

I Foro Contra la Violencia Vial

1Foro

CONTRA LA VIOLENCIA VIAL

Objetivo general:
Organizar encuentros anuales abiertos a la sociedad, donde profesionales, funcionarios y ciudadanos de reconocida trayectoria puedan exponer diferentes visiones sobre las problemáticas asociadas a la amenaza diaria que los siniestros viales representan para la sociedad en su conjunto. Crear un espacio de reflexión, toma de conciencia y discusión, para encontrar alternativas de acción que mejoren esta realidad.



1Foro

CONTRA LA VIOLENCIA VIAL

Miércoles 7 septiembre 2011
Honorable Cámara de Senadores
H. Yrigoyen 1708 4º piso Salón Belgrano

La visión judicial de la Seguridad Vial.

Los familiares de víctimas de siniestros viales sostenemos que sin justicia no hay prevención. Necesitamos abrir este debate para vencer la indiferencia general ante la violencia vial y las víctimas que genera.



COMITE CONSULTIVO
Agencia Nacional de Seguridad Vial

Grupo 1 | Derechos Humanos y Justicia

1Foro

CONTRA LA VIOLENCIA VIAL

Miércoles 7 septiembre 2011
Honorable Cámara de Senadores
Yrigoyen 1708 4º piso Salón Belgrano

I FORO CONTRA LA VIOLENCIA VIAL

Anexo Honorable Cámara de Senadores, Salón Manuel Belgrano.
Hipódromo Yrigoyen 1708 Piso 4º, Ciudad de Buenos Aires

Recepción: 9:30
Programa: 10 a 17:00 hs.

10.00
Apertura: La política de Seguridad Vial en Argentina.
Familiar de víctima de siniestro vial.
Florencio Randazzo, Ministro del Interior.
Julio Alak, Ministro de Justicia y Derechos Humanos.
Ricardo Casal, Ministro de Seguridad y Justicia de la Provincia de Buenos Aires.

10.45
Moderador: Gustavo Silvestre
Primer bloque: Derecho penal y los delitos de tránsito. Derecho comparado.
Nuestro Código Penal y la carátula de los homicidios viales.
Carlos Chiara Díaz, Miembro del Superior Tribunal de Entre Ríos. Profesor titular de Derecho Público y Derecho Procesal Penal en las Universidades de Entre Ríos, del Litoral y UCA -Paraná.
Bartolomé Vargas, Fiscal Especial de Seguridad Vial, España.

12.00
Moderadora: Patricia Cardozo
Segundo Bloque: Cumplimiento de las sentencias por delitos de tránsito. Estado de situación: estadísticas sobre los casos, juicios y sentencias.
Germán Camps, Abogado penalista, ex Juez contravencional y de faltas de la Ciudad de Buenos Aires.
Oscar Fappiano, Fiscal General de Tierra del Fuego.
Fernando Fiszer, Fiscal Nacional en lo Criminal de Instrucción. Docente Facultad de Derecho, U.B.A. y de la Procuración General de la Nación. Ex Fiscal correccional.

13:15
Almuerzo.

14.15
Moderador: Ernesto Arriaga

Tercer Bloque: La necesidad de Reforma del Código Penal Argentino. Proyectos de modificación.
Nanci Parrilli, Senadora Nacional, Neuquén. Integrante de la comisión de Justicia y Asuntos Penales.
Oscar Albrieu, Diputado Nacional, Río Negro. Integrante de la Comisión de Legislación Penal. Ex juez de la Cámara Federal de General Roca.
Pablo Javkin, Abogado. Diputado Provincial, Santa Fe.

15.15
Cuarto Bloque: Las víctimas en el proceso judicial. Principales y recurrentes inconvenientes y demoras, tanto administrativas como penales, para llegar a la sentencia de un juicio. Juicio abreviado.
Fernando Solessio, Abogado penalista. Profesor Derecho Penal en la Universidad Kennedy y la Policía Federal.
Marta Lakovich, Jueza de Faltas del Juzgado N° 1 de Vicente López.
Daniel Fernando Acosta, Juez Presidente de la Cámara Penal de Apelaciones de Rosario.
Lectura de "agenda pendiente" propuesta por los familiares de víctimas de siniestros viales.

16.30
Cierre.
Felipe Rodríguez Laguens, Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Familiar de víctima de siniestro vial.

Foro Organizado por: Familiares de víctimas de siniestros viales, integrantes del Comité Consultivo de la ANSV, Grupo I – "Justicia y Derechos Humanos".

Cooperadores: Agencia Nacional de Seguridad Vial, Ministerio del Interior, y Ministerio de Justicia de la Nación.

Para acreditarse ingresar en: www.seguridadvial.gov.ar

www.seguridadvial.gov.ar



Presentación

Organizar encuentros anuales abiertos a la sociedad, donde profesionales, funcionarios y ciudadanos de reconocida trayectoria puedan exponer diferentes visiones sobre las problemáticas asociadas a la amenaza diaria que los siniestros viales representan para la sociedad en su conjunto, y crear un espacio de reflexión, toma de conciencia y discusión para encontrar alternativas de acción que mejoren esta realidad, es al objetivo principal de este encuentro.

Sra. y Sres., bienvenidos a este primer Foro contra la Violencia Vial en el Honorable Senado de la Nación.

Los familiares de víctimas de la violencia vial sostenemos que sin Justicia no hay Prevención. Necesitamos abrir este debate a la sociedad desde distintos frentes, para vencer la inercia con que se han venido tratando judicialmente las muertes causadas por los siniestros viales. Proponemos un cambio de paradigma para vencer la indiferencia general ante la violencia vial y las víctimas que ello genera.

Julio Alak, Ministro de Justicia y Derechos Humanos

Buenos días a todos.

Quiero saludar en primer lugar al Director Ejecutivo de la ANSV, Felipe Rodríguez Laguens a sus colaboradores, al Fiscal General de España, a Bartolomé nuestro agradecimiento por estar aquí, a la senadora Parrilli que no ha podido asistir pero están sus asesores que trabajan por la Seguridad Vial, y destacar especialmente la presencia de familiares de víctimas de hechos delictivos, que han visto perder la vida de sus hijos o familiares directos y que se han convertido en los motores de esta política de seguridad vial en Argentina, que apunta a reducir la cantidad de muertes de una manera significativa. Estamos en un tema que es uno de los temas centrales de este país, por la gran cantidad de víctimas fatales y no fatales que se registran por causa de violación a las normas de seguridad vial.

El Estado, y este gobierno han decidido con energía encarar esta problemática. La ha encarado con la participación de las organizaciones civiles, que vienen trabajando desde hace muchos años para enmendar ese horror que significa la muerte de 7000 u 8000 argentinos por año. Es la causa de muerte más importante, más grande que tenemos en Argentina por un tema definido. Ya se vienen advirtiendo buenos logros, especialmente por la reducción en la cantidad de víctimas y también por el hecho de que se nota presencia en la prevención, se nota presencia para la sanción. Mucho resta por hacer. Creemos que Argentina no ha tenido una política correcta, quizás, en los últimos 50 ó 60 años. Ha crecido en forma notable la cantidad de unidades del parque automotor, hay una gran política de motorización. Se vienen dejando los métodos del transporte público o la bicicleta y se pasa al auto o a las motos. Eso genera un mayor bienestar en la

población, pero también un aumento concreto de mayores posibilidades de violación a las normas de seguridad vial y un aumento concreto de la cantidad de muertos o víctimas por año. Este año se van a producir, como dato económico es alentador, 1.000.000 de autos en Argentina, cuando en el año 1984 se producían 50 mil. La Argentina ha multiplicado por 20 la cantidad de producción de vehículos. Genera mano de obra, ingresos y confort, pero genera muchísimos más riesgos. Porque hay que ver que estamos incrementando un 10 % anual, a este ritmo, el parque automotor. Imaginémos que en un período de 6 ó 7, 8 años vamos a tener el doble de producción, para lo cual se va a requerir el doble de infraestructura vial, de señalética y de semaforización para mayor seguridad en el desplazamiento.

Como hemos hablado es un tema tan complejo, y Felipe lo conoce bien porque ha sido protagonista de transformaciones concretas, la política debe ser integral, integral en cuanto a perfeccionar y ampliar las facultades del Ejecutivo, como lo viene haciendo también la Agencia Nacional de Seguridad Vial con el ministro Randazzo y Felipe, adecuando la normativa al mismo tiempo y optimizando el servicio de justicia, que son los tres factores con los cuales se debe atacar este problema. Dentro del ámbito del Ejecutivo, se advierte con el nacimiento de la Agencia, una gran presencia del Estado y el trabajo conjunto con la Gendarmería Nacional, especialmente en las rutas. Pero también hay temas que hay que ir mejorando, por ejemplo la publicidad en las vías de tránsito, y eso sí es potestad del Estado; es decir, "Señores, en las vías de tránsito no puede haber publicidad", porque, ¿para qué se pone un cartel de publicidad al lado de una carretera, una autopista? Para que la gente lo lea. Y si la gente cuando va manejando lo lee, ¿qué sucede? Se distrae, y si se distrae hay muchas más chances de que choque. Y uno anda por rutas nacionales y provinciales, y ve infinidad de carteles. Uno va a Mar del Plata por la ruta 2 ve un cartel en un momento, cada diez metros, en la ruta. Es un sinnúmero de imágenes que tratan de llamar la atención del que va en un auto. Del que acompaña y del conductor. Como se puede ver también acá en avenida Lugones, en la bajada de la Panamericana, donde sabiamente un juez mandó a retirar carteles de publicidad; no todos, sino algunos. ¿Por qué? Porque la vía pública también es un comercio, donde se gana plata por ese cartel. Nada es casual, es un cartel donde se paga mucha plata por mes, \$ 20.000 o \$30.000 por mes. Multipliquen 2.000 carteles por \$ 10.000 por mes, más o menos cuánto da. Hay que luchar contra esas cosas, no es fácil sacarlas. No puede ir un inspector municipal a hacer eso, tiene que haber una ley nacional que apunte a la seguridad vial y que diga "Esas son cosas que generan contaminación visual y distracción, y están prohibidas". Porque aparte es una publicidad autoritaria que obliga al que pasa a mirar. No es una publicidad de un diario, que no es autoritaria, que uno la lee si quiere, y si no, no. Pero la publicidad que ponen en las vías de tránsito para vender, es autoritaria. Y en la ciudad, esa publicidad genera contaminación visual. Digo, éste es un caso, no resuelve nada, pero hay muchas cosas para trabajar así en conjunto. Así como decimos esto, debe haber cien cosas. Desde la ingesta alcohólica, hasta el descanso de los choferes, que en un país tan extenso a veces conducen un micro más de 700 kilómetros, cuando las normas internacionales dicen que más de 600 kilómetros no hay que estar arriba de un micro, y acá están dos días manejando, no haciendo 700 kilómetros, sino

2.000, durmiendo en el asiento del acompañante, ¿no? O también con la aplicación de todas las normas en todos los medios de transporte. Son centenares de pequeños temas que hay que atacarlos de forma particular, y ojalá con una aplicación simultánea a través de alguna norma. Lo que está haciendo el Congreso es interesante. Sin adecuación normativa es muy difícil desde el instrumento para la prevención y para la sanción. Yo les hablo desde mi grupo familiar, tengo a la madre de mis hijos que es fiscal y me dice que lo que necesitamos acá son normas más duras, porque si no, no podemos privar de la libertad al que mata a una persona con un auto. Rápidamente es excarcelado. Entonces, endurecer las normas viales, superar el límite de tres años y un día -que es el mínimo en Argentina para evitar ir a la cárcel-, tiene que ser un objetivo nuestro, y seguramente el Congreso nos va a acompañar. Para que el que mata no se vaya a la casa o quede detenido unas pocas horas en la comisaria. Y a la semana, la mamá que perdió a su hijo por ahí se lo cruza en la calle caminando lo más tranquilo. Esas cosas no se pueden tolerar, y se pueden modificar muy fácilmente. Y después la otra pata, el Poder Ejecutivo, con la Agencia de Seguridad Vial, el Congreso y la otra pata, la Justicia. ¿Qué dicen los jueces? Bueno, quieren que seamos más duros, tráiganos normas. Porque si nosotros dejamos presa a una persona y no tenemos ley, incurrimos en privación ilegítima, que es un delito penal que puede comprometernos.

Pero además, hay que exigirle a la Justicia, al Poder Judicial, que haya más servicios de justicia, porque no alcanza quizá con una fiscalía especializada en violación a las normas de tránsito en un departamento judicial. Y ese fiscal está ahí en el peor despacho, al fondo del edificio, en el subsuelo del edificio tapado por una gran multitud de causas. ¿Por qué? Porque se prioriza el homicidio simple, el robo con armas, y no se prioriza la sanción a quien maneja un auto y mata con él. Entonces falta, más servicio de justicia, más equipamiento, más interacción seguramente con la Agencia de Seguridad Vial. Y se necesita también que se avance con este trámite en colocar cámaras por las fugas, porque el que mata se va; para evitar el abandono de persona, porque el que embiste a otro, lo mata o lo accidenta, lo deja tirado y dispara. Con las cámaras, con el mapeo que hay, en donde se producen los accidentes con más frecuencia, tiene que haber un sistema de cámaras permanente, para poder advertir la fuga del que mata y se va y no tiene la mínima sensibilidad de quedarse ahí y asistir a la persona, que tal vez si la asisten rápidamente en el lugar pueden salvarle la vida.

Estas son algunas ideas generales. Es un tema que no se lo podemos asignar solamente al Poder Ejecutivo, o al Legislativo solamente o al Judicial solamente, en ámbitos donde nuestro ministerio puede aportar, desde el ámbito de la justicia, yo quería proponerle al director ejecutivo de la Agencia y al ministro Randazzo que hagamos un nuevo encuentro dirigido especialmente a seguridad vial y Poder Judicial, donde podamos invitar al presidente de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, Dr. Lorenzetti, que gustosamente va a venir acá, al Presidente de las cámaras penales de la Argentina -las cámaras que tienen competencia en este tipo de delito-, y a jueces y fiscales, para escucharlos, para que ellos nos digan "nosotros también necesitamos instrumentos, porque a nosotros nos hace muy mal irnos a nuestra casa y ver que han matado a un joven, a un adulto, a un

niño, y que a la persona que mató no lo puedo detener". Esa persona está sumamente afectada porque no puede cumplir su tarea, porque ve que enfrente tiene a alguien que mató y burla el procedimiento judicial. No se identifica, no da a conocer su identidad, logra tener buenos abogados que lo sacan rápidamente, hacen perder la prueba, desestimulan la presencia de los testigos. Esa persona se va dolorida a su casa, indignada, porque tiene la certeza de que ése es el autor y no lo puede detener. Entonces, ¿qué podemos hacer para que el Poder Judicial tenga los instrumentos sancionatorios, para que la sanción se convierta en un ejemplo de respeto?.

Les agradezco a todos la posibilidad de poder participar en este encuentro. Yo me tengo que retirar, pero queda Felipe con todos ustedes y nuestro compromiso para organizar el próximo encuentro de Seguridad Vial y Justicia. (Aplausos)

Felipe Rodríguez Laguens, Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial

Buenos días a todos.

En primer término, aprovechar y saludar a una persona muy capaz, muy comprometida con la temática y con el accionar de la justicia, y un gran amigo, el Ministro de Justicia y Derechos Humanos, Julio Alak, y a todo su equipo de gestión. Sabemos que el compromiso que ha asumido, lo va a cumplir, a partir de su calidad de persona y su calidad de gestión.

Agradecer al anfitrión y a la anfitriona, la senadora Nancy Parrilli, en este Senado de la Nación. Es un tema simbólico. Hace unos meses -el tiempo pasa volando-, estábamos acá cuando se elevó a comisión el proyecto que ya tiene media sanción de ley. En eso se vislumbra el apoyo de todo el Congreso de la Nación, de todos los senadores que votaron por unanimidad este proyecto, pero hubo una persona que lo impulsó, que fue la senadora Nancy Parrilli, que, receptiva de la problemática, receptiva del reclamo de los familiares y víctimas de hechos de tránsito, pudo conducir este proyecto que, esperemos sea aprobado en Diputados.

Agradecer a la provincia de Buenos Aires, al Ministro Casal, al Jefe de Gabinete, Alberto Pérez, en nombre de mi amigo Emiliano Balóira, con quien trabajamos palmo a palmo en lo que es la principal provincia de Argentina, la provincia de Buenos Aires, en una lucha incesante por reducir la siniestralidad vial.

Agradecer a las visitas internacionales, a Bartolomé Vargas, que conocí en Madrid en el año 2007, y fue un honor para mí. A partir de su experiencia, tomamos referencia para el trabajo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y siempre fue una referencia desde Argentina en lo que es la función de la justicia, la recomendación, la modernización y la aplicación de una Justicia, la cual tiene que actuar eficientemente y, como decimos nosotros, que a partir del cambio de las normas, sea receptiva del cambio cultural que se está produciendo, del cambio de los valores que hay en esta sociedad en función a la

temática de la seguridad vial; a Eduardo Petta San Martín, de la República hermana de Paraguay, que es un luchador de la seguridad vial en Paraguay, alguien que maneja todo lo que es Gendarmería paraguaya y realmente en la materia de seguridad vial ha producido una transformación en el país hermano.

Y el otro agradecimiento es algo que a mí me pone muy orgulloso, como miembro del Poder Ejecutivo, como miembro de este gobierno, por la decisión de la Presidenta, que implementó un plan estratégico en materia de seguridad vial, del impulso que le dio el Ministro Florencio Randazzo, de lograr la sanción de la ley 26.363, la creación de la Agencia y en su artículo 1 la creación de un instituto, que es el Comité Consultivo, integrado por distintas organizaciones en representación de la sociedad civil, que se auto organizaron de forma autónoma en tres grupos: el grupo 1, de Justicia y Derechos Humanos; el grupo 2, vinculado con los técnicos en materia de seguridad vial; y el grupo tres, vinculado con la educación en seguridad vial. Pero este grupo 1, en particular, fue quien motorizó, propuso y logró la concreción de este encuentro, con un gran esfuerzo de cada uno de ellos; algunos con un rol más activo, otros acompañando. Pero piensen el impulso y el apoyo que se dio desde el Comité Consultivo, para que se lograra la media sanción de la ley, para que este proyecto sea llevado al Congreso de la Nación, la modificación de la normativa, hizo y produjo un cambio en lo que es el trabajo de este Poder Legislativo. Y hoy, este mismo Comité Consultivo, a partir de nosotros, que como funcionarios, como asesores, como legisladores, tenemos que responder a la sociedad y tenemos un deber público que cumplir, tenemos que responder en forma y con trabajo, comprometido y responsable, están trabajando sobre un tema que es clave también, que es el tema de la justicia. Así que yo quería felicitarlos. Siento un orgullo muy grande, y todos los que componen este Comité saben que es así y felicitarlos por ello. Es invaluable este trabajo, y va ser el que transforme esto en una política de estado y lo haga trascendente, este acompañamiento, este involucramiento este cambio incipiente de la sociedad.

En esto, resumo unas palabras que me mandó el ministro Florencio Randazzo: “Estimados miembros del Comité Consultivo, organizadores del 1er Foro contra la Violencia Vial. Las prioridades dispuestas por la Presidenta de la Nación hacen imposible cumplir con el compromiso de apertura de este primer y trascendente Foro. Desde el 2008 hemos transformado juntos a la seguridad vial en una política de Estado. Por decisión de este gobierno, se presentó un plan estratégico que hoy estamos poniendo en marcha. Se aprobó la ley 26.363, se creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que en su artículo 11 creó el Comité Consultivo, en su artículo 12 se la dotó de presupuesto para que realmente pueda trabajar de forma efectiva. A partir de ello, se vislumbra un incipiente cambio cultural de los argentinos en esta materia. Si el Poder Ejecutivo trabaja en todos sus niveles: el nacional, el provincial, el municipal, si el Poder Legislativo adecúa las normas a los nuevos valores de la sociedad y si el Poder Judicial actúa con eficacia, acompañados por una ciudadanía con conciencia y compromiso social, habremos logrado este trascendente cambio en materia de Seguridad Vial. Hoy nos sentimos orgullosos que el grupo 1 de Justicia y Derechos Humanos, integrado por organizaciones, familiares y

amigos de víctimas por hechos de tránsito, organicen este foro como una contribución a fortalecer la política de Estado, como una contribución a la vida”. Esto fue mandado por el señor Ministro del Interior, Florencio Randazzo.

Deseo que esto sea una bisagra en materia de justicia, en vinculación con la seguridad vial. Muchas gracias por permitirme interactuar con ustedes. Saben del compromiso de toda la Agencia y de quienes la componemos. Muchas gracias.

Zulma Tarditi, mamá de Hernán Ferreyra Pinto (Red de Familiares y Vecinos de Víctimas de Tránsito)

Buenos días a todos.

Hablar del 1er Foro contra la Violencia Vial era imposible hace un año. Hoy, lo estamos llevando a cabo.

Por supuesto que agradecemos la presencia del señor Felipe Rodríguez Laguens, director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, al doctor Baeza, que siempre está acompañándonos, a Emiliano Baloiira y al doctor Julio Alak, ministro de Justicia, que acaba de retirarse, a todos los asistentes que en este día tan importante para nosotros nos están acompañando, y muy especialmente a aquellos familiares que vienen de diferentes provincias y tienen que recorrer muchos kms. para continuar en la lucha que nos toca vivir día a día.

Agradecemos en primer lugar el apoyo recibido del Ministerio del Interior a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, del Honorable Senado de la Nación que a través de la Senadora Parrilli nos ha brindado este espacio, a los moderadores, a todos los interesados en este debate que proponemos, y especialmente a los disertantes y destacados juristas que tan desinteresadamente han aceptado el desafío de promover un debate público a nuestros reclamos respecto a la violencia vial y la justicia.

Lamentamos profundamente que el Sr. Procurador de la Nación, Esteban Righi, no haya hecho un lugar en su agenda para estar presente hoy en este Foro en un tema que le toca tan de cerca ya que los Fiscales son de su dependencia, ni haber podido enviar un representante, igual situación sucedió con la Procuradora de la Provincia de Buenos Aires, Dra. Falbo.

Es nuestro objetivo principal, tratar la justicia desde el punto de vista de las víctimas. Es nuestra finalidad exponer la realidad de nuestro sistema legal y judicial en la investigación y sentencia de las muertes y lesiones que causan tan desmedidamente los siniestros viales, así como los aspectos de la Justicia Administrativa de los delitos en cuestión.

Nuestro propósito es que de las conclusiones que se extraigan se puedan implementar medidas legislativas y judiciales apropiadas para una realidad que produce tanto daño a la sociedad argentina, realidad que merece un detenido análisis de forma que la violencia vial tenga el tratamiento político y judicial que requiere, asignando los medios económicos necesarios y creando los instrumentos legales acordes a dicha realidad.

Los familiares de víctimas de siniestros viales sostenemos que sin Justicia no hay prevención, primordial camino para la toma de conciencia de toda la sociedad.

Está muy lejos de nosotros buscar venganza, muy por el contrario estamos trabajando para construir una sociedad más solidaria en la vía pública, donde todos comprendamos el riesgo permanente y la responsabilidad que conlleva el conducir un vehículo, el cual se convierte con frecuencia en un arma letal, motivo por el cual se deben hacer respetar las leyes creadas a tal fin.

Y para construir esa cultura de respeto, es absolutamente necesario que reconozcamos que quien conduce a excesiva velocidad, quien conduce alcoholizado, quien pasa semáforos en rojo, quién se adelanta en una curva, quien hace abandono de persona, quien realiza picadas, está cometiendo un delito contra la seguridad vial, poniendo en riesgo la vida que es el bien máspreciado que tenemos, o sea el derecho humano por excelencia.

Organizamos este Foro Abierto a la comunidad porque estamos convencidos que existen soluciones para la prevención de esta pandemia, y que si todos trabajamos seriamente con un sólido compromiso, podremos lograr la transformación social tan ansiada en este aspecto.

¿Qué nos mueve?. Nos mueve el amor hacia nuestros hijos y familiares asesinados en siniestros viales, nos mueve la necesidad de dignificar sus muertes absolutamente evitables, nos mueve el darle sentido a sus vidas trucas, nos mueve el compromiso que asumimos por ellos con la comunidad para que otros no sufran el arrebatoinjustificado, para que no padezcan el sufrimiento que estamos viviendo en carne propia por no tenerlos más junto a nosotros.

Les pedimos nos acompañen en el camino que hace años iniciamos. Hoy tenemos la posibilidad de cambiar la Justicia. Es necesario modificar el Código Penal y el Código Procesal Penal para que el cambio sea realmente justo para todas las víctimas. No hay diferencia alguna en gatillar un revolver que en matar con un volante infringiendo las ordenanzas viales.

Necesitamos abrir este debate para vencer la indiferencia generalizada ante la violencia vial y las víctimas que día a día generan en nuestro país, siendo el índice más elevado en muertes de jóvenes.

Por el asesinato impune de nuestros hijos y seres queridos, por todos los que ya no están, por todos los que podemos cuidar, acompañennos. De gran parte de ustedes depende hacer una sociedad más justa. “Si se puede evitar no es un accidente”.

Muchas gracias, en nombre de todos los familiares.

Dr. Eduardo Baeza, asesor de Nancy Parrilli e integrante de la Comisión de Justicia

Buenos días a todos.

En primer lugar, quería informarles que la senadora Parrilli no está presente hoy, porque no pudo volar, debido a las cenizas volcánicas.

