

MARC MARGINEDAS

RUSIA CONTRA EL MUNDO

MÁS DE DOS DÉCADAS
DE TERRORISMO DE ESTADO,
SECUESTROS, MAFIA
Y PROPAGANDA



Rusia contra el mundo

Más de dos décadas de terrorismo de Estado,
secuestros, mafia y propaganda

Marc Marginedas

© Marc Marginedas, 2025

Los derechos de la obra han sido cedidos mediante acuerdo con International Editors' Co. Agencia Literaria.

La lectura abre horizontes, iguala oportunidades y construye una sociedad mejor. La propiedad intelectual es clave en la creación de contenidos culturales porque sostiene el ecosistema de quienes escriben y de nuestras librerías. Al comprar este libro estarás contribuyendo a mantener dicho ecosistema vivo y en crecimiento.

En Grupo Planeta agradecemos que nos ayudes a apoyar así la autonomía creativa de autoras y autores para que puedan seguir desempeñando su labor.

Dirígete a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesitas fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra. Puedes contactar con CEDRO a través de la web www.conflicencia.com o por teléfono en el 91 702 19 70 / 93 272 04 47.

Queda expresamente prohibida la utilización o reproducción de este libro o de cualquiera de sus partes con el propósito de entrenar o alimentar sistemas o tecnologías de inteligencia artificial.

Primera edición: febrero de 2025

© de esta edición: Edicions 62, S.A., 2025
Edicions Península,
Diagonal 662-664
08034 Barcelona
edicionespeninsula@planeta.es
www.edicionespeninsula.com

REALIZACIÓN PLANETA - fotocomposición
Impresión y encuadernación: Huertas Industrias Gráficas, S. A.
Depósito legal: B. 1.100-2025
ISBN: 978-84-1100-255-4

Printed in Spain - Impreso en España



Índice

Preámbulo. Donde empezó todo: Moscú y Riazán, 1999	9
1. Accidentes de tráfico, carreteras mortales y privilegios de castas	25
2. Periodistas y corresponsales <i>fake</i>	45
3. Las tres guerras de Putin	71
4. Envenenamiento, el método predilecto del Kremlin para el crimen perfecto	93
5. Rusia, el Estado-mafia	123
6. Voces que agradan al Kremlin en España	141
7. Rusia, paraíso de excesos y estafas urbanísticas	169
8. Rusia y Siria, terrorismo de Estado	183
9. A la caza del periodista y el cooperante: secuestros y ataques de precisión	213
Epílogo. La Rusia de Putin... ¿Estado terrorista?	239
Agradecimientos	255
Lista de personas entrevistadas	259
Notas	265

Accidentes de tráfico, carreteras mortales y privilegios de castas

Yulia Piatkova no podía imaginar que aquella fría mañana de diciembre de 2009, cuando paseaba junto a su hermana mayor Elena por la avenida Lenin, en el centro de la ciudad siberiana de Irkutsk, lo que en realidad estaba haciendo era apurar los últimos instantes de la existencia de quien había sido, hasta aquel momento, su gran amiga y confidente en la familia. Ambas mujeres acababan de detenerse frente una tienda de mascotas llamada «Gato Pelirrojo» e, instantes después de que Yulia comentara su sorpresa al comprobar que el comercio de animales aún permanecía abierto, un Toyota Corolla invadió la acera a gran velocidad y las embistió.

Al volante se hallaba Anna Shabénkova, una joven inexperta que acababa de adquirir su vehículo y que apenas había conducido en los últimos siete años. Pese a su escasa destreza, Shabénkova, que ya acumulaba numerosas multas de tráfico en su corta trayectoria como conductora, optó por pisar el acelerador para pasar un semáforo en ámbar, violando el límite de velocidad establecido en el centro urbano de Irkutsk. En esta ocasión, al ser invierno, las consecuencias de la infracción fueron más allá de la simple sanción administrativa: el coche resbaló en los raíles helados del tranvía y, fuera del control de su

propietaria, se salió de la calzada y se precipitó sobre ambas peatonas, dejando a Elena y a Yulia malheridas sobre la acera. Horas después, la mayor de las hermanas Piatkov falleció en el hospital como consecuencia de las heridas sufridas.

