

VIDAS EN LA CUNETETA

Con grandes avances pero lejos aún de la soñada siniestralidad cero, los accidentes de tráfico han provocado sólo en la última década y media 64.000 muertes en España, casi 650 de ellas en La Rioja



Accidente de tráfico en Mahave en febrero de este año. :: SONIA TERCERO

R

**TRIBUNALES
INGRESAN EN PRISIÓN
CINCO DETENIDOS
EN LA OPERACIÓN
ANTIDROGA
DE LOGROÑO Y
VILLAMEDIANA P9**

**LOGROÑO
AUMENTAN LAS
DENUNCIAS POR
VENTAS ILEGALES
DE COCHES EN LA
CALLE P13**

**ROBERTO
GONZÁLEZ
LASTRA**



✉ rglastra@diariolarioja.com

Un segundo, no hace falta más para morir o para matar. Despistes, fallos mecánicos, complicaciones meteorológicas, imprevistos, imprudencias, conducción temeraria... La muerte, el dolor y los millones de sueños rotos en dramas desgarradores y tragedias absurdas han teñido de luto las carreteras españolas, donde sólo en la última década y media más de 64.000 seres humanos han fallecido en un accidente de tráfico.

Una cifra, cinco dígitos que resultan aún más demoledores cuando se ubican en el actual mapa riojano. El adiós a esas miles de víctimas de la red viaria, ese desesperante goteo diario asumido con inquietante normalidad por la sociedad, equivaldría a hacer desaparecer de un plumazo a toda la población que hoy reside en Calahorra, Arnedo, Haro, Nájera, Cervera y Cenicero. Así de simple, así de terrible. ➤

La Rioja, con más de medio centenar de fallecidos al año hasta hace apenas un lustro, sólo atesora 20 meses sin víctimas mortales en los 191 transcurridos desde 1998

Tampoco La Rioja ha escatimado lágrimas, incomprensión y desesperación en esos últimos quince años (1998-2012) a cuenta de una siniestralidad viaria, que, además de los 650 cadáveres recogidos de las cunetas y del asfalto de carreteras y calles, dejó en la región miles de heridos de gravedad (tetraplejías, daños cerebrales irrecuperables y pacientes en coma), huérfanos, viudos...

Con ejercicios especialmente dramáticos en los que llegaron a superarse el medio centenar de muertes anuales en la comunidad -66 en 1998 y el 2004, 65 en el 2001, 57 en el 2003 o 53 en el 2000-, la siniestra contabilidad riojana, también la nacional, sólo empezó a menguar a partir del 2007, un ritmo en el que la información y las campañas de concienciación comenzaron a caminar acompañadas de una mayor severidad normativa: desde la puesta en marcha del carné por puntos y el incremento de las sanciones administrativas más duras, con multas más cuantiosas, hasta el endurecimiento del Código Penal para castigar con penas de prisión actos como la conducción temeraria o el manejo de un vehículo a motor bajo los efectos del alcohol o las drogas.

Pasito a pasito, el número de víctimas mortales ha mantenido una ilusionante tendencia a la baja en La Rioja: los años 2010 y 2011 se convirtieron en los primeros ejercicios en no escalar por encima de los 20 fallecidos y el pasado año se cerró con

‘solo’ 11 muertes, el mejor registro de la historia (en España se bajó por primera vez de las 2.000 víctimas mortales). Pero son logros que de poco sirven para el consuelo de los familiares y amigos de aquellos que siguen dejando sus vidas, sus sueños y sus ilusiones en el asfalto, como también ha ocurrido en este 2013 que estamos a punto de despedir. A falta de unos días para que se ponga en marcha la complicada operación especial de Tráfico de Navidad, la red de carreteras de La Rioja acumula ya

12 siniestros mortales en los que ha habido que lamentar la pérdida de 13 vidas, una cifra que nos viene a recordar que el camino hacia la soñada ‘siniestralidad cero’ nos queda todavía demasiado lejos. Para ello, no hay más que echar un nuevo vistazo a la estadística histórica: en los 191 meses completos transcurridos entre enero del año 1998 y el pasado 30 de noviembre, los riojanos sólo han podido brindar en veinte ocasiones por haber cerrado la mensualidad con el casillero mortal inmaculado, sin

olvidar que la mitad de ellas han sido durante este año y el pasado.