Ella siente mucho no estar presente, pero se siente muy cerca de todos ustedes en este año de trabajo que han compartido. Me contaba hoy por la mañana que ella se sentía muy complacida de que este primer Foro contra la Violencia Vial se haya realizado en el Congreso, por el simbolismo que tiene el Congreso, en tanto ámbito de discusión y de consenso. Entonces, empezar el Foro para discutir problemas y crear conciencia es la base posterior para crear consensos; consensos que se logran y se efectivizan en una ley.

En ese sentido, gracias a la labor de Felipe y de toda la Agencia y de ustedes en el Grupo 1, hemos conseguido crear la conciencia necesaria, se ha manifestado, acá en el Senado, un consenso que se ha manifestado en la aprobación de esta ley por parte del Senado, en forma unánime. Estaban presentes 47 senadores en ese momento, de todas las bancadas, y el proyecto tuvo la aprobación de todos ellos. Eso quiere decir que hay en la sociedad un debate previo, que ha creado un consenso que se manifiesta en una ley, que debe ser obligatorio para todos. Falta ahora la sanción en Diputados y esperar, por supuesto, que corra la misma suerte que ha tenido acá.

A grandes rasgos, esa ley lo que establece, lo que pena, es el homicidio culposo agravado. Como bien decía Zulma recién, es el homicidio cometido por un automotor, sin respetar las normas básicas de tránsito, el sentido de la circulación, las señales, conducir alcoholizado, etc.

A este tema nos vamos a referir más ampliamente en el panel que se reúne a las 15.30.

La Senadora me transmitió todo su afecto y el buen recuerdo que tiene de este trabajo juntos, y que espera, y está decidida, a seguir colaborando con ustedes. Si bien Diputados no es su ámbito de competencia, todos saben que ella ha escrito una carta al presidente de la Comisión de Asuntos Penales de la Cámara de Diputados, solicitándole

encarecidamente que inicie el tratamiento del proyecto, para obtener una sanción lo más rápida posible, porque conformaría no ya un proyecto, sino terminaríamos ya con una ley que toca uno de los aspectos más hirientes de esta injusticia, que es penar con penas que no son exarcelable, al homicidio culposo cometido por un automotor en circunstancias graves o imprudencia grave, aparte de otros detalles que tiene la ley, que veremos más adelante. Yo creo que esto es muy significativo, y la Senadora por supuesto está con ustedes, para seguirlos, para que esta ley, que tiene media sanción, se convierta en ley lo antes posible.

Quería transmitirle el agradecimiento de la senadora Nancy Parrilli, que espera verlos pronto aquí. Saben que ha hecho una nota para que ustedes la firmen y se la entreguemos a la Comisión de Diputados.

Felipe, muchas gracias por toda tu colaboración y tu posibilidad de participar en un tema en el que la Senadora siempre ha querido participar, y a través de la Agencia, para contemplar la problemática de las víctimas de los hechos de tránsito. Muchas gracias.

Emiliano Balaira, director provincial de Política y Seguridad Vial

Buenos días. En primer término excusar al ministro Ricardo Casal, que no pudo estar presente hoy aquí, pedirles disculpas en nombre del ministro.

Yo vine a acompañarlo a Felipe, porque me parece obviamente extremadamente interesante el impulso de este primer foro. Los que me conocen, saben que desde la provincia de Buenos Aires estamos trabajando codo a codo, no sólo con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, sino con un compromiso real en materia de seguridad vial, y esto tiene que ver con una decisión del gobernador de instalar esto como política de Estado, como una política prioritaria en la agenda de gestión, así lo hizo la Presidenta de la Nación y lo impulsó el Ministro Randazzo, también, en el gobierno de la provincia de Buenos Aires estamos con ese objetivo.

Felicitar a la senadora Parrilli por el compromiso en esta materia, y fundamentalmente a la Agencia, al Comité Consultivo y a todas esas organizaciones que están aquí presentes, que de alguna forma fueron las que impulsaron y colocan este tema, y siguen insistiendo, empujando y coordinando con nosotros, quienes estamos a cargo de la acción concreta del Ejecutivo. Nos impulsan, día a día, a seguir trabajando para mejorar el tránsito (en mi caso, en la provincia de Buenos Aires; y en el caso de Felipe, en todo el país).

Es difícil hablar después de las palabras de Zulma, profundas y sinceras. La verdad que cuando uno asumió esta responsabilidad, se “pone un poco la camiseta” y todos los días está trabajando este tema. También desde lo personal uno queda impactado por las realidades que conllevan a la inseguridad en el tránsito.

Zulma hablaba de construir una sociedad más justa, más solidaria en el tránsito. Nosotros estamos con esa tarea, trabajando desde la Dirección Provincial, desde cambios concretos en lo que hace a la seguridad vial. Para eso cuentan hoy con la Provincia, y muchos lo saben.

Sí transmitirles el compromiso de la provincia de Buenos Aires en general en esta materia, y tomo las palabras del ministro Alak y pido que Felipe me permita, desde la provincia de Buenos Aires acompañar todos los temas de la justicia, y me comprometo personalmente a convocar a la doctora Falbo, a los ministros de la Corte de la provincia de Buenos Aires y a los hombres de la Justicia, para que empecemos a debatir, si se quiere, hasta como sociedad. Nosotros decimos que es un tema que nos compromete y desafía como sociedad, a todos y cada uno de nosotros. Los jueces también son parte de esta sociedad y tienen que empezar a entender, y nosotros tenemos que impulsar, desde el Ejecutivo, desde las instituciones intermedias, el cambio cultural también en la Justicia; ese cambio mental que decíamos en una reunión previa. Trabajar también con los jueces, y si tenemos que generar los instrumentos, bienvenido, me parece que éste es el ámbito natural respecto a generar los consensos necesarios para modificar las leyes que sean necesarias para mejorar la seguridad en el tránsito.

Simplemente eso, agradecerle a Felipe y excusar al Ministro, por supuesto al Jefe de gabinete, Alberto Pérez, que es para quien trabajo, y a disposición desde la Provincia para lo que podamos acompañar.

Gustavo Silvestre, periodista (moderador del primer bloque). Buenos días, gracias por la invitación. Es importante esta iniciativa. Muchas veces, desde los medios no estamos comprometidos con este tema de ayudarlos, sobre todo en la discusión, para que no decaigan los casos judiciales que en la actualidad todavía están en tratamiento; y sobre todo para que haya en la materia, no solamente en este caso, el tema judicial, que es importantísimo, sino también a través de la formación y de la educación vial, que se tenga conocimiento de todo.

Cortito, porque es muy importante el primer invitado. Este primer bloque es “Derecho penal y los delitos de tránsito. Derecho comparado. Nuestro Código Penal y la carátula de los homicidios viales”. Y en este caso, el doctor Bartolomé Vargas, que es fiscal especial de Seguridad Vial en España, va a hablar de la experiencia española, de lo que obviamente se pueda tomar aquí. Después podrán hacerle las preguntas que quieran.

Bartolomé Vargas, fiscal especial en Seguridad Vial de España

Con el deseo de ayudar, colaborar y de aprender, vengo como fiscal especial de Seguridad Vial de España, con esa intención.

Empecé en mi cargo hace cinco años. Comencé con las víctimas de siniestros de tránsito, quiero decir que las experimenté, que las sentí, que las viví, porque se equivoca el

magistrado o el fiscal que cree que la justicia es algo de la razón solamente, está profundamente equivocado. Primero porque el ser humano no es así, el ser humano es sentimientos. Yo lo digo desde una tierra antigua como Córdoba, Andalucía, donde entendemos del sentimiento, del arte de la vida, no somos mejores que nadie, pero tenemos esa visión.

Como fiscal no me puedo desprender del sentimiento, ni lo he hecho, ni lo haré nunca en el tiempo que esté en servicio público, del sentimiento. El sentimiento fue hacia las víctimas, hacia vosotros, porque me parece que la gran mayoría de los que me oyen sois víctimas. Me gusta que me enseñéis las fotos, porque cada vez que las veo -en las fotos y en directo-, el corazón me vuelve a latir con fuerza. Así hice yo mi andadura en este cargo que tengo el honor que haber desempeñado por vez primera en mi país y estoy terminando mi mandato. Es muy probable que me lo prorroguen otros cinco años. Lo primero que hago siempre es justamente eso, un recuerdo para las víctimas. Ahora, les pido un momento de silencio, que puede ser una oración, una meditación para el que no crea, o una reflexión, para que podamos recordar a todos los seres queridos que habéis perdido en Argentina.

Gracias a todos ellos, yo, con todo mi corazón, hago un tributo a su memoria.

Hemos manejado, desde el principio en la fiscalía, como fiscal especial, la idea de la memoria; la memoria de los que no están aquí. No son cifras, se equivoca el que cuente cifras, está bien para hacer políticas, estadísticas, están muy bien, pero son seres humanos contados uno a uno. Seres humanos: padres, hijos, hermanos, amigos íntimos. Terribles y enormes tragedias, uno a uno.

En mi fiscalía hemos construido un grupo de investigación filosófica, yo soy aficionado a la filosofía, aprendo todos los días y algo, quisiera transmitir, sociología, psicología, para pensar. Digo esto porque en un país con cultura, y tradiciones culturales como Argentina, tendría que empezar por ahí, por tratar de profundizar en los por qué y en el significado de lo que estamos diciendo.

Yo hablaba de memoria. Esa memoria se la debemos a ellos. Es una deuda que tenemos toda la sociedad con estas víctimas, que han estado silenciadas, que han estado en el olvido, que han estado en el anonimato.

En ese proyecto que se hemos iniciado desde la fiscalía especial -soy un fiscal especializado, dicho con toda humildad, por supuesto-, he empezado por las víctimas y he empezado también por la filosofía, por el pensamiento, por las ideas; por las ideas fuerza. Las sociedades se mueven por ideas, en gran medida, ideas con una cierta profundidad. ¿Y qué ocurre con la memoria? Nosotros hemos razonado desde filósofos como los de la Escuela de Frankfurt, Adorno, Horkheimer, Garzón, materia y memoria. La memoria, casi un tema de la actualidad, la memoria de las víctimas de las dictaduras. La memoria es clave en el ser humano. Como decía Garzón, somos memoria.

Con estas víctimas de siniestros de tránsito, la idea de memoria es clave. No sólo porque cumplamos un deber con ellas y con vosotros, los que estáis aquí. En España ya hemos empezado a poner monumentos en las ciudades, en recuerdo de las víctimas. No sé si aquí han empezado, pero es una experiencia que dice mucho de la sociedad, de lo viva que está la sociedad con esas víctimas que han estado en un segundo plano. No solamente por eso, por algo más profundo. Porque en el fondo, con estas víctimas de tráfico, se hace una enorme injusticia. No voy a hacer una comparación, para nada, con víctimas de delitos más graves, no me entendáis mal, donde hay un rechazo moral de la sociedad ya desde el principio hacia los autores, y son delincuencias diferentes. Cuando hablamos de víctimas de dictaduras, terrorismos son, no me entendáis mal, delincuencias muy diferentes. Pero, esas víctimas, terribles, tienen a su favor el rechazo moral hacia los autores. La tragedia de vosotros es que no contáis con ese rechazo moral de la sociedad. Antes, al contrario, aunque vais avanzando, estáis iniciando vuestro 1er. foro contra la violencia vial, una auténtica esperanza de cambio, como habéis dicho muy bien antes, en el fondo la sociedad no rechaza a los autores, hay complicidad, de alguna manera, de lo que ocurre. Es cómplice con su pasividad. Es cómplice, no sólo entre los responsables políticos, judiciales, no, no, toda la sociedad. Es cómplice el que, en la barra de un bar, dice, pues yo he hecho, bueno yo me refiero a mi país, Madrid Córdoba, que es mi tierra, pues yo lo he hecho en dos horas y media, ah!, pues yo lo he hecho cuatro horas”, ah!,ah!, o cuando echan las luces para que no te cojan, esa complicidad que hay, cultural, de todos, debido al lugar, esto es complicidad.

Por eso, empezamos por ahí, nos falta eso, os falta todavía, ese rechazo. Sin eso, es difícil progresar. Por supuesto, las leyes juegan un papel muy importante, pero juegan el creerse las leyes, si la sociedad no se cree, sino llega a convencer, no persuade, no se las cree, la ley juega un papel y está a contra corriente, como esos ríos con el caudal, y hay que nadar y se nada. Pero precisa esa actitud de la sociedad, de rechazo moral.

Y profundizando, me da pie, este hermoso país, tan culto país, profundizando, y pensando y reflexionando, aquí entre todos, yo os invito, en el coloquio también, que continuemos esa reflexión conjunta, queridísimas víctimas y amigos de Argentina, yo continuaré todo el tiempo que sea posible con vosotros hablando por todos los medios y razonando, pero siguiendo con esa reflexión, por qué, por qué no hay rechazo moral. Por qué no lo hay, porque hay razones. Algo ha dicho muy acertadamente el Ministro de Justicia, Julio al que acabo de saludar. Los vehículos, la industria del automóvil, qué bien están los coches están muy bien, más en estos tiempos...en principio está muy bien, es normal no?. A qué se asocia el automóvil, es el progreso, la velocidad, es el progreso, es una sociedad que progresa y el vehículo es un instrumento del progreso, y lo es, sí que lo es, con el vehículo mejora la actividad de fabrica, la comunicación humana, uno da un paseo, el vehículo es progreso sin ninguna duda...

Bajo el manto del progreso quedan diluidas las responsabilidades individuales, desaparece el rechazo ético y el rechazo moral. ¿Por qué? Porque las víctimas, desgraciadamente y aunque sea muy duro decirlo, sois costes del progreso, y el análisis inconsciente es muy

sencillo. Os he dado algunas reflexiones, está a vuestra disposición un rico bagaje filosófico, psicológico que tenemos en España a vuestra disposición, y abierto a que participéis en este caso en el por qué de todo esto, ¿Por qué?. Pues, se entiende que realmente las víctimas cuestan tanto, los vehículos suponen tantos beneficios, más beneficios que costes. Luego están amortizadas, inconscientemente, no me entendáis mal, no hay proceso deliberativo, expreso y explícito, en este sentido. Conciencia subyacente.

En segundo lugar también, porque ese progreso, además, es un progreso que quizás hoy, en un momento que el mundo vive incertidumbres, económica, personales, cambios, la idea de progreso, buena, pero que nos ha llevado también a tantísimas crisis y tantísimas injusticias, porque estamos progresando con todo, pero progresando... ¿hacia dónde? Eso es muy bueno reflexionarlo con el vehículo, en la conducción: “¿Hacia dónde voy?”. Hacia dónde va el progreso, hacia qué valores, hacia qué designios.

Yo añadiría, en este conjunto de reflexiones, para que entendáis el por qué, estas víctimas tan queridas donde les rendimos homenaje porque han estado en ese dramático segundo plano... invisibles a la sociedad, el por qué, pues, hay razones muy unidas a lo que les estoy diciendo. Ya no son razones del sistema, de la sociedad, de creencias de toda la sociedad de fondo, de ese progreso económico implacable en el que no hay límites, ni fronteras, ni valores que lo orienten, y decir pasan las cosas que pasan, sino por lo que en España hemos llamado, al hilo de la escuela de Frankfurt, “la lógica sacrificial del progreso”. ¿Qué pasa? Como ha habido beneficio al final, las víctimas quedan en el olvido, créanme, pero como en tantas otras cosas..., hay crisis, hay crisis. ¿Y para qué sirven las víctimas? Qué pregunta tan cruda cuando hablo de las madres que han llevado dentro a sus hijos, pues tengo que decirlo, las madres, las madres del dolor, las madres de mayo, las madres de España igual, sois las madres las que tenéis un coraje, un valor, una fuerza ante la que yo me rindo, porque ante el sentimiento humano profundo hay que rendirse.

Esas madres que vivís la injusticia, todo eso que habéis contado que tenéis todas aquí y en España, y en tantos sitios, lleváis dentro y precisamente vosotras habéis dado testimonio de lo que es preciso romper con esa lógica implacable, fría, del progreso. Los coches son para bien... no pasa nada, no hay responsabilidad individual, no hay rechazo moral... ¿Cómo se rompe esa lógica? Con vosotros, con el permanente recuerdo de las víctimas. Ahí están. No las olvidan, no las convertimos, como dicen los pensadores, a los que hemos estudiado, en chatarra, en residuo eliminable. No, no, no... la centralidad de las víctimas. Es central, papel central. Sois las que os oponéis a ese progreso deshumanizado. Primero, la vida, primero la vida del ser humano, antes que nada, antes que la máquina, antes que el progreso, por muy importante que sea. Por eso, he empezado esto, deliberadamente para reconocer vuestro papel, para animaros a vosotras; a las de España, como hemos hecho en Colombia, todos los países empiecen a unirse, a movilizarse, a juntar esfuerzos. A levantar ese grito, esa voz, por parte de todos, para que lo oigamos todos, es un grito que nos provoca, a los fiscales, a los jueces, a los ciudadanos, nos provoca.

Y termino esta digresión cultural que tiene muchos más matices, con la invisibilidad de las víctimas argentinas. Ya habéis entrevistado, o eso espero, el por qué de lo que os ha pasado y os sigue pasando al día de hoy, el porqué de vuestras penas, por qué vuestras frustraciones, por qué es tan importante que no paréis. Porque tenéis ese papel además cultural de cambio de la sociedad, pues diría, por último, que en España ha llegado el momento en que a las víctimas las hemos visto, y afortunadamente en Argentina se empieza a visualizar, a haceros visibles a vosotros.

Es que en España, lo archivábamos los fiscales, yo lo tengo que decir, culturalmente yo mismo, yo no estaba de acuerdo, era una cuestión privada, cosa de familia, mejor no meterse, yo he pasado por ahí..., he sido uno más, porque al final, el fiscal, el juez, son seres humanos y ciudadanos, tienen su cultura y van evolucionando como todos, no estamos en las siete micas jurídicas, aunque es tan importante, tan sagrada, tenemos que ir un poquito más allá. Ya decía Mayer, va en las formas de cultura, cuando se sigue la política criminal, los penalistas tenemos que estar muy pegados a las realidades.

Entonces, ¿qué pasó con estas víctimas que no veíamos?, pues es que ya las vimos, y descubrimos con horror, siglos y siglos de agresiones, violencias, insultos, ostracismo de la mujer, años y años de sufrimiento escondido que decíamos todos “es un asunto privado”.

Esa es una delincuencia muy diferente a esta, no me entendáis mal, no quiero comparar lo que son dos criminológicamente fenómenos distintos, pero hay algo en común. ¿Qué ha pasado con estas víctimas? Esto es el progreso. Se tiene que producir. Tampoco es tanto, no?, son imprudencias, nos puede pasar a cualquiera. Es más, esta delincuencia que es tan difícil de perseguir, de investigar, de encontrar fórmulas legales, de responder a ella, claro es que es una delincuencia, ya decía Pokerman, el penalista alemán, que es una delincuencia de gente honrada, de caballeros. “Esto es un asunto..., esto lo comete gente normal, quizá cualquiera, incluso gente importante, incluso gente que hace bien las cosas todos los días, no nos metamos en esto, vamos a dejarlo estar ahí”. Delincuencia de gente honrada..., y dejemos además esto al arreglo económico, se diluye la responsabilidad individual, claro que sutilmente, el progreso ha envuelto a la sociedad y ha hecho que aquí no responde individualmente nadie, responde en lo que puede la compañía de seguro, la sociedad o el estado. Y ya está, nada más. Claro que es sutil, son los juegos culturales, sociales, y se olvida.

Y que hemos descubierto, ahora, no hace mucho, el dolor vuestro, tragedia. Lesiones medulares de por vida, como yo he visto cuando me inicié en esto, chicos con 20 años en silla de ruedas, sin poderse mover porque un individuo tomó alcohol, porque quiso tomar alcohol, cogió el vehículo y lo convirtió realmente en un arma, tragedias terribles tantísimo dolor acumulado, que ahora está aflorando, que ahora está saliendo.

Pero de alguna manera hay que hacer un cierre aquí para entrar en el derecho penal. Y es el siguiente, se os ha visto ya, qué bien que la sociedad os vea, para tomar conciencia aquí en Argentina, que salgáis en los medios de comunicación, que se hable de vosotros; que

se os vea, que se deis testimonio de vuestro dolor, que se sepa, se conozca todo el calvario que padecéis. La falta de cobertura económica, los retrasos judiciales, los retrasos del fiscal -donde me incluyo-, el peregrinaje, el sentir que cada muerte que se produce, os duele más todavía, porque se sigue produciendo esta sangría auténtica de carretera, que ha dicho Naciones Unidas que es una catástrofe. No ya en la Argentina, ni en España, sabéis que en el Congreso de Moscú se ha dicho que para el 2020 será la principal causa de mortalidad de nuestros jóvenes. Es una catástrofe. Con la diferencia con un terremoto que se puede evitar. Bueno, ya eso se ha visto y ahora, el matiz es el siguiente: ¿la visibilidad de la víctima qué es?

Visibilidad, depende de qué os dejáis ver, qué mostráis, cómo se os ve. Cuando hablo de visibilidad pienso qué veo y yo qué muestro. ¿Cómo se os suele ver? Y ahora os digo la verdad, para que lo sepáis. De una manera que hay que cambiar, se os ve como algo pasivo, víctimas, como resultado de una relación causal, mecánica, siniestro-víctima. Ahí. No, no, no es el camino para que seáis un testimonio de cambio cultural frente a ese progreso deshumanizado. No, no, no sois sujeto pasivo en acciones paternalistas. No, sujeto activo. Tenéis que mirar vosotros, no que os miren, mirar vosotros, mirar bien, mirar a las caras, sacar vuestro ser, no sólo vuestra condición de víctima; vuestro ser humano sacad, mirad como seres humano. Y cuando nos miréis así, yo he visto miradas así de las víctimas, una mirada penetrante, que elimina la mirada ajena, la mirada del otro. Es demoledora, la mirada del otro, bueno yo he visto miradas de víctimas que me atraviesan. Cuando miréis así, cuando seáis sujetos activos de vuestros dramas vosotras, nos desnudáis a todos, perdón por la expresión. Nos sentimos cómplices de vuestro drama, y cambié de hecho. Ese es mi mensaje, una reflexión cultural que obligadamente hemos iniciado en nuestro país, con muchos otros matices.

He venido a hablar un poco de la figura del fiscal especial, en lo que pueda ser útil, porque no hay un modelo marco, cada país escoge su modelo por razones culturales, por razones de sus propios medios. Digo algo de la figura del fiscal especial de seguridad vial, que es lo que yo me honro en ser. El fiscal especial en seguridad vial es un fiscal especializado. Empecé en el año 2006. Decía antes el ministro con razón, que hay que tratar en medio de justicia, tengo aquí mi compañero argentino Fernando Fizser, gran fiscal argentino, con quien hemos iniciado un Foro de Fiscales Latinoamericanos, cuyo principal objetivo era reducir las víctimas en Colombia. Espero que Argentina se sume con toda la fuerza y patrocine este gran proyecto, y estoy seguro que sí, este gran proyecto: hacer un Foro de Fiscales Latinoamericanos, que sean fiscales comprometidos con las víctimas; y lo vamos a hacer. El fiscal especial se registra en el 2006, dos y yo, y dos auxiliares. Y no tengo más. Todo en la vida es querer. Cuando quieres, te lo crees de verdad, sales adelante, hemos hecho entre todos muchas cosas, hemos hecho todo lo que hemos podido.

Como fiscal especial, tengo por misión no solamente lo que entendéis vosotros por la figura del fiscal tradicional -que por supuesto lo soy-, con formación técnico jurídica, procesos, sino con conocimientos que no son necesariamente jurídicos. Como veis los filosóficos me los apporto yo ya por mi cuenta. Hemos iniciado un proyecto criminológico

para hallar las causas de criminalidad y, educativo, de técnicas de educación, conocimientos sobre vehículos, conocimientos sobre atestados. Los atestados es la ciencia puntera sobre seguridad vial, física, química, mecánica, etc. Un atestado hecho a conciencia cambia la dirección de la sentencia. Toda esa ciencia tan multidisciplinaria que hay en seguridad vial, pues mi obligación como fiscal es tenerla y difundirla, dónde?, en la justicia, que los magistrados la tengan cuando decidan, que no sepan sólo y por supuesto el tipo de demanda, que sepan la realidad que hay debajo. Por eso soy un fiscal especial, esa es mi misión, liderar proyectos orientados a que tengan un resultado en el proceso penal y como el referente, hemos indicado, de protección de los derechos de las víctimas.

La función mía ha sido que haya una respuesta penal promocionada, disuasoria, eficaz y rehabilitadora. ¿Qué significa? Eficaz, por dar un ejemplo, qué significa, no sirve hacer leyes con grandísimas penas, se trata de que las que hagan se cumplan. Qué quiere decir, que si hacemos una ley, con una pena de dos veces, que se aplique a todo el mundo, que no haya impunidad. Una continuación diaria, progresiva, silenciosa, es la tarea de la justicia penal. Esa ha sido mi tarea, proponer es respuesta penal continua, y por supuesto rehabilitadora. Una respuesta que haga que cambie la cultura sobre la ley en la seguridad vial. En concreto con el respaldo de una ley más enérgica que es ley vial.

