzgar correctamente. No existe una conciencia ciudadana del "criminal/delincuente al volante" cuando para otras conductas sí es así. El conductor que no tiene ninguna intención de respetar la norma debe ser castigado. Hay personas que deben ser apartadas del sistema del tráfico.

4.5 La cuestión global ¿Hay justicia en el tráfico?, desde el punto de vista de la vigilancia y la supervisión

El grupo trató de dar respuesta a la pregunta que plantean las Jornadas. En este sentido, en líneas generales el grupo en su mayoría consideró que NO hay justicia, si bien se comparte la idea de que no se está haciendo todo mal, que evidentemente es mejorable y que quedan muchas cosas por hacer. Por tanto, la justicia en el tráfico es insuficiente y no está bien enfocada.

El grupo hizo referencia a que un modo de incrementar la justicia sería individualizar la

sanción en función de las circunstancias. Por tanto, es fundamental la aplicación correcta y concreta de la justicia en cada caso.

No cabe la menor duda de que cada uno, tanto a nivel profesional como personal, podemos hacer mucho en este tema y Jornadas como éstas facilitan la creación de debates y reflexiones que pueden dar frutos muy importantes.

5. RESULTADOS DE LA MESA REDONDA “LA SUPERVISIÓN Y EL CONTROL DEL CUMPLIMIENTO E INCLUMPLIMIENTO DE LA LEY EN EL TRÁFICO”

INTERVINIENTES:

- D. Eugenio de Dobrynine Sirvent, Responsable del Área de Seguridad Vial de CEA (Comisariado Europeo del Automóvil)
- D. José Eugenio Medina, Criminólogo y Policía Local de Elche. Miembro de la Asociación de Monitores y Expertos de Educación Vial
- D. José Manuel Rosendo, Abogado especializado en temas de tráfico
- D. José M^a Hernández-Carrillo, Presidente del Grupo de Derecho de la Circulación y Seguros del Colegio de Abogados de Granada

MODERADORA:

- D.^a Beatriz Alamar Rocati, Técnico Superior de Investigación del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)

5.1 ¿Cuál sería la mejor propuesta para conseguir realmente una función disuasoria de la supervisión?

La primera de las cuestiones planteadas y debatidas hizo referencia a cuál sería la mejor propuesta para conseguir realmente una función disuasoria de la supervisión. En primer lugar, si bien partimos de la dificultad por apostar únicamente por una de las opciones de respuesta planteadas, todos los participantes de la mesa se decantaron bien por la alternativa que considera que la mejor propuesta para lograr realmente una función disuasoria de la supervisión es aumentar la presencia real de efectivos en la vía, bien por aquella otra que señala que incrementar los sistemas tecnológicos de control sería la mejor opción. En este sentido, y recalcando que ambas deberían ser complementarias, la opción de incrementar la presencia real de efectivos en la vía supondría una mayor inversión económica. En este sentido, si la mera presencia policial redujera las infracciones y los accidentes, este coste estaría justificado, pero debemos medir muy bien qué puede hacer un agente únicamente con su presencia. Además de dotar de más formación a los cuerpos encargados de la vigilancia y el control, se debería reforzar y potenciar la función pedagógica de los agentes para que, además de sancionar, traten de educar a los ciudadanos. Y esto sobre todo en ámbitos locales, ya que es el contexto más próximo al ciudadano y donde

realmente se puede aprovechar la conexión y relación entre ciudadano y norma para darle verdaderamente sentido a la sanción (corregir y educar).

La inclusión de más sistemas tecnológicos de control como cámaras de control en vías urbanas permitiría controlar las 24 horas del día cualquier tipo de infracción, reforzando por tanto en estas horas la menor presencia policial en nuestras calles. Es decir, incrementarían la probabilidad de sanción percibida por el conductor. En cualquier caso, no podemos obviar que falta educación vial en nuestros ciudadanos y que el número de agentes es insuficiente. Por tanto, si los agentes estuvieran respaldados por una tecnología que le permitiera aumentar sus capacidades lograríamos un efecto mayor.

En cuanto a la opinión de los asistentes a la Jornada (recordemos que el 36,5% pertenecía a Cuerpos Policiales), el 50,6% se decantó por incrementar los medios tecnológicos como la mejor propuesta para lograr realmente una función disuasoria de la supervisión. Por otro lado, el 35,3% consideró que mediante un aumento de la presencia real de efectivos en la vía lograríamos este objetivo. Finalmente, el 14,1% indicó que simular la presencia de efectivos en la vía sería la solución más adecuada.

5.2 ¿Qué debe primar desde el punto de vista sancionador en el ámbito urbano (movilidad versus seguridad vial)?

La segunda de las cuestiones tratadas en esta mesa redonda centró el debate sobre qué debe primar desde el punto de vista sancionador en el ámbito urbano (movilidad versus seguridad vial). Los participantes en la mesa destacaron que, desde el punto de vista sancionador, en el marco del ámbito urbano debe primar la seguridad sobre la movilidad. En las ciudades es donde se instauran los hábitos de conducta al volante y por tanto debe hacerse especial hincapié en este aspecto. Además de potenciar la labor pedagógica de los agentes, los ayuntamientos deberían implicarse en mayor medida para tratar de fomentar una mayor educación vial al ciudadano. Si bien la movilidad es un aspecto importante, de nada sirve si no hay seguridad. Por tanto, si bien lo ideal es una movilidad segura, desde el punto de vista sancionador deben sancionarse ambas conductas: las que

obstruyen la movilidad y las que no cumplen con la seguridad. Sin embargo, tal vez si ponemos el énfasis sancionador en la seguridad vial en las ciudades probablemente dejaremos de cumplir uno de los principios del tráfico: la fluidez (sin descuidar evidentemente los principales factores de riesgo como, por ejemplo, el alcohol y la velocidad). Si además tenemos en cuenta que una de las preocupaciones de los ciudadanos de las ciudades de tamaño medio y grande es la movilidad, será difícil incidir en la seguridad vial sin antes convencer a los ciudadanos de que se trata de un problema de todos.