«Desde la DGT una de las estrategias a futuro es la visión cero, eso significa que no haya víctimas mortales», defiende el jefe de Tráfico en La Rioja, Rafael Hurtado de Mendoza, quien alerta convencido de que «todo accidente es evitable, todos».

Velocidad, alcohol y drogas

Tras advertir de que «la velocidad es uno de los factores concurrentes, aunque lo normal es que un accidente no tenga una única causa, sino una concatenación de motivos diferentes», Hurtado de Mendoza admite que la gran preocupación pasa por lograr esa «visión cero» en el número de conductores sorprendidos al volante bajo los efectos del alcohol o de

CIFRAS ESPELUZNANTES

8.218

víctimas mortales en accidentes de vehículo a motor se produjeron en España en el año 1989.

78

muerter se registraron en La Rioja en 1990. En esta década, el peor año fue el 2004, con 66 fallecidos.

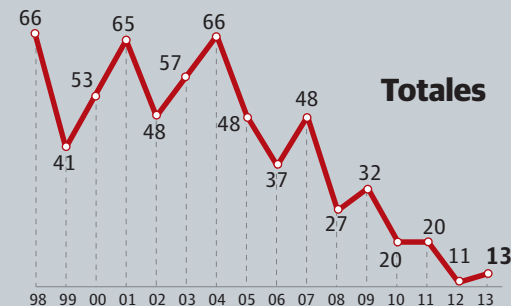
Rafael Hurtado de Mendoza
Jefe de Tráfico en La Rioja

«Mientras no haya siniestralidad cero no podemos estar satisfechos»



Victimas mortales en La Rioja desde 1994

	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13
Enero	3	3	5	2	2	2	5	2	0	4	1	4	2	1	1	0
Febrero	2	2	2	7	4	2	2	11	1	2	1	2	0	1	0	3
Marzo	8	2	5	1	8	5	8	2	8	0	8	6	3	3	0	1
Abril	6	7	3	3	3	4	11	1	4	2	2	1	2	0	1	0
Mayo	5	2	6	4	7	3	2	5	2	9	0	4	1	1	0	0
Junio	6	3	6	2	9	6	7	2	5	1	1	2	0	3	1	1
Julio	6	4	1	10	4	6	6	6	5	6	5	1	0	2	3	4
Agosto	8	5	8	13	3	11	4	3	3	10	3	2	2	2	3	2
Septiembre	8	4	3	2	3	3	9	2	4	2	2	2	3	1	0	0
Octubre	8	3	3	10	0	4	5	3	2	3	2	1	2	1	1	2
Noviembre	2	3	5	3	2	9	4	3	3	5	0	4	2	3	1	0
Diciembre	4	3	6	8	3	2	3	8	0	4	2	3	2	2	0	-
Total	66	41	53	65	48	57	66	48	37	48	27	32	20	20	11	13



Localización de víctimas en 2013

- N-111 Lardero
- N-232 Alfaro
- LR-445 Sojuela
- LR-113 Camprovín
- Vía Urbana Logroño
- AP-68 Haro
- Igea (Camino fores.)
- N-232 Cenicero
- LR-111 Ojacastro
- LR-200 Tormantos
- Antigua N-120 Nájera
- LR-123 Cervera

«Yo enterré dos veces a mi hijo: cuando el accidente y por la sentencia al autor»

Charo Gutiérrez Stop Accidentes, madre de un joven muerto en un accidente de tráfico

■ R. G. LASTRA

LOGROÑO. A la alfareña Charo Gutiérrez se le rompió el alma hace trece años cuando la imprudencia del conductor de un camión segó la vida de su hijo de 23 años. Ese día inició una batalla en favor de la seguridad vial que hoy mantiene al frente de Stop Accidentes en Valladolid.

– ¿Por qué entró en Stop Accidentes?