Hasta no hace mucho, en nuestro país las leyes de tránsito se veían como leyes de segunda división. Ahora, las leyes de tránsito no son de segunda, como han sido hasta ahora. Son leyes democráticas del Parlamento, y además importantísimas porque en el tráfico nos jugamos la vida. Son tan importantes que los bienes jurídicos comprometidos son la vida y la integridad física. Hace falta una cultura de respeto sagrado a esas leyes, de respeto profundo. Porque hay razones que ya hemos explicado, por qué no ha habido respeto a esas leyes. Porque los conductores han dicho: “El vehículo es mío, la carretera es mía, ¡yo hago lo que quiero!”, qué es esto de las multas,...la jungla, la selva. Y fijaros justo lo ha dicho en el lugar más peligro, porque ese conductor no incumple las leyes en el trabajo, en el ámbito de la familia tampoco, pero qué curioso que sí lo hace en el lugar más peligroso, donde se expone la vida él, su mujer, sus hijos y terceros que son inocentes. El coche te hace decir la verdad de lo que eres. Conduces como eres, y quien supuestamente es “honrado”, de repente no lo es tanto. Por eso, la importancia de la aplicación de una ley penal, que sea continua, promocional, para que las leyes de tránsito queden insertas en la conciencia de los ciudadanos como decisivas para proteger el bien jurídico trascendental para la sociedad y evitar las tragedias a las que antes nos venimos refiriendo.

En el derecho penal en nuestro país se han producido descensos drásticos en las cifras, que no son números, sino seres humanos, insisto, que mueren en las carreteras. Un descenso drástico de la siniestralidad. En 2003 estábamos en 6000 muertos, como vosotros ahora. Estoy recordando ese momento y sé que llegaréis, y antes que nosotros. Estábamos en esas cifras y con parecidos parámetros culturales, con ese comienzo, ilusionado, como veo a Felipe, y hemos bajado las cifras a la mitad. Este verano hemos tenido las mejores cifras de estos veranos trágicos, que son para la vida; y no estamos

contentos, decimos que sigue habiendo muertos, y son muchos. Autocomplacencia, ninguna, hay 2400 muertos, aquí y están encima. Y bueno, ha sido posible por el esfuerzo de todos, los conductores, la conciencia, la cultura, las víctimas, la educación, todos los temas que ya habéis iniciado aquí, Felipe, los ministerios. Y hablando de mi ámbito, se ha dado por dos medidas, la ley de permiso por puntos es una medida administrativa rigurosa. Y por la modificación de la Ley Penal, se ha endurecido la ley penal, en qué se ha endurecido, lo digo brevísimamente. Ha pasado a ser delito conducir embriagado. Ya lo era pero de una manera más drástica, ahora, con una tasa de 0.6 miligramos en aire expirado o 1.2 gramos en litro de sangre, automáticamente estás en el código penal. También consideramos delito la conducción a velocidad excesiva, más de 60 km/h en vías urbana, y 80 km/h interurbanas, también la conducción sin permiso. Y particularmente a lo que hace referencia a las víctimas lo que son delitos de peligro, supone adelantar la protección penal en momento de riesgo, en las conductas imprudentes, cuando no se produce una muerte. Exceso de velocidad o conducción temeraria, automáticamente se ingresa a prisión. Ahora mismo hay y no lo deseo como fiscal, y no lo digo para nada porque soy un fiscal que cree en el ser humano, pero tenemos desgraciadamente 600 presos en España, cuando no debería haber ninguno por delitos de imprudencia. Hemos aplicado la ley de decomiso, la pérdida definitiva del vehículo, tiene un enorme valor simbólico.

¿Que han significado estas reformas en nuestro país? No quiero atribuir al derecho penal lo que yo no sé si es atribuible al derecho penal, lo que sí digo es que las mayores bajadas de víctimas se han producido por la aplicación del derecho penal. Desde 2008 hasta 2011 han coincidido en el tiempo, las mayores bajadas de infracciones, los mejores índices de velocidad, de consumo de alcohol, los parámetros de conductas y el número de víctimas, ha coincidido con la aplicación reiterada. Con eso no quiero decir que esto sea la única causa, porque al final el esfuerzo es de todos, la lucha es de todos.

Quedo a vuestra entera disposición. Mi saludo, mi afecto y mi compromiso. Con esperanzas siempre. (Aplausos)

Preguntas del auditorio

Gustavo Silvestre: ¿Desde qué año está la fiscalía en España?

Bartolomé Vargas: desde 2007.

GS: Es bastante reciente. Por lo que usted comentaba, todo el aspecto humano está acá. Están los gritos que provocan, están las madres y los padres que llevan adelante la tarea. Faltan los aspectos que usted comentó recién respecto de la justicia, que es un poco lo que este Foro, y los que llevan adelante estos temas, están buscando aquí en Argentina. Pero bueno, es importante ser concretos en las preguntas para aprovechar al máximo la experiencia del fiscal.

Público: ¿De los 600 que hoy están presos por cometer este tipo de delitos, tenés alguna estadística respecto a la reincidencia?

Bartolomé Vargas: Hay un porcentaje muy alto de reincidencias. El juez, un panorama que toma para poner en prisión es la reincidencia. No es lo mismo el que comete un acontecimiento por vez primera, que el que sistemáticamente comete una infracción. El juez no pasa allí que en un mes haga seis violaciones. “este se va a matar o va a matar a alguien, lo siento, pero ya aquí no tengo más alternativa que la prisión, en último lugar”. También hemos iniciado un proyecto, que lo iniciamos fuera del proceso, con técnicos, con expertos, un proyecto para incorporarlo luego al proceso, un proyecto de reinserción para muchos reincidentes por el alcohol, tenemos muchos alcohólicos y después a bebedores habituales, y ese proyecto va dirigido a que la prisión se supedite al cumplimiento de un programa de deshabitación.

Público: ¿Ustedes tienen cárceles especiales para los delincuentes viales o son cárceles comunes? Porque aquí tenemos algunos incumplimientos con los espacios.

BV: Son cárceles comunes. Lo que pasa es que en esas cárceles los delincuentes viales no están temporadas muy altas de prisión, y al no estar mucho tiempo en prisión tienen programas especiales y enseguida progresan al tercer grado. Es decir, salen de prisión de manera condicionada a seguir con el programa, con el fin de socializarlos. Ahora, en casos muy graves se sigue el régimen ordinario. Nuestro régimen penitenciario es muy flexible, sistema de progresión en grados, para someterlos con la presión que sino vuelven al segundo grado, que es la prisión.

Público: Acá estamos con las penas, estamos con lo secundario, pero no hay ninguna preocupación por una buena investigación que son las tres primeras horas para la verdad objetiva de los hechos, los fiscales desconocen lo se tiene que hacer en las tres primeras horas, como denominó Felipe, horas oro. Él tiene un proyecto para que tengan una planilla elemental a nivel nacional, provincial, que es la gran deficiencia. Porque sino partimos de la verdad, con datos exactos... no es posible que un fiscal no pida toda la documentación que años después tiene que recuperar el familiar cuando ya es tarde, entonces hablamos de penas, penas que estamos fomentando más el poder corrupto porque todo se compra, y no nos estamos abocando a la verdad objetiva de los hechos. A mí me gustaría que estuviéramos abocados a las tres primeras horas del hecho, que son las que nos dan toda la información, para después aplicar la justicia. Porque en mi caso nadie pago, nadie fue imputado, se mató solo. Entonces, como madre de un conductor víctima, pido que a los fiscales no solamente estemos en las penas, fijémonos en la educación y en lo que se tiene que hacer las tres primeras horas. Que el personal que trabaje sea idóneo, y que no se pierdan esas horas oro.

BV: Totalmente de acuerdo, comparto lo que dice. Esas tres primeras horas las estamos cubriendo nosotros.

P: Me gustaría saber cómo ha trabajado España un tema fundamental como el que hablaste que es el de la invisibilidad. Aquí se manejan mediáticamente desde la investigación. Qué ha hecho España con esto, para que se haga visible.

BV: Cuento mi experiencia. Mi posición a los fiscales, absolutamente ninguna información, no puede haber ninguna transmisión paralela. Mi indicación: “Salís por televisión a dar mensajes sobre seguridad vial, pero nunca para hablar de un hecho concreto”. Los fiscales jamás hablan de casos concretos. Hay una instrucción, hay un protocolo del Fiscal General del Estado, los fiscales hablamos en nuestros informes, y están en contacto permanente con las víctimas. En cuanto a las víctimas si quieren dar testimonio de su horror, por supuesto deben darlo.

P: ¿Cómo trabajan con los peritos que llegan al lugar del hecho, con la policía y el resguardo del lugar? ¿Cómo interactúan luego?

BV: En nuestra fiscalía está la facultad de dar indicaciones a la policía judicial de cómo debe actuar en el lugar. Depende de sus mandos pero tienen una conexión directa conmigo. Si más adelante no tenemos esas pericias, lo planteamos, pero de entrada tengo un contacto muy directo, los conozco, trabajan conmigo, y les digo id para allá, yo o mis los delegados, y ese lleva todo.

P. ¿Ustedes trabajan con la policía de España y está financiada por otro poder?

BV. El modelo nuestro es, somos tres, yo estoy con dos compañeros en Madrid, y un fiscal delegado en cada provincia, pero la clave es la conexión directa que tenemos con todos los fiscales y con toda la policía. Yo llamo, les doy indicaciones. Esa conexión directa, no sólo es presupuesto, yo vivo con presupuesto muy escaso, muchas veces es cómo organizar. No todo es dinero.

P: ¿Cuál es la penalización en España para un conductor con 1.6 de alcoholemia en la sangre, excedido de velocidad y con un registro vencido en 5 meses, y con un vehículo prestado? Esa fue la situación por la que mi hijo falleció en el momento. Mientras yo estaba enterrando a mi hijo, el individuo estaba en su casa en libertad. Quiero que se tengan en cuenta nuestros hijos que fueron dignos de estar en la vida y no solamente se nos mueren nuestros hijos, tenemos esposas o esposos que fallecen de tristeza y la justicia sigue dando vueltas. Lamentablemente, estas personas van a juicio y casi siempre quedan en libertad, o a lo sumo les dan trabajos comunitarios (que a veces ni los cumplen). Y nosotros seguimos con este dolor y sin ninguna justicia.

BV: Por la memoria de tu hijo y de todas las víctimas, creo que hay que plantearse seriamente una reforma legislativa. En nuestro país, en un caso como el tuyo, cuando hay alcohol y hay muerte, prisión.

P: Pensando en lo que vamos a trabajar, que son las propuestas para reformar el Código Penal, quisiera saber su opinión con respecto a algo que nosotros estamos apoyando como familiares si bien no nos es suficiente, que tiene que ver con los mínimos para que sí o sí los delitos no sean excarcelables. Por dar un caso puntual en el tema del consumo de alcohol, se pone un mínimo de 2 gramos, lo cual es una enormidad, sumado a la velocidad. No queremos ser un obstáculo para que esto continúe su proceso, pero la duda está y por eso la pregunta, qué opina, si esto va a servir para iniciar un camino o ya lo vamos a empezar mal?

BV: Por un lado respetar el debate parlamentario por supuesto, que tienen aquí, solamente del lado científico nosotros tenemos un archivo muy grande de conocimiento científico, que está a vuestra disposición, por ejemplo en alcohol, la ciencia dice que con muy pequeñas cantidades de alcohol se desequilibran algunas facultades muy delicadas que tenemos de reacción y acción. Menos de la que se creía. En nuestro país ya con 1.2 gramos en sangre, automáticamente es delito. Si llegas con 1.6 ya es tasa alta, ya vas con peligro, esto es científico. Mi consejo es que hay una buena documentación científica que está a disposición para llegar a mejores conclusiones. La ciencia lo ha demostrado. De igual manera que ha demostrada que por encima de 50 km de cada 10 peatones atropellados, 9 mueren. Por debajo de 50, de cada 10 solamente 1 muere. No es irrelevante la tasa de alcohol ni es irrelevante la velocidad. Hay mucha ciencia y hay que barajarla, es lo que se me ocurre, pero mi respeto por supuesto al debate parlamentario de este país.

P: ¿Cómo son los plazos de dictar sentencia en su país? Porque en el caso de la provincia de Santa Fe, van a hacer cuatro años que murió mi sobrino en un siniestro de tránsito y todavía no se llamó ni siquiera a declarar a testigos.

BV: En todo el mundo la demora de la justicia es una asignatura pendiente. Cuando me toca este tema como fiscal asumo la responsabilidad, porque no puede ser que la justicia tarde como si estuviéramos en el siglo XVIII. Así no es justicia. En España, lo que hemos logrado es hacer un proceso judicial muy rápido. Todo organizando un poco, ha sido organizarse, ponernos de acuerdo entre todos: fiscales, policías, jueces. Yo soy muy autocrítico como servidor público de lo que hacemos, y queda muchísimo por hacer.

P: En nuestro país, por haber colapsado los tribunales, se creó algo llamado "juicio abreviado". En el caso de mi hijo, ya teníamos fecho de juicio oral y público, pero el fiscal pidió que por no tener fecha de juicio, contradictorio no?, para llevarlo a cabo, se tomara el juicio abreviado, es decir, donde intervienen nada más el imputado, el fiscal y el abogado del imputado, le piden autorización al juez y entonces lo cierran en juicio abreviado, en este caso de 2 años y 6 meses. ¿En su país, existe este tema? Y una segunda consulta: la tipificación en nuestro país sobre los hechos viales, casi siempre, casi todos van en primera instancia como homicidio culposo, y los familiares sabemos que en esos casos esa persona no va a tener pena, se va a su casa.

BV: De mis compañeros de Argentina por supuesto, a los que he tratado, sólo puedo hablar bien de ellos, y no puedo ingresar en casos concretos, que sí es posible y no es complicidad corporativa con ellos, no voy por ahí, lo que quiero decir es que lo que hacemos nosotros aquí con los procedimientos de tráfico, es que son muy sencillos, es decir que el atestado, son muy poquitos, y estamos logrando hacer procedimientos por separados, porque un estafa, hay estafas que son de siete tomos, estos son más simples y estamos logrando, un procedimiento por separado, aislarnos un poquito del resto, darles un trato, organizándonos con los jueces. Y van saliendo adelante. Lo impulsamos nosotros.

P: Le quería hacer una consulta respecto a la conducción con drogas, ¿cómo tipifican ustedes, dentro del Código Penal, si una persona está conduciendo con algún tipo de droga en sangre?

BV: En España es delito, no se puede conducir bajo el efecto de drogas, el problema es que no hemos fijando tasas objetivas como el alcohol, porque científicamente es muy difícil la aplicación de tasas objetivas. Eso de nanogramos es mucho más complicado. De todas formas, recientemente, la ley española, en su artículo 796-7, ha regulado los controles preventivos de alcoholemia y nos ha dado herramientas para perseguir penalmente a los conductores bajo los efectos de droga. Y les digo más, hay más conducciones y consumo de droga que con alcohol, es una sorpresa que han dado las investigaciones. Segundo, si el alcohol mata conduciendo, la droga es terrorífica, porque afecta las facultades visuales directamente. Además, la gente no sabe que con dos cigarrillos de cannabis, va uno muy mal, y hay mucho desconocimiento sobre eso.

P: ¿Quién realiza el control en una pena de la prohibición de conducción en los autores de delito de tránsito y de qué manera se realiza? ¿Cómo se sanciona si se viola esa pena?

BV: Esa pena, es el juez cuando se dispone, se ejecuta y se interviene el permiso de conducir. En nuestro caso, como vamos con circuitos muy rápidos, en un día entregado el permiso ya está juzgado, y después se devuelve. Eso en el ámbito penal. En la condena, el juez se queda con el permiso de conducir y además doy parte a los registros de tránsito, para que cuando le paren sepan. Si usted cometió un delito, cuando termina de cumplir la pena, definitivamente puede volver a conducir. Si se te ha retirado y vuelves a conducir, es un nuevo delito, la pena puede ser de prisión, de multa.

P: ¿Cómo hicieron ustedes para vencer a la corrupción de las compañías de seguro, la policía y la parte judicial?

BV: La corrupción es un mal endémico de esta sociedad. Tenemos que luchar todos. Existe en todos los países, en algunos más, en otros menos; y hay que luchar con muchísima firmeza y por supuesto decirlo, con armas legales. Pero nosotros no hemos vencido nada y no estamos aquí como vencedores de nada. Yo, como fiscal, en un caso actué con una energía implacable, y corrupción hay en todos lados, pero claro no hay que generalizar, es decir, hay de todo.

Disertación de Carlos A. Chiara Díaz, enviada por carta

I. Introducción

Estamos en presencia de una situación que viene generándose desde hace mucho tiempo y en relación con la cual no se obtuvieron soluciones integrales y definitivas. En efecto, la aparición del automóvil a fines del siglo XIX y su irrupción masiva a partir de 1920 en las calles y las rutas argentinas produjo un fenómeno incontrolable, con tales ramificaciones que llegó a atraer la atención de la criminología y el derecho penal, preocupando a académicos, legisladores, expertos y profesionales, pues entre las consecuencias derivadas no queridas está la producción de resultados disvaliosos para la sociedad; resultados que, producidos por el abuso, la negligencia, la impericia, la temeridad, la malicia y la imprudencia, han merecido tipificaciones específicas en el Código Penal, en leyes especiales, en la creación de cuerpos especiales de estudio y práctica, en incontables programas de educación y ordenamiento vial a través de los años y otro sinfín de medidas a nivel local, provincial, nacional e incluso regional, evidenciando la preocupación sobre el tema.

Evidentemente, las estadísticas distan de mostrarnos que estamos desacertados ante las preocupaciones y ponen de relieve la acuciante realidad que representan los delitos relativos al tránsito vehicular. De hecho, en los modernos ordenamientos de casi todos los países existe una minuciosa reglamentación destinada a la circulación de vehículos de motor, a la documentación, tanto de conductores (registros y habilitaciones), como de las máquinas, estas últimas referidas a sus características: particulares, de transporte colectivo (dentro de éste se distingue el urbano, el de corta, media y larga distancia, de carga, etcétera). Estas reglamentaciones se ocupan de los exámenes de habilitaciones para conducir, las características que deben reunir los vehículos a los fines de la seguridad, no sólo de las vidas y los bienes de terceros, sino también con referencia a la fiscalización y el pago de patentes, etcétera. Argentina no es la excepción y posee todo un marco formativo al respecto, el que, empirismo mediante, evidenció no ser suficiente.

Seguidamente, veremos los delitos del tránsito, cómo se han receptado a nivel nacional, cómo se los ha receptado a nivel comparado y qué esfuerzos legislativos se están haciendo para intentar combatir a la primera causa de muerte no violenta en la Argentina¹, país que además lidera, desde hace años, el *ranking* mundial de siniestros de tránsito².

II. Los delitos de tránsito

Hasta hace algunos años, en la Argentina el tránsito no era un bien jurídico protegido y las conductas disvaliosas que surgían en torno al tráfico y la seguridad vial no tenían una consideración homogénea y se atendía más al resultado ocurrido y se lo reglaba aisladamente, tomándolo como un fenómeno social que produce alteraciones en la vida cotidiana en su

¹ De acuerdo a la página www.luchemos.org.ar el total de muertos en siniestros de tránsito al 02/01/2009 asciende a 8.205, con un promedio diario de 22 occisos.

² BASILI, Clara – LEVENE (n.), Ricardo, “*Delitos de tránsito*”, LL-1996-B-1215. Al respecto, dicen los autores que “La frecuencia alarmante con que se suceden los siniestros de tránsito, el doloroso saldo que arrojan en lo que atañe a la pérdida de vidas y de personas heridas --a veces hasta quedar inhabilitadas para proseguir normalmente su existencia-- y los enormes perjuicios materiales que ocasionan han terminado por constituirse en uno de los problemas más dramáticos. Nuestro país tiene el triste privilegio de encabezar el *ranking* mundial de las estadísticas sobre siniestros de tránsito”.

conjunto. Así, por ejemplo, debía uno remitirse al homicidio culposo del artículo 81 –llegando al dolo eventual ante una conducta temeraria por parte del conductor -, o a las lesiones culposas del artículo 94 o al abandono de persona –para el caso de atropellar a un transeúnte o impactar a otro conductor y darse a la fuga– del artículo 106. Entre estas tres figuras debía uno ubicar el resultado acontecido, o eventualmente su tentativa, y así se intentaba cubrir el vacío legislativo.

Pese a que la propia Academia ya venía tratando al bien jurídico del tránsito, y a la seguridad vial como una de las preocupaciones centrales del moderno derecho penal especial, a nivel legislativo aún no surgía una respuesta.

De hecho, la primera mención a la seguridad del tránsito como bien jurídico protegido por el Código Penal o siquiera como objetivo legislativo de protección penal, surge recién con la sanción de la ley 26.362, promulgada el 15 de abril de 2008. En los fundamentos del proyecto que originó esta norma, se dice: *“La gran cantidad de siniestros de tránsito, que causan muerte y lesiones, ha provocado en la sociedad un justo reclamo a las autoridades para que adopten las medidas necesarias en aras de reducir al mínimo el riesgo que provoca el tránsito vehicular. El Poder Legislativo, como parte de uno de los tres poderes del Estado, no puede permanecer indiferente ante esta exigencia legítima de la ciudadanía. Sin embargo, somos plenamente conscientes de que el problema de la inseguridad en el tránsito vehicular no es algo que pueda resolverse mágicamente con el simple recurso de incrementar las penas actualmente previstas en el Código Penal argentino para el homicidio culposo (artículo 84 del C.P.) y las lesiones culposas (artículo 94 del C.P.) Prueba de ello es la escasa incidencia que ha tenido la última reforma legislativa de tales artículos (ley 25.189. B.O. 28/10/99) por la que se aumentó el máximo de la pena prevista para el delito de homicidio culposo, pasando de tres a cinco años de prisión y reemplazando los dos años que tenía como máximo el delito de lesiones culposas por la actual pena de tres años de prisión, y en ambos casos se previó, además, un incremento en el mínimo de la pena cuando el homicidio o las lesiones hubiesen sido ocasionados, entre otras razones, por la conducción imprudente, negligente, imperita o antirreglamentaria de un vehículo automotor. Cuando ya han transcurrido más de cinco años de la entrada en vigencia de esta reforma, se puede percibir que el número de muertes y lesiones no sólo no ha disminuido, sino que incluso ha aumentado: aproximadamente 7.000 muertes y 120.000 heridos por año”.*

Con anterioridad a la sanción de esta norma, el Derecho Penal nada tutelaba al respecto, quedando nuestra materia de análisis sólo reservada a los ámbitos contravencionales, es decir, al derecho sancionatorio local, con la heterogeneidad y menor intensidad punitiva que ello significa. A modo de ejemplo, el Código Contravencional de la Ciudad de Buenos Aires – Ley 10, luego reformada por la Ley 1472, del 23 de septiembre de 2004 – tipifica, en el Libro II, en el Título IV (“Protección de la seguridad y la tranquilidad”), el Capítulo III, denominado “Seguridad y ordenamiento en el tránsito”, donde se contiene una serie de normas destinadas a prevenir las contravenciones de tránsito, esto es, aquellas conductas desarrolladas por conductores de vehículos en circulación que ponen en peligro la seguridad del tránsito vehicular y la integridad física de los demás conductores y peatones³.

³ Básicamente, se contienen cuatro conductas: conducir con mayor grado de alcohol en sangre que el permitido o bajo el efecto de estupefacientes (artículo 111); participar, disputar u organizar competencias de

Como ya dijéramos anteriormente, el derecho contravencional no tiene la misma intensidad ni la uniformidad a nivel nacional que sí posee el derecho penal, en cuanto ordenamiento de fondo.

Así las cosas, la Ley 26.362 intentó suplir ese vacío legislativo, introduciendo a la seguridad del tránsito como bien jurídico protegido, reformulando la denominación del Capítulo II, e integrándolo como uno de los bienes jurídicos que forman parte de la seguridad pública.

De la lectura de los fundamentos legislativos y de las figuras que componen el título, podríamos definir inicialmente a los delitos del tránsito como aquellas infracciones previstas en el Código Penal y en las leyes penales especiales que ponen en peligro la seguridad y el buen funcionamiento del tránsito vehicular y la vida e integridad de aquellos sujetos que se desplazan en él, ya sea como conductores, como pasajeros o como peatones.

Así, integran éste conjunto, no sólo las normas contenidas en el Capítulo II del Título VII del Segundo Libro del Código Penal, sino todas aquellas que pueden afincarse en aquella definición, como el homicidio vial (artículo 84), las lesiones viales (artículo 94) o el abandono de una persona accidentada (artículo 106).

Más concretamente, y ya dentro del Capítulo II, en realidad sólo el artículo 193 bis se ocupa del tránsito vehicular, ya que las restantes normas del acápite se dedican a reglar conductas relativas a otros medios de transporte y comunicación. De esta forma, el tránsito vehicular más allá del rótulo y la intención legislativa, sólo posee una norma específica que lo regula, aislada y ubicada en forma asistemática con respecto a los restantes devenires que pueden resultar de la ocurrencia de conductas disvaliosas en él.

Lo que resulta polémico y quizás reprochable en algunos ámbitos sea regular al tránsito vehicular como un bien jurídico tutelado por figuras de peligro concreto, adelantándose así la etapa de punición, pues en lugar de esperarse al resultado, se adelanta el análisis a la puesta en peligro, que no debe ser una situación abstracta sino que, como veremos, se exige un peligro concreto.

III. Análisis del Artículo 193 bis del Código Penal

Dice el artículo 193 bis: *“Será reprimido con prisión de seis meses a tres años e inhabilitación especial para conducir por el doble del tiempo de la condena, el conductor que creare una situación de peligro para la vida o la integridad física de las personas, mediante la participación en una prueba de velocidad o de destreza con un vehículo automotor, realizada sin la debida autorización de la autoridad competente. La misma pena se aplicará a quien organizare o promocionare la conducta prevista en el presente artículo, y a quien posibilitare su realización por un tercero mediante la entrega de un vehículo de su propiedad o confiado a su custodia, sabiendo que será utilizado para ese fin”*.

a) Tipo objetivo

velocidad o destreza en vía pública (artículo 112); Violar barreras ferroviarias (artículo 113); e incumplir con las obligaciones legales de aquel que participa en un siniestro de tránsito (artículo 114).