Poco tardaron los medios de comunicación, tanto locales como estatales, en caer en la cuenta de que aquel no era uno más de los muchos accidentes de tráfico que suceden a diario en Rusia. Anna Shabénkova era la hija de Liudmila Shabénkova, la presidenta de la Comisión Electoral de la región de Irkutsk.¹ Y aunque no se trataba de una de esas ricas familias vinculadas a la casta de oligarcas que controlan la economía rusa desde la desaparición de la URSS, sí es cierto que el organismo que dirigía entonces la progenitora de la temeraria conductora era, y sigue siendo, un eslabón fundamental en el sistema político instaurado en el país tras la llegada de Vladímir Putin al poder.

En Rusia, los candidatos del partido oficialista Rusia Unida ganan, elección tras elección, tanto a nivel local como a nivel estatal, gracias a las barreras administrativas impuestas por las comisiones electorales, que impiden a las fuerzas políticas opositoras competir en igualdad de condiciones y manipulan los recuentos de sufragios tras las votaciones.

Una ola de indignación, inédita hasta entonces en el país, se generó por el comportamiento de Anna en los instantes posteriores a la colisión. Las imágenes captadas por las cámaras de seguridad y difundidas a través de Internet mostraban a la conductora agitada, saliendo del coche, mirando los bajos del vehículo y comprobando los daños sufridos. Después, comenzó a hablar con alguien mediante su teléfono móvil, ignorando a las dos víctimas que yacían sobre la acera, a escasos metros de ella. Posteriormente, se

supo que esa primera llamada realizada por Anna tras el accidente no era a ningún hospital o servicio de urgencia, sino a su influyente progenitora, a la que pedía consejo para afrontar la situación. Fue un vendedor de bebidas alcohólicas que pasaba por el lugar el primero en llamar a una ambulancia.

Han transcurrido una docena de años de todo aquello, pero Yulia, sentada en un restaurante de Irkutsk frente a una taza de café, sigue sin poder contener las lágrimas cuando rememora algunos de los momentos más complicados vividos tras el accidente. «Estuve dos meses en el hospital y durante todo el primer año ni siquiera pude salir de casa», explica.

Fueron cinco las operaciones a las que tuvo que someterse para reparar las diversas fracturas óseas que presentaba y colocarle implantes metálicos. La más grave de todas, sin embargo, fue la primera, destinada a suturar el lóbulo izquierdo de su hígado desgarrado. Recuerda los cambios de vendaje como muy dolorosos, pues se realizaban sin anestesia y se llevaban por delante fragmentos de la herida en carne viva que tenía en la pierna derecha. Especialmente angustiante fue oír crujir los huesos de la cadera mientras yacía en la cama hospitalaria durante un mes, quejarse un buen día al cirujano que la visitaba y descubrir los médicos que, en realidad, lo que sucedía era que presentaba cinco fracturas que los calmantes le impedían sentir. Ningún allegado se atrevía a explicarle a Yulia que su hermana del alma no había sobrevivido al accidente, y solo se enteró de su fallecimiento cuando habló por teléfono con una amiga.

Pese al tiempo transcurrido, el accidente sigue estando muy presente en la vida de esta mujer. En 2012, dio a luz a una hija tras un doloroso embarazo y un parto por cesárea,

debido a que los huesos pélvicos crecieron de forma desigual y un parto natural podía ser peligroso para el feto, explica. Asegura tener problemas para recordar cosas, y regularmente hace ejercicios para ejercitar la memoria.

«La memoria es todo lo que tengo y no puedo perderla», desgrana. Además, el dolor en huesos y articulaciones le acompañará siempre, hasta el día de su muerte. Le duele el tobillo y la pelvis cuando hace deporte. «¡Cada día me acuerdo del accidente! ¡Cada día!», se lamenta.

Más allá de modificar radicalmente su vida, la colisión supuso para Yulia y su familia el inicio de una desigual batalla legal contra un poderoso clan local de Irkutsk, acostumbrado a dar órdenes y a que se cumpla su voluntad, circunstancia que ya, desde el primer momento, dificultó enormemente la búsqueda de un abogado dispuesto a llevar el caso. Solo después de que dos letrados locales se negaran a asumir el asunto tras haber recibido incluso una primera paga y señal, Dmitri, hermano de Yulia, dio con Víktor Grígorov, un jurista local con reputación de no arrugarse ante ninguna circunstancia y bregado en mil batallas contra los poderes fácticos de la ciudad. La única condición que planteó para aceptar el caso era que se fuera hasta el final, que se iniciara un procedimiento criminal y que no se aceptara ninguna compensación, rememora el jurista, sentado junto a Yulia durante la entrevista.