– Cuando fui capaz de pensar y vi la falta de sensibilidad ante estos hechos que se producen cada día, pensé que esto era evitable y que la sociedad tiene que entender porque somos tan poco sensibles ante esta pandemia. El dolor era insoportable, pero decidí intentar que nadie sufriese en soledad lo que pasé yo.

– Deduzco entonces que sufrió la pérdida de un ser muy querido...

– Sí, mataron a mi hijo, que tenía 23 años, y a otros dos amigos, aunque uno de ellos murió años después, que viajaban con él. Fue el 7 de agosto del año 2000 en Cantabria, en el término municipal de Valdaliga, cerca de San Vicente de la Barquera, y el responsable fue un hombre que conducía un camión articulado y no tenía pericia, pero tampoco prudencia. Cuando se bajó del camión sólo dijo, sin ningún pudor: «El que de-

«El 99% de las víctimas de tráfico es evitable, pero asumimos esas muertes con naturalidad. Es terrible»

clare en mi contra, lo mato». No se preocupó de que debajo de su camión habían quedado tres coches ni si acercó para ayudar a los heridos.

– Dice mataron. ¿No tiene dudas?

– En absoluto y el informe pericial, tampoco. La persona que conducía el camión articulado, que circulaba cargado y descendía por una zona de curvas y de prolongada pendiente, había desconectado los frenos y, desde luego, no llevaba la velocidad adecuada. Su conducción temeraria provocó que el vehículo se descontrolase barriendo los dos carriles de circulación que ascendían al alto en sentido contrario. Me decían que mi hijo había tenido un accidente, pero no, a mi hijo lo mataron porque él conducía a 40 kilómetros por hora mientras subía aquel alto por el carril de vehículos lentos.

– ¿Cómo se vive un drama así?

– No se vive, desde el momento en que te matan a un hijo dejas de vivir, esto ya no es vida, es otra cosa y



Charo Gutiérrez. ■ M. A. SANTOS

hay que aprender a respirar. El contar esto ahora e intentar que la sociedad sea consciente de que esta pandemia es evitable y que es una tarea de todos, es lo que me ha ayudado a poder vivir.

– Han pasado trece años y pero esto no se supera nunca, ¿no?

– No, jamás. Ni yo ni nadie. Es una tontería decir que se supera, sólo puedes aprender a vivir con ello. Lo cruel es que la mayoría de los accidentes son evitables. Entonces, ¿qué está haciendo esta sociedad?

– ¿Ha habido o sigue habiendo condescendencia social con los delitos que se cometen al volante?

– Sin duda. Yo enterré dos veces a mi hijo, bueno tengo las cenizas, la primera vez cuando el accidente y la segunda cuando recibí la sentencia, en diciembre del 2006. Al responsable le condenaron a una multa de 50 días a razón de 10 euros diarios por una imprudencia leve. El juicio no se celebró hasta noviembre del 2006 y durante todos esos años hubo constantes coacciones. Yo ni siquiera quería que fuese a la cárcel porque creo que eso no conduce a ningún sitio, solo pedía que le retirasen el carné, que esa persona no pudiese matar a nadie más en

LA OTRA CARA DEL DRAMA. LOS TESTIMONIOS DE TRES SUPERVIVIENTES, TRES LUCHADORES.

algún tipo de droga. Un temor convertido en certeza gracias a las pruebas de laboratorio de los expertos forenses: según la memoria anual del Instituto Nacional de Toxicología, el 47% de los conductores fallecidos durante el pasado año tenía presencia en sangre de alcohol, drogas o psicofármacos.

Multas de hasta 1.000 euros

Frente a ello, la insistencia en nuevas campañas tanto de información como de concienciación junto a la mano dura se antojan como las únicas herramientas eficaces.

En esa dirección parece apuntar la nueva reforma de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial que acaba de iniciar su tramitación en el Congreso de los Diputados con la intención de que su entrada en vigor pueda producirse en la primera mitad del próximo año, el 2014. Dicha normativa, además del posible incremento de la velocidad máxima a 130 kilómetros por hora en algunos tramos de vías rápidas, parece decidida a declarar la guerra total al alcohol y las drogas al duplicar la cuantía de las multas, que pasarían de los 500 a los 1.000 euros.