La acción típica es la creación de peligro común para la vida o la integridad física de los sujetos pasivos mediante la participación en una prueba de velocidad o destreza con un automotor.

No son sujetos pasivos, ni los pilotos, ni los espectadores de la prueba, ya que se ubican en lo que se denomina “autopuesta en peligro” y “puesta en peligro de un tercero aceptada por éste”, como elementos que impiden la configuración del tipo penal. No se imputa la cooperación en una autopuesta en peligro responsable sólo si el sujeto que se pone en peligro a sí mismo es consciente del riesgo en la misma medida que el cooperador.

Ahora bien, si lo que se ha querido con la norma es impedir una “picada”. Ello será difícil, dado que estando frente a una picada, sin haberse podido probar la concreta generación de peligro, será atípico.

Por vehículo automotor se entienden los comprendidos en el Decreto - Ley 6582/58. Dice el artículo 5 de dicha norma: “A los efectos del presente Registro serán considerados automotores los siguientes vehículos: automóviles, camiones, inclusive los llamados tractores para semirremolque, camionetas, rurales, jeeps, furgones de reparto, ómnibus, micrómnibus y colectivos, sus respectivos remolques y acoplados, todos ellos aun cuando no estuvieran carrozados, las maquinarias agrícolas incluidas tractores, cosechadoras, grúas, maquinarias viales y todas aquellas que se autopropulsen. El Poder Ejecutivo podrá disponer, por vía de reglamentación, la inclusión de otros vehículos automotores en el régimen establecido”.

Así, se excluyen, por ejemplo, los ciclomotores y las motocicletas. De tal forma, si alguno de éstos participare en alguna “picada”, el hecho sería impune. Como vemos, lo evidentemente querido por el legislador, se frustra.

En su momento, el legislador sostuvo que “el artículo 2 del proyecto propone incorporar al Código Penal el artículo 193 bis, conteniendo en su materia de prohibición una enumeración taxativa de supuestos en los que el conductor de un vehículo se encuentra al mando del mismo sin estar en condiciones de poder ejercer el pleno dominio del vehículo, ya sea por condicionamientos físicos, psíquicos o mentales del conductor o por deficiencias del automotor o ciclomotor que conduce (inciso primero). También se contempla como delictiva la conducción vehicular por parte de quien carece de las condiciones necesarias para estar habilitado para participar en el tráfico (inciso 2). Con ello se pretende sancionar sólo aquellos comportamientos que sean configurativos de un riesgo abstracto al participar en la actividad del tránsito vehicular careciendo de las aptitudes necesarias para una conducción adecuada, dejando en el ámbito contravencional la infracción administrativa cometida por quien, poseyendo tales aptitudes y condiciones, conduce sin el carnet habilitante o con la autorización vencida. Cabe destacar que no se incluye al supuesto de conducción por parte de quien se hallare judicialmente inhabilitado para hacerlo, en razón de que este comportamiento ya está tipificado como delito de quebrantamiento de pena en el artículo 281 bis del C.P., que reprime esta acción con pena de dos meses a dos años. Se prevé también la situación de quien, con pleno conocimiento de las circunstancias, posibilita estos comportamientos permitiendo la utilización del vehículo de su propiedad o que se encuentra bajo su custodia, sancionándolo con pena de multa”.

Es claro que se trata de una figura subsidiaria, ya que de transformarse ese peligro en un daño concreto a la integridad de un bien o una persona, se subsumiría en la figura más gravosa.

b) Tipo subjetivo

Se trata de un delito de dolo directo, que también admite el dolo eventual, por cuanto quien participa de una prueba de velocidad debe, cuanto menos, representarse el aumento de peligro que causa el hecho de manejar un vehículo automotor a velocidad.

c) Consumación

El delito se consuma con la puesta en peligro y la participación de la prueba. Si este peligro - concreto, real- no se ha alcanzado por causas ajenas a la voluntad del autor, al igual que la participación en la prueba, su accionar quedará en grado de tentativa, pues no basta con la sola realización del acto.

IV. Los restantes delitos derivados del tránsito

Como ya hemos mencionado, no es la conducta descrita en el artículo 193 bis del Código Penal la única penalmente punible en el ámbito del tránsito vehicular. También en el marco de un siniestro de tránsito se desarrollan conductas de resultado, como el homicidio vial o las lesiones culposas por siniestros o el abandono de una persona accidentada.

El homicidio vial no difiere del homicidio culposo del artículo 84, al que suele agregársele la posibilidad de comisión con dolo eventual, ante el caso de temeridad al conducir. Lo que denota al homicidio vial es que posee un elenco de posibles autores reducido –sólo quienes resulten conductores o pasajeros de un vehículo en circulación–, el marco empírico donde se desarrolla, el sujeto pasivo, que suele ser otro conductor o un peatón, y la mínima existencia de un deber de cuidado infringido por el autor, quien se ha erigido, claro está, en posición de garante. La figura dolosa sólo se presenta en el caso de dolo eventual, ya que es muy difícil que se configure un dolo directo de matar conduciendo un vehículo, aunque no imposible, siendo estos casos meras excepciones.

El análisis que se hace en el caso de las lesiones ocurridas en un siniestro vial es similar al análisis que hemos realizado en el caso anterior y a él remitimos por cuestiones de brevedad.

V. El Derecho comparado. España y Alemania

A nivel comparado, la situación no es tan anárquica, aislada y asistemática como en la Argentina. Por ejemplo, el Código Penal Español tiene específicamente previsto el homicidio vial. Dice el artículo 142.2: *“Cuando el homicidio imprudente sea cometido utilizando un vehículo a motor, un ciclomotor o un arma de fuego, se impondrá asimismo, y respectivamente, la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores o la privación del derecho a la tenencia y porte de armas, de uno a seis años”*.

Asimismo, las lesiones en siniestro vial también se encuentran previstas específicamente. Dice el artículo 152.2: *“Cuando los hechos referidos en este artículo se hayan cometido utilizando un vehículo a motor, un ciclomotor o un arma de fuego, se impondrá asimismo, y respectivamente, la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores o del derecho a la tenencia y porte de armas por término de uno a cuatro años”*.

Luego, el Código Penal español, en su Capítulo IV (“De los delitos contra la seguridad vial”), contiene las siguientes normas:

Artículo 379.

1. El que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o a la de multa de seis a doce meses y trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, a la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.

2. Con las mismas penas será castigado el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro.

Artículo 380.

1. El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años.

2. A los efectos del presente precepto se reputará manifiestamente temeraria la conducción en la que concurrieren las circunstancias previstas en el apartado primero y en el inciso segundo del apartado segundo del artículo anterior.

Artículo 381 (modificado por la Ley Orgánica 15/2007, del 30 de noviembre)

1. Será castigado con las penas de prisión de dos a cinco años, multa de doce a veinticuatro meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un período de seis a diez años el que, con manifiesto desprecio por la vida de los demás, realizare la conducta descrita en el artículo anterior.

2. Cuando no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, las penas serán de prisión de uno a dos años, multa de seis a doce meses y privación del

derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por el tiempo previsto en el párrafo anterior.

3. El vehículo a motor o ciclomotor utilizado en los hechos previstos en el presente precepto se considerará instrumento del delito a los efectos del artículo 127 de este Código.

Artículo 382.

Cuando con los actos sancionados en los artículos 379, 380 y 381 se ocasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo constitutivo de delito, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces o Tribunales apreciarán tan sólo la infracción más gravemente penada, aplicando la pena en su mitad superior y condenando, en todo caso, al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado.

Artículo 383.

El conductor que, requerido por un agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de las drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas a que se refieren los artículos anteriores, será castigado con la penas de prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.

Artículo 384.

El que condujere un vehículo de motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días.

Las mismas penas se impondrán al que realizare la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial y al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción.

Artículo 385.

Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o a las de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de diez a cuarenta días, el que originare un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas:

1ª Colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio.

2ª No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.

Como vemos, el legislador español, en forma orgánica y ordenada, ha previsto un abanico de conductas punibles entre las que podemos taxativizar todas las conductas disvaliosas que se desarrollan en el ámbito del tránsito vial, con factor común el riesgo cierto creado por el autor, evidenciando, al igual que se hiciera con el artículo 193 bis argentino, una tendencia a la regulación de este tipo de conductas con figuras de peligro concreto y riesgo creado.

Asimismo, el Código Penal alemán tiene una versión mejorada del abandono de persona, que allí se traduce como “Alejamiento no permitido del sitio del siniestro” (que en cierta forma se parece al artículo 112 del Código Contravencional porteño), que dice:

“(1) Un partícipe en un siniestro de tráfico que luego de un siniestro se aleje del sitio del siniestro, antes de que él,

1. haya facilitado a favor de los otros partícipes y de los damnificados la identificación de su persona, de su automóvil y la manera de su participación por medio de su presencia y de la manifestación de que él ha participado en el siniestro, o

2. haya esperado un tiempo adecuado según las circunstancias, sin que nadie haya estado dispuesto a efectuar las identificaciones será castigado con pena privativa de la libertad hasta tres años o con multa.

(2) De acuerdo con el inciso 1 también será castigado un partícipe en el siniestro que se haya alejado del sitio del siniestro y no facilite inmediatamente las identificaciones posteriormente

1. después de haber vencido el plazo de espera (inciso 1, numeral 2) o lo haga

2. con justificación o con excusa.

(3) La obligación de facilitar posteriormente la identificación la cumple el partícipe del siniestro al manifestarle al beneficiario (§ inciso 1 numeral 1) o a una inspección de policía cercana, que él ha estado involucrado en el siniestro y si él indica su dirección, su residencia, así como las placas y la localización de su vehículo y que él se mantiene a disposición por un tiempo razonable para él para la identificación sin demora. Esto no tiene validez cuando él, con su comportamiento intencionalmente, impida las identificaciones.

(4) El tribunal atenúa el castigo en los casos de los incisos 1 y 2 (§ 49 inciso 1) o puede prescindir de una pena según estos preceptos cuando el partícipe en el siniestro facilite voluntaria y posteriormente (inciso 3) la identificación dentro de las 24 horas después de un siniestro fuera del tráfico rodado, que tiene como consecuencia exclusivamente daño material insignificante.

(5) Partícipe en un siniestro es toda persona cuyo comportamiento según las circunstancias pueda haber contribuido a la causación del siniestro”.

A su vez, existe un grupo de normas específicas, sistematizadas, que se relacionan con la puesta en peligro concreto del tráfico vial, más precisamente los artículos 315b, 315c, 316 y 316ª, que dicen:

“§ 315b. Intervenciones peligrosas en el tráfico vial

(1) Quien perjudique la seguridad del tráfico vial por el hecho de que:

- 1. destruya, dañe, u elimine instalaciones o vehículos,*
- 2. prepare obstáculos, o*
- 3. ejecute una intervención similar e igualmente peligrosa, y con ello ponga en peligro la integridad física o la vida de una persona o de cosas ajenas de valor significativo, será castigado con pena privativa de la libertad hasta cinco años o con multa.*

(2) La tentativa es punible.

(3) Si el delincuente actúa bajo las condiciones del § 315, inciso 3, será castigado con pena privativa de la libertad de uno hasta diez años; en casos menos graves con pena privativa de la libertad es de seis meses hasta cinco años.

(4) Quien en los casos del inciso 1, cause el peligro culposamente, será castigado con pena privativa de la libertad hasta tres años o con multa.

(5) Quien en los casos del inciso 1, cause el peligro con culpa, será castigado con pena privativa de la libertad hasta dos años o con multa.

§ 315c. Puesta en peligro del tráfico vial

(1) Quien en el tráfico vial

- 1. conduzca un vehículo, aunque*
 - a) a causa del consumo de bebidas alcohólicas o*
 - b) en razón de deficiencias mentales o físicas no esté en condición de conducir el vehículo con seguridad,*
- 2. de manera gravemente contraria a las normas de la circulación y desconsiderada*
 - a) no observe la prelación de paso,*
 - b) traspase falsamente o de otra manera conduzca incorrectamente en maniobras de adelantamiento,*
 - c) conduzca incorrectamente en cruces peatonales,*

d) maneje demasiado rápido en sitios de difícil orientación visual, cruces de calles, bocacalles, o pasos a nivel,

e) no conserve la calzada derecha de la vía, en sitios de difícil orientación visual,

f) se devuelva en autopistas, conduzca en reversa o contra el flujo de conducción o intente hacerlo, o

g) no haga reconocibles a suficiente distancia, vehículos parados varados, no obstante que esto sea necesario para la seguridad vial, y con ello ponga en peligro la integridad física o la vida de otra persona o cosas ajenas de valor significativo, será castigado con pena privativa de la libertad hasta cinco años o con multa.

(2) En los casos del inciso 1 numeral 1, la tentativa es punible.

(3) Quien en los casos del inciso 1

1. cause el peligro con culpa o

2. actúe con culpa y cause el peligro culposamente será castigado con pena privativa de la libertad hasta dos años o con multa.

§ 316. Conducción en estado de embriaguez.

(1) Quien conduzca un vehículo en el tráfico (§§ 315 hasta 315 d), aunque él no esté en condiciones de conducir el vehículo con seguridad a causa de ingerir bebidas alcohólicas u otros medios embriagantes, será castigado con pena privativa de la libertad hasta un año o con multa, cuando el hecho no esté amenazado con castigo en los §§ 315 a o 315 c.

(2) De acuerdo con el inciso 1, también será castigado quien cometa el hecho con culposamente.

§ 316a. Agresión con violencia a conductores

(1) Quien para cometer un robo con violencia o con intimidación en las personas (§§ 249 o 250), un hurto violento (§ 252) o una extorsión robo extorsivo (§255), cometa un ataque a la integridad física, a la vida o libertad de decisión del conductor de un vehículo, o de un pasajero aprovechándolas circunstancias especiales del tráfico, será castigado con pena privativa de la libertad no inferior a cinco años.

(2) En casos menos graves, el castigo será pena privativa de la libertad de uno a diez años.

(3) Si el autor por el hecho causa al menos temerariamente la muerte de otra persona, entonces el castigo será pena privativa de la libertad de por vida o pena privativa de la libertad no inferior a diez años.

Como volvemos a observar, Alemania, un país donde el tránsito y la seguridad vial devienen baluartes de la seguridad pública desde hace siglos, tiene, al igual que los españoles, un conjunto de normas homogéneas, con técnicas legislativas de avanzada, y de aplicación práctica directa, cosa que no ocurre en Argentina, donde la conciencia vial recién comienza a ser una preocupación política y legislativa seriamente tratada.

VI. Conclusión

Los problemas generados por el tránsito, y la consecuente inseguridad vial para personas y bienes, merecen una atención prioritaria del Estado y de la sociedad, que no se manifieste sólo en el “fetichismo” normativo penal, sino que debe abarcar aspectos de la posición a través de la educación desde los primeros años de las personas y proyectar propuestas desde todos los ámbitos públicos y privados.-

Buenos Aires, 7 de setiembre de 2011.

Patricia Cardozo (moderadora del segundo bloque). Hola, buenas tardes. Como decía mi compañero, vamos a dar comienzo a este segundo bloque. Primero, recordarles a los panelistas que respeten el tiempo para desarrollar su exposición y a la platea que, una vez finalizado el segundo bloque, podrán hacer las preguntas pertinentes. Este segundo bloque trata sobre: “Cumplimiento de las sentencias de delitos de tránsito. Estado de situación: estadísticas sobre los casos, juicios y sentencias”.

Germán Camps, abogado penalista, ex juez contravencional y de faltas de la Ciudad de Buenos Aires.

Gracias. En primer término, quiero agradecer a la organización y la colaboración que ha recibido esta organización para la elaboración de este evento. Para mí es muy importante que se abra un debate respecto de este tipo de temas, en postrimerías de modificación del Código Penal, y con necesarias modificaciones en el Código Penal, y que se produzca un debate -donde muchas veces, en situaciones similares, no se produce- y los legisladores, a veces, actúan quizás presionados por la sociedad, por el clamor popular y no termina siendo del todo sano, ni para el Código Penal, ni para las situaciones que tienen que resolverse con estos elementos, ni para las víctimas.

Se cae frecuentemente así, en lo que podemos denominar el “populismo penal”. Yo creo que este tipo de debates hace que se evite el populismo penal.

Me voy a permitir leerles un pequeño extracto de una nota que salió ayer en un diario de tirada masiva.

Martín Lozada, que es juez penal catedrático UNESCO en Derechos Humanos, Paz y Democracia por la Universidad de Utrech de los Países Bajos, dice que “en climas sociales consternados por algunos crímenes que desafían la condición humana, es imprescindible

que la respuesta estatal no se descarrile por fuera de los márgenes de la legalidad penal. Además de eficaz, rápida y contundente, dirigida al descubrimiento de la verdad y la atribución de la responsabilidad que es de vital resultante, la reacción de las agencias de control del delito debe evitar menoscabar su legitimidad, recurriendo a formas de venganza que naturalicen su independencia y su neutralidad en el procesamiento del conflicto”.

Celebro esto. Este debate, este Foro, tiende a esto. A no crear normas por impulso, a conciliar y hacer efectivo el cumplimiento de la justicia. Quiero decirles, además, que concuro a este foro como colaborador de una de las agencias de familiares de víctimas de la seguridad vial. Y para aquellos que lo son, saben cuál es la posición de estas ONGs. Para aquellos que no lo son, y forman parte de los operadores del sistema judicial o del Poder Legislativo, tengo que decir que hay cierto malestar respecto a cómo se nos está llevando esta situación.

Entro con esto al tema de esta disertación: el cumplimiento de las sentencias. Lo que de alguna manera a nosotros -incluyo a la gente con la que diariamente interactúo- nos pone en una situación a veces difícil, porque debo explicarles a los familiares cómo la ley a veces permite determinadas cuestiones, como que en los casos de siniestros de tránsito, en general, las penas son de cumplimiento condicional, o termina todo resolviéndose con el juicio abreviado y/o una suspensión del juicio a prueba.

Esto hace que las penas, en el caso de las de cumplimiento condicional o de los juicios abreviados, pierdan lo que en derecho penal se llama cualquier cuestión que tenga que ver con la prevención general positiva, esto quiere decir que, se perdió la credibilidad de la pena. Esto debe estar presente y desgraciadamente lo está, y esto me obliga, sin entrar en el populismo penal, a decir que hay que realizar modificaciones, pero teniendo en cuenta que los operadores del sistema no siempre son responsables. Hablo de operadores del sistema cuando hablo de jueces, fiscales y lo digo, porque cuando hablo con la gente noto que hay, de alguna manera, un descontento y esto está claro. Entonces, no siempre son los operadores del sistema los que llevan al resultado; a veces, el sistema necesita de modificaciones.

Una de las modificaciones va a ser elaborada posteriormente. Hemos participado en esto de la modificación a algunas normas que conforman el Código Penal. Ya se está hablando de incorporar nuevas penas, que puedan dar satisfacción a los requerimientos sociales, porque en definitiva el sistema tiene que buscar la prevención general positiva. Tiene que buscar satisfacer ese punto.

Y otro de los elementos que considero debieran ser considerados, sin ninguna duda, es cambiar la actitud en la visión del caso que pudieran tener los operadores del sistema. Hay enraizado, con esto del cumplimiento de las sentencias, y más allá de las estadísticas -en un principio abarroté el escritorio del estudio con estadísticas y después dije “en qué puedo contribuir al debate, quizás dando una serie de números”-, hay una visión

enraizada de ver el siniestro de tránsito como un delito culposo. En la alocución anterior, el distinguido fiscal especial de España habló de Pokelman y dijo que él identificaba este tipo de delitos, como delincuencia de gente “honrada”. En principio, esta visión hace que se habilite o se vea al siniestro de tránsito o al delito de inseguridad vial como un delito culposo. Esta es la primera visión que quiero aportar al debate, que cambie, que se trate de modificar, que se investigue, quizás, más allá de esto y para ilustrar un poco, otra vez voy a recurrir a algunos que saben un poco más que yo, que son casi todos.

“No existe el menor fundamento para afirmar que los delitos de homicidio o lesiones en el tránsito vehicular únicamente pueden cometerse en forma culposa. La tesis que excluye la posibilidad de la responsabilidad dolosa en el homicidio o lesiones es inexacta. En consecuencia, cabe afirmar que quien conduce un automotor con exceso de velocidad o violando un semáforo en rojo, por ejemplo, no es un mero pecador venial o un caballero del tránsito, marcado por la mala suerte, como habitualmente cree la opinión pública, sino un auténtico criminal que perpetra un pecado mortal de homicidio o de lesiones, con culpabilidad que puede llegar al dolo. ¿Por qué razón, pues, habría de asegurar que siempre actuará con responsabilidad culposa? El cambio radical, consistente en abandonar la impetrada calificación de homicidio y lesiones culposas y su sustitución por la de homicidio simple con dolo eventual, implica una ruptura encomiable con una tesis tradicional evidentemente apriorística y equivocada”. Esto lo dice Jorge Frías Caballero, en un título que se llamaba “Homicidio simple con dolo eventual en el tránsito automotor”.

El punto que se trata de introducir al debate, en cuanto al cumplimiento de las sentencias, y aprovechando la posibilidad que nos da el Poder Legislativo en visualizar estos cambios, en intentar modificar hacia la posibilidad de generar nuevamente la credibilidad en el sistema penal. Generar eso en la sociedad, y que esto quede establecido.

Las reformas son tendientes a incorporar nuevas penas y a intentar de alguna manera a satisfacer con esas penas los requerimientos sociales. Pero lo cierto es que, por desgracia, y según como estamos estructurados hoy, los familiares de las víctimas de siniestros de tránsito van a tener que seguir lidiando con los cumplimientos de las penas condicionales, con la suspensión del juicio a prueba y de alguna manera con los juicios abreviados.

Pero como les digo, esto está en la ley. No es una responsabilidad de los operadores (aunque a veces tenga que, de alguna manera, receptar esa envidia que se me transmite y tratar de explicarla, que no es fácil). Pero digo, ésta es la manera, éste es el modo, el debate. Generar, sin un populismo penal, modificaciones a las normas, que nos permitan a nosotros, dar quizás, como decía el fiscal especial que habló antes que nosotros, penas breves de cumplimiento efectivo. Tendremos el lugar, estará la estructura, se posibilitará, los legisladores están abriendo una puerta. Ustedes, que como yo trabajan -y que hemos trabajado con algunas de ustedes que están aquí sentadas- en la modificación de la ley, o que nos mandan el proyecto, y que vemos y que nos vemos, que esto no se puede, que es imposible, que no consideremos al Código Penal como un ente armónico, debemos armonizar las normas... No puede ser que nosotros podamos sostener para un delito

culposo una pena mayor que para un delito doloso. Vamos a tener que trabajar en eso y buscar, y en esto dejo mi aporte al debate, nuevas penas que posibiliten satisfacer de alguna manera el reclamo social. Eso es todo. Gracias.

Moderadora: a continuación, Oscar Fappiano, Fiscal General de Tierra del Fuego, hará uso de la palabra.

Oscar Fappiano - Fiscal General de Tierra del Fuego

Muchas gracias. Voy a empezar en primer término por darles las estadísticas que hemos recogido para este simposio, que son las correspondientes a todo este período anual.

Fíjense entonces qué tenemos, cuáles son la mayor cantidad de autores de hechos contra el tránsito: son conductores particulares, en primer lugar. Camionetas y camión después. El camión 21 casos, contra 706 de los automóviles. Ustedes fíjense que el camión se maneja mucho en Tierra del Fuego, porque toda la mercadería que tenemos que usar viene por vía terrestre. El camión remolque representa 16 casos. Y eso que hay mucho viento. ¿Cuál es la incidencia de los anuncios publicitarios en nuestras carreteras? Bueno, en Ushuaia no hay muchos carteles porque con el viento que hay no va a quedar ningún cartel sano. El tractor, 1 en toda la provincia, el tractor es lo principal cuando salen del campo. Taxis y remises, 29. Los muchachos se cuidan, porque estamos haciendo una buena campaña con todos ellos. Y el transporte de pasajeros, 13, no es significativo. Y eso que estamos hablando de una provincia con una geografía, por un lado, y con un clima bastante difícil, por el otro. Hay nieve, hay escarcha, hielo, se tiene que conducir con cubiertas especiales, cadenas, etc. Sin embargo, la política de la policía, del municipio -no solamente del ministerio público-, con estas medidas de prevención que se han tomado, ha hecho que solamente los conductores particulares sean los principales autores de estos hechos.

Pero, ¿qué ocurre con estos hechos? Los hechos con lesiones son 18 - 15 de enero a julio. Y muchas veces es el propio conductor. Y los hechos con fallecidos son 1 en marzo, 1 en mayo y 2 en julio. Justamente cuando estábamos con los fiscales viendo esta estadística, ese día hubo 2 siniestros en Ushuaia y en agosto tuvimos el siniestro del Senador Nacional. Es decir, tenemos aquí que los hechos que pueden llegar a la vía penal son escasos en relación a toda la estadística que ustedes me pueden mostrar.

Entonces, pensemos qué tenemos que hacer para el cumplimiento de la condena, como dice la canción, tienes que transitar un largo camino, amigo mío. Porque para llevar una sentencia de condena tenemos que superar una serie de vallas muy difíciles para el ministerio público fiscal que no instruye (no somos como la Provincia de Buenos Aires) la instrucción está a cargo de los jueces, y nosotros simplemente hacemos el requerimiento.

