

VI SIMPOSIO INTERNACIONAL DE ANTROPOLOGÍA VIARIA: "LEY, TRANSGRESIÓN Y SANCIÓN"

Barcelona
27/10/2006

CONCLUSIONES

1. Hay que garantizar la libertad y la autonomía, pero haciendo hincapié en la seguridad. La libertad de movimientos y de transporte aparece como uno de los derechos fundamentales de la ciudadanía de hoy en día. Pero esta libertad individual se encuentra limitada por el mantenimiento del bien común. Las leyes de tráfico se originan a partir de dos principios: autonomía y seguridad. La tensión entre los dos genera el dinamismo de este tipo de legislación. Hay que garantizar la libertad y la autonomía, pero cada vez hacemos más hincapié en la seguridad. Hoy en día esto nos obliga a revisar el sistema, complementando las sanciones administrativas con las penales.

2. El sistema legal relativo a la acción viaria no acaba en las normas de circulación. El organigrama legal del sistema de acción viaria es muy complejo. La legislación va más allá de las normas de la circulación y hay que hacerla extensiva cada vez más a los ámbitos de la producción de automóviles, infraestructuras, administración de permisos, educación y formación, control formal, comunicación, etc. En la actualidad, todo el sistema está fragmentado y a menudo la gestión carece de dispositivos transversales y aglutinadores.

3. Para que las leyes sean eficaces, es necesario que la ciudadanía las acepte y las asuma. Está demostrado que, en el ámbito vial, las buenas leyes son eficaces en la reducción de la accidentalidad y en la mejora del tráfico. Para que las leyes y las normas sean eficaces es necesario que la ciudadanía las acepte y las asuma -se dice que la peor ley que aquella que no se cumple. De este modo, las leyes reciben la necesaria sanción social, sin la que la ley no tiene eficacia. Por este motivo, es conveniente que las leyes y las normas sean significativas, es decir, creíbles. De lo contrario, se generaliza una peligrosa tolerancia ante la infracción y la ley pierde eficacia.

4. Es necesario complementar la sanción con la educación. Hay una relación directa entre legislación y pedagogía. Si se desea la eficacia en el cambio de actitudes viarias y cívicas, es necesario complementar la sanción con la educación. Esto significa también temperar la represión con la prevención o, más en general, el "control social" (o "control formal") con la

asunción de normas por parte de los ciudadanos usuarios de la vía pública. En este sentido, es un avance la introducción del Carné por Puntos, porque combina ambas cosas, penaliza, pero también premia y da refuerzo positivo.

5. Hay que mejorar el procedimiento sancionador. Antes que modificar las leyes y aumentar las sanciones, es muy importante mejorar el procedimiento sancionador. Para que la sanción sea eficaz en la mejora real del civismo viario, hay que cumplir determinadas condiciones, entre las que destaca la inmediatez en la aplicación. También hay que reconsiderar en diferentes sentidos el valor cívico y moral de las sanciones económicas, más allá del valor recaudador. Habría que establecer una correcta proporcionalidad e intentar no confundir al infractor dando a entender que el motivo principal es económico y no cívico.

6. Un 40% de las actitudes, acciones y omisiones más peligrosas no son sancionables. La ley, las transgresiones y las sanciones se refieren sólo (o en gran medida) a la conducta consciente de los ciudadanos y, por tanto, no pueden incidir directamente sobre una buena parte de las principales causas de accidentalidad, que son inconscientes. Por tanto, se estima que hasta un 40% de las actitudes, acciones y omisiones más peligrosas no son susceptibles de sanción: se refieren a la distracción, a lo inconsciente, etc. La mejora de los graves problemas viarios depende en primer lugar del modelo de seguridad, antes que del modelo legal.

7. Hay que revisar el Código Penal: el exceso de velocidad y el exceso de intoxicación al volante deben ser delito. Conviene también la revisión del Código Penal para incluir determinadas conductas que provocan accidentes graves, y también a los conductores de riesgo (la mayoría reincidentes, etc.) El exceso de velocidad y el exceso de intoxicación al volante deben ser delito, ya que ponen gravemente en peligro el bien común. En el caso de la conducción sin carné, hay que distinguir entre la falta (como puede ser el conducir con carné caducado) y el delito (conducir cuando no se tiene carné o cuando ha sido judicialmente retirado).