«Pese a lo que se cree, no hay afán recaudatorio alguno en las decisiones», defiende Hurtado de Mendoza, quien asevera convencido: «Ojalá no tuviésemos que poner ninguna multa por alcohol, drogas, excesos de velocidad...».

«¿Que si sólo aprendemos a palos? Lamentablemente parece que sí, pero si con eso evitamos que haya más víctimas mortales, bienvenido sea», añade, para rematar: «El reto es seguir esa reducción aunque sea lenta, tenemos que seguir con la concienciación porque mientras no lleguemos a la siniestralidad cero no podemos estar satisfechos».

la carretera. Míre, por muy mal que yo haga las cosas, aun demostrando que conducía bajo los efectos del alcohol y con toda la imprudencia del mundo, lo máximo van a ser cuatro años de prisión. El 99% de las muertes son evitables pero se nos dice que esas vidas perdidas son el precio a pagar por el progreso y lo asumimos hasta con naturalidad. Es terrible.

– ¿Qué más se puede hacer, según Stop Accidentes?

– Stop Accidentes debemos ser todos porque la solución es tarea de todos. Lo más importante es la concienciación; debemos saber que cada vez que utilizamos un vehículo a motor, manejamos un arma porque con él puedo hacer daño a los demás. Por eso debemos conducirlo con responsabilidad y con el debido respeto a las normas y al prójimo.

– Las estadísticas de siniestralidad descienden, pero imagino que eso sirve de muy poco a las víctimas y a sus familiares, ¿no?

– Eso no sirve de nada. Llevamos este año más de 1.300 muertos y lo triste es que podemos ser cualquiera y lo asumimos con normalidad, además de las miles de personas en silla de ruedas o en estado vegetal... Es dramático.

«No crees que te puede tocar. Fue una pesadilla, sólo me quería morir»

Arantxa Patón
38 años, lesión medular

:: R. G. L.

LOGROÑO. «Va a hacer ya seis años del accidente, yo trabajaba como cantante solista en una orquesta y, tras acabar la actuación, volvía con el que era mi compañero en su coche. Regresábamos de La Rioja Baja hacia Logroño, por las carreteras de Arnedo, Arnedillo, Enciso... esa zona. Eran las cinco o las seis de la mañana, yo venía dormida y a él le venció el cansancio, se quedó un segundo dormido y... Nos salimos en una curva, volcamos en una zanja del arcén, de estas grandes que se construyen para el desa-

güe, y nos estrellamos contra un paso salvacunetas de hormigón. Me desperté al sentir un golpe tremendo en las piernas y vi que el coche estaba de lado, que yo estaba atrapada, que no podía salir y que la parte delantera del coche había comenzado a arder. Mi compañero tenía un tobillo roto y no sé cómo pero logró sacarme.

Tuve dos vértebras rotas y daño medular. Al principio lo pasé muy mal, los tres primeros meses permanecí en una cama del hospital sin poder moverme y aterrorizada pensando en que me iba a quedar de por vida en una silla de ruedas. Tuve que pasar por tres operaciones, luego surgió una infección, des-



Arantxa Patón. :: SONIA TERCERO

pués mi cuerpo rechazó los hierros... Sólo quería estar dormida porque cada vez que me despertaba comenzaba mi verdadera pesadilla. Sólo me quería morir.

Fue difícil, no entiendes por qué te ha pasado a ti y, sobre todo, te crees que nunca te va a tocar a ti, pero sí, es algo que nos puede pasar a cualquiera, a todos.

Luego, poco a poco, mi pesadilla se transformó en un mal sueño y empecé a luchar porque me di cuenta de la suerte que había tenido ya que podía haber muerto en el golpe, de hecho me salvó el cinturón de seguridad, y porque mi compañero me pudo sacar de milagro del coche, que a los pocos segundos ya estaba en llamas.

Hoy, después de tantos años de lucha y esfuerzo me he recuperado, no del todo porque me han quedado secuelas, pero sí al 80% o algo más. Estoy superfeliz y he aprovechado estos años en el Centro de Recuperación de Personas con Discapacidad Física (CRMF) de Lardero para formarme».