Y, de hecho, fue precisamente lo primero que sucedió en cuanto arrancó la investigación. Ludmila y su hija ofrecieron 2,5 millones de rublos, unos 80.000 euros al cambio de entonces. Yulia tuvo la sensación de que les intentaban «callar la boca con dinero». Rechazó la oferta asegurando que lo sucedido era un crimen, que su responsable debía pagar por ello y que acudiría a los tribunales. A partir de aquel primer desencuentro, las sucesivas conversaciones

entre Anna, su poderosa e influyente madre, el abogado Víktor y los miembros de la familia Piatkov se hicieron especialmente difíciles, y estuvieron cargadas de tensión.

En las reuniones, Liudmila se comportaba de forma imperiosa, pese a que su hija había cometido un crimen; nunca quiso establecer un contacto personal; se sentaba donde le era cómodo, hablaba en voz alta y en tono exigente; era ella la que hablaba y su hija nunca abría la boca, recuerda el letrado. La falta de sintonía fue tal que, en un momento dado, la poderosa mujer llegó a exigir a Yulia y a su familia que se deshicieran del abogado elegido porque, según ella, estaba siendo una rémora para la resolución del caso.

El desprecio que sentía la presidenta de la comisión electoral de Irkutsk hacia la familia que había demandado a su hija era palmario. En una ocasión llegó a utilizar un apelativo despectivo referido a los Piatkov que podría traducirse como «gitano», se refirió a Grígorov como «torpedo» y se atrevió incluso a proponer a la víctima y a sus allegados que fuera ella misma quien les proporcionase el abogado que les defendiera, advirtiéndoles, de paso, que debían aceptar una compensación monetaria y renunciar a llevar el caso a juicio. «Si el asunto llega al juzgado, allí ustedes van a lograr poco», cuenta Grígorov que le llegó a decir en una ocasión, dando a entender Liudmila que tenía poder de influir en los tribunales.

El caso llegó finalmente a los juzgados en 2011, y Anna fue condenada a dos años y medio de prisión y a la retirada de la licencia de conducir durante cinco años. Pese al veredicto, todo el mundo en Rusia sabía que la conductora jamás llegaría a pisar una cárcel, después de que el juez estipulara que el cumplimiento de la sentencia fuese aplazado durante catorce años, hasta que su hijo cumpliera esa edad.

Esta exención en la aplicación de la sentencia permitió que, en 2015, pasados ya cuatro años, el tribunal del distrito Oktiaberskaya de Irkutsk amnistiara a Anna Shabénkova con ocasión del setenta aniversario de la victoria de la URSS sobre la Alemania nazi. Nada más conocerse la noticia, decenas de miles de personas elevaron una petición al Tribunal Supremo de Rusia para que revisara el caso y la amnistía concedida.

La indemnización acordada por la justicia en 2012 —200.000 rublos, unos 5.200 euros al cambio de entonces, diez veces inferior a la solicitada por la acusación y que Yulia asegura haber gastado íntegramente en terapeutas y masajistas— solo fue liquidada después de numerosos requerimientos legales.²

Durante más de cinco años, Anna esquivó a la justicia también en lo que respecta a la indemnización, declarándose insolvente. Solo en 2017, cuando tuvo claro que todas las puertas en la ciudad se le habían cerrado y que era menester comenzar de nuevo en otro lugar del país, liquidó a toda prisa la suma requerida judicialmente y puso proa lejos de Irkutsk. «Sabía que, si no pagaba, no podía dejar la ciudad», explica el letrado.

Anna consiguió evitar la cárcel y pagar una compensación irrisoria a las víctimas del crimen que cometió. Pero de lo que no pudieron zafarse ni ella ni su protectora madre fue del juicio popular y del ostracismo social al que fueron sometidas por el comportamiento que exhibieron durante y después del accidente. Los Piatkov y su abogado Grígorov, por su parte, consiguieron algo mucho más valioso que cualquier indemnización o sentencia condenatoria: sentar el primer precedente para poner fin de una vez por todas a uno de los abusos que más dramas personales genera cada año en la Rusia de Vladímir Putin.