En cuanto a la opinión del público presente, más del 80% consideró que, desde el punto de vista sancionador, en el ámbito urbano debe primar la seguridad vial sobre la movilidad.

5.3 La supervisión y control del cumplimiento e incumplimiento de la ley en el tráfico en España

Finalmente, la tercera y última cuestión debatida en esta mesa, al igual que en las otras, trató de otorgar un calificativo a la supervisión y control del cumplimiento e incumplimiento de la ley en el tráfico en España. En este sentido, todos los participantes en la mesa coincidieron, con sus matizaciones personales, en que la supervisión y control del cumplimiento e incumplimiento de la ley en el tráfico en nuestro país es regular. Así, ésta fue calificada como manifiestamente mejorable. Es una

realidad el hecho de que es necesario que haya más supervisión y control en nuestras calles y carreteras. Para que la supervisión y el control fueran efectivos, sería necesario incrementar los medios en todos los ámbitos (sancionador y judicial) de manera que todos estuviéramos más seguros, correctamente disuadidos y que por tanto la necesidad de supervisar y controlar fuera menor.

Si bien la voluntad tanto por parte de los agentes como por parte de la autoridad es hacer que se cumpla la ley, de poco vale la

supervisión si desde el punto de vista sancionador determinados conductores siguen sin ser tratados como delincuentes. Un aspecto que mejoraría la supervisión policial sería la inclusión de nuevas tecnologías que permitan el seguimiento de los conductores infractores. Una vez más destaca el papel que la educación podría jugar en este sentido. Por otro lado, es necesario diferenciar la supervisión que se lleva a cabo en carretera y aquella que tiene lugar en entornos urbanos. En este sentido, el calificativo en entornos urbanos sería peor que aquel referido a la supervisión en vías interurbanas debido a la heterogeneidad, a la falta de directrices comunes, al desbordamiento que sufren por la gran cantidad de competencias a las que tienen que atender, etc.

Por su parte, tan sólo el 5% de los asistentes consideró que la supervisión y control del cumplimiento e incumplimiento de la ley en el tráfico en España es muy bueno, frente al mayoritario 47% que estimó que es malo, el 23% que señaló que es regular y el 13,3% que indicó que era muy malo.

Por tanto:

Incrementar la presencia policial y los sistemas tecnológicos de control aumentaría la función disuasoria de la supervisión policial. Se trata de incrementar la probabilidad de ser sancionado si se comete una infracción. Por otro lado, sería muy positivo que los agentes encargados de llevar a cabo esta tarea

dispusieran de una mayor y mejor formación para potenciar la función social que desempeñan en su relación con el ciudadano.

Sin embargo, no podemos olvidar que si la educación vial de nuestros ciudadanos es deficiente difícilmente podremos lograr una supervisión eficaz.

Desde el punto de vista sancionador, en el ámbito urbano debe primar la seguridad sobre la movilidad puesto que los hábitos de conducción se instauran en la conducción en entornos urbanos. Debemos luchar por una movilidad segura sin olvidar que la supervisión policial debe incidir sobre las principales causas de accidentes.

Existe una percepción por parte de los españoles de que la supervisión policial en nuestro país es escasa y regular. Por tanto, es manifiestamente mejorable y quedan muchas cosas por hacer. El calificativo de la supervisión en entornos urbanos es peor que la evaluación realizada sobre la supervisión en vías interurbanas. Esto está motivado por la percepción de arbitrariedad, la falta de homogeneidad y el exceso de competencias de los agentes encargados de esta labor en ámbitos urbanos.

En líneas generales, la percepción tanto de los participantes en el Focus-group como de las personas asistentes a las jornadas (89,4%) es que NO hay justicia en el tráfico, que es insuficiente y además no está bien enfocada.

6. RESULTADOS DEL *FOCUS-GROUP*

“EL SISTEMA SANCIONADOR Y EL SISTEMA JUDICIAL EN EL TRÁFICO”

PARTICIPANTES

- D. Martín Gil. Responsable de Educación Vial de la Dirección General de Tráfico del Gobierno Vasco
- D. Alfons Perona. Secretario Ejecutivo de la Fundación RACC
- D. Andreu González. Jefe del Área Central de Circulación y Transportes de los Mossos d'Esquadra
- D. Eduardo Roca. Catedrático de Derecho Administrativo de la Universidad de Granada
- D. Jaume Almenara. Profesor de Comunicación Social de la Universidad de Barcelona y Decano del Colegio de Psicólogos de Catalunya
- Dña. Mar Cogollos. Directora de la Asociación Española de Lesionados Medulares (AESLEME)
- D. Tomás Cano. Profesor Titular de Derecho Administrativo y Secretario del Departamento de Derecho Administrativo. Facultad de Derecho de la Universidad Complutense de Madrid

MODERADORA

- Dña. Constanza Calatayud. Profesora Titular de la UVEG. Miembro de la Unidad de Investigación para el Asesoramiento y Desarrollo en Tráfico y Seguridad Vial del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS).

