

Una entrevista de @luisjasanchez, periodista jurídico



Bartolomé Vargas: “Es urgente que los patinetes eléctricos cuenten con su seguro obligatorio a terceros”

Este jurista, creador de la fiscalía de Sala de Seguridad Vial, cree que la reincidencia administrativa, que da paso a la penal, de algunos conductores, es el gran problema de nuestras carreteras



Bartolomé Vargas, jurista que en su día creó la Fiscalía de Sala de Seguridad Vial se muestra partidario de la creación del seguro obligatorio para el patinete eléctrico. La trasposición de la séptima Directiva de Responsabilidad Civil del 2021, iniciada a través de Anteproyecto recientemente aprobado que prevé una comisión de expertos para crearlo.

Al mismo tiempo, obliga asimismo, a los estados miembros, a mejoras en las cuantías máximas de las indemnizaciones a las víctimas y otras en el régimen general del seguro y pronto resarcimiento .

En vísperas de Semana Santa repasamos con este experto la situación de nuestra seguridad vial y cómo la prudencia debe ser clave en los desplazamientos “Los viajes hay que programarlos no se pueden improvisar. Definir bien la ruta y las paradas que haremos. En esos viajes hay que evitar el uso del móvil y los cascos que nos pueden distraer”.

Natural de Córdoba donde nació hace setenta y dos años, Bartolomé Vargas ha dedicado a la carrera fiscal cuarenta y cuatro años de su vida. Desde muy joven siguiendo los pasos de su padre, abogado de profesión, se matriculó en Derecho y Filosofía. Pronto se decidió por opositar a la carrera fiscal, donde ha estado cuatro décadas como servidor público.

Hace quince años el que fuera FGE, Cándido Gómez Pumpido, hoy presidente del Tribunal Constitucional le animó a crear, en noviembre del 2006, la Fiscalía de Sala de Seguridad Vial. Desde ese momento y hasta el pasado mes de mayo del 2022, su labor se ha centrado en la protección de las víctimas de los accidentes de tráfico.

Vargas, ahora vinculado al mundo jurídico como consejero de un conocido despacho de abogados, reconoce que su gran logro fue el crear una red de fiscales especializados, alrededor de ochenta por todo el territorio nacional que pese a la falta de medios siguen haciendo su trabajo de protección a las víctimas de accidentes de tráfico.

A su juicio “tienen una alta cualificación y entrega y son la columna vertebral de la Especialidad. Bajo la dirección, ahora de su sucesor Luis del Río y con su impulso llegarán aún más lejos en todas las estrategias educativas, preventivas, científicas y jurídicas en que trabajan para abordar la seguridad vial en profundidad”.

¿Desde su posición privilegiada de Fiscal de Sala, como ha visto el desarrollo de la Seguridad Vial en nuestro país?

Este desarrollo se observa acompañado a las nuevas tecnologías al igual que a la evolución de la sociedad. Hay que darse cuenta de que desde que uno sale a la calle, a la vía pública que es de todos, la seguridad vial está operativa. Es muy importante saber con qué planteamiento y actitudes salimos.

A lo largo de estos quince años ha mejorado la seguridad vial de todos los actores de nuestras carreteras y ciudades. Se ha trabajado duro pero nunca es suficiente desde el momento en que hay una víctima de accidente de tráfico. Cada vida tiene un valor impagable. El objetivo ideal con el que hemos trabajado, coordinados con los equipos tan preparados de la DGT de Pere Navarro ha sido la de reducir ese número de víctimas.

“Desde esta perspectiva ese ideal que plantea la UE de alcanzar el concepto de cero víctimas para el 2050 es un concepto al que debemos tender y que puede ser asumible en el medio plazo”



Bartolomé Vargas, acompañado de Ignacio Valenzuela, vicepresidente y Manuel Castellanos, presidente de ANAVA-RC en el V Congreso de esta entidad celebrado en Madrid (ANAVA-RC)

¿Qué hay que hacer para llegar a ese ambicioso objetivo?

Es cuestión del trabajo de todos. La sociedad la primera porque sus ciudadanos siempre son protagonistas, por eso es tan importante la educación y los valores en seguridad vial. Junto a ello es fundamental las respuestas de todas las autoridades implicadas, tanto estatales, autonómicas como locales. El papel de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso debe resaltarse.