Pero cuando llegamos a una sentencia, después de atravesar todo el código de procedimientos, hay dos formas de cumplirla: una, por la vía de la ejecución condicional o por la vía de la probation. En realidad, en la Argentina no existe la probation. Porque la probation se pide en las primeras etapas del proceso, incluso en plena instrucción. Y eso no es probation, porque la probation necesita de una declaración de culpabilidad. Eso es "divertion", en inglés (entre nosotros, "diversión", porque estamos jugando al Código Penal). Esta es la verdad. No podemos hacer probation. Inclusive, fíjense el contrasentido que significa la probation: la están pidiendo alguien que todavía es inocente. Estamos sometiendo a prueba a un inocente. Si no hay una declaración de culpabilidad, no puede haber probation.

Esta no es una institución nueva que incorporamos ahora. Es tan vieja como el código de justicia militar, como la ley de procedimiento juvenil, que ahí tiene una sentencia de culpabilidad; simplemente, que yo lo voy a someter en una internación, cuando salga de la internación, voy a tomar una definición, lo sentencio o no. Esa es la probation. Porque la probation nació con los menores. Fue un zapatero, no fue un abogado. En Massachusetts, que le dijo al juez, mire señores lo que están padeciendo estos muchachos en las cárceles, déjenmelos que yo los voy a tratar.

Y hoy la tenemos un tanto desfigurada en la ley penal juvenil. En esta probation la sometemos en la primera instancia. Y eso es una de las posibilidades que se tienen. Cuando se inauguró el nuevo sistema procesal penal en el año 1953, les preguntaba a los fiscales que pasaba con los juicios correccionales en la gran mayoría y me dicen doctor, ningún abogado va a pedir probation, ¿por qué? Porque chicanea un poco y se va la prescripción. La probation hasta esta parte ha fracasado porque no hay jueces, se alargan los juicios y terminan prescribiendo. Ningún abogado defensor se va a arriesgar a pedirla. Y mucho menos si la pedimos en las primeras etapas, porque las podemos pedir al final. Este es uno de los puntos que hacen a la dificultad.

Segundo, cuáles son los oficiales de prueba. Lo único que tenía era el patronato, que tenía unos cuantos oficiales de prueba, pero no alcanza para todos los sometidos a prueba. En provincia, ¿cuántos oficiales de prueba hay? Que yo sepa, ninguno.

Cuáles son las reglas de la probation? La probation tiene que ser severa, no a ordenar los ficheros de los fiscales. En Estados Unidos, la probation es una verdadera probation. Tiene que cumplir y hacer el esfuerzo. Si no, esto es un jueguito para sacarse los expedientes de encima. Hablemos francamente.

Pero también hay una sentencia de nuestra Corte Suprema, que ha dicho con relación a las sentencias de los Superiores Tribunales de provincia, por vía del recurso

extraordinario. Ha dicho que esa sentencia no es firme. Que la única sentencia firme es una vez que se resuelva el recurso extraordinario y una vez, si es que se lo concedieron. Porque si no la queja también deja sin firmeza la sentencia del Tribunal Superior de la Provincia.

Este caso que les traigo aquí era incluso un caso de corrupción. Fundieron al Banco de la Provincia y, como de costumbre, para salvar el default del Banco le echaron mano a la plata que los jubilados porque la tenían depositada ahí. Los mandamos a proceso a todos ellos, les pusimos una condena, confirmó el Superior Tribunal. Recurso extraordinario. No ha lugar, porque se le venció el plazo. Recurso de queja. Después de cuatro años de recurso de queja y cuatro años del recurso extraordinario, al no estar firme, ¡la sentencia prescribe! Eso nos está pasando: ¡nos prescriben los delitos! Estamos jugando a la justicia. Pero no a nosotros, porque en los códigos procesales de la provincia, la prisión preventiva es nada más que un año y después tienen que salir en libertad, por eso al año tienen que tener un juicio. Cuidado con esta sentencia, que es muy poco conocida. Yo la llevaré al Consejo de procuradores generales, la próxima reunión en Salta para hacerles ver que vamos a estar jugando a la justicia, porque cuando llevas un extraordinario, no se conceda el extraordinario, vaya en queja, ninguno de los dos nos dejan con sentencia firme y hace que prescriba la acción penal. Y eso que esto era un caso de corrupción, le hice ver que la Corte no había contemplado la Convención Internacional contra la corrupción que exige prescripciones largas. Entonces me opuse a la prescripción. Entonces tuve que decir lo siguiente: "y hasta sería el caso que este Ministerio Público Fiscal contemple la posibilidad de no objetar como principio, la concesión de los recursos extraordinarios federales, por resultar más conveniente a los intereses tutelados por el organismo que oponerse a ello".

Otro de los temas es también el criterio que tienen muchas veces para conceder la probation, ustedes saben que si el fiscal se opone...y nosotros hemos tomado como política criminal de parte del Ministerio Público con todos los fiscales en ese sentido, que si no hay acuerdo de la víctima, nosotros no vamos a considerarla, es decir nos oponemos si no tenemos el consentimiento de la víctima. Qué se hacía en otras épocas, se pedía la probation y se ofrecía una suma mínima de compensación, se les decía que no, se oponía el fiscal, y volvían a reiterar aumentando la suma, es decir era un remate esto, no hay buena fe ni hay lealtad en ese sentido. Y sin embargo los tribunales admitían que sucesivamente sometían a probation y pidan probation o vayan aumentando la oferta. No, dijimos, hay una sola oportunidad y se acabó. Si no, vamos a estar pidiendo probation cada cinco minutos a ver a dónde llegamos.

Otro de los grandes problemas que teníamos era con los menores. Hay un problema sociológico en Tierra del Fuego: la mayoría son migrantes de otras provincias. Él llegó por un lado, ella por el otro, y ahí se casaron, ó se juntaron, pero no tiene toda la parentela. Son parejas solas, que cuando mueren los padres en un siniestro, los chicos quedaban huérfanos. ¿Y quién los reparaba? ¿Quién litigaba por ellos? Porque la defensa oficial se encargaba de defender al victimario y a los chicos quedaban desamparados. Tuvimos que exigirle al gobierno que le ponga un abogado defensor, en cumplimiento de la ley de minoridad que tiene la provincia, la Nº 521, que prácticamente es la nueva ley nacional que habla de la protección integral del menor. No tenían un abogado defensor. En algún caso se le había prescrito la acción civil, entonces tuvimos que andar haciendo maniobras para que se cumpla con la acción civil, para darle una indemnización hemos conseguido una suma significativa de entrada y después una asignación mensual hasta la mayoría de edad.

Y otro de los temas es éste. Por qué los jueces del crimen no dan cumplimiento al artículo 29 del Código Penal que dice que tiene que fijar las indemnizaciones en caso de condena, por qué tengo que obligar a la víctima a que vaya a la justicia civil? ¿acaso cuando la condena quede firme no puede decir, pasamos a la etapa de reparaciones? No lo hace la Corte Interamericana, bueno te condeno, después vamos a la etapa de reparaciones, y cumplimos con el 29. ¿qué tenemos que obligar a la víctima a que tenga que ir a sede civil a andar reclamando y que esperar a que venga una sentencia penal? ¿Cuándo viene la sentencia penal? Cuándo hicimos la reforma... ¿por qué no pedimos una reforma al 1101 del Código civil? La reforma civil de 1998, aproximadamente, decía que sí, suspende la ejecución civil por un tiempo razonable, porque si se pasa el tiempo razonable yo tengo que seguir con la acción civil, hasta cuando voy a esperar...?. Y segundo ¿Por qué no le decimos los jueces, mi instrucción a todos los señores fiscales es que a los señores jueces le pidan el cumplimiento del 29 y fijen la condena civil.

Con esto voy a dar por terminada la charla. Agradezco la oportunidad pero la tiranía del tiempo parece igual que la corte suprema.

Fernando Fiszer - Fiscal Nacional en lo Criminal de Instrucción, docente Facultad de Derecho, UBA y de la Procuración General de la Nación.

Antes que nada quiero agradecer mucho al Senado que nos ha posibilitado este lugar, a la Agencia y a los familiares que han organizado este Foro. Me parece que esto es un gran avance, porque nos estamos juntando para debatir este tema. A partir de lo sabía antes de venir aquí, de lo que hablamos hoy, evidentemente hay muchas críticas que hacer a la actuación de muchos de los que integramos el sistema de justicia, ya sea desde el Poder Judicial o desde mi lugar que yo no pertenezco al Poder Judicial sino que soy fiscal

pertenezco al Ministerio Público Fiscal. Precisamente, me parece que este encuentro es muy bueno y muy productivo porque es para que intercambiamos y veamos que podemos construir a partir de las experiencias de las falencias que se ven, y cómo podemos seguir adelante para que esto tenga una productividad.

Hace dos meses estuve en Colombia con Bartolomé, y otros tantos fiscales de Latinoamérica, porque estamos organizando el Foro de Fiscales de Iberoamérica para la Seguridad Vial, a fin de combatir y atacar los delitos contra la seguridad vial. Que aquí exista un foro con otros integrantes de los estamentos involucrados en estos hechos me parece sumamente interesante. A esto se suma algo que a mí me parece muy interesante. Cuando en este foro me tocó empezar a hablar, en el foro de fiscales, dije que lo primero que tenemos que tratar de erradicar es la palabra “accidentes” de tránsito, porque nosotros estamos ante eventos de tránsito que después determinaremos si fueron accidentales, dolosos, culposos. En principio son hechos de tránsito en los cuales hubo un resultado: muertes, lesiones o cualquiera fuere el caso. A partir de ahí, nosotros nos enfrentamos ante algo distinto. Parece una cuestión dialéctica de palabras, pero cuando le ponemos los nombres a las cosas, estamos empezando a reconocer que existen. Cuando llegué aquí y me dieron una carpeta, y lo primero que vi fue “si se puede evitar, no es un accidente” más allá de las críticas, las diferencias, de las cuestiones que tenemos para objetar a ciertos aspectos que tienen que ver con el resto de las personas involucradas en esta conflictiva, estamos en algo de acuerdo: estamos ante hechos que se pudieron haber evitado y que tuvieron un resultado que para nosotros trasciende y que merece un reproche público.

Un poco para que podamos dejar en claro cuál es la situación, yo me voy a poner como ejemplo. Yo me aproximé a estos delitos hace veinte años, cuando me tocó asumir como secretario de una fiscalía correccional. Y en esto voy a diferir con el tango que dice que “veinte años no es nada”. Veinte años es mucho. En el año 1993, cuando empecé, ni siquiera existía el concepto de delito de tránsito. Estos hechos los enmarcábamos en las lesiones u homicidios culposos o dolosos, pero comunes. O sea tenían el mismo trato si ocurría en el tránsito, en el hogar o en la fábrica. No estaba diferenciado. A punto tal que, recién el doctor hablaba de la probation, a punto tal que para el año 1994 en adelante, cuando se instauró este nuevo instituto, la gran batalla judicial que tuvimos desde la fiscalía, era decir que no estamos ante cualquier hecho, aun cuando lo califiquemos como lesiones u homicidio culposo. Es un hecho de tránsito y debe ser valorado distinto.

Así que hemos tenido que pelear contra el sistema, para que la Casación nos habilite los recursos para poder decir “no es sentencia definitiva”, pero es equiparada porque no nos van a hacer esperar a que se termine de cumplir un período que en muchos casos es

virtual, porque no se controlaba en ese momento, mucho menos que ahora. Y dos salas nos decían “lo vamos a revisar”, dos nos decían no. Llegamos a la Corte. La Corte en el fallo, Mena nos dijo: “merecen ser revisados estos casos”. Finalmente volvimos a la Cámara de Casación, hubo un plenario que hoy en día está un poco en desuso, que se llama Plenario Kosuta, que habla de la probation. Más allá de que el criterio de este plenario, terminó usándose para cualquier hecho, cualquier delito, y se amplió de una manera que nunca imaginamos. En su momento, cuando se pidió esto, lo que nosotros pedíamos era que contemplemos en distinta medida, a cualquier hecho que pueda ocurrir en la calle, el que tiene que ver con el tránsito. ¿Por qué?, porque conducir no es lo mismo que caminar, ni llevar a cabo cualquier otro tipo de actividad. Ya del vamos partimos que es una cuestión riesgosa, más allá de un riesgo convencional. Sí sabemos que el Estado tiene que asumir un mínimo de riesgo, por eso ponemos un límite de velocidad, lo menos riesgoso sería que vayamos por Av. Del Libertador a 10 km./hr, pero no lo podemos hacer y asumimos un riesgo pero suponemos que hay determinado control y que si se pasa ese control y se produce un resultado como lesión o muerte tiene que haber una persecución y una sanción.

Y llegamos a esto y para esta época, acá aparece la primera vez que a mí me toca interactuar con familiares de víctimas de tránsito, más allá de la mera concurrencia a la fiscalía para preguntar cómo está su causa, o saber qué vamos a hacer, que fue una actividad en conjunto y activa, un caso de un hombre que en el barrio de Villa Crespo un colectivo dobló como dobla siempre, pero no respetó la prioridad del peatón que cruzaba la calle a la que iba a acceder y lo atropelló. En un primer momento, el colectivero dijo que el hombre cruzó de golpe. No había testigos. Entonces, aquí nosotros salimos a buscar a los testigos, pero muchas veces la gente no nos prestan la misma colaboración que a los familiares. En ese caso, con nuestro apoyo, los hijos de este señor subían al colectivo todos los días a la hora que ocurrió este hecho, acompañados por nosotros como parte del apoyo porque tenían cierto miedo, a veces subían al mismo colectivo donde estaba conduciendo el mismo el imputado. Y decían: “Mi padre fue atropellado aquí el día lunes a tal hora, ustedes viajan todos los días, ¿quién vio al hecho?”. Hasta que finalmente conseguimos cuatro testigos que declararon y conseguimos una condena. Esta fue la primera aproximación en la cual tuvimos una actividad de colaboración. En algunos casos no vamos a estar de acuerdo con la manera de proceder, por eso existe el derecho de que sean querellantes y que nos apoyen o nos cuestionen, que nos propongan medidas que nosotros no vimos o que en algunos casos no consideramos oportunas y por ahí vistas desde otro lugar lo son. Pero en ese caso empezamos a trabajar juntos.

Otro caso fue, en aquel entonces todavía no teníamos esta posibilidad que nos da la tecnología y la unión de las provincias, de poder conocer en un distrito que otra persona

estaba inhabilitada para conducir. Entonces, ¿qué pasaba?. Muchas condenas con inhabilitación a conducir vehículos, la persona lo que hacía era, si lo condenábamos en Capital Federal, cruzaba la Panamericana, hacía el cambio de domicilio y sacaba la licencia en algún partido de la provincia de Bs As. Hay un delito, que es un delito menor, que es el quebrantamiento de inhabilitación, en sí mismo prevé una pena muy baja, pero lo que nos da la posibilidad, al haber cometido un delito durante los años siguientes a la condena en suspenso, de convertir en efectivo cumplimiento la primera condena. Esto también lo pudimos hacer gracias a que en muchos casos los familiares, amigos, conocidos de aquellas víctimas que tenían condena en suspenso, venían a colaborar diciendo: sé que fulanito está manejando, estos son los testigos. El gran avance, realmente, más allá que en los últimos años hubo estas organizaciones a las cuales nosotros queremos acercarnos desde un lugar distinto del que nos estamos acercando hasta ahora, fue en el año 1999, cuando se modifica el Código Penal y se incluye por primera vez el concepto de un agravante, no delito autónomo, pero un agravante para el homicidio y las lesiones culposas, cuando ocurren en la conducción de tránsito. Más allá de que nos pueda gustar la redacción, que habla sólo de temeraria y era una cuestión muy particular, en principio este sería un avance. Esto fue un logro de la sociedad en general. Fue el primer avance.

El segundo avance legislativo fue en 2008, que es en el tema de incluir lo que comúnmente conocemos como las picadas, como delito. Aún cuando en las estadísticas, no sé si judicializan mucho estos conflictos, hasta el momento. Estamos luchando en eso. Pero aquí se plantean otras maneras de atacar el problema. Nosotros también, desde nuestro lugar, hemos tratado de atacar el problema desde los distintos operadores. Lo que nosotros hemos empezado a hacer desde 2002, es desde nuestro lugar de fiscales, la capacitación a la gente que trabaja con los fiscales, empleados, funcionarios de las distintas fiscalías, para poder entender la problemática particular de estos delitos. Para eso organizamos en su momento, lo hicimos durante cinco años seguidos, un curso interactivo. Estábamos fiscales, especialistas en ingeniería vial forense y médicos forenses. ¿Para qué? Para que por un lado quienes están -porque en la práctica los fiscales dependemos de nuestros colaboradores cotidianos- estuvieran capacitados con las herramientas necesarias y también pudiéramos interactuar. De modo tal que ellos nos pudieran explicar a nosotros cuales son las medidas básicas de un primer momento, cuáles son las de un segundo momento y cuáles son las del tercer momento. Cuestiones que uno va aprendiendo con la marcha. Y a partir de ahí, extendimos esta situación a integrantes de las fuerzas policiales. Yo hablo de Capital Federal, porque es el ámbito donde a mí me toca interactuar, lo que hemos hecho es capacitaciones y charlas interactivas en las cuales nosotros explicábamos cuáles son las cuestiones que necesitamos en un primer momento. Porque es distinto que me llamen a mí a los 15, 20 minutos que llegó el policía. Porque durante esos 15 minutos ya pasaron 50 autos por el

lugar. Las huellas de frenada se borraron, 500 personas pasaron. Por qué controlar que ni siquiera el cabo que lo acompaña de muy buena voluntad, se vaya y toque y mire con su dedito si es huella o no.

A partir de ahí, empezamos a interactuar, que hoy en día lo hemos extendido, la semana pasada tuvimos una reunión con gente de Gendarmería y Prefectura. Esta última está muy acostumbrada a actuar en Puerto Madero, que es una realidad muy distinta, y Gendarmería, que muchos de ellos venían del interior del país, donde no es lo mismo un incidente que ocurre en una ruta aislada, donde hay poco tráfico, de que le pase en la Av. Huergo.

Esto tiene que ver con la intención de cambio.

Esto es en cuanto a la primer parte del ataque de la cuestión. Nosotros también sí lidiamos con muchos escollos jurisdiccionales del Poder Judicial, pero también hemos tratado de evitar, y esto sí, hemos logrado bajar considerablemente la estadística de prescripciones de la acción penal. Nosotros consideramos que una causa que termina por prescripción es un fracaso del Estado. Independientemente de que la resolución sea la que busca cualquiera de los involucrados, como justiciables, siempre tiene que haber una resolución que diga que es responsable o no responsable. En su caso, de cuál delito y cuál es la sanción. Porque la prescripción es claramente, porque es un instituto que es de derecho general, y si esto, si lo repiten yo no lo dije, esto en la facultad decimos, la prescripción es: "alviste, perdiste". Porque la prescripción viene del derecho civil, o sea, se te pasó el tiempo para reclamarme la deuda, ya no me la reclames. Se te pasó, ¿por qué?, porque fuiste tonto, inoperante, tuviste otros tantos problemas que a mí no me importan. La prescripción de un delito, es lo mismo, el Estado fue inoperante para perseguirlo, no puso los elementos necesarios para hacerlo, lo que sea, con lo cual nosotros buscamos evitar eso.

En el noventa y pico, nos pasaba que muchos de los hechos prescribían. También, un poco tiene que ver con algo que recién decía el doctor, para ese entonces los delitos en los cuales se enmarcaba esto que eran lesiones culposas y homicidio culposo tenían una pena considerablemente menor. Las penas de las lesiones culposas eran de hasta dos años, cuando hoy es de tres, y la de homicidio de tres cuando hoy es de cinco. O sea que el plazo era mucho menor. De todas formas, en Capital no estamos teniendo una demora tan grande como ocurre en otras provincias en el juzgamiento de los delitos en general. Por lo general el juzgamiento está siendo bastante rápido.

La otra cuestión tiene que ver con estas salidas alternativas a la condena, básicamente lo que comentaba el doctor, la suspensión de juicio a prueba. Como les decía el delito de

tránsito no puede ser tratado como cualquier delito culposo. Claramente porque si hablamos de que es un hecho doloso, ya ni siquiera entramos a discutir si hay probation. Entonces aquí nosotros sí tenemos que analizar el caso particular. Y el caso particular si va a tener que ver con las características: no es lo mismo cuando hay lesiones, cuando hay una muerte, no es lo mismo cuando la familia está presente y está reclamando, no es lo mismo cuando, sea víctima lesionada o pariente de víctimas muertas, ya no quieren que se persigan porque no quiere seguir con este proceso, incluso nos ha pasado llegar a juicio y que nos digan, no nosotros ya no queremos saber más nada, resulta que nosotros nos montábamos sobre nuestras propias espaldas lo que hasta era engorroso para la propia víctima.

Otra es el juicio abreviado, por directiva general nosotros tenemos que escuchar a las víctimas o a los familiares de las víctimas. Que no siempre quiere decir que vayamos a seguir verticalmente lo que la víctima o familiares quieran. Pero sí debemos escucharlos. Esto no es un hecho común. Porque normalmente hablamos de la vida, y la vida no es cualquier bien jurídico. Si nosotros vamos a analizar por qué la vida es el principal bien jurídico que tenemos, vamos a encontrar que ni siquiera está previsto en la Constitución esto. En ningún lado dice que tenemos derecho a la vida. Porque la Constitución va de suyo que nadie puede ejercer ningún derecho, ni a asociarse ni a elegir autoridades, si no tiene vida, con lo cual es lo primordial, y en este caso tenemos que escucharlos.

Respecto del modo del cumplimiento de las penas, y ahí sí estamos en un tema, porque nosotros tenemos que ajustarnos a un quantum normativo y nosotros tenemos entre, 2 ó 5 años, y de ahí nosotros tenemos unos parámetros para ir subiendo o bajando la pena. Ahí está donde se produce este conflicto que tenemos en este momento, porque no nos ponemos de acuerdo y en muchos casos creo que los familiares tienen razón y en algunos casos por ahí nosotros no estamos dándole las explicaciones, para que entiendan por qué nosotros en ese caso concreto nos vimos obligados o posibilitados de pedir una pena en suspenso. En algunos casos, porque la violación a la norma de tránsito realmente no revestía la mayor gravedad de la violaciones de las normas de tránsito; en otros casos, nosotros tenemos que también ver que la pena no sólo tenga una función ejemplificadora y de prevención, sino también resocializadora. En algunos casos, y no estoy hablando en general, por eso yo no puedo, esto que digo, aplicarlo a cada uno de los casos, sino tengo que tener el caso concreto, ver el juicio concreto, ver el entorno de la víctima, del imputado y demás, habría que ver si realmente con el paradigma legislativo donde los delitos culposos parten de la posibilidad de la pena en suspenso a la pena de cumplimiento efectivo, habría que ver en ese caso en particular, con los fines socializadores y de prevención, a veces hasta puede llegar a ser útil.

Y les cuento un ejemplo que pasó en la Agencia de la Provincia de Buenos Aires: contaban de un caso que era por una infracción administrativa de tránsito, no estamos hablando de ninguno de estos hechos, pero que les imponían como modo de sanción, asistir a cursos de educación vial. Y contaban de varios casos en los que al primer curso fue la persona sancionada administrativamente, por paso en luz roja o porque giró en U o lo que sea, pero sin provocar lesiones ni muertes, y a la segunda vez ya esta persona venía acompañada por un pariente, porque le parecía interesante que escuche. La pena en suspenso no es una pena que queda en el aire, la pena en suspenso existe y es una segunda alternativa que en caso puntuales, y esto es lo que quiero que quede claro, no es que es abstracto, ninguno de estos casos es en abstracto, porque nosotros, al menos de mi lugar trato que cada caso sea único.

Y así para cerrar, me parece que esto es lo interesante de este foro, porque más allá de lo que exponamos cada uno de nosotros aquí, que intercambiamos ahora en el debate, que hablemos en el pasillo, está abierto para la comunicación futura, que es lo que nosotros necesitamos, necesitamos construir nuevos paradigmas, nosotros estamos cambiando la historia. Así como hace veinte años no existía ningún delito contra la seguridad vial, así como hace veinte años no existía ninguna asociación de padres, este foro, este lugar al igual que el otro foro que tiene que ver con el intercambio de experiencias con España y con el resto de Latinoamérica, de los fiscales que es lo que me involucra a mí y es el aporte que le tengo que hacer a ustedes, eso es lo que nos va a permitir cambiar y hacer algo por esto. Porque si no, nos vamos a quedar en la limitación que el sistema nos trae. Y eso no nos va a conducir a capitalizar, como me parece que han capitalizado casi todos los que están aquí, por lo menos los que son familiares de víctimas a partir de su tragedia, hacer algo productivo para que no vuelva a pasar, para que se concientice, para que se eduque, para que se evite, que son los fines del Derecho.

Moderadora: vamos a comenzar con la rueda de preguntas.

Oscar Fappiano: Nosotros también en Ushuaia, en Tierra del Fuego, hemos planteado también una instrucción, a todos los fiscales, de consultar con las víctimas sobre la base de lo que se llama la Ley de Protección de Víctimas y Testigos. Bueno, una parte de la protección de la víctima es hacerle saber cómo está su proceso, aun cuando no sea querellante, porque no todos pueden tener la posibilidad financiera de pagar un abogado particular. Nosotros, si no están en la querrela, también los invitamos a participar del debate, es decir, en el juicio oral se sientan al lado mío, y que le miren los ojos al juez, y que el juez tenga que mirar a la víctima también, por un lado. Y por el otro lado, también nos conviene por muchas razones, porque ella estuvo en el hecho y sabe bien cuando hay

una declaración del testigo que dice “mire, doctor, esto pasa así, pasa lo otro”. Nos ayuda en el requerimiento y en la aplicación de la ley penal.

Público: Le agradezco la aclaración, Doctor Fappiano. Pero un poco es porque de repente, en el caso de muchos familiares, en Provincia de Buenos Aires sobre todo, se enteran estando sentados en la casa, nadie les avisa y les cerraron el juicio.