6.1 Aspectos previos

En primer lugar, se puso de manifiesto que el sistema sancionador y el sistema judicial son temas que no pueden tratarse de forma aislada, independiente y sin hacer referencia a aspectos que tienen que ver con la norma y con la supervisión policial que, en definitiva, son determinantes de la sanción.

Sin embargo, ya que la norma y la supervisión policial fueron temas específicos para el debate y reflexión en otros grupos de trabajo, presentamos tan sólo unas breves pinceladas que permiten justificar las conclusiones del grupo de expertos que debatieron en torno al sistema sancionador y judicial.

6.2 En cuanto a la norma

Un punto de partida: la incoherencia entre las creencias y las conductas:

- Por un lado existe una conciencia social de aceptación de la norma, es decir, una actitud favorable que nuestros conductores manifiestan hacia la norma como elemento necesario para regular el comportamiento vial; y,
- Por otro, el incumplimiento de la misma que constituye la realidad social.

Entre las **razones fundamentales del incumplimiento de la norma**, el grupo de expertos alude, entre otras a:

- La falta de claridad y coherencia de la ley;
- El escepticismo sobre el objetivo y finalidad de la misma;

- La inutilidad y absurdez de algunas normas de tráfico (como los límites de velocidad); y a
- La falta de regulación de otras conductas que son peligrosas para la conducción.

Entre las propuestas planteadas para solucionar este conflicto, el grupo propone:

- La necesidad de delimitar y concretar conceptos jurídicos indeterminados de modo que sean más fáciles de comprender y aplicar (como en el caso de la conducción temeraria y la conducción bajo los efectos del alcohol); así como
- La diferenciación entre entornos urbanos e interurbanos.

6.3 En cuanto a la supervisión policial

Resaltando **la influencia que el comportamiento y las actitudes de los agentes** de y en la circulación ejercen sobre los usuarios del tráfico:

Se insiste en la **sensación generalizada de escaso control y supervisión policial** así

como en la eficacia momentánea de dicho control.

En este sentido, **se propone** aumentar los medios, dotación y recursos destinados a facilitar la labor de control que al mismo tiempo incrementan la percepción de probabilidad de ser sancionado.

6.4 En cuanto a las sanciones

En este caso, y **como punto de partida, consideramos la percepción que el usuario tiene en torno a la sanción. Así:**

- **Por un lado, el 59% de encuestados** (tal como aparece evidenciado en la investigación poblacional) opina que la **finalidad de la sanción es recaudatoria;**
- Por otro lado, aunque **más 60% de nuestros conductores** piensa que la sanción tiene una **finalidad educativa**, no debemos olvidar la existencia de una serie de factores que van en detrimento de la percepción educativa de la misma. Entre ellos:
 - La sanción no cambia actitudes;
 - La probabilidad de ser “pillados” es muy baja;
 - Existe una impunidad total cuando no se cumple la norma;
 - Existe una enorme distancia entre el mensaje prescriptivo y el mensaje sancionador así como entre el sistema administrativo y el sistema penal;
 - El choque de muchos principios normativos de la ley con los principios constitucionales;
 - Deficiencias en el sistema sancionador a la hora de tipificar las infracciones graves y muy graves así como sus sanciones;
 - La redacción ambigua de la tipificación de los delitos de tráfico dentro del sistema penal;

- El enorme margen existente en la ley que deja excesiva discrecionalidad al juez, es decir, a la subjetividad de la ley;
- La tardanza en la aplicación de la justicia;
- La escasa pena (cuatro años como máximo) en el caso de los delitos de tráfico.

Tomando todo ello en conjunto, se proponen las siguientes medidas:

- Aproximar el sistema sancionador al sistema judicial en tráfico;
- Modular la ley al máximo, tanto en el ámbito administrativo como penal, de modo que únicamente tenga que aplicarse de forma automática;
- Diseño de otro tipo y cuadro de sanciones;
- Establecer la inmediatez ante la infracción y la sanción;
- Incremento de los principios de igualdad y proporcionalidad;
- Aproximar el mensaje prescriptivo al mensaje sancionador;
- Unificar las competencias de la Administración para sancionar;
- Fijación y aplicación de incentivos como retroalimentación positiva;
- Modificar la tipificación de los delitos de tráfico, eliminando conceptos jurídicos indeterminados (tales como, conducir bajo la influencia del alcohol o la conducción temeraria”, por mencionar algunos) con la

finalidad de eliminar en lo posible la discrecionalidad del juez;

- Tipificar en el código penal la conducción sin permiso después de que éste haya sido retirado;
- En definitiva, modificar las leyes antes de que entre en vigor el carné por puntos;

- Un modelo mixto para gestionar la seguridad vial en el cual la gestión y ejecución administrativa correspondería al Ministerio del Interior y a la DGT; mientras que la gestión de la seguridad vial debería ser competencia de una secretaría de estado de seguridad vial, un instituto o comisión interministerial en materia de tráfico y seguridad vial.

6.5 En definitiva

- En nuestro país no existe un modelo adecuado de educación vial en los centros escolares ni en las autoescuelas, aspecto al que están contribuyendo tanto las autoridades como la propia Administración. Por lo que se insiste en la:

– Necesidad urgente de implantar una cultura de la seguridad vial, a través de la educación y formación vial en los centros escolares (mediante unidades didácticas obligatorias) así como en las autoescuelas con la finalidad de formar actitudes y conductas correctas que lleven al cumplimiento de la norma.

- La justicia no satisface plenamente las necesidades de la seguridad vial (debido fundamentalmente a factores políticos, sociológicos, económicos...).