Los accidentes de tráfico en los que se ven involucrados empresarios, políticos y personajes famosos o mediáticos a bordo de potentes vehículos de gama alta que circulan por calles y carreteras violando los límites de velocidad y saltándose sin pudor las reglas de tráfico, se ha convertido en una fuente permanente de polémicas y controversias en Rusia desde la universalización del coche como vehículo de transporte personal en los años noventa, propiciado por la disolución de la URSS.

Apenas dos años después del accidente de Irkutsk, en julio de 2011, Edvard Radzhinski, un afamado dramaturgo, escritor y presentador televisivo, al volante de un lujoso Volvo XC90, quiso sortear un enorme atasco en la avenida de Leningrado e invadió el carril en sentido contrario, dándose de bruces con el Nissan X-Trail en el que viajaba Kirill Chóporov y su novia de veinticuatro años, María Kulikova, fallecida en el acto.

En un principio, la investigación determinó que la responsabilidad del accidente recaía en ambos conductores, una decisión que solo fue revocada tras generarse una enorme ola de indignación en los medios de comunicación. Las pesquisas se prolongaron durante años, denunciaron entonces numerosos abogados, y cuando Radzhinski fue finalmente condenado, al igual que Anna Shabénkova, pudo acogerse a una amnistía que le libró de acabar en la cárcel. Sin haber pasado un solo día entre rejas, el Tribunal del Distrito Savelovski determinó que el culpable debía pagar a la familia de la difunta una compensación de dos millones de rublos, unos 68.000 euros al cambio de entonces, una suma de dinero cinco veces inferior a lo exigido por la defensa e irrisoria para los estándares de vida del escritor.³

En mayo de 2013, en el centro de exposiciones VDNJ, un popular parque frecuentado por deportistas aficionados

y familias, el cantante Vitali Grachev, a los mandos de un Infiniti, golpeó a una ciclista. El conductor no solo intentó huir del lugar de los hechos, sino que empezó a *zvezdit* —verbo en ruso de imposible traducción al castellano procedente del vocablo *zvezda* (‘estrella’) que viene a significar comportarse de forma arrogante blandiendo un supuesto estatus superior—: se negó a someterse a un examen médico pese a que mostraba síntomas de embriaguez, insultó y golpeó a los policías e incluso amenazó de muerte a la víctima, Olga Jólodova. Grachev fue finalmente exonerado de los delitos de empleo de la violencia contra la fuerza pública y amenaza de muerte, y la sanción recibida por el atropello y el comportamiento posterior exhibido se limitó a un año y medio de retirada del carnet de conducir y una multa de 100.000 rublos, unos 2.300 euros al cambio de ese momento.

Serguéi Kanaev, al frente de la Federación de Propietarios de Automóviles de Rusia, una plataforma social que lucha para mejorar la seguridad vial en las carreteras rusas,⁴ denuncia:

Rusia tiene un gran problema; a diferencia de Europa, aquí existen privilegios para un buen número de conductores; hay mucha gente intocable, a los que los agentes de la policía ni siquiera tienen el derecho de verificar su documentación. Son los fiscales, alcaldes, diputados, ayudantes de diputados.

Estas regalías, sostiene el activista, están autorizadas por los mismos personajes que las emplean y benefician a un buen número de conductores, sobre todo en Moscú. Como prueba de ello, Kanaev rememora una conversación privada que mantuvo con el director de la policía de tráfico

de la capital, quien le llegó a admitir en una ocasión que el 80 por ciento de los conductores detenidos en estado de embriaguez pertenece a esta casta de privilegiados a los que no se puede sancionar o pedir la documentación. El propio Kanaev vivió en sus carnes un episodio de estas características cuando colisionó con otro vehículo también en la capital, y al acercarse para formalizar papeles y dar el parte a las respectivas compañías aseguradoras, el conductor bajó la ventana, le apuntó con una pistola y huyó del lugar de los hechos. Más tarde supo por la matrícula que se trataba de un coche conducido por el servicio de guardaespaldas de Oleg Deripaska, uno de los magnates del aluminio en Rusia y poseedor de una fortuna valorada en 4.000 millones de dólares.