«Lo peor es salir de la burbuja del hospital y enfrentarte a la vida»

Jacke Scriven
38 años, tetraplejía

:: R. G. L.

LOGROÑO. «El 13 de marzo del 2010 estaba en una competición de descenso en bici en Cataluña y sufrí un accidente, caí por encima del manillar, me rompí el cuello y sufrí una tetraplejía completa. Yo me había decidido por la bicicleta de montaña después de varios sustos en la ciudad y en la carretera y de que algunos conocidos míos muriesen. Viajar en bicicleta es un riesgo

enorme, el ciclista se enfrenta a peligros constantes en las carreteras, en los cruces, en las rotondas... hay un ratio de mortalidad impresionante. Además de la falta de visibilidad, hay muchísimas dificultades de convivencia entre ciclistas y automovilistas porque falta educación y porque también hay una falta de respeto, pero además por parte de todos, de unos y de los otros. Además, aunque los carriles bici están siendo un exitazo, falta mucho por hacer.

Hay que darse cuenta de que da igual en camión, coche, moto, bici



Jacke Scriven en el gimnasio del CRMF de Lardero. :: FIRMA

o monopatín, el cuerpo humano es muy frágil y la vida te puede cambiar en un segundo. Yo, dentro de la mala suerte, he sobrevivido. Han sido años de mucha lucha, de trabajos de rehabilitación sin parar y de muy lentos avances. Lo peor es salir de la rehabilitación, de la burbuja del hospital y enfrentarte a la

nueva vida. Pero bueno, ahora tengo pendiente sacarme el carné de conducir, estoy estudiando en el CRMF Imagen y sonido, el año pasado hice diseño gráfico, y hasta he ido de paseo en bici, en un carrito con amortiguadores, un asiento de rally y cinturones de seguridad que construyeron mis amigos».



Juan Manuel Viciana sufrió su accidente hace 17 años. :: S. TERCERO

«No se puede conducir con alcohol. Yo lo aprendí, pero ya era tarde para mí»

Juan Manuel Viciana
35 años, graves daños cerebrales

:: R. G. L.

LOGROÑO. «Que ¿qué me pasó? Pues mira, por una mierda de juer-ga. Cumplí 18 años, me saqué el carné de conducir, me fui de fiesta y tuve un accidente. Fue en Tarrasa, iba con mi coche por la autopista borracho y a toda velocidad, volqué, di vueltas de campana... Ni sé. Conmigo viajaba un amigo, pero a él no le pasó nada, dos o tres puntos en el

dedo meñique, pero a mí... Todo el golpe me lo llevé en la cabeza».

Aquel día Juanma, quien se esfuerza por hacerse entender, aprendió de la forma más cruel que el alcohol es el mayor enemigo del coche: «Yo aquel día me hice todo el daño a mí, pero pude matar a cualquiera. Estuve mucho tiempo en coma y tuve que volver a aprender todo, pero aprender desde cero, han sido años muy duros. Si bebes no conduzcas, eso es lo que aprendí, pero cuando ya era tarde para mí. Que nadie coja el coche pensando que no pasa nada, porque sí pasa».

La Justicia riojana incoó 736 causas por delitos contra la seguridad vial el pasado año

El 63,1% de los casos se debió a alcoholemias o conducción bajo los efectos de las drogas

:: R. G. LASTRA

LOGROÑO. Con un año 2012 cerrado en La Rioja con 231 accidentes de tráfico en los que perdieron la vida 11 seres humanos (6 en vías interurbanas y 5 en urbanas) además de 1.239 heridos, 421 de ellos de carácter grave, la siniestralidad vial volvió a dar una buena dosis de trabajo, aunque menor que en ejercicios precedentes, a la Justicia riojana que recibió una media de dos asuntos diarios.

Con 569 condenas dictadas frente a las 825 sentencias de conformi-

dad del 2011, la memoria de la Fiscalía correspondiente al pasado año constata que los delitos contra la seguridad vial, pese al leve descenso, sumaron un total de 736 causas abiertas.

Un año más, el grueso de los asuntos incoados fue debido a la conducción bajo influencia de alcohol o las drogas, delitos recogidos en el artículo 279.2 del Código Penal, con 465 asuntos (578 en el 2011), lo que supone el 63,1% del total.

Con 54.764 pruebas realizadas en el 2012, 5.442 más que en el ejercicio anterior, el número de positivos, 754, fue el 1,38% del total frente al 1,51% computado el año anterior. Una tendencia a la baja que también se constató en los delitos recogidos

en el artículo 383 del Código Penal (negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia y drogas), con 18 causas incoadas frente a las 30 contabilizadas en el 2011.

Tras el alcohol, la conducción sin poseer el permiso necesario o con el carné retirado, delitos recogidos en el artículo 384, aportaron otro 31,9% de los asuntos, 235, aunque muy lejos de los 400 del año anterior. Con un leve incremento de los casos por exceso de velocidad, seis causas (una más que en el año anterior), los delitos relativos a la conducción temeraria cayeron, sin embargo, de forma llamativa, desde las 24 causas del 2011 a las 9 con que se despidió el último ejercicio completo que conocemos.



Una patrulla de la Guardia Civil de Tráfico, durante un control en una carretera riojana. :: JUSTO RODRÍGUEZ

«Sancionamos cuando ha fallado todo, pero es más importante la prevención»

Mari Cruz Gómez Fiscal delegada de Seguridad Vial

:: R. G. L.

LOGROÑO. Firme defensora de la prevención frente a la represión, no hay día en el que a la mesa de Mari Cruz Gómez, la fiscal delegada de Seguridad Vial en La Rioja, no llegue una nueva causa por un delito de tráfico.

– Se ha endurecido la legislación y año tras año se mantiene el descenso de víctimas por accidentes de tráfico. ¿Se están haciendo bien las cosas por fin?

– Sí, yo creo que sí, aunque no pienso que ese endurecimiento sea lo principal. No soy de las que creen que la letra con sangre entra y no me pare-

ce que porque las penas se suban se mejore la seguridad vial, pero lo ha hecho el legislador y nosotros debemos limitarnos a aplicar la ley. Pienso que es más importante la prevención y la educación, incluso desde las escuelas, y se está haciendo también. Eso es lo importante, que sepamos desde niños que es una actividad peligrosa, que coger un coche no es ninguna tontería. Nosotros sancionamos cuando ha fallado ya todo, pero es más importante la prevención.

– También han descendido las causas, pero todavía son demasiadas

como para alegrarse de los avances, ¿no?

– Desde luego. La mayoría de los juicios rápidos, en lo que La Rioja es una de las comunidades pioneras, se debe sobre todo a la seguridad vial. Desgraciadamente, el alcohol y la droga al volante... Las negativas a la prueba y las conducciones temerarias sí que bajan, pero las alcoholemias

no, incluso yo creo que ha habido un repunte y, además, muchos conductores dan tasas muy altas.

– Velocidad, alcohol, drogas... ¿cuál es la principal preocupación?

– Pues yo creo que las drogas, porque hay mucha gente que ingiere sustancias que no se detectan todavía. De hecho, muchas personas en este país toman ansiolí-



Mari Cruz Gómez

LO QUE DEBE SABER

Lo que dice el Código Penal

Exceso de velocidad (art.379.1): Pena de prisión de 3 a 6 meses o multa de 6 a 12 meses o trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días. Además, privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, con retirada del carné entre 1 y 4 años.

Alcohol y otras drogas (art.379.2): Las mismas penas que el apartado anterior. Será considerado delito superar los 0,60 mg/l por aire espirado o los 1,2 gr/litro en sangre.

Conducción temeraria (art.380): Penas de prisión de 6 meses a 2 años y privación del carné por un tiempo que oscila entre 1 y 6 años. En caso de no poner en peligro concreto la vida ni la integridad de nadie, las penas serán 1 a 2 años de prisión, multa de 6 a 12 meses o privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por un periodo de 6 a 10 años. Si se demuestra un desprecio absoluto por la vida de los demás, la pena se eleva a entre 2 y 5 años, multa de 12 a 24 meses o privación del carné entre 6 y 10 años.