- No existe proporcionalidad entre hechos y sanciones administrativas y judiciales.
- Queda mucho trabajo para asegurar una mínima justicia en el tráfico.
- Hay que mejorar la justicia desde el punto de vista de la legislación.
- Donde mueren tantas personas cada año, no hay justicia ni derecho en el tráfico.
- No hay justicia en el tráfico ya que se juzga de modo diferente un delito.

Por todo ello, el grupo mayoritariamente concluye que:

- NO existe justicia en el tráfico.

7. RESULTADOS DE LA MESA REDONDA “EL SISTEMA SANCIONADOR Y SISTEMA JUDICIAL EN EL TRÁFICO”

PARTICIPANTES

- D. Miguel López-Muñiz Goñi. Magistrado Emérito del Tribunal Superior de Justicia de Madrid
- D. Eduardo Roca. Catedrático de Derecho Administrativo de la Universidad de Granada
- D. Roberto Durán. Psicólogo. Miembro de la Comisión de Tráfico y Seguridad Vial del Colegio Oficial de Psicólogos de Madrid
- Dña. Mar Cogollos. Directora de la Asociación Española de Lesionados Medulares (AESLEME)

MODERADORA

- Dña. Constanza Calatayud. Profesora Titular en la UVEG.
Miembro de la Unidad de Investigación para el Asesoramiento y Desarrollo en Tráfico y Seguridad Vial del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS).

Tras la presentación de los participantes de la mesa, se plantean tres preguntas a las que, siguiendo el procedimiento habitual, responderán cada uno de los expertos.

7.1 ¿Se cumple la premisa de que las conductas más arriesgadas y peligrosas en el tráfico son las más perseguidas y sancionadas?

Los expertos de la mesa manifiestan que las conductas más arriesgadas y peligrosas en el tráfico no son las más perseguidas y sancionadas. En primer lugar, se diferencia entre la consideración de “perseguidas” y “sancionadas” y en este sentido se insiste en las escasas posibilidades de que nos “pillen” ante la realización de una conducta peligrosa y arriesgada en el tráfico. Además, se resalta la existencia de conductas peligrosas y arriesgadas, que tienen una gran influencia tanto en las causas como en las consecuencias del accidente y que no están tipificadas como tales. Por otro lado, se pone de manifiesto que muy poca gente va a la cárcel habiendo matado a alguna persona en el tráfico y que cuatro años de prisión para algunas conductas son muy pocos. Sin embargo, tras plantear estos aspectos que caracterizan a nuestra realidad vial, se resalta la responsabilidad y el papel activo que cada uno de nosotros como usuarios del tráfico debemos desempeñar y ejercer como elementos disuasorios de esas conductas peligrosas y arriesgadas en nuestro entorno.

Entre las razones argumentadas para afirmar que las conductas más peligrosas y arriesgadas no son las más perseguidas y sancionadas, los participantes de la mesa se refieren, por un lado, a la ausencia de

matización dentro de la propia ley de determinadas conductas como es el caso de la conducta temeraria y la conducta bajo la influencia del alcohol. Estas conductas aparecen ante la sociedad como una especie de “normas o conductas en blanco” matizadas únicamente por la interpretación que los tribunales hacen de la jurisprudencia concreta. En este sentido, se reclama: por un lado, que los atestados sean lo más completos posibles de modo que favorezcan una decisión del juez ajustada a la legalidad y que las resoluciones judiciales lleguen bien matizadas a la sociedad; por otro lado, se alude a la disociación existente en ocasiones entre la sanción en uno u otro ámbito. En este caso se insiste en la necesidad de revisar, analizar y modificar de modo específico esas infracciones y esas sanciones.

Los resultados de la votación de los asistentes a las Jornadas son muy significativos y llamativos ya que un 84.6% de los participantes opina que no se cumple la premisa de que las conductas más arriesgadas y peligrosas son las más perseguidas y sancionadas, lo cual evidentemente, debemos ponerlo en relación con la evaluación que durante estas Jornadas estamos realizando sobre nuestro sistema legislativo, sancionador y judicial.

7.2 Razones por las que se considera que las conductas más arriesgadas y peligrosas no son las más perseguidas y sancionadas.

Entre las opciones, se proponen: la presión política, la comodidad de las autoridades o las dificultades en la captación del infractor.

Los participantes de la mesa, tras plantear la dificultad de elegir una única opción, mayoritariamente afirman que la comodidad por parte de las autoridades y las dificultades en la captación del infractor constituyen las razones fundamentales por las que las conductas más arriesgadas y peligrosas en el tráfico no son las más perseguidas y sancionadas.

Por un lado, se resalta que las expectativas de los políticos, de aquellos que temporalmente dirigen nuestros destinos, se centran en poner en marcha e incluso legislar iniciativas que produzcan soluciones inmediatas ante problemas y situaciones muy concretos que generan alarma social. Por el contrario, se desinteresan y descuidan aquellos problemas sociales que implican apuestas a largo plazo. Y no debemos olvidar que la enseñanza y la educación vial orientadas a la prevención son las soluciones de futuro a los problemas del tráfico.

Por otro lado, los expertos manifiestan la existencia de dificultades existentes en la captación del infractor. Concretamente, se afirma que en un 80% o 90% de las ocasiones no se denuncian o no se detectan las infracciones en el tráfico. En relación con esta cuestión, se insiste en:

- La necesidad de detectar, concretar y matizar las múltiples dificultades existentes en la captación del infractor.
- La necesidad de incrementar los recursos tecnológicos, la presencia policial y los controles de conductas imprudentes en el tráfico.
- La necesidad de incrementar las conductas objeto de control y supervisión policial, teniendo en cuenta que las más frecuentes son el exceso de velocidad y la conducción bajo el consumo de alcohol.
- La necesidad de decidir y establecer una tasa consensuada de alcohol, resultado de investigaciones sobre la influencia del alcohol en la conducta de la conducción, con la finalidad de delimitar de forma precisa y concreta aquellos delitos relacionados con la conducción bajo la influencia del alcohol.