P: Como familiares de víctimas, nos encontramos frente a la justicia en un lugar de alta vulnerabilidad, nos encontramos con un espacio muy vacío. Entonces, ahora los escucho a ustedes que ni siquiera tenemos el derecho desde la ley a ser escuchados, que es casi una cuestión voluntaria de los fiscales, pero ¿cómo se hace para que la ley también contemple el derecho de las víctimas? Porque está todo el derecho para el victimario.

Fernando Fiszer: En primer término, quiero aclarar que este comentario que hablábamos con la señora es exclusivamente sobre el juicio abreviado, que no es el 100% de las causas. Por ejemplo, el caso de la señora fue por juicio oral y público. No hubo esta situación en la cual la víctima es totalmente escuchada y tiene que ser escuchada. Lo otro es un cambio legislativo, así como estamos hablando aquí del cambio legislativo en cuanto a las normas penales, esto es muy complejo, pero nosotros tenemos las leyes penales, que son para todo el país, y las procesales, que en cada provincia son distintas. En Capital Federal usamos el Código procesal de la Nación. En cada uno de los distritos vamos a tener que conseguir, porque en algunos casos si está previsto; yo estoy hablando de Capital, no es que todo sea igual.

P: No, ése es el problema grave que tenemos.

FF: El cambio es sencillo y difícil a la vez. Porque la solución es un cambio legislativo. Con que la ley se prevea, en este caso la Nación, que debe ser contemplada la posibilidad de ser escuchado, que debe ser consultado, que debe ser vinculante o no, ésta es una cuestión que tenemos que discutir: cuál es la intervención. Es una discusión, pero es un cambio legislativo, es sólo agregarle a ese párrafo tres palabras. Decidiremos cuáles son las tres palabras. Eso, estamos en la casa donde debe ser realizado y celebremos que nos convocaron para que lo discutamos, quiere decir que quieren escucharnos.

OF: Nosotros, en Tierra del Fuego, hemos iniciado el proceso, pero nadie me puede impedir a mí que cite a la víctima y le dé todas las explicaciones. La instrucción está dada y los fiscales la cumplen. El que no la cumpla, cobra, porque ahí es a cumplir a rajatabla. No me gusta que las personas vengan a quejarse que el fiscal no los recibe.

Germán Camps: En el código procesal penal de la Ciudad de Buenos Aires ya hay una vinculación en el acuerdo fiscal que escucha a la víctima y hay también un criterio general

de actuación respecto del tema alcohol, del consumo de alcohol, para no otorgar probation. Es decir, desde el lado de los fiscales están tratando de alguna manera de acomodar esto, pero el resultado viene con una reforma legislativa.

OF: De todos modos, nosotros hemos enviado el proyecto para que esté presente la víctima, es decir invitamos a la víctima a que esté presente en el debate oral, por las dudas el juez diga es decir el tribunal nos diga "ah no, no". Entonces esa parte sí. Y les recuerdo que es un precedente que nosotros hemos tomado como base, que es el Código de Brasil, el código procesal del Brasil permite al fiscal llevar a la víctima y sentar a la víctima junto a él.

Patricia Cardozo (moderadora tercer bloque). Este bloque tratará sobre la necesidad de Reforma del Código Penal Argentino. Proyectos de modificación. Vamos a comenzar con el Dr. Eduardo Baeza, asesor de la senadora Nancy Parrilli.

Eduardo Baeza, asesor de la Senadora Nancy Parrilli

La Senadora no pudo venir por problemas de fuerza mayor. Los vuelos de Neuquén a Buenos Aires han sido suspendidos estos días. A lo que me voy a referir específicamente de los múltiples proyectos de ley que hay en ambas cámaras del Congreso de la Nación, es a un proyecto votado por unanimidad hace poco tiempo en la Cámara de Senadores, que propone la modificación del Código Penal. La génesis de este proyecto la conocen la mayoría de los que están acá presentes. Fue un joven neuquino, hermano de una persona fallecida en un hecho de tránsito, que vino caminando desde Neuquén hasta la ciudad de Buenos Aires para iniciar una huelga de hambre por la morosidad que tenía el tratamiento de proyectos agravando las penas por hechos de tránsito.

Felipe Rodríguez Laguens llamó a la Senadora Parrilli y lo recibió y asistió a una reunión donde había varias organizaciones de víctimas de hechos de tránsito. De ahí surgió el compromiso de trabajar en orden a obtener una ley.

Recibimos los aportes muy generosos, no sólo de las asociaciones, sino de los juristas y el resto de los legisladores. Cuando se llega a una ley con un consenso tan amplio como ésta es porque realmente hubo una participación muy grande. Por eso, el tiempo que tardó este proyecto desde que se concibe hasta que se sanciona en la Cámara, que fue un año, es realmente, fue un año muy fructífero y ustedes han participado. Incluso mucho de los colegas que han estado disertando acá han dado sus aportes, sobre todo un trabajo muy interesante de la Comisión de Asuntos Penales, que preside la Senadora Escudero, que ha permitido hacer una síntesis de todas las inquietudes que se han volcado.

No les voy a llevar mucho tiempo, porque el proyecto en sí es bastante simple, y aparte contempla precisamente las expectativas que ustedes traían acá, cuando queríamos modificar el Código Penal en orden a los hechos de tránsito.

Uno de los pedidos más insistentes era que los homicidios culposos producidos por un automotor en grave violación, en una gran imprudencia en relación con las normas de tránsito, no podían ser susceptibles de una condena condicional en suspenso, o con una errónea probation, o sea, una errónea suspensión del juicio.

Yo creo que este aspecto ha sido ampliamente cubierto por el proyecto, incluso con los aportes que hicieron varios jueces que fueron invitados por la comisión.

Ahora, el homicidio causado por un automotor, de un conductor que obra con suma imprudencia, ha pasado a tener una pena de prisión de 4 a 12 años. Evidentemente, se ha modificado sustancialmente el Código Penal, que preveía sanciones mucho más benignas, de dos años y seis meses a cinco años de prisión, lo que permitía el cumplimiento no efectivo de las condenas. O si no, directamente, se remitía a juicio a prueba y no había ningún tipo de sanción. Yo creo que esta modificación es muy significativa. Además se plantea la inhabilitación especial por el doble de tiempo de la condena. De esta manera, se obvia todo el inconveniente que había, los juicios que quedan sometidos a prueba, y se establecen penas de cumplimiento efectivo.

Ahora, ¿en qué circunstancias se van a aplicar estas penas? Yo les hablaba de un homicidio culposo con uso de automotor agravado, agravado por siete circunstancias, que se las voy a enunciar: cuando el conductor conduce su vehículo a más de 60 kilómetros por hora, respecto a la permitida en zona urbana. Si la velocidad en zona urbana es de 40 y alguien va a 100 por hora y comete un homicidio, va a ser pasible de esta sanción. Igualmente, si supera en 80 kilómetros por hora la permitida en una zona rural o autopista o semiautopista. Cuando supera 50 kilómetros por hora respecto de la permitida en encrucijadas o semáforos o al cruzar una bocacalle, en una cuadra donde haya una escuela. Ese es el primer tipo agravante del homicidio culposo con uso del automotor.

El segundo es cuando el conductor conduce con un grado de alcohol superior a dos gramos por litro en sangre. Evidente, es muy alto. Generalmente, ustedes lo van a considerar que es muy alto dos gramos de alcohol por litro de sangre, pero lo que pasa es que no hay medidas muy concretas que puedan aseverar cómo afecta el alcohol a una persona y a otra. Entonces, entendemos -bah, los legisladores entendieron- que dos gramos por litro de sangre es realmente un grado de alcoholización que impide una conducción prudente. Entonces, cuando se supera ese nivel ya caemos nuevamente en un delito y la causal agravante del homicidio. También, y tengo que confesarlo a pesar de los

muchos esfuerzos que hicimos, no pudimos incluir el caso de las personas que conducen con efectos de estupefacientes, porque concretamente no hay forma de medirlo, por ahora. Recién hablaban con el fiscal especial español y nos decía que recién ahora ellos están teniendo elementos para poder medir el grado de intoxicación por uso de estupefacientes, y tal vez en un futuro se pueda incluir como una causal agravante del homicidio culposo.

La tercera causal es que el conductor que condujera un automotor inhabilitado, mejor dicho, estando inhabilitado para conducirlo. Es otro caso muy frecuente. “El homicidio lo produjo alguien que manejaba estando inhabilitado por otro hecho de tránsito”. Que esto es otro agravante que lleva la pena a cuatro - doce años. El conductor que viola la señalización del semáforo es otro de los supuestos de mayor cantidad de víctimas que produce. Un conductor que viola las señales de tránsito que indican el sentido de circulación, manejaba a contramano. El conductor que pasa un paso a nivel sin barreras, este, con las barreras bajas o con señales de detención. Y finalmente, causal de agravación de homicidio culposo con uso de automotor es el conductor que conduce un automotor y carecía de los requisitos exigidos para su habilitación. Es otro caso típico.

Yo creo que si ustedes revisan, cada uno de ustedes va a encontrar que en cada uno de los hechos de los cuales son víctimas, han encontrado alguna de estas causales; no sé si todas, al menos las que los Senadores entienden que son las más graves. Bueno, esto también se aplica, se agravan las penas en relación con las lesiones culposas producidas por el uso de un automotor con estas circunstancias, son exactamente las mismas circunstancias. Esa es la gran modificación, que era la gran expectativa que traían ustedes cuando se entrevistaron con los Senadores, que evidentemente me parece que es muy importante rescatar esto, el consenso social, si no, no se aprueba una ley por unanimidad en un año, como paso con este caso.

Y más, decía también el fiscal español, esto es un delito de gente honorable. Yo no lo explico tan elegantemente como él, pero yo recibía de aquellos colegas a los que les consultábamos su opinión, lo que me decían es “ojo, Eduardo, eso nos puede tocar a nosotros”, o sea, eso, ojo... “nosotros manejamos autos” y ustedes saben que el delito penal está hecho para castigar a quiénes, al ladrón de gallinas, al delincuente...digamos, el derecho penal, concretamente, las cárceles están llenas de pobres. Los que conducen un automotor, salvo que sean profesionales, lo son, los que conducen los autos a mayor velocidad, menos todavía. Tiene que haber un consenso social amplio para conseguir que un proyecto de esta naturaleza, se apruebe. Es decir, hay un “basta” por parte de la sociedad a la cual los legisladores, creo, no están siendo ajenos.

Hay otra novedad interesante en el proyecto, que está vinculado con lo que recién hablaban los fiscales, y era el tema de la probation. Evidentemente compartimos, la senadora Parrilli, que fue la iniciadora de esta parte del proyecto, en eliminar la probation y establecer una nueva pena en el Código Penal. El Código Penal contiene penas de prisión, reclusión, inhabilitación y multa. La Senadora agregó una quinta pena, que es la prestación de servicios comunitarios. No es que, no se aplica obviamente a homicidas culposos graves, sino a aquellos que cometen graves infracciones de tránsito, como forma de prevención penal. Es un concepto interesante que se está introduciendo en el Código Penal, porque no es el cumplimiento de simples tareas, arreglar un fichero, como decían recién. Son tareas que, por ejemplo para los casos de infracciones graves, o agravadas de tránsito, tienen penas que van de 32 a 64 horas de trabajo comunitario, que es bastante por mes, en períodos que van de 6 a 2 años. Esta reforma, que está en la parte general del Código, se va a aplicar a todos los sucesivos delitos que se incorporen o se modifiquen en el Código Penal, para algunos será necesario recurrir a esta pena, que es una forma de prisión socializada, que es lo que siempre se le critica a la prisión: que desocializa al prisionero. Nosotros entendemos que esta pena va a permitir que la persona tenga una carga, una responsabilidad importante y un detrimento de su libertad personal importante, sin perder su núcleo social. O sea, se va a tener que insertar más en la sociedad para redimir la falta que ha cometido. Ojo, esta pena -en lo que hace a hechos de tránsito- solamente se va a aplicar en aquellas personas que conduzcan en grado de imprudencia importante. No está prevista para homicidios.

No sé por dónde empezar. Si empezar a relatar que es esta nueva pena, o empezar a ver a quién se va a aplicar por primera vez.

Bueno, vamos entonces primero a empezar por cuáles son las infracciones que van a ser objeto de esta pena de prestación de servicios comunitarios. Básicamente, son las mismas que agravan el homicidio; es decir, el que conduce a más de 60 o de 80 o de 50 kilómetros a las permitidas según se trate de una ruta o de una calle en zona urbana o en un lugar, o una bocacalle sin semáforos. También se le va a aplicar al conductor que conduzca con más de dos gramos de alcohol en sangre, que va a dejar de ser una infracción y va a pasar a ser un delito. También al conductor que condujere un automotor estando inhabilitado para conducir, el conductor que cruce un paso a nivel sin barreras y también se le va a aplicar la misma pena a aquel que se niegue a someterse a los estudios de alcoholemia. En ese caso, ¿cuál va a ser la pena? No solamente va a ser la pena de prestación de servicio comunitario, sino que se le va a aplicar una pena de prisión, que puede quedar en suspenso, de dos a seis años, una multa de 6 mil a 18 mil pesos y, como les había dicho, la prestación de servicio comunitario, con un mínimo de 32 horas mensuales y un máximo de 64 horas durante un plazo mínimo de 6 meses y un máximo de dos años. O sea, esta

pena de prestación de servicio comunitario está limitada solamente a lo que son la conducta imprudente que supera lo que es la infracción administrativa. ¿Está claro eso? Entonces, tenemos el homicidio culposo agravado por las causales que ya les mencioné y tenemos la creación de un nuevo capítulo en el Código Penal, que son los delitos contra la seguridad vial. Quedan por supuesto las picadas, en una redacción que sea más aplicable a los casos y estos supuestos de conducción con grave imprudencia que van a ser sancionados penalmente de forma bastante clara.

¿Qué es la prestación de servicio comunitario? Es un servicio gratuito, y ahí está la privación de la libertad, porque si yo trabajo y me remuneran, sería un trabajo obligatorio, pero aquí no. Es un servicio que se presta a la comunidad a través de trabajos exclusivamente para el Estado u organizaciones de bien público en las horas que determinará el juez cuando hace la condena. O sea, esto no tiene nada que ver con la probation, esto es pena que se tiene que cumplir.

Bueno, los conceptos básicos. La persona, una vez condenada, se le hace un estudio para evaluar su capacidad, tanto de formación, de educación, como de aptitudes para cumplir la tarea, y el responsable de la institución donde es asignado va a ser el que le dé la instrucción para que hacer el trabajo y lo haga trabajar en el período que establezca la sentencia y eleve un informe mensual al juez para saber si se está cumpliendo o no.

La idea es despojar a esta nueva pena de cualquier connotación de no pena. Es una pena. Aparte es clara: es prisión, más multa, más inhabilitación, más trabajo comunitario. Estas son las características esenciales del proyecto.

El proyecto ha sido girado a la Cámara de Diputados. Esperemos que la Cámara de Diputados lo trate, es decir, si son los mismos bloques lo que están allá que los que están acá, no vemos motivo para que no se trate con la celeridad que se trató acá y que prontamente salga esta ley.

Moderadora: Bueno, Doctor, muchas gracias. Un fuerte aplauso para él. Vamos a volver con el sistema de preguntas.

Público: Nosotros estamos apoyando este proyecto, pero hoy, escuchando al fiscal Bartolomé Vargas, le hice una pregunta sobre este proyecto, y el tema que nos preocupaba a los familiares, que igual lo apoyamos al proyecto, pero por dar un ejemplo de unas de las cosas elevadas que era esto de los dos gramos de alcohol en sangre, le preguntamos al fiscal si a él le parecía bien que arranquemos ahí, digamos, nuestra postura cuál es, apoyemos el proyecto porque lo importante por lo menos es tener la figura del delito contra la seguridad vial, si nos ponemos más estrictos nos va a costar mucho más que sea apoyado y nos vamos a quedar sin nada. Entonces dijimos vamos por

esta vía y vamos a ver cómo funciona. La pregunta era si era mejor empezar con esta tan alta barrera o esperar y trabajarlo más y lograr lo que queremos. No me dio la respuesta el fiscal, pero sí de alguna manera dijo que “hay muchísimos estudios que dicen cómo afecta con menor cantidad de gramos de alcohol”, eso es por el comentario suyo que a lo mejor si podemos explicar esto detalladamente, de cómo afecta y trabajar más profundamente en este concepto para bajar un poco ese nivel de grado de alcohol, como también quizá un poco la velocidad en ciudad, nos atrevemos a exigir un poquito más a esto.

EP: Sí, el proyecto si bien ha sido consensuado acá, nadie impide que se perfeccione en Diputados. El tema es muy claro. La gran duda, eso es uno de los temas más trabajados, es que hay dos formas de hacerlo. Usted establece un límite numérico o si no lo deja al criterio del juez. Entonces, la norma indica que si la persona estuviera alcoholizada, de manera tal que no pueda conducir su vehículo en forma normal y lo deja a la apreciación del juez. ¿Usted lo quiere dejar a la apreciación del juez? Yo tampoco, los legisladores, mejor dicho, tampoco. Ahora, ¿por qué tan alto? Por todos los estudios que se han hecho, la incidencia del alcohol es distinta en cada persona, en cada metabolismo, por sus condiciones físicas, por su acostumbramiento al alcohol, por la cantidad de alimentos que haya ingerido antes o después. Entonces, es muy difícil salir con un límite inferior. La aspiración nuestra, la que colocó la senadora Parrilli era un gramo por litro de sangre, que es el doble de la infracción de tránsito. Pero bueno, acá los consensos siempre se obtienen de esta manera, tomando las opiniones de otros que dicen: “No, hay personas que con dos gramos y hasta más de dos gramos en litro en sangre conducen perfectamente”. Lo que pasa es que no tenemos científicamente eso bien medido. Cuando haya una tabla que pueda, digamos, ubicar todos los factores que intervienen para determinar si una persona está o no en condiciones de conducir, ahí vamos a adelantar mucho. Ni que hablar de las drogas. De las drogas podemos saber que..., y acá otro dilema enorme, si yo apercibo a la gente porque se droga o si la apercibo porque produce un riesgo, porque siempre está la tentación de “ah, drogadicto, ¡pácate!”. Acá nosotros no estamos, mejor dicho, en la faz penal, se dedicará en otra parte del tema de las drogas. Acá lo que nos interesa es la seguridad vial. Por eso, al no haber una fórmula más o menos aproximada, porque ni siquiera podemos decir dos gramos o x de medida de marihuana, de cocaína, o de Rivotril, después qué hacemos con los remedios, con las drogas que se venden bajo receta, pero no se venden bajo receta y la gente las toma. Es decir, cuánta gente con Rivotril hay, con dosis altas, manejando. Yo creo que en la medida que se avance, -y se avanza mucho, me contaba Héctor D’Agostino que en la ciudad de Buenos Aires ha avanzado mucho también en eso-, en determinar cuál es el elemento objetivo por el cual uno puede decir “sí, esta persona con tal droga o con tal cantidad de alcohol puede manejar normalmente o no”. Cuando se llegue, creo que va a ser importante volver a modificar la ley. Porque está el prejuicio de modificar el Código Penal, es un código

centenario, no hay que tocarlo, por la coherencia de las penas. Eso no es cierto, en mi humilde criterio, yo no soy penalista, porque la pena es la valoración social en un momento dado. Si el legislador quiere poner 14 años de prisión al homicida con automotor, tiene que ponerlo, porque hoy es la principal causa de muerte de los jóvenes, y la primera causa de muerte violenta que tiene nuestro país. Entonces, no estoy muy convencido de la armonía, la armonía es lo que la comunidad quiere en cada momento.

Moderadora: Les quiero comentar con respecto a este Tercer Bloque que también se había hecho presente el diputado Albrieu, Diputado Nacional por la provincia de Río Negro, lo hizo puntualmente pero tuvo que volver a la Cámara de Diputados porque estaba deliberando.

Vamos a presentar finalmente al Cuarto Bloque: Víctimas en el proceso judicial. Principales y recurrentes inconvenientes y demoras, tanto administrativas como penales para llegar a la sentencia de un juicio.

Eduardo Petta San Martín – Director de Policía Caminera Paraguaya

Gracias. Saludo a los panelistas, a todos los presentes. Realmente es una satisfacción volver a ver algunas caras ya conocidas en esta lucha intensa por reivindicar la justicia en esto que está matando gente, personas. Vidas.

Quería hablar recién, hacer uso de la palabra cuando estaba, el Senador creo que es, para dar algunas referencias técnicas y científicas. Soy ex Fiscal, abogado penalista, Director de la Policía Caminera, conocemos lo que es la temperatura de la ruta, el comportamiento de la gente en un vehículo por las noches, el consumo de alcohol, de una droga que hasta ahora está permitida por el lobby interesante que hacen alcoholeras, y quien dice que tiene que haber tolerancia, se mancha de sangre sus manos, no hay vuelta atrás. Porque si me tomo una línea de cocaína, sí soy acusado. Es la misma cosa. Quieren el trabajo científico, el cero quince del comportamiento, hay una alteración de la conducta, y las estadísticas dicen que el cero quince, que es la euforia temporal inicial del consumo de alcohol, es donde más siniestros se producen. Entonces cómo vamos dar tolerancia cero dos o dos. Nosotros en Paraguay tenemos la tolerancia cero entendiendo que el cero nos iguala a usted y a mí. Si usted quiere ejercer su derecho a la circulación, que es un principio constitucional, porque hablaba el Senador de violar normativas constitucionales a la circulación de la persona, yo Estado le pregunto a usted ¿cómo quiere hacerlo?, “con dos piernas”. Ah bueno, entonces usted es peatón. Yo le creo a usted la vereda y una franja peatonal para cruzar una vía donde otros ejercen el derecho a la circulación con un vehículo. “Si pero ahora también quiero cambiar mis dos piernas por cuatro ruedas” Ah, usted quiere complicar la situación. Bueno, usted me debe demostrar que sabe,

concedor de las normativas, de no cruzar el semáforo en rojo, de que el verde la habilita. Un conocimiento teórico-práctico de la conducción, y yo le doy la licencia que es un privilegio que el Estado le otorgó a usted, no un derecho, un privilegio para usar un vehículo, que no le va a permitir, es decir, no va a ser igual su velocidad que a paso de hombre. No va a caminar, va a acelerar y va a aumentar los factores de riesgo. Dentro de eso tiene que estar usted, no tiene que tener alcohol, ni droga para conducir. ¿Está claro? “Sí”. Bueno, tome su licencia. Y ahí ejerce el derecho constitucional en la libre circulación. Y pone la policía y la autoridad de control, para ver si usted está todavía siendo una persona idónea para seguir usando ese vehículo, y si no, de vuelta a pie, un taxi, un ómnibus o un subte.

Al controlarle, y usted violó y quebrantó su idoneidad, por eso usted tiene que someterse a la prueba, porque usted tiene que demostrar que puede continuar con su privilegio de poder conducir.

Fernando Solessio – Abogado Penalista, profesor Derecho Penal en la Universidad Kennedy y la Policía Federal

Buenas tardes. Me ha tocado conversar con ustedes un tema que ya lo venimos escuchando desde la mañana y ha sido motivo de varias preguntas por parte de ustedes: el famoso juicio abreviado.

Antes de comenzar con este instituto quiero hacer una aclaración, porque creo que en base a las preguntas que ustedes han hecho, está un poco confundido lo que significa juicio abreviado y lo que significa suspensión del juicio a prueba. No es lo mismo, no son sinónimos, no son los mismos institutos, son dos institutos totalmente distintos.

Respecto a la suspensión del proceso a prueba, o mal llamada probation, la ley establece que no es aplicable a aquellos delitos que conlleven la pena de inhabilitación. Esto es lo que dice la ley. Luego, obviamente, comienzan las interpretaciones, los fallos y ahí es donde nos encontramos con que, obviamente, para algunos no es óbice a la aplicación del instituto, el tema de que el delito conlleve la pena de inhabilitación. Y esto se trató un poco en el proyecto de reforma del Código Penal respecto a si era necesario expresar que no era aplicable el instituto o no. A lo cual obviamente yo manifesté que ya eso en el Código Penal lo tenemos. No se aplica, pero en el Código Penal lo tenemos.

Otra cosa distinta es el juicio abreviado. Todos ustedes están muy enojados con este instituto y es lógico que así sea. Cuando el legislador sancionó la ley por la cual se instaura el procedimiento del juicio abreviado, dio determinadas cuestiones por las cuales él entendía se debía instaurar este procedimiento. Una de ellas era el gran cúmulo de expedientes, de causas, que tiene la Justicia, por ende de alguna manera había que ayudar

y dar alguna herramienta como para descargar, descomprimir la etapa de debate oral. También se argumentó en su momento, que de esta manera iban a dejar de prescribir muchos delitos, etcétera, etcétera.

Pero se ha hablado también de que en realidad, tanto el Código Penal como el Código Procesal, no son normas sueltas, individuales, sino que en realidad deben ser todas normas acopladas una con la otra. Muchos de ustedes son víctimas de un hecho como el que estamos tratando, muchos de ustedes son familiares. Muchos de ustedes van a la fiscalía sólo a preguntar cómo está la causa y muchos de ustedes se constituyen como querellantes, o como particulares damnificados en la causa. Y acá tenemos que hacer una aclaración, no es lo mismo una cosa que la otra. Ustedes, constituyéndose como querellantes dentro de la causa, el Código les otorga derechos, así como le imponen obligaciones también, como por ejemplo aportar pruebas, estar obviamente en el debate, recurrir determinadas resoluciones, que si solamente se quedan en el carácter de víctimas o de denunciantes, todos estos derechos y obligaciones que el código les otorga por ser querellantes, no los tienen. Y acá es donde yo noto que ustedes transitan, comienzan a transitar una causa penal, desconociendo absolutamente del tema, confiando plenamente en el abogado que los asesora y eventualmente teniendo confianza en la Justicia.

Y es un camino duro, arduo, donde se encuentran muchas veces con puertas cerradas. Hoy se advirtió en paneles anteriores que muchos fiscales no reciben a las víctimas, hicieron una especie de *mea culpa* en ese sentido y no es fácil, porque ustedes ya vienen con un dolor y es comenzar como con un nuevo flagelo. Entonces, muchos de ustedes se constituyen como parte querellante, comienzan una lucha conjuntamente con el fiscal, ¿con qué fin?, ¿venganza?. No lo creo..., con una sola finalidad: llegar a la verdad de lo que sucedió. Luego va a haber un juez que determine si esa persona es culpable o inocente. Pero el objetivo es llegar a saber qué es lo que pasó.

Y qué pasa cuando transitaron toda la etapa de instrucción, yendo a la fiscalía, al juzgado, aportando pruebas, etcétera, etcétera, pasan a la segunda etapa que es la del debate y se encuentran con que entre un fiscal, el imputado y su defensor acuerdan el procedimiento de juicio abreviado y el juez dicta una sentencia en base a ese acuerdo. A ustedes les va a llegar una notificación, donde les van a hacer saber lo que están manejando las otras partes. Ustedes pueden escribir dos carillas, 10 hojas, 20, 30. Pero el código establece expresamente que esa opinión del querellante no es vinculante. Y en la realidad sucede que a veces ni se lee esa opinión del querellante. Antes se hablaba de escuchar. Una cosa es escuchar, por buena voluntad del funcionario, a la víctima, al familiar y otra cosa es ser parte. Si el Código Procesal ha establecido la figura del querellante, al cual le ha otorgado muchísimos beneficios, yo no veo el motivo por el cual, en este tipo de casos, la figura del

querellante automáticamente quede excluida, prácticamente deja de ser parte. Sí puede recurrir la sentencia, pero esa no es la finalidad de la instrucción, porque deja de ser un juicio. Con la aplicación del juicio abreviado en determinados casos, se pierde el sentido del juicio, porque el sentido del juicio cuál es. Durante la instrucción que en nuestro Código Procesal Penal de la Nación es, sigue siendo inquisitivo de alguna manera, todo por escrito, todo por escrito, donde realmente se pone de manifiesto el proceso, es en el debate oral, donde existen la contradicción, donde existe la defensa, donde existe la acusación, donde es todo oral, donde los jueces in visu ven, escuchan, etcétera. Y donde después, los jueces evalúan toda esa prueba y dictan una sentencia condenatoria o absolutoria. Aplicado este mecanismo del juicio abreviado, esto no se da, pasa a ser una sentencia consensuada, que en realidad en un Estado de derecho, no debería existir, y mucho menos en aquellos delitos donde estamos hablando de la vida de personas.

Pero fíjense que el mismo Código Procesal Penal de la Nación establece que en el debate, si el acusado confiesa y obviamente hay elementos en la instrucción que corroboran esa confesión, se puede dejar de lado la producción de todas las demás pruebas, con una condición: que esté de acuerdo el fiscal, el imputado y la querella. O sea, que en el debate, la querella tiene peso. Ahora, antes de realizarse el debate, la opinión de la querella no es vinculante. Pero también, no es muy lógico, que de acuerdo a la provincia en la cual suceda el hecho sea vinculante o no sea vinculante. El Código Penal es a nivel nacional. Los de procedimientos son a nivel provincial, los dicta cada provincia, esto obviamente por la Constitución.

Yo me voy a permitir comentarles, por ejemplo, que el código procesal de la provincia de Santa Cruz dice que “si el querellante está de acuerdo, se le corre traslado al imputado”. O sea que, el fiscal, lo primero que hace, es preguntarle al querellante si está de acuerdo. Si está de acuerdo, recién ahí se le corre traslado al imputado. Provincia de Chaco, nada dice, ni que es vinculante, ni que no es vinculante. Chubut: “Para ello, el fiscal deberá contar con el acuerdo del imputado y de su defensor, y en su caso, si lo hubiera, del querellante”. Vamos a otro país, El Salvador: “Expreso consentimiento de la víctima o del querellante”, de la víctima o del querellante.

Por lo tanto, yo ahora me saco el rol de abogado, y me pongo en el lugar de todos ustedes, que a diario caminan los tribunales, y me pregunto si esto es lógico. Sería mucho más sencillo decir: “Bueno, sentémonos y evaluemos”. El instituto del juicio abreviado, primero, no podría ser aplicado para cualquier tipo de delitos. Y mi opinión es que en ninguno de los delitos contra la vida.

Hay algunas legislaciones, por ejemplo en Panamá, no les estoy hablando de España, Italia, Alemania, donde dice que “solamente el juicio abreviado se va a aplicar en el hurto simple, en lesiones leves, estelionato”, y nada más.

En este caso, donde estamos hablando de la pérdida de una vida, o de lesiones graves, por estos hechos de tránsito, creo que no es justo que se prive al familiar o a la víctima el derecho de llegar a un debate oral, con las consecuencias que esto trae acarreado. O sea, acá nadie habla de venganza, nadie quiere llegar al debate para tener venganza. Pero sí para obtener la verdad real de lo que sucedió y obviamente que puede ser una sentencia absolutoria. Que uno llega a pensar, bueno pero si de repente abrevian yo ya lo tengo condenado. No es el hecho, de que se si abrevian está condenado, es el hecho que se dé ese juicio contradictorio, con la producción de pruebas, con todas las partes presentes. Varios han dicho que la víctima o el familiar miren al juez a los ojos y que el juez lo vea. En un abreviado, jamás el juez se entera muchas veces, ni quien es la víctima ni quien es el familiar, porque jamás lo ve. Porque el que lleva los escritos es el abogado, quien va a las audiencias es el abogado, porque cuando se pide hablar a veces con un juez o con un fiscal no está, porque no llegó, etcétera. Por lo tanto, se dicta una sentencia sin ni siquiera conocer a la víctima o a su familia. Y hay que remediar estructuras dentro del sistema judicial, para que se haga posible alguna reforma al juicio abreviado, y que en determinados delitos no se aplique y se lleve a debate, también es verdad. Porque por estructura judicial, si seguimos así, nos van empezar a dar fecha de debate, para el 2030, porque no hay estructura. ¿Qué pasa con eso? Prescriben las causas. Entonces es un círculo vicioso que tenemos que ir limpiando de a poco.

En la Provincia de Buenos Aires, los Tribunales Morales, internamente se hicieron unipersonales. Entonces, un tribunal que anteriormente, los tres jueces estaban sentaditos, en un debate, hoy por hoy, en determinadas causas, hay uno sentado. Entonces ya, si son tres, estamos hablando de tres debates. Si se quiere, si hay voluntad, esto se puede solucionar, obviamente con el apoyo de absolutamente todos los sectores. Tampoco les podemos pedir a los jueces que hagan lo inhumano. Pero, así como los imputados, y siempre escuchamos hablar de los Derechos Humanos, parecería ser que esos Derechos Humanos son sólo para una parte, para el imputado. Me pregunto: ¿Y la víctima? ¿Y el familiar de la víctima? ¿No tiene Derechos Humanos? Porque yo, como abogado particular, y en esto les soy muy honesto, jamás se me acercó una asociación de derechos humanos para decirme: “Doctor, ¿puedo ayudar en algo?”. Ahora, cuando hablamos de imputados, están todos, entonces uno también tiene que luchar contra eso.

Saber que se puede, lo que están haciendo ustedes es altamente valorable, se puede, en este foro nos encontramos abogados particulares, fiscales, jueces, y todos están de alguna

manera poniéndose algo, y creo que si están sentados acá es porque hay interés de cambiar algo. Creo que acá comienza la posibilidad de poder cambiar algo, que no quede truncado que se siga trabajando para llegar a un cambio y yo siempre digo es muy difícil que desde el Derecho se cumplan las expectativas del 100 % de la población. Siempre va a haber alguien que va a decir “no estoy de acuerdo”. Bueno, está bien, es correcto y pasa en todo el mundo. Pero tratemos, dentro de lo posible, de adaptar nuestro Derecho Penal, dentro del Código Procesal, a la actualidad.

Así que les agradezco muchísimo por haberme dado la oportunidad de poder hablar del tema. Y les pido que no aflojen, que sigan para adelante. Muchas gracias.

Moderador. Yo les dije que era una mesa de peso pesado.

Lo que decía el Doctor era interesante. Hay que ir tomando puntos concretos de modificaciones. Y dio una clave sobre el procedimiento abreviado y cómo destrabarlo, intuir la realidad de este proceso, que muchas veces es injusto. Habría que considerarlo para las reformas legislativas en su oportunidad.

Damos la palabra ahora a la jueza de faltas del Juzgado Nº 1 de Vicente López.

Marta Lakovich, jueza de faltas del Juzgado Nº 1 de Vicente López

Bueno, yo voy a hablar de un tema que no se si está en el título, pero a mí me preocupa, y a ustedes mucho más. Un tema condenado totalmente por la sociedad, que son las competencias y las picadas. ¿Por qué está tan condenado por la sociedad? Porque estos individuos se atreven a jugar, teniendo un poder para con su conducta, desafiando todo el tiempo a nuestro principal derecho: el derecho a la vida.

Hoy está incluido dentro del Código Penal, es el artículo 193. Por lo tanto es un delito tipificado en el Código. En la Ley de Tránsito Nacional también está. Pero como esta ley es anterior a la modificación del Código Penal, el artículo 86 de la Ley Nacional de Tránsito ha quedado tácitamente derogado, ¿por qué?. Porque una conducta no puede ser doblemente juzgada por dos instancias diferentes. Porque de lo contrario violaríamos un principio legal elemental que Non bis in idem, que quiere decir que nadie puede ser juzgado dos veces por un mismo delito. Llamativamente, la ley 13.927 de la Provincia de Buenos Aires que es la que adhiere a la Ley Nacional de Tránsito (y esto tiene pocos años) dice: “Sin perjuicio de lo establecido en el Código Penal...”, y redacta la misma conducta tipificada en el Código. Por supuesto que esto es totalmente ilegal. Cuando llega a manos del juez de faltas un acta de comprobación de picada o competencia, hay que remitirla a la fiscalía inmediatamente. Porque de eso se trata, por qué, porque el delito subsume a la falta.

Yo voy a contar y voy a hablar de experiencias mías. Tengo 28 años de compromiso con la justicia de faltas. Antes de la adhesión a la Ley Nacional de Tránsito, y antes de que se incluyera como delito en el Código Penal la picada y la competencia, me tocó juzgar un caso que fue bastante conocido mediáticamente. Una Ferrari amarilla que hacía competencias en el ramal Tigre. No había policía que lo pudiese alcanzar. Circulaba a 330 kilómetros por hora. Cuando él dispuso a bajarse a la colectorá a cargar nafta, la policía lo alcanzó, le pidió la documentación, a pesar que es un lugar privado pero de acceso público, la estación de servicio, la policía actuó. Cuando le dijo que tenía que remover el auto con la grúa porque no contaba con seguro, le dijo que de ninguna manera iba a tolerar que su auto fuera removido con la grúa. Cuando se está acercando la grúa, pone primera, arranca a toda velocidad y sale por la Panamericana. Como está cometiendo un acto de desobediencia a la autoridad, es alcanzada la carrocería de auto por 11 tiros. A él no le pasa nada. Lo sigue corriendo la policía, como puede. Pero él se detiene cuando tiene ganas de fumar y no tiene cigarrillos en la calle Cabildo. La documentación queda en manos de la policía, que le labra un acta por falta de seguro y remite al tribunal de faltas la documentación y el acta.

Viene con su abogado al tribunal de faltas. Cuando yo le pregunto por qué actuó de esa manera, arriesgando su vida, me dice: "No voy a permitir que nadie me toque el auto". Cuando el juez de faltas considera que las facultades psicológicas de un individuo han variado desde el momento que obtuvo la licencia, donde pasó un examen psicológico, puede retenerle la licencia. Que es lo que yo hice, lo remití al departamento psicológico de tránsito y la psicóloga me presentó un informe diciendo que iba a repetir la conducta, porque le gustaba competir, porque no iba a permitir que nadie le tocara el auto y porque dentro de su escala de valores el auto era lo más importante. Por lo tanto, lo inhabilité hasta que después de una terapia algún psicólogo dijera que estaba en condiciones de conducir. El abogado me dijo que le estaba yendo peor conmigo que con el fiscal. Bienvenido, le dije, somos dos los que lo vamos a juzgar por cosas diferentes. Como en el juzgado de faltas hay una inmediatez con el imputado que no se da en otras instancias judiciales, uno va desarrollando, como decía el fiscal de España, la psicología que se le nota en las características personales de los individuos. Y yo tuve una notita que me hizo un click, que fue la características de estos individuos que salen a hacer picadas a la vía pública: lo más importante de su vida es su auto y no les importa nada. Y lo hemos visto en noticieros, cámaras ocultas, cuando le preguntan si saben que se arriesgan, que pueden matar, no les importa. Denostan el derecho a la vida que tenemos todos los demás. Los operativos que se hacen por competencias y picadas, son muy desgastantes para la autoridad. Para ellos es un desafío, les aumenta la adrenalina tener un uniformado, los torea, tienen que correrse para que no los pisen, arrancan a toda velocidad y se dan a la fuga. Todo eso forma parte de la competencia y la picada callejera.

El uno de los operativos realizados en el vial costero, tan atacado actualmente, que en su momento servía nada más que para picadas, donde se habían construido lomos de burros muy importantes, a 75 metros de distancia uno de otro, y seguían picando los 75 metros, llegaban las actas y en ese momento no era delito, insisto, quedaba en nuestra competencia, llegaban las actas, que por ahí no se comprobaba la competencia, competían y no decían con qué auto. Y la falta y la contravención también son de naturaleza jurídica penal, o sea que tienen que estar tipificadas las conductas. Si digo que hay competencia, tengo que decir con quién compito, de lo contrario se cae la conducta que se establece como contravención. Y había sido un operativo muy desgastante; hablo con el director de tránsito y le digo que las actas tenían muchísimas falencias. Me dijo: "Por favor, Doctora, haga algo". Ha sido un desgaste este operativo, a estos tipos hay que hacerles algo. Digo "muy bien, me voy a constituir en el corralón". Pienso que viendo *in situ* las cuestiones, uno toma una noción diferente de las cosas. Me constituí en el corralón. Estaban todos, autos de muy poco valor, pero con grandes inversiones en él. Autos que costaban 10 mil pesos, con 10 o 20 mil dólares de inversión. Autos bajos, llantas deportivas, tacómetros, todo lo que uno se puede imaginar en un auto de competición, y cuando llego atrás de los autos, me encuentro con los caños de escape cromado, dos o tres caños de escape y el logo "enfierrados.com", que si uno se mete en el sitio de internet, ellos invitaban a sus colegas, potencialmente homicidas, a correr en el vial costero o en la avenida Mitre, en una zona de fábricas abandonadas, donde decían además que le iban a pedir al intendente de Vicente López que les diera un permiso especial para correr por esa avenida Mitre. Cuando vemos todo eso, que hay evidencia, pero las actas fallaban, les digo: "Esos autos no están en condiciones de circular por la vía pública", me miran todos, "por lo tanto los vamos a levantar con la grúa y los vamos a llevar a la planta de verificación técnica vehicular" Yo necesito que el ingeniero de la verificadora me diga si estos autos reúnen los mínimos que pide la ley de la VTV. Yo les puedo asegurar que ahí me empecé a divertir. Lágrimas en los ojos... Había un joven que junto con su papá, de rodillas, me pidió, "ponga un policía, pero que nadie me toque el auto". "No, está a disposición del juez, ya dije, este auto no puede circular por la calle". Iban y venían con las grúas y las pagaban, pagaban el acarreo y llevaron finalmente los mecánicos al corralón hasta que adaptaban los caños de escape. Muy caros, cromados, de competición, si cambiar un caño de escape común te sale mil pesos, se imaginan lo que les costaba esto. Venían desesperados hasta que en enfierrados.com dijeron que hay una mujer en Vicente López, por no decir otra cosa, no vayamos más. Entonces, lo que es delito es delito, y ya está y bien puesto está. Pero cada vez que viene un acta por una competencia o una picada y yo sé que la tengo que remitir a la fiscalía porque debe hacer la instrucción el fiscal, siento que me quitaron la posibilidad de divertirme con estos

personajes. Los llamo al Estrado y les digo “esto va a ser remitido a la fiscalía porque es delito”. Bueno, no les molesta.

Entonces, ya que estoy acá y que el lema de la Asociación de familiares de víctimas de tránsito es: “sin prevención no hay justicia”, yo pertenezco a la justicia de la prevención del peligro y del delito, que ya hemos visto como bajó la alcoholemia en tránsito, gracias a la prevención de los inspectores, de la policía, de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y del juzgamiento.

Proponemos que todos los elementos que hacen a la competencia sean secuestrados en forma inmediata a disposición del juez de faltas hasta que subsane la falta, entonces los estamos desalentando en la competencia, ¿por qué?, porque en la justicia de faltas, que es totalmente ejecutiva, va a recibir la inmediatez de una sanción. Después correrá su camino la justicia penal, que lleva su tiempo y no es culpa del juez penal, hay una ley de rito que debe cumplir. El juez penal le va a retener la licencia, pero no lo va a inhabilitar. En el registro de inhabilitados de la Agencia Nacional de Seguridad Vial no va a figurar por competencia, una inhabilitación y este señor va a poder -a pesar de estar más cercado en el tránsito- sacar un duplicado de su licencia al día siguiente, porque nadie va a estar enterado. Que siga el juzgamiento penal, pero no nos quiten esta posibilidad a la justicia de falta, que esté específicamente tipificado como yo digo para que todos los jueces de falta actúen de esta misma manera, para evitar llegar al siniestro. Desalentémoslos, toquémosle donde más les duele: que es el auto.

Hoy hay decisión política de cambiar el tránsito. Con la sola creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y todo lo que está haciendo la Agencia, este compromiso y los que estamos comprometidos con esta función, aprovechémoslo. Para que una Teresa Mellano pueda ver que su dolor y su lucha no queda archivada en un arcón de sueños olvidados. Nada más.

Daniel Fernando Acosta, juez presidente de la Cámara Penal de Apelaciones de Rosario

Buenas tardes. Gracias a las organizaciones de familiares de víctimas, no de accidentes, digamos de eventos, de episodios de tránsito. Pero ojo, que eso tiene un doble compromiso, es de ida y vuelta. Nosotros, cuando hablamos de que “si se puede evitar, no es un accidente”, tenemos que pensar que si estamos proyectando penas de prisión para los que no tienen un orden precavido, también nos debemos ver como potenciales indisciplinados de ello. Nadie está exento de una precaución. Por eso después vamos a volver sobre el tema al tratar este proyecto de ley presentado, que para mí está es la orientación correcta, en cuanto al fondo, que tiene un montón de aspectos que lo hacen correr serios riesgos de que sea sustentable en un futuro.

Nuestro país tiene un gran problema social, nadie está dispuesto a decirle al otro lo que el otro no quiere oír. Y creo que alguien que le dice algo que usted no quiere oír no se puede ver como un enemigo. De algún modo, no quiero hacer demagogia con ustedes, pero yo en 20 años de la judicatura vinculada a los problemas viales, vinculado a los delitos culposos, fui el primero que renovó la teoría del dolo eventual en la provincia de Santa Fe, en el año 1993. Para que vean como era el caso mínimo, se los cuento.

Nosotros tenemos la muerte de tres hermanos, en un Fiat 600, por un camión que se había cambiado de mano en una recta, en una ruta a San Lorenzo. Nosotros lo tenemos como hecho culposo. Con el camionero en libertad. Resulta que mirando los antecedentes previos, vemos que 15 minutos antes hay dos actuaciones contravencionales labradas, que el camionero se les tiraba al auto encima a los que venían de la otra mano y evitar que los impactara dependía de la suerte o de la mayor o menor destreza para pasarse a la banquina o esquivarlo. En ese contexto arrancó paragolpes, rayó autos, tiró autos a la banquina. Entonces, nosotros dedujimos que ese pasarse en una recta obedeció a la continuación de ese *modus operandi*. Y el caso paradigmático del dolo eventual. Bueno, ese dolo eventual fue revocado por la Cámara, por las dudas en favor del imputado en cualquier estado de proceso. Es un principio, que hoy recién hoy tienen las leyes procesales, se lo aplicó en 1994, y el argumento central es que tenía una alcoholemia de cero ocho, y por tal el cero ocho no lo llevaba a la culpa, se beneficiaba por la ingesta alcohólica.

Bueno, en la judicatura también dicté dos penas efectivas, en el marco, no lo hice demagógicamente sino cumpliendo la ley, sé que el sistema me da posibilidades y en base a la mayor culpabilidad y peligrosidad en la conducta dicté dos penas efectivas.

En cuanto a lo que se planteó aquí respecto del dolo eventual, el dolo eventual existe todavía en el Código Penal, es el artículo 79 hecho hace 25 años, es más, un hecho de tránsito vinculado con una conducta, es el caso paradigmático en Rosario de “el dolo eventual”. Es el caso de Sebastián Pira. Una persona que está hoy en día, fue detenido en Holanda y en Holanda no fue detenido porque el delito por el que se lo podía extraditar porque era homicidio culposo y no el doloso. Él mata a dos víctimas, una primera la impacta como a 90 ó 100 kilómetros por hora en una intersección, y una segunda que la lleva, la arrastra y mientras la insulta, frena abruptamente y cuando cae, arranca abruptamente y la arrolla. Por eso, quiero que vean desde donde arrancamos, no quiero hacer demagogia con ustedes, pero tampoco vengo dispuesto a decirles lo que a ustedes quieren escuchar.

El tema puntual, he leído alguna de las presentaciones de ustedes en la versión taquigráfica y hubo un par de cuestiones que me hicieron las veces de disparador. Uno de

los familiares de una víctima, decía, creo que el chico de Neuquén, decía que andaba mendigando justicia por los pasillos, y por aquí se decía que se daban instrucciones para que se cumpla la información a las víctimas. No hay necesidad, es un derecho de las víctimas y no se discute. Desde la Asamblea General de las Naciones Unidas, en 1965 que estableció el derecho de las víctimas, víctimas de todo delito de abuso de poder, ya se consideró un derecho constitucional. Abarcado por los distintos tratamientos la incorporación de los derechos en la Constitución Argentina. O sea, no les estás otorgando nada cuando piden información.

Puntualmente, ahora hay en Santa Fe un tema bastante delicado sobre ese tema, que es la participación de querellantes menores, y se está discutiendo si el querellante es un derecho constitucional, convencional, o no. Pero el derecho a las víctimas nadie lo discute, y no es de ahora, es de 1965, que tiene derecho a un trato digno, a minoración de los perjuicios, al acceso a familia y estado, a la reparación, y que hoy muchas veces no se da la reparación integral, porque el proceso de reparación que tiene el nuevo modelo de Santa Fe, yo digo siempre que es un derecho simbólico la reparación del daño, porque si la víctima se opone, ahí terminó el proceso.

Con respecto a esto de que la víctima anda..., brevemente les quiero decir que el derecho está, y que muchas veces donde no es visto ese derecho es la duración del proceso y ése es un tema que nosotros tenemos en distintas jurisdicciones y no se pueden articular a distintas políticas, como de los fiscales, ni de los códigos procesales y ni de la propia actuación. Puntualmente, muchas veces esto se termina volviendo en contra de las propias víctimas. A mí me paso un supuesto, vinculado con lo que decía la Doctora en competencias en las vías públicas, donde dos jóvenes, en una localidad cercana a Rosario, Zaballa, eran adictos a las picadas, y en ese derrotero habían llegado hasta amenazar a los inspectores de tránsito que les habían labrado infracciones contravencionales. En una de esas picadas, corriendo a 90 ó 100 kilómetros por hora por la avenida central, matan a una criatura. En ese caso, a nosotros cuando nos llegó, por eso digo, que muchas veces está en el cambio de los operadores... yo sé que ustedes son muy poco proclives a darle facultades a los jueces y en virtud de su experiencia yo lo entiendo, pero yo le tengo que dar un juicio de sustentabilidad, a qué va a llevar eso en el tiempo, cuando también es derecho de los familiares a que toda esta movilización que han logrado positivamente, porque lo ustedes es militancia, hoy que se reivindica la militancia, lo de ustedes es militancia. Para ver si esa militancia va a llegar a frutos valederos. Bueno, a ese joven se le aplicó una pena de prisión efectiva de dos años y siete meses y la Cámara la revocó con un pedido del fiscal de revocarlo, porque el tiempo transcurrido tornaba totalmente, los cinco años del proceso, tornada totalmente ilusoria la pena. Me llegó el juicio, pero fíjense cómo incluso la disfuncionalidad se termina volviendo en contra y a favor del infractor.

A propósito de esto, en el artículo 208 -que de algún modo retoma al 193 bis-, el primer procesamiento en la provincia de Santa Fe por este delito, fue, lo dicté uno de los últimos días que estuve como juez correccional, y era el primer procesamiento en la provincia y ahí se cuestionaba, para aplicar la figura, que si existían lomos de burro y no se podía desarrollar velocidad. Pero ahí lo grave y el peligro que se crea es a partir de la propia competencia, porque autos disparaban a menor velocidad, pueden crear una situación de peligro común con el propio hecho y la propia dinámica de la competencia. Por eso, yo creo que no hay que vincularlo necesariamente con los factores de velocidad que están estipulados como agravantes en el anteproyecto y éste es uno de los casos que amerita, a mi juicio también la imposición de penas mayores y que no está previsto en el proyecto, por eso les pido que si lo pueden revisar ese tema, es uno de los casos que más se justifica.

Con respecto al tema del juicio abreviado, no quiero agregar más de lo que dijo mi colega profesional. En ese sentido, fíjense ustedes cómo está visto esto que la mayoría de la problemática del juicio abreviado se ve desde el imputado, nadie lo mira desde la víctima. Yo creo que con las penas que están proyectadas, no va haber más juicio abreviado con estas penas.

El segundo tema que me marco fue este tema que recién les comenté, no es accidente si se pudo evitar. El tema de las penas es un tema muy problemático. El principal inconveniente no es normativo, es de estructura. Fíjense ustedes que en países centrales como Alemania hay hasta seis tipos de penales distintos y hay penales para condenados en delitos correccionales. A parte hay un desbalanceo general en cuanto a las penas que se ponen en el Código. Hoy parece que hay una degradación de los delitos dolosos, y que incluso se prevén salidas multipuerta, medio alternativo de cumplimiento de prisión, muchas veces aberrantes. Y parecería que se estaría empujando el delito culposo hacia arriba, no dándose la proporcionalidad y la razonabilidad, que por ahí puede venir el ataque al Proyecto.

Lo positivo de este proyecto, que a mi juicio, vuelve a la diferencia que ya tenían anteproyectos Tejedor, y el primer proyecto de código de 1881 que nunca fue seguido, que era establecer la diferencia entre culpa leve y grave, que también lo tomo el proyecto de 1999, que fue dejado de lado en forma irresponsable, a partir de la irrupción del antecedente Cabello, que se prefirió aumentar las penas que dictar una modificación general, y estableciendo el tema de la culpa leve y grave, incluso se podía dejar sin efecto la pena. El tema pasa centralmente por tomar la atención en el incumplimiento de las normas cuidado y no de resultado, porque es lo que se puede manejar, el resultado lo maneja la naturaleza. Nosotros tenemos que prever las conductas. Me da la impresión –

viendo el anteproyecto- que el tema de los topes de velocidad parecen excesivos, yo creo que podrían ser menores, y no tomados con un parámetro fijo, sino cuál es la diferencia entre velocidad adecuada e inadecuada, más que el tope específico, de manera de tener que depender de los jueces. Creo que es hora que también se dé un grado de confianza a los jueces.

Muchas veces los déficits que tienen no son normativos. Ustedes fíjense que se fija un nuevo tipo de pena, que es el cumplimiento de trabajo voluntario, sobre todo para los delitos de peligro. Pero fíjense que no se le dan los establecimientos como para establecerlo, encima este proyecto tiene el tupe de decirlo que el juez puede negar lo que una entidad particular le ofrece, uno cuando proyecta una alternativa de este tipo, le está tirando un problema a la Institución, lo digo por experiencia. Y encima el proyecto tiene el tupe de decir que el juez lo puede rechazar. Tampoco se habla de problema de infraestructura, que es el tema de las cárceles.

Otro tema a tener en cuenta, que en el delito peligro, que se incorporó, a mi juicio, aceptablemente, yo estoy a favor de los delitos de peligro sin que sea necesario que haya un resultado, en este caso, hay un error en el texto, porque dice que cuando se obrare por imprudencia, y ahí no hay imprudencia, hay dolo. El que quiere ir a una velocidad, va a la velocidad que va. Hay imprudencia si se produce un resultado, pero acá el resultado no se requiere. Fíjense ese detalle, y a mi juicio las penas tendrían que variar de tres años en adelante y limitar la posibilidad de la condena a ser condicional, no negarla totalmente porque me parece que es inconstitucional. La Corte lo va a declarar así. Incluso recientemente en un pronunciamiento la Corte Suprema de Justicia de la Nación, invirtió el artículo 26, que decía que se tiene que fundar, cuando se excepciona la pena efectiva, diciendo que se tiene que fundar para excepcionar la condicionalidad. Al revés de lo que dice la Ley. Así que vayan preparándose, que una situación de este tipo de penas -que para ustedes serán débiles, pero son proporcionales en el marco global del código-, se le pueden terminar volviendo en contra si no dejan abierta una puerta a la condicionalidad. Me parece que el tema está por ahí. Muchas gracias.

Moderador. Vamos a preguntas, y si no pasamos a la lectura de agenda pendiente propuesta por los familiares de víctimas de siniestros viales.

Lectura de familiares de víctimas

Fátima Pereyra, mamá de Enzo (A.CI.VER.JUS)

Teresa Mellano, mamá de Paolo (Red Nacional Familiares de Víctimas de Tránsito)

Las víctimas en el proceso judicial, agenda pendiente.

Nosotros, los familiares de víctimas de siniestros viales, en esta oportunidad queremos denunciar aquellas situaciones que debemos vencer para tener esperanza de que algún día llegaremos a una sentencia que hará justicia sobre la muerte de nuestros seres queridos:

Queremos denunciar:

-La víctima no tiene lugar en el sistema judicial argentino: nadie la representa, y en las provincias donde además sus familiares directamente no tienen derecho a continuar con la querrela, la víctima está totalmente desamparada, en situación de indefensión.

-Desamparo y desprotección judicial de las víctimas desde el primer momento del hecho y hasta ausencia total de justicia para las víctimas de los sectores más vulnerables de la sociedad.

-Por lo general, en los casos de tránsito los condenados pueden apelar en libertad hasta después que la sentencia quede firme, mientras que en otros casos lo hacen cumpliendo la sentencia de prisión.

-La errónea interpretación que los jueces hacen de las leyes a la hora de emitir las sentencias, aduciendo que la justicia no está para perseguir, sino para recuperar e insertar a las personas a la sociedad, siendo esto cierto. Pero con ello se excusan de la responsabilidad que evaden al no dictar sentencias previstas en la ley ante un hecho que ha causado la muerte en condiciones agravadas por la acción del imputado.

-Ausencia total del Ministerio Público Fiscal, como representantes de los intereses de los ciudadanos y de los bienes jurídicos protegidos, en este caso, los viales, beneficiando siempre a los imputados en los hechos que deberían de considerarse dolosos. Dan su consentimiento para el otorgamiento de la probation, pudiendo y teniendo la obligación de oponerse por el cargo que ocupan en la justicia.

-Mal desempeño de fiscales, que dejan muchas veces libradas al azar pruebas que son importantísimas y necesarias en un juicio.

-Jueces que se niegan a hacer cumplir las sentencias que la propia justicia pronuncia, o que demoran el cumplimiento de esas sentencias.

-Beneficio de la excarcelación hasta el juicio cuando hay muertes por siniestro vial y comportamientos al margen de la ley que lo causaron, en caso que no sea un accidente.

-La tipificación de homicidio culposo, con lo que se está haciendo presunción de un hecho sin investigación previa.

-La aplicación del juicio abreviado, cuando no correspondería en casos de muerte y lesiones graves o gravísimas, vulnerando así todos los derechos constitucionales, y dejando de lado hechos a investigar.

-Falta de un procedimiento para la toma de muestra de alcohol en sangre, que se cumpla de igual forma en todo el país y en todos los casos, lo que ocasiona dudas sobre los resultados o demoras que ocasionan la pérdida de la evidencia, ya sea por impericia o por complicidad con el implicado.

En definitiva, los familiares de víctimas de siniestros viales creemos que todo ello genera una gravísima falta de igualdad ante la ley.

En su funcionamiento, la justicia se ha vuelto una fuente de discriminación, dependiendo de dónde ocurrieron los hechos y su jurisdicción. La justicia y la ley no son iguales en Capital que en Entre Ríos, Santa Fe o Buenos Aires, y las figuras del querellante, o particular damnificado, van cambiando de atribuciones. Eso también es muy terrible e injusto para las víctimas.

En virtud de todo ello, exhortamos a todos los responsables de que estas situaciones tengan lugar, a proponer acciones concretas para terminar con la desidia, la corrupción y la injusticia.

Acciones como:

La quita de la licencia de conducir en el momento del hecho y durante el proceso.

Que la justicia mejore la investigación de los hechos o mejore el control sobre la actividad de la policía científica.

Que el lugar del hecho sea resguardado debidamente y no se pierdan pruebas en el peritaje.

Que según la gravedad el siniestro el imputado quede en prisión preventiva durante el proceso.

Nada más. Muchas gracias.

Felipe Rodríguez Laguens, director ejecutivo Agencia Nacional de Seguridad Vial

Creo que los grandes cambios o grandes cosas nacen de hechos que tal vez en el tiempo parezcan pequeños, pero que después van a transformar las cosas, creo que estamos en esta jornada en presencia de uno de ellos.

Así que seguramente vamos a trabajar con el Comité Consultivo las conclusiones de este encuentro y vamos a tomar acciones concretas, incluso en contacto directo con la justicia, a través del Comité Consultivo, a través de una comisión específica, porque nos tenemos que involucrar.

Yo para las palabras de cierre, voy a invitar a Mónica Lafitte, si me quiere acompañar, por supuesto, porque fue un poco con quien estuvimos en contacto permanente para la organización del Foro, lo voy a invitar al Doctor Baeza, así emblemáticamente, y quiero que las palabras de cierre las diga quien abrió un poco la jornada, nuestro visitante de España, el Doctor Bartolomé Vargas. Y muchas gracias a todos por el esfuerzo que hicieron y los felicito por la organización de este Primer Foro al Comité Consultivo.

Mónica Lafitte, mamá de Lucas Levin (Conduciendo a Conciencia - Familiares y Amigos de las Víctimas de la Tragedia de Santa Fe)

En realidad, a mí no me gusta estar al frente en público, porque esto lo hacemos por nuestros hijos, entonces, como me aflojo cuando pienso en mi hijo, prefiero no estar. Pero por otro lado me enoja cuando no estamos presentes porque lo que queremos que se interprete es que somos nosotros los que lo hacemos, los familiares. Pedimos a Felipe que haga el cierre pero también sé que no queremos correr de este lugar, porque éste no es el lugar de un funcionario, sino que es nuestro, este espacio lo creamos nosotros y quiero que todos se adueñen de esto, todos los familiares.

Este es el primer Foro que hace muchos meses estamos pensando hacer. Lo tenemos acá al fiscal de España, que de alguna manera tiene conexión con alguien que nos ha inspirado a hacer esto, que es Jeanne, que la conocimos allá en Madrid, y me dio estos libros de los foros que vamos a replicar, vamos a desgrabar todo lo que se dijo hoy, para que lo podamos seguir aprovechando. Entonces, por mi parte, tenía esto y otras mamás venían pensando también, tenemos que hacer estos debates, tenemos que poder hablar de estas cosas, así que juntamos todas estas ganas de hacerlo y obviamente le pedimos ayuda a Felipe, desde la Agencia, para todo lo que tiene que ver con los medios para llevarlo adelante, bueno, como ya se ha reconocido a todos, desde el Senado, la senadora Parrilli que nos ha ayudado para tener este lugar y el servicio, y todos los disertantes que han estado.

Pero no dejemos de tener en cuenta que este lugar es nuestro, porque es el espacio que hemos logrado nosotros los familiares, porque sabemos que si no somos nosotros los que seguimos con esto, hay muchísimas cosas que a los funcionarios les van a llevar su tiempo. Tenemos que estar presentes, aunque a veces nos cueste, por supuesto también que nos vayamos sosteniendo entre todos y tomando distintos lugares para que cada uno esté al

frente, para que nos escuchen en muchos lugares y sepan que estamos todos, nuestros hijos o familiares no están vivos, pero nosotros sí, y en esta vida, vamos a seguir luchando por esto.

Simplemente decir que como este es el primer Foro, hay muchas cosas de las que se dijeron acá, en las que vamos a seguir trabajando, y nos cuesta mucho a veces ponernos de acuerdo para tener una única voz, es el esfuerzo que tenemos que seguir haciendo y espero que lo podamos hacer todos juntos, no es lo mismo la voz de una sola asociación, la voz de un padre, de un caso, que la voz de todos, porque en ese reclamo, tiene que estar el reclamo de toda la sociedad. Hoy se habló en un principio de algo muy importante que nos decía Bartolomé, con esto de que es aceptado socialmente y esa es la primera lucha que tenemos que llevar adelante. Porque mientras la sociedad no se haga cargo, se sienta avergonzada de tener esta reacción o no reacción ante las muertes que tenemos diariamente, va a ser difícil llegar a estas penas de cumplimiento efectivo como lo necesitamos. Así que tenemos que correr de este lugar de, por eso a veces no me gusta hablar porque me emociono y me pongo a llorar, y nos tenemos que correr del lugar, de que nos tengan lástima. Por eso a veces prefiero correrme pero tengo sí muy claras las ideas hacia donde tenemos que ir, de cómo trabajar, por eso prefiero a veces estar detrás.

Nosotros siempre agradecemos a los medios porque sin los medios no hubiéramos existido al principio, se replicó, se replicó, se replicó y de pronto se instaló que había una tragedia, la tragedia de Santa Fe, y de pronto los funcionarios empezaron a llamarnos, a escuchar, y de ahí empezamos a tener esa voz y que había muchos más. Pero bueno, a veces hay que hacer esa amplificación para que de una se escuche. Pero en realidad también es cierto que a veces los medios lo que quieren es la nota, que uno se ponga a llorar, que pobrecito los padres, y que bien que sigue luchando, algo así como admirémoslos. Nosotros no queremos la admiración, a veces hasta me pone mal porque esto pasa por algo que tomamos como un dignificar la vida de nuestros hijos, seres queridos muertos. Y por lo tanto nosotros queremos ser tratados como ciudadanos que estamos reclamando derechos que no han sido cumplidos con nuestros hijos o familiares porque no han sido protegidos.

Esta dureza con la emoción no cierra, pero les pido que todos hagamos también este esfuerzo de que nos vean también de esta manera, erguidos ante nuestro derecho, fuertes y realmente sustentados en que tenemos una razón detrás por la que estamos hablando. Y que está bien que a veces la puerta nos la abre quien le da cierta pena lo que nos ha pasado, pero no nos quedemos en que nos abran las puertas, sino que después se muevan, que después hagan lo que tienen que hacer. Porque también nos han abierto

puertas que sólo sirvieron para sacar una foto, para decir “qué buenos que somos que los escuchamos”.

Cierro simplemente con esto, y para decir que éste es el primer Foro, y vamos a seguir pensando en otros foros, seguimos en justicia, pero también sabemos que hay foros que se tienen que encarar por otro lado, sobre qué hace la parte de sanidad, las primeras horas que son fundamentales en estos casos, qué se hace para acompañar psicológicamente a los familiares –para nosotros es durísimo, hace cinco años que estamos luchando con esto y familiarmente es muy difícil de llevar- y tenemos los medios para estar apoyados con profesionales. Hay familias que se destrozan, que no tienen dónde recurrir, porque no tienen ni información, ni dinero y mueren ellos, todos alrededor del familiar que murió y eso es otra injusticia más. Así que desde lo social también tenemos que seguir pensando qué se puede hacer.

Y también en algo que sí estamos trabajando bastante que es todo lo que es difusión y capacitación, es desde donde de alguna manera después vamos logrando estos otros pilares y construyéndolos, porque esta pandemia que vivimos está comunicándose y bueno, de esa forma podemos conseguir que más gente nos acompañe y empiece a ponerse a trabajar activamente.

Bueno, nada más y muchas gracias a todos los panelistas que sin ellos esto no hubiera tenido lugar y no nos hubieran dado este material para seguir trabajando.

Bartolomé Vargas, fiscal especial de Seguridad Vial de España

Bien pues, ha cerrado Mónica. Yo no voy a cerrar, porque a mí me han emocionado también las palabras de Mónica. Iba a decir, pues, que en la violencia vial, las palabras no son inocentes, no?. Hay que bautizar las cosas, a medida que te he ido oyendo Mónica pues me ha llegado tu autenticidad. Entonces, ¿sabes qué se me ocurría? Estaba pensando en el poema de Miguel Hernández dirigida a un queridísimo amigo que se le murió. Hay un texto en el poema muy bonito, que habla de la esperanza. ...y después del dolor, de la tempestad de tu vida, ahora estoy pensando en ti, como madre, pues vendrá tu hijo y se quedará contigo como un niño en sombra.

Conclusiones Primer Foro contra la Violencia Vial
7 de setiembre 2011. Salón Belgrano, Senado de la Nación.

1. Dr. Julio Alak, Ministro de Justicia y Derechos Humanos de la Nación.

Considera que una de las consecuencias más graves que presenta la violación de las normas en nuestro país es la violencia vial. Propone conseguir el cumplimiento efectivo de las condenas mediante un endurecimiento de las penas, sabiendo que el horror que representan las 7 u 8.000 muertes anuales es la causa más grande de muerte en Argentina por un tema definido.

Que el bienestar económico también requiere más servicios de justicia, más equipamiento, más cámaras de seguridad para evitar las fugas.

Su compromiso formal para la realización de un nuevo encuentro a fin de trabajar la temática de justicia y seguridad vial, invitando al Dr. Lorenzetti, Pte. de la Cámara del Delito, jueces y fiscales. Y que la sanción se convierta en respeto a la norma.

2. Lic. Felipe Rodríguez Laguens, Director Ejecutivo de la ANSV.

Destacamos su propuesta de cambio cultural necesario para la concientización vial.

Agradecemos su reconocimiento al Grupo I por haber promovido un cambio en la perspectiva respecto de la justicia y la seguridad vial que hace responder a las Autoridades frente a la sociedad con acciones en favor de la seguridad vial como Política de Estado.

Agrega que el Ministro del Interior Florencio Randazzo lo considera una contribución a la Vida.

3. Dr. Eduardo Baeza Jefe de asesores del la Senadora Nanci Parrilli, en su representación.

Comentarios sobre Proyecto de Modificatorias del Código Penal Argentino N 3685, actualmente en Cámara de Diputados para su tratamiento y de autoría de la Senadora.

4. Dr. Emiliano Baloiira, en representación del Ministro de Justicia de la Pcia de Bs. As., Dr. Ricardo Casal.

Destacamos su consideración de la necesidad de una sociedad más justa y solidaria en el tránsito. Reafirma el compromiso desde la Pcia. de Buenos Aires de acompañar en los cambios que se estimen necesarios, en el marco del proceso judicial, convocando a la Dra. Falbo y jueces competentes en la materia, a fin de provocar un Cambio Cultural en la Justicia. Hizo referencia a cambios concretos en relación a la seguridad en el tránsito.

5. Dr. Bartolomé Vargas, Fiscal Especial de Seguridad Vial de España.

Tomando en cuenta lo dicho por el Fiscal Gral., concluimos que es imprescindible el trabajo en conjunto de manera seria y sistematizada entre el Ministerio Público Fiscal argentino y la Policía, a fin de que exista una conexión inmediata entre ellos ante un siniestro vial, debiéndose dar una formación especial para el desarrollo procedimental en el momento del siniestro vial. Debe haber un compromiso personal con la problemática y humano con las víctimas y sus familiares.

Es fundamental el trabajo sobre el concepto de RECHAZO MORAL SOCIAL como una actitud clave ante los delitos y los delincuentes viales, debiendo la sociedad abandonar su rol pasivo frente a éstos y dejar así de ser su cómplice a fin de lograr la disuasión de conductas delictivas en el tránsito. Hasta hoy cargamos con la tragedia de su ausencia. No debemos aceptar muertes viales como una lógica fría e implacable del progreso. Que las víctimas viales no sean consideradas los costes del proceso de desarrollo. Trabajar en memoria de las víctimas que han estado silenciadas, con el constante recuerdo de ellas para que sus muertes no sean en vano. Invita a apelar a la filosofía (autores como Adorno, Fromm, Bergson).

Que las leyes que se hagan se cumplan.

Las leyes de seguridad vial no deben ser consideradas de segunda categoría, menos aún cuando los bienes jurídicos protegidos en ellas son la vida y la integridad física.

La Justicia penal debe ser eficaz y tener por efecto disuadir y, al mismo tiempo, rehabilitar. En España se evidenció en los últimos años un descenso drástico de la siniestralidad vial a raíz del endurecimiento de las leyes penales junto con su aplicación efectiva.

La delincuencia vial debe tramitar por un procedimiento separado que sea más simple y rápido, impulsado por los fiscales.

Cuánto más objetiva sea la ley, más simple es su aplicación.

Todo en la vida es querer y creer.

6. Dr. Germán Camps, abogado penalista, ex juez contravencional y de faltas de la Ciudad de Buenos Aires.

Propone recuperar la prevención general positiva, reforzando la credibilidad de la pena mediante el cumplimiento efectivo de condenas breves y modificar la visión en la actitud de los operadores del sistema judicial, Hoy en día existe una visión enraizada de considerar el siniestro vial como un delito culposo.

Es necesario satisfacer con penas efectivas las demandas sociales, penas breves de cumplimiento efectivo.

7. Dr. Oscar Fappiano Dr. Oscar Fappiano, Fiscal General de Tierra del Fuego.

La Probation nació a fin de posibilitar la rehabilitación de los menores, sin embargo, hoy en día se utiliza para “sacarse los expedientes de encima”.

No hay oficiales de prueba.

La ley tiene que ser severa.

La mayoría de los siniestros viales son causados por autos particulares.
Pone de manifiesto la necesidad de intervención de Estado para procurar la protección de los menores cuyos padres fallecen en un siniestro vial.

8. Dr. Fernando Fiszer, Fiscal Nacional en lo Criminal de Instrucción, Procuración General de la Nación.

Propone contrarrestar los delitos contra la seguridad vial.
Considera erradicar la palabra accidentes de tránsito para hablar de eventos de tránsito. Primero se investiga y luego se caratula.
El tránsito no es cualquier hecho, es especial y particular. Conducir no es lo mismo que caminar, es un riesgo socialmente aceptado sobre el cual el Estado ejerce un control. El hecho de tránsito es un hecho que pudo haberse evitado y en razón de ello merece un reproche penal.
Afirma la necesidad de capacitar a empleados de Juzgados Fiscales y Fuerzas Policiales en la temática, crear un grupo interdisciplinario para atacar el problema desde los operadores.
Sostiene que la pena en suspenso no es en abstracto, siempre debe haber una resolución que establezca si se es o no responsable.
Establece la prioridad en la apertura del diálogo y el trabajo conjunto para no quedar en la limitación que el sistema nos trae.
Hace referencia al Código Procesal penal de Brasil como modelo a revisar, y a la necesidad de reformulación del art 431 bis del Código Penal Argentino.

9. Dr. Eduardo Baeza Jefe de asesores del la Senadora Nanci Parrilli, en su representación.

Abunda en la explicitación del Proyecto de modificatorias del Código Penal sancionado por unanimidad en el Senado. Entre todas las modificaciones que plantea, menciona el establecimiento de una nueva pena consistente en la prestación de servicios comunitarios, pero no especifica los establecimientos donde se llevarían a cabo, lo cual va a implicar una dificultad en la tarea del Juez a la hora de aplicar dicha pena.
Destaca la importancia de no confundir la prestación de servicios comunitarios con la *probation* y que se la debe despojar, a su vez, de cualquier connotación de "no pena". Alude a que se consideran "Delitos de Gente honorable".
Se abre un amplio debate con respecto al punto de la cantidad de alcohol en sangre permitida para considerarse delito vial. El Dr. Baeza informa que se tomó esa cantidad dado que fue la única con sustentabilidad científica encontrada, y desde este punto se conformo el consenso legislativo. Se propone llevar el debate a Cámara de Diputados con pruebas estadísticas de colisiones como fundamento.

10. Dr. Fernando Solessio, abogado penalista.

Sostiene que el juicio abreviado no es aplicable en ningún delito contra la vida.
La figura de querellantes tiene diferencias acorde a los Códigos Procesales Penales de cada Provincia argentina.

Propone remediar la estructura dentro del Sistema Judicial para poder llevar adelante los juicios orales, dado que de lo contrario van a prescribir las causas.

11. Dra. Marta Lakovich, Jueza de Faltas del Juzgado Nro 1 de Vicente López.

Toma centralmente el tema Picadas y Competencias, afirmando que sus participantes denostan el Derecho a la Vida que tenemos todas las demás personas, siendo potencialmente homicidas viales.

Dado que para estas personas el auto es su bien máspreciado, el hecho de que los jueces de faltas puedan retenerles el auto hasta que se subsane la falta, configuraría una sanción inmediata. En virtud de ello, propone modificar la ley de tránsito para que se de injerencia a los Jueces de faltas al respecto, otorgando la posibilidad de que ellos retengan la licencia de conducir y vehículo por competencia en la vía pública.

12. Pte. de la Cámara de apelaciones en lo penal de Rosario, Dr. Daniel Fernando Acosta.

Comienza hablando de Dolo Eventual, artículo 79 del Código Penal.

Alude al Derecho de las víctimas, existe desde 1965. Comenta que está en la figura de querellante que se encuentra en debate en la Provincia de Santa Fe en la actualidad. El derecho está, pero no se lo ve sostener a lo largo del proceso.

Hace referencia el artículo 193 bis del Código, y agrega que no hay que vincular velocidad con competencias. La sola competencia es un hecho de pena grave.

Revisar el proyecto de modificatoria del código penal número 3685. No es accidente, si se puede evitar. El problema no es normativo, es de estructura porque no hay cárceles. Lo positivo del proyecto es poner cuidado en prevenir conductas delictivas. Tope de velocidad parece excesivo, y pide que se le de confianza a los Jueces. Considera que se debe agregar el lugar concreto de cumplimiento de las penas de servicios a la comunidad, aquí también hay un problema de infraestructura.

En la figura de peligro no hay imprudencia, hay Dolo porque el que va a una determinada velocidad, no hay dudas de su responsabilidad en esa acción consciente.