La labor nuestra desde esta Fiscalía de Seguridad Vial ha sido luchar con cabeza y con esfuerzo en la reducción del número de víctimas y en su protección porque cuando uno es víctima de un accidente de tráfico le cambia la vida por completo.

Lo peor de ser una víctima de accidente es que en muchos casos son muertes o se tienen lesiones graves de forma inesperada, en nuestra cotidianidad diaria, de ahí que el impacto sea grande y el sufrimiento notable para sus familias.

Ahora se habla de movilidad sostenible, ¿Cómo ve el papel de los fiscales en este nuevo entorno?

Es el concepto al que tiende la seguridad vial, ahí encaja desde el urbanismo de una ciudad porque determinados proyectos urbanísticos como la creación de un centro comercial pueden alterar el tráfico y generar más accidentes a todas las múltiples facetas determinantes de la llamada movilidad sostenible.

Hemos estudiado modelos de movilidad de otros países para desde un punto de vista sociológico ver como se desplazan las personas por dichas ciudades que es lo determinante. En este contexto, el papel de los fiscales es estar presentes en los Ayuntamientos, en los aspectos jurídico-científicos e impulsar el interés público, fuera del debate político que no nos compete.

Hay que darse cuenta de que esta movilidad repercute en todo, tanto a nivel económico, cultural o de calidad de vida. Al mismo tiempo tenemos presente la movilidad de los colectivos vulnerables que siempre defiende el MF como la tercera edad, niños, discapacitados, personas sin recursos económicos.

El foco se ha puesto en la ciudad y el papel de los fiscales está siendo clave, por ello, sin olvidar la gran labor que hacen en las carreteras. Siempre como directores jurídicos efectivos de las Policías de Trafico de nuestro país que son de gran eficacia.

¿Dónde se posiciona en este debate sobre el seguro obligatorio a terceros de estos patinetes eléctricos en estos momentos?

Tenemos una laguna legal importante que debe corregirse como señala esta Directiva. Soy partidario del seguro obligatorio. En las últimas gestiones como Fiscal de Sala pusimos en marcha una Comisión de Expertos para empezar a trabajar en dicho seguro.

Ahí participó desde la DGT a las compañías aseguradoras, el Consorcio de Compensación del Seguro y otros colectivos para trabajar en la idea cuando aún no se había empezado con la tramitación legal.

En ese anteproyecto que prevé la constitución de una Comisión de Expertos es preciso encontrar una fórmula normativa donde se regule. Podría ser similar al seguro obligatorio de automóvil, aunque las cuantías no deberían ser las mismas atendiendo a los necesarios cálculos actuariales.

Se trata de dar respuesta al considerando cuarto de esta Directiva del 2021 que aborda la regulación de los vehículos de movilidad vial que no encajan en el concepto formal de vehículo. En dicho grupo de expertos la presencia de la Fiscalía, DGT Asociaciones de Víctimas y otras como ANAVA RC van a ser claves para una regulación posterior de estos vehículos, junto evidentemente a las Cias Aseguradoras y Consorcio.

¿Qué cambios puede generar este seguro en los patinetes eléctricos?

Habrà que modificar la normativa existente y muy probablemente estos vehículos necesitarán de una matriculación o régimen de identificación. Sin un sistema de identificación, la creación del seguro no sería posible.

Es el momento clave de su regulación ante la proliferación de esos patinetes, VMP, en nuestras ciudades. Esta prioridad—Tendría por un lado un efecto disuasorio y de tranquilidad ciudadana. Hay que pensar siempre en las víctimas y en que estén bien cubiertas ante cualquier lesión o percance que sufran. Ese es el papel, entre otras de la Fiscalía, DGT Asociaciones de Víctimas y otras como ANAVA-RC

¿Qué se puede hacer para mejorar la protección de las víctimas de los accidentes de tráfico?

Lo primero es vivir el dolor de estas víctimas, escucharlas. Mi despacho en estos quince años ha estado abierto para muchas de ellas, sus familias y sus asociaciones de víctimas. Esa tarea ha sido clave en mi labor profesional y en ella he aprendido lo esencial.

Compartirlo con ellas, es una enseñanza notable. Unas callan porque tienen tanto dolor que les cuesta explicar cómo se encuentran, hasta otras que se quejan de que las penas de cárcel son leves y suaves, quejándose también del trato que reciben de jueces o fiscales o de la propia DGT. En el fondo esa queja encubre un dolor muy grande.

¿Qué opinión tiene de los conductores reincidentes y cómo debe tratarse esta problemática?