Los resultados de la votación de esta segunda cuestión por parte de los asistentes a estas Jornadas son los siguientes: más de la mitad de los participantes opina que las dificultades en la captación del infractor constituye la razón fundamental, seguida por la comodidad de las autoridades. Nuevamente, debemos considerar estos datos junto con los aparecidos en las restantes mesas.

7.3 Calificación que recibe nuestro sistema sancionador y judicial en materia de tráfico en España.

Los participantes en la mesa le conceden una calificación que oscila entre “regular” y “malo”. Entre los argumentos planteados se manifiesta que el mayor de los problemas que tiene la Administración judicial es la lentitud, aunque se resalta que la culpa no radica en los magistrados o jueces sino en el sistema que no proporciona la infraestructura necesaria para que la justicia sea ágil, rápida y eficaz. Entre las medidas encaminadas a solucionar el problema de la lentitud de la justicia se propone el incremento del número de juzgadores así como la adaptación de las normas a las circunstancias.

Asimismo, se resalta la necesidad de que las sentencias judiciales sean mucho más precisas ya que sientan precedentes y tienen un enorme impacto social de modo que llegan a convertirse en moduladoras de conductas futuras similares. En este sentido, se reclama la existencia de tribunales específicos bien formados en materia de tráfico y dotados de profesionales de todas las áreas y se insiste en la necesidad de una buena formación en los forenses que, en definitiva, constituyen elementos esenciales que posibilitan que el juez pueda diferenciar de modo adecuado las pretensiones de las partes.

Asimismo, se insiste en que “impartir justicia” implica no sólo atender las necesidades hospitalarias y las necesidades de compensación a las víctimas, sino también atender las necesidades psicológicas de las víctimas o de las familias de esas víctimas, cuestión que actualmente queda bastante descuidada.

También se alude a la conveniencia de informar a todos los usuarios del tráfico acerca de las razones de las sanciones, tanto las económicas como las que hacen referencia a la peligrosidad o riesgo de la conducta sancionada.

Los resultados de la votación de todo el público participante en estas Jornadas permiten constatar que la justicia se califica en términos de regular, mala y muy mala. No hace falta hacer más comentarios al respecto. Volvemos a reiterar la necesidad existente de evaluar y modificar muchos de los aspectos que se han puesto de manifiesto a lo largo de estas Jornadas.

En definitiva:

La Administración de justicia tiene defectos y por tanto, es mejorable a lo largo de todo el proceso, desde la denuncia hasta la apelación. En este sentido, se resalta la necesidad de revisar y modificar aspectos actualmente presentes, tales como:

- La escasa probabilidad de que las conductas más peligrosas y arriesgadas sean las más perseguidas y sancionadas, debida fundamentalmente a los escasos recursos existentes para captar al infractor y a la comodidad de las autoridades más interesadas en solucionar problemas inmediatos y puntuales.
- La existencia de muchas conductas peligrosas y arriesgadas en el tráfico que no están tipificadas como tales.

- La ausencia de matización dentro de la propia ley de la conducta temeraria y la conducta bajo la influencia del alcohol.
- La escasa precisión de las sentencias judiciales, que sientan precedentes y tienen una enorme repercusión en la modulación de conductas similares.
- La necesidad de incrementar la información de los atestados.
- La necesidad de formación específica de forenses y tribunales específicos en materia de tráfico y seguridad vial que faciliten la decisión objetiva del juez disminuyendo la discrecionalidad de los mismos.
- La disociación existente en algunas ocasiones entre la sanción en el ámbito administrativo y en el ámbito penal.
- La lentitud y escasa agilidad de la justicia actual.
- La escasa atención psicológica hospitalaria tanto a víctimas como a familiares.

Sin embargo, se resalta que si nos ceñimos a lo que es la esencia del derecho, es decir, si hablamos en términos jurídicos, si nos referimos

a la justicia como el derecho positivado, existe el derecho positivo en materia de tráfico y seguridad vial. En este sentido, podemos afirmar de forma rotunda y sin lugar a dudas que en el tráfico existe justicia, aunque no cabe la menor duda que esta justicia es susceptible de una notable mejora.

Las soluciones planteadas giran en torno a los siguientes aspectos:

- La modificación de las deficiencias actuales de nuestro sistema sancionador y judicial a las que se ha hecho mención concreta.
- Tener en consideración una perspectiva psicológica combinada con la competencia jurídica y constitucional.
- La solución al problema del tráfico constituye una apuesta de futuro que va emparejada con la prevención, es decir, con la educación y formación.
- Todos nosotros, como usuarios del tráfico, debemos desempeñar y ejercer un papel activo como elementos disuasores de conductas arriesgadas e imprudentes que observamos en nuestro entorno.

8 UNA MESA REDONDA PARA EL CIERRE

“¿HAY JUSTICIA EN EL TRÁFICO?”

PARTICIPANTES

- D. Jordi Jané. Presidente de la Comisión de Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico del Congreso de los Diputados.
- D. Agustín Jiménez. Vicepresidente de la Comisión de Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico del Congreso de los Diputados.
- D.^a Ana M^a Campo. Presidenta de la Asociación Stop Accidentes.

MODERADOR

- Dr. Francisco Alonso Plá. Profesor Titular de la UVEG. Director de la Unidad de Investigación para el Asesoramiento y Desarrollo en Tráfico y Seguridad Vial del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS). Asesor y Director de Investigación de Actitudes.

Mesa de cierre, donde se pretende reunir algunos de los aspectos que se fueron tratando en las Jornadas, para finalizar las mismas e ir al cierre real.

La dinámica de la mesa fue la misma que la mantenida en las anteriores. Las principales aportaciones de los participantes en la misma se describen a continuación.

8.1 Globalmente, para la utilización del sistema legal ejecutivo, lo más efectivo es...

- Mejorar la ley
- Aumentar la supervisión
- Aumentar y endurecer las sanciones
- Agilizar la justicia
- Diseñar nuevos tipos de sanciones
- Modificar el sistema de obtención del permiso

Desde el punto de vista político administrativo, el Director General de Tráfico es un responsable político del gobierno en materia de seguridad vial, lo es en cuanto no existe aún un ámbito transversal del gobierno que pueda coordinar todas las políticas de seguridad vial. No es simplemente un tema único del Ministerio del Interior. Pero mientras no se modifiquen los organigramas, el responsable en materia de seguridad vial es el Director General de Tráfico.

El Director General de Tráfico, en comparecencia ante el Congreso, alardeaba de que vamos por el buen camino. Si comparamos cifras frías, siempre frías, con el número de accidentes y muertos del año 2004 y el año 2005, quizás podrá apreciarse una disminución. Incluso si analizamos el Observatorio de Seguridad Vial, las cifras que nos lanza del año 2004 en relación con las del 2003, también alguien podría decir que ha habido una mejora. Sin embargo, no podemos

afirmar esto, lo que se solicita al gobierno, lo que se solicita al Director General de Tráfico, lo que se solicita al conjunto de los poderes públicos y al Parlamento, es que no podemos bajar la guardia en ningún caso y que las cifras no son buenas.

Si damos la impresión de que las cifras son buenas, estamos alentando una no solución del problema, porque si repasamos las cifras, éstas son tozudas. España está por encima de la media europea en accidentes de tráfico. Ya lo estaba en los años anteriores y esta vez se presume de que hemos mejorado el ranking, no es cierto. Hemos incorporado a la Unión Europea diez países más. La Europa de los quince ya es la Europa de los veinticinco, y en esa nueva Europa de los veinticinco, si vemos comparativamente como España está por encima de la media cuando se han incorporado países que han aumentado muchísimo la media. Por ejemplo, Lituania está a 204 y Letonia a 210, mientras que la media europea es 103, con lo cual, estos dos países ya doblan la media europea, y España está en 128, con lo cual triunfalismo ni uno.

Hay un elemento importantísimo, detrás de cada cifra fría hay un drama humano. Detrás de cada cifra fría hay una víctima. En muchas ocasiones las víctimas se olvidan y las cifras son una estadística más que sumar para saber si mejoramos o no. Nosotros también

debemos revelarnos ante esta situación. Cada víctima es una situación humana que debemos atender. No podemos relajarnos, y debemos intentar que el sistema judicial y administrativo funcione. Tenemos que intentar que funcione.

Y ante esa primera tanda de preguntas, ¿hay que mejorar la ley, modificarla, revisarla? Sí. ¿Es que la ley actual, el código penal da una respuesta efectiva a las infracciones, a los delitos en el ámbito de la seguridad vial? No. ¿Cuántos delitos van como faltas? Los expertos lo delimitan bien, Attitudes ha realizado unos magníficos trabajos que explican bien dónde está la raíz del problema. ¿Cuántas sentencias contradictorias por el grado de alcoholemia!, grados inferiores, son considerados delitos en determinados tribunales, y grados superiores no son considerados delitos en otros tribunales. No hay una jurisprudencia unánime ni unas pautas objetivas.

Conducir bajo los efectos... ¿cuándo estás bajo los efectos?, ¿cómo se objetiva?, ¿cómo hemos permitido que desapareciera del código penal como delito, como acción penalmente perseguible todo lo que es conducir sin carné?

¿Y qué mensaje vamos a dar ahora que hemos establecido el permiso por puntos que entrará en vigor el 1 julio?, ¿qué mensaje damos a la ciudadanía, si mientras que el mensaje final es que te quedas sin permiso porque has perdido los puntos, sigue sin ser delito conducir sin el permiso?, ¿y qué puntos va a perder aquella persona que no tiene permiso?, ninguno, porque no tiene permiso, no tiene puntos. Con lo cual estamos en un círculo vicioso que comporta que necesariamente deberemos objetivar el código penal e introducir aquellos que no tienen carné

de conducir, debemos modificar la ley, debemos claramente, de manera clara y meridiana.

Conceptos indeterminados como ir a una velocidad..., no, yo no tengo que interpretar cuando la velocidad es tan inadecuada. Debe haber unas cifras de velocidad pasadas las cuales se entienda que siempre hay delito.

Si un conductor va a más de 200 kilómetros por hora en una autopista, que tenga o no un accidente, dependerá de un factor suerte, como aquel que va disparando un rifle cargado, si le da a alguien será otra cuestión, pero en sí ya es delito.