Pese a la sucesión de tragedias y escándalos, el Estado carece de voluntad alguna para limitar esta situación, denuncia Kanaev. Según su opinión, cuando un ciudadano corriente se ve involucrado en un accidente de este tipo, tiene únicamente una oportunidad: atraer la atención de la sociedad, crear ruido mediático y lograr que se hable de ello en la prensa. «Recurriendo a cualquier otra alternativa legal, las posibilidades de tener éxito para los ciudadanos corrientes son muy escasas», concluye.

Esta necesidad de agitar las conciencias y echar mano de métodos extralegales para que se haga justicia estuvo muy presente en la mente del letrado Andréi Kniázev cuando, en abril de 2021, aceptó representar los intereses de María Artemova, funcionaria de la Duma Estatal, la Cámara Baja del Parlamento, y desdichada protagonista de uno de los últimos casos de accidente de tráfico con participación de celebridades que tuvo lugar en Moscú. A principios de ese mismo mes, María conducía su Volkswagen por el Anillo de los Bulevares cuando se introdujo en un

túnel y colisionó con un Audi RS6 Avant que circulaba a una velocidad de 116 kilómetros por hora, el doble de lo permitido en ese tramo. Al volante del automóvil se hallaba Edward Bil, un provocador bloguero de ideología nacionalista cuyo canal en YouTube posee más de seis millones de seguidores y que, en 2015, con tan solo diecinueve años, viajó a la guerra de Ucrania para apoyar a un batallón de separatistas prorrusos. En los vídeos que difunde a través de esa red social, el *influencer* se dedica a hacer bromas a quien se encuentra por la calle, interpreta el papel de un loco que camina sin rumbo e intimida a los transeúntes con una frase sin sentido —«*chi da?*»—, que no quiere decir nada en el idioma de Dostoyevski, pero que a su audiencia parece encantarle.

El letrado percibió que algo extraño estaba sucediendo cuando dos días después del choque empezó a familiarizarse con la documentación del caso criminal abierto y comprobó que no se mencionaba a víctima alguna, pese a que su clienta estaba hospitalizada y varios vehículos adicionales se habían visto afectados por la colisión. «Existía un accidente, existía un supuesto culpable, existía gente que había resultado herida, pero no había víctimas», rememora con extrañeza.

Si su clienta no era oficialmente reconocida como parte litigante, él, en calidad de jurista, tenía las manos atadas a la hora de defender su causa. Perdía muchos derechos: dirigirse a los testigos, recurrir las medidas cautelares, participar en el caso criminal...

Kniázev es muy crítico con el trabajo realizado por la investigación en sus inicios, y no consigue explicarse cómo, con doce funcionarios a cargo del caso, ninguno pudo identificar a víctima alguna en los primeros días tras el accidente. Y ante la inquietante situación de vacío legal en la

que se encontraba, optó por acudir a los medios de comunicación, revelar el nombre de Edward Bil y describir el estado en el que se hallaba su defendida tras el accidente. «Tomé esa decisión desde el principio, porque si no se nos consideraba víctima, alguien podría intentar acallar el caso», relata.

Una vez se logró la deseada atención mediática, todo regresó a la normalidad e incluso los investigadores se involucraron con una profesionalidad jamás vista en su carrera como jurista, sostiene el letrado. Está convencido de que, si el caso no hubiera tenido resonancia social, entonces todo habría sido de otra forma.

Los esfuerzos del abogado por lograr una sanción ejemplar y una remuneración adecuada para su clienta se vieron recompensados en verano de 2021.⁵ El bloguero fue condenado a dos años de limitación de libertad, medida que incluye la prohibición de salir de Moscú y la obligación de regresar a casa antes de las ocho de la noche, todo un castigo para un joven veinteañero que frecuenta los locales de moda en la noche moscovita. La compensación que recibió Artemova, según Kniázev, «es satisfactoria» y cubrió las pérdidas del automóvil y el daño moral sufrido. El culpable debe también sufragar los gastos médicos de la víctima, que ha sido sometida a varias operaciones en los últimos meses, está aprendiendo a caminar de nuevo, tiene ante sí una larga recuperación de años y requerirá asistencia médica durante el resto de su vida.