Negarse a las pruebas de alcohol y drogas (art. 383): Penas de prisión de 6 meses a 1 año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por un tiempo que oscila de entre 1 hasta 4 años.

Conducción sin permiso (art. 384): Pena de prisión de 3 a 6 meses o multa de 12 a 24 meses o trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días.

Grave riesgo para la circulación (art. 385): Pena de prisión de 3 a 6 meses o multa de 12 a 24 meses o trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días.

Lo que dice la Ley de Tráfico

Retirada de puntos: Se restarán 6 puntos por alcoholemia positiva (cuando la tasa es superior a 0,50 mg/l aire espirado, pero no llega a delito) o 4 cuando la tasa está entre 0,25 y 0,50 mg/l aire espirado).

Sanciones económicas: Multas de 300 euros para las infracciones graves y de 600 para las muy graves. Llevar un inhibidor de radares se penaliza con 6.000 euros y la retirada de seis puntos.

Puntos clave de la futura reforma de Ley de Tráfico (en trámite parlamentario)

Velocidad: La multa llevará aparejada, además de la sanción económica, la pérdida de puntos siempre que se superen los 150 km/h, con independencia de que el límite máximo sea de 120 km/h (general) o 130 km/h (cuando sea factible).

Drogas y alcohol: Se incrementa de 500 a 1.000 euros la sanción económica por conducir con presencia de alcohol o drogas o por negarse a las pruebas.

C. J., 21 años

Cumplió 20 días de trabajos sociales en favor de la comunidad

«Me condenaron y lo entendí, no se puede conducir cuando has bebido»

Desde que la reforma del Código Penal acordada en noviembre del 2007 elevó a categoría de delitos contra la seguridad vial algunas actuaciones al volante –conducir bajo los efectos del alcohol o las drogas, circular a velocidades excesivas o la conducción temeraria, entre otras–, cientos de personas han sido condenadas cada año a penas de prisión, sentencias que en muchos casos se han transformado en la imposición de trabajos en beneficio de la comunidad. Sólo durante el pasado año, la memoria de la Fiscalía recoge 322 ejecutorias con pena de TBC (Trabajos en Beneficio de la Comunidad) en la región.

C. J. es un joven riojano enviado a esa vía para pagar su error, así lo hizo y aún lo recuerda orgulloso. «Celebrábamos una comida varios compañeros de la 'uni' y cuando volvía a casa en el coche, me paró la Guardia Civil y di positivo», recuerda. El error se tradujo en una multa importante, la retirada del carné de conducir y la condena de 20 días de trabajos sociales para la comunidad, que cumplió en las instalaciones de una asociación con sede en la capital riojana. «No se puede ni se debe conducir si has bebido. Yo no lo hacía nunca, pero ese día sí, me pillaron, me condenaron y de eso aprendí», asegura.

tics y otros medicamentos, desde luego con receta médica, pero que sí se mezclan con alcohol...

– Se endureció el Código Penal, también las normativas de tráfico y las sanciones económicas. ¿Qué más se puede hacer?

– Pues insistir en la prevención, mucho más que en la represión.

– Hablaba de concienciación. ¿Es la sociedad todavía demasiado descendiente con los delitos de seguridad vial? ¿Puede ser esa una de las barreras que nos queda por superar?

– Hombre sí, pero hay que tener en cuenta que es un delito que lo puede cometer cualquiera, no es un perfil delincuencia. Cualquiera que no se lo piense dos veces puede cometer el error de que a pesar de haber bebido pensar que está en condiciones, más cuando el alcohol da esa falsa sensación de seguridad, se pone al volante, tiene un accidente y luego en el alcoholímetro de una tasa de 0,90, que es una barbaridad pero que se ven muchísimo, e incluso de 1 y más. La gente debe pensar y saber que beber con moderación puede estar muy bien, pero desde luego lo que es incompatible es tratar de conducir luego. Esa es la clave que hay que inculcar y se está tratando de lograr, pero no se ha conseguido todavía porque, de hecho, todos los días llegan a la Fiscalía causas por delitos contra la seguridad vial.