Así, ante la primera cuestión, claramente hay que mejorar la ley, revisarla, modificarla y en un aspecto ya definitivo. El que va por la vía administrativa pierde puntos, el que va por la vía penal, a lo mejor algún día tiene una sentencia condenatoria que ya veremos cuál, pero no pierde puntos si tiene la sentencia condenatoria. Tenemos la contradicción de que, he hecho una infracción que por la vía administrativa ha supuesto perder cinco, seis, siete puntos de los doce iniciales, de los cuales me quedan cuatro y el que tengo al lado ha cometido un delito, y sigue teniendo los doce puntos, porque va por la vía penal, ¡no puede ser! Tenemos que modificar el código penal para que con la sentencia; ésta lleve siempre emparejada la pérdida total de los doce puntos o de los que tuviera del saldo final de puntos que tuviese ese conductor. Aquí no podemos en ningún caso relajarnos, y por tanto hay que modificar la ley, revisarla.

Un mensaje positivo, estamos en ello. En la Comisión de Seguridad Vial del Congreso se ha abierto un ciclo de comparecencias específicas sobre la reforma del código penal, se tiene la satisfacción de poder anunciar ya

que la primera de estas comparencias la abrirá el fiscal general del Estado, Cándido Conde Pumpido que comparecerá el día 23 de noviembre en el Congreso. Una fecha además significativa por conmemorarse el día oficial en recuerdo por las víctimas en accidente de tráfico. Debemos agradecerle al fiscal que, por primera vez en la historia de la fiscalía, en la memoria que presenta cada año el ministerio fiscal ante las Cortes se haya introducido específicamente un capítulo sobre los delitos de la seguridad vial y el tráfico y con la valentía de que en la memoria claramente se pronuncia a favor de modificar la ley y cuáles son los aspectos que debemos modificar.

Por lo tanto, sí a modificar la ley, pero sí también aumentar la supervisión, es algo complementario, en ningún caso contradictorio. Se modifique o no la ley, debemos forzosamente aumentar la supervisión.

Aumentar y endurecer las sanciones, la respuesta es "veremos en qué circunstancias". No se trata de dar el mensaje ¡venga aumentemos las sanciones! Se trata de que se cumplan, de que se cumplan con celeridad. De que realmente lo que está previsto en el código después tenga una respuesta. De que lo que es delito vaya como delito y no falta, y por tanto al final tenga las penas inherentes a ese delito. No tanto el mensaje de aumentar lo que ya está, mejórese lo que ya está. Porque por ejemplo, el que va sin permiso de conducir tiene que tener una sanción más dura, ir sin permiso de conducir debe endurecerse, pero no todo necesariamente debe endurecerse. Es como los límites de velocidad, no hace falta a veces modificarlos mucho, se trata de que se cumplan los establecidos. No se trata de "como la gente corre muchísimo vamos a subir

o bajar los límites! Se trata de que los que hay sean creíbles y seguros.

Respecto a agilizar la justicia, los juicios rápidos, depende. En materia de seguridad vial, si rápidos con garantías, sí. Si rápido es realizar el atestado y ya está, no.

Mejorar los atestados, aunque no está en el listado de respuestas, cuando es una prueba inicial básica para después seguir la persecución del delito. El atestado es básico.

A veces la rapidez merma las garantías. Lo que queremos es un juicio con todas las garantías, eficaz y que llegue al final a esa sentencia. Quien ha sido víctima de un accidente si que quiere la justicia rápida, pero no quiere una justicia rápida que después tenga la impresión de que no ha sido la debida. Quiere conocer por dónde va su proceso, quiere tener las garantías de que todas las fases se vayan a cumplir, quiere poder aportar pruebas, quiere que realmente se objetiven los tiempos. Pero no es seguro que quiera una justicia rápida que, a lo mejor se resuelva en una instancia inferior, cuando son temas que deben conocerse en instancias a veces superiores. Más que justicia ágil, justicia especializada.

A raíz de la creación de los tribunales específicos para los casos de violencia, se está postulando la creación de tribunales específicos de violencia vial.

Sólo leyendo sentencias como es la del "caso Farruquito", nos damos cuentas de que debe cambiarse la ley. Evidentemente con esa actitud global, que se salda como se ha saldado, todos nos damos cuenta de que no es la adecuada.

Finalmente, diseñar nuevos tipos de sanciones, como limitar los derechos como

usuario, podría estudiarse. Debemos tener en cuenta que el permiso por puntos no es una sanción, se entiende como una medida reeducativa, un crédito de confianza que se incrementa o se pierde, pero no es en sí una sanción. El que pierde puntos igualmente tendrá su sanción administrativa. Si fuese una sanción no podríamos nunca recuperar totalmente los puntos dependiendo del tipo de sanción cometida.

Con relación a la modificación del sistema de obtención del permiso. Al margen de esta modificación, debe frenarse la convalidación o canje de permisos obtenidos en otros países que no tienen la garantía de haber obtenido el permiso con unos niveles adecuados para conducir exigidos en España y en Europa.

Desde el punto de vista de las víctimas, cambiar la justicia, hacerla más clara y precisa. Desde el apoyo a la postura anterior, se comparte que la euforia en la disminución de accidentes de tráfico es falsa. No puede haber una euforia porque hayan muerto 600 personas menos, ni aunque hubiese habido mil personas menos. Imaginando que hubiera habido 2.000 muertos menos, y fuese diciéndose en los medios de comunicación lo felices que estamos, imaginemos lo que pensarían los 2.000 que sí han muerto, sus familias. Sería un insulto, el dolor no se suma. Aun reconociendo la necesidad de motivar a los que trabajan en el tráfico, no se motiva diciendo cosas que son falsas. Quinientas personas menos no son nada al lado de 5.000 que han perdido la vida.

Los afectados son muchos, y reclaman justicia, porque son olvidados. El dolor no se pasa. Todas las medidas son necesarias. Se señala la necesidad de cambiar la mentalidad de los jueces ¿por qué esas sentencias tan raras?

Cada vez estamos más implicados en la seguridad vial, donde hay tres elementos fundamentales, el conductor, que tenemos que conseguir sea cada día más responsable, en beneficio de él mismo y de toda la sociedad. Las infraestructuras, que en los últimos años han mejorado muy mucho, y estamos en ello. El automóvil, que también hemos mejorado.

En relación con la pregunta, se desecharía el restringir los derechos como usuarios en la obtención del permiso. En nuestra constitución todos somos iguales ante la ley, no podemos discriminar a nadie, si es cierto que algunos incumplen la ley y hacen un daño.

Se priorizaría la mejora de las leyes. El parque móvil no es el mismo, los vehículos son más numerosos, la infraestructura mejora. La ley el próximo año pone en marcha el carné por puntos, no es la panacea, pero otros países lo tienen y los datos indican que ayudan como un elemento más, no el único, a que haya menos accidentes y menos muertes.

Habría que aumentar las sanciones, desde el punto de vista económico y social, a los conductores irresponsables.

Hay que intentar que la justicia sea más ágil aunque no desde los juicios rápidos.

8.2 ¿Hay justicia en el tráfico?

Todos los miembros de la mesa concluyen que NO hay justicia en el tráfico. Hay víctimas del tráfico y todavía no han sido compensadas por ello.

ANEXO 1

Jornadas de Reflexión Attitudes. 4ª edición.

“¿Hay justicia en el tráfico?”

PROGRAMA 20 de Octubre 2005

- 09:30 -10:00 Registro, entrega de documentación y café de bienvenida
- 10:00-10:30 Apertura
- Sr. D. Jesús Gasanz, Director de Audi España
 - Sr. D. Ramón Ledesma, Subdirector General de Normativa y Recursos de la DGT
 - Dr. Luis Montoro, Catedrático de Seguridad Vial de la Universidad de Valencia. Director del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)
- 10:30-11:15 Conferencia inaugural
- Dr. Charles Goldenbeld, investigador del Institute for Road Safety Research de Holanda (SWOV)
- 11:15-11:30 Coffee break
- 11:30-12:00 Presentación del estudio documental “La justicia en el tráfico. Análisis del ciclo legislativo-ejecutivo a nivel internacional”
- Dr. Francisco Alonso, Profesor Titular de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia
- 12:00-12:30 Presentación del estudio poblacional “La justicia en el tráfico. Conocimiento y valoración de la población española”
- Dr. Luis Montoro
- 12:30-13:30 Mesa redonda “Las medidas legales para la seguridad vial”
- D. Antonio García Infanzón. Gerente del Instituto MAPFRE de Seguridad Vial
 - D. Jesús Monclús. Responsable de Accidentología y Seguridad Vial de la Fundación FITSA
 - D. Juan Carlos Carbonell. Catedrático de Derecho Penal de la UVEG
 - D. Mario Arnaldo. Presidente de la Asociación Europea de Automovilistas (AEA)
- MODERADORA:
- Dra. Cristina Esteban Martínez. Profesora Titular de Psicología aplicada a la Seguridad Vial en la UVEG. Miembro de la Unidad de Investigación para el Asesoramiento y Desarrollo en Tráfico y Seguridad Vial del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS).
- 13:30-14:30 Mesa redonda “La supervisión y control del cumplimiento e incumplimiento de la ley en el tráfico”
- D. Eugenio de Dobrynine Sirvent, Responsable del Área de Seguridad Vial de CEA (Comisariado Europeo del Automóvil)
 - D. José Eugenio Medina, Criminólogo y Policía Local de Elche. Miembro de la Asociación de Monitores y Expertos de Educación Vial
 - D. José Manuel Rosendo, Abogado especializado en temas de tráfico
 - D. José Mª Hernández-Carrillo, Presidente del Grupo de Derecho de la Circulación y Seguros del Colegio de Abogados de Granada
- MODERADORA:
- D.ª Beatriz Alamar Rocati, Técnico Superior de Investigación del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)
- 14:30-15:30 Buffet

- 15:30-16:30** Mesa redonda “El sistema sancionador y sistema judicial en el tráfico”
- **D. Miguel López-Muñiz Goñi.** Magistrado Emérito del Tribunal Superior de Justicia de Madrid
 - **D. Eduardo Roca.** Catedrático de Derecho Administrativo de la Universidad de Granada
 - **D. Roberto Durán.** Psicólogo. Miembro de la Comisión de Tráfico y Seguridad Vial del Colegio Oficial de Psicólogos de Madrid
 - **Dña. Mar Cogollos.** Directora de la Asociación Española de Lesionados Medulares (AESLEME)
- MODERADORA
- **Dña. Constanza Calatayud.** Profesora Titular de la UVEG. Miembro de la Unidad de Investigación para el Asesoramiento y Desarrollo en Tráfico y Seguridad Vial del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)

16:30-16:45 Coffee break

- 16:45-17:45** Mesa redonda final “¿Hay justicia en el tráfico?”
- **D. Jordi Jané.** Presidente de la Comisión de Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico del Congreso de los Diputados.
 - **D. Agustín Jiménez.** Vicepresidente de la Comisión de Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico del Congreso de los Diputados.
 - **D. Ana M^a Campo.** Presidenta de la Asociación Stop Accidentes.
- MODERADOR
- **Dr. Francisco Alonso Plá.** Profesor Titular de la UVEG. Director de la Unidad de Investigación para el Asesoramiento y Desarrollo en Tráfico y Seguridad Vial del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS). Asesor y Director de Investigación de Attitudes.

17:45-18:00 Clausura. Cocktail



Iniciativa social de Audi