El problema de los reincidentes está ahí. No deseamos que haya personas en prisión, pero al finalizar mi mandato como Fiscal de Sala había cerca de 1000 personas encarceladas. La gran mayoría multirreincidentes.

Desde esta Fiscalía hemos trabajado con Instituciones Penitenciarias para diseñar programas de reinserción que son poco conocidos. Se trata de recuperar a estas personas como conductores.

También hemos trabajado desde la criminología para conocer las causas de dicha multirreincidencia para individualizar la respuesta penal. Hemos visto que hay perfiles psicológicos diversos de conductores en los que con frecuencia concurre la reincidencia en sanciones administrativas.



Bartolomé Vargas, quince años como Fiscal de Sala de Seguridad Vial, ha estado en contacto con los medios informativos muy estrechamente (Foto FGE)

En ese contexto surgió la relación de su Fiscalía de Sala con una asociación de abogados de víctimas como es el caso de ANAVA-RC...

Ha sido una relación muy fructífera en estos años. Conocí a Manuel Castellanos, su presidente y fundador desde que puso en marcha esta iniciativa muy necesaria para dar cobertura legal y amparo a las víctimas de accidentes en general, y de tráfico en particular.

El mérito es enorme en esta iniciativa. En su día fue la primera entidad asociativa dedicada a asesorar al colectivo de víctimas. Recuerdo que, tiempo después de poner en marcha la Fiscalía de Sala, y conocer a las Asociaciones de víctimas de accidentes, tuve la suerte de conocer a Manuel y su proyecto.

Hoy, como lo ha demostrado el V Congreso Nacional que acaba de celebrarse es una asociación de primer nivel que aborda todas las cuestiones de la responsabilidad civil en nuestro país.

¿Son necesarios estos abogados realmente en la actualidad?

Son imprescindibles, junto al juez, al fiscal y hacen una labor importante en cualquier procedimiento judicial que se ponga en marcha.

El papel del abogado en general como profesional es muy destacado. He tratado fuera del ámbito asociativo citado, a grandes profesionales de diferentes despachos que conocen bien la materia, son claves para oírlos y acompañar a las víctimas en ese duro trance de recobrar la normalidad a través de una indemnización adecuada a las lesiones sufridas, entre otros recursos humanos que son igual de relevantes.

Es preciso atender a todas las variables económicas y personales que supone el fallecimiento de una persona y particularmente cuando sufren lesiones graves de por vida como puedan ser las medulares o cerebrales.

Los Fiscales especialistas atesoran muy elevados conocimientos sobre el Baremo y luchan a diario de modo relevante y como prioridad esencial por defender sus derechos morales y resarcitorios desde el principio del accidente hasta la sentencia y con posterioridad, pese como dije a la escasez de medios y a que la mayoría simultanean esta tarea con otras trascendentes responsabilidades en las Fiscalías.

“Los abogados de víctimas son imprescindibles, junto al juez, al fiscal y hacen una labor importante en cualquier procedimiento judicial que se ponga en marcha.”



El fiscal Vargas ha defendido el seguro obligatorio de los patinetes. Aquí compareciendo en el Congreso de los Diputados sobre esta materia (Congreso Diputados)

Por último, ¿Qué balance puede hacer de la nueva normativa de tráfico que ha reducido la velocidad en nuestras carreteras?

Creo que ha sido un acierto. Introduce el concepto del calmado en el tráfico, una palabra con mucho contenido. Se trata de conducir sin prisas y de disfrutar del viaje. Significa una nueva circulación en las ciudades, más calmada y con menos siniestralidad. Transmite culturalmente la idea de paz.

Junto a ello, pese a que tenemos una buena red de infraestructuras en cuanto autopistas y autovías, el esfuerzo sobre todo sin excluir alguna de ellas, hay que centrarlo en determinadas carreteras convencionales donde están los llamados "puntos negros" de siniestralidad, TCA sobre los que la Fiscalía trabaja mucho en contacto con las respectivas administraciones para detectarlos y mejorar la seguridad .

Por otro lado, es clave la renovación del parque de vehículos existente. Tenemos un porcentaje muy alto de vehículos de más de 10 años de antigüedad. En estos tiempos la aparición del coche eléctrico y menos contaminante puede ser clave para renovar esta flota de vehículos que, cuanta más antigüedad tienen, más riesgos de accidentes pueden generar.