Aunque el caso ha tenido un final relativamente feliz dentro del infortunio que ha supuesto para la víctima, también constituye un lacerante ejemplo de cómo la descarnada corrupción permite a esta casta de privilegiados infringir con total impunidad y sin inmutarse las normas de tráfico vigentes. Desde el primero de enero hasta el 31 de marzo

de 2021, el automóvil de Bil había acumulado la friolera de 860 multas, es decir, una media de tres diarias, la inmensa mayoría por exceso de velocidad. «Fíjese, por la avenida Kutúzov, Bil llegó a circular a 200 kilómetros por hora», se indigna el abogado, haciendo referencia a una calle en pleno centro urbano de Moscú.

Convertido en un verdadero peligro público, el bloguero pudo burlar los controles de tráfico y evitar ser detenido debido a que su coche llevaba el duplicado de la matrícula de un automóvil dado de baja anteriormente. Falsificar la placa y colocar una perteneciente a un automóvil en desuso, una práctica frecuente y accesible en este país, cuesta solo 2.000 rublos (menos de 30 euros), denuncia Kniázev. Cuando las cámaras registraban las infracciones de Bil, la base de datos de la policía de tráfico no lograba identificar al infractor, ya que la matrícula no correspondía a ningún coche en activo. Las multas se acumulaban en el sistema informático y nunca llegaban al temerario conductor, fomentando en él una sensación de impunidad y omnipotencia que el propio encausado admitió durante los interrogatorios.

Dada la inoperancia de la policía y el sistema judicial a la hora de poner coto a estos abusivos hábitos, es la sociedad civil la que se está movilizand, llegando a cosechar incluso algunos éxitos. Uno de los más destacados ha sido la ostensible limitación del número de coches autorizados a llevar sirenas, que se decretó en mayo de 2012. En los años noventa y durante la primera década de este siglo, eran una verdadera plaga que no solo generaba tensión e inseguridad en calles y carreteras, sino que convertía a las principales ciudades rusas en un infierno de contaminación acústica.

El artífice de este logro fue Piotr Shkumátov, coordinador de la «Sociedad de los Cubos Azules», una platafor-

ma social así denominada por la semejanza a este juguete infantil de las sirenas azules que se colocan sobre los coches pertenecientes a los cuerpos de seguridad en Rusia —cuya apariencia, de color negro u oscuro y con los cristales tintados, es inconfundible para el conductor habitual.

«Mire a su alrededor; hace diez años, habría en este lugar decenas de vehículos haciendo sonar sus sirenas intentando abrirse paso entre el atasco», explica con satisfacción, mientras contempla el denso tráfico que circula por Bolshaya Túlskaya, una intersección habitualmente atestada de vehículos que se dirigen a los barrios del sur de la capital.

La organización carece de sede física, lo que dificulta la posibilidad de hacer un seguimiento de sus actividades, como sucede con otras ONG y partidos opositores, y convoca a sus simpatizantes a participar en acciones de protesta a través de Internet, movilizaciones a las que acuden centenares e incluso miles de conductores. Se trata de un grupo descentralizado, que existe en todas las redes sociales, pero que no posee ni una página web ni tampoco una oficina.

La Sociedad de los Cubos Azules tuvo precisamente un papel relevante en las movilizaciones posteriores a la colisión de la avenida Lenin en la que se vio involucrado Anatoli Barkov, un renombrado vicepresidente de Lukoil, una de las principales petroleras del país. «Ese accidente vino acompañado de hechos muy extraños; el coche de Barkov carecía de sirena, pero en el lugar del accidente había una gran cantidad de coches con ella, lo que significaba que el personaje en cuestión poseía “privilegios ocultos”», recuerda.

En cuanto empezó a investigar la situación, a inicios de la década pasada, Shkumátov apenas daba crédito al com-

probar el punto de degradación al que habían llegado las cosas en este ámbito.⁶ Concentró sus primeros trabajos en contabilizar cuánta gente disponía de privilegios en carretera de acuerdo con los documentos y los certificados oficiales emitidos, y llegó a calcular que, solo en Moscú, cerca de 300.000 automóviles disponían de estas prebendas; en aquel entonces, en la ciudad circulaban tan solo tres millones de vehículos. En otras palabras, un 10 por ciento del parque automovilístico capitalino poseía atribuciones que en Occidente se conceden de forma restringida a ambulancias, bomberos, coches de policía y unos pocos vehículos oficiales. Y solo cuando se hallan en acto de servicio.

Una vez suprimidas o limitadas las sirenas, uno de los elementos más visibles del sistema de regalías de tráfico, la organización que coordina Shkumátov concentra ahora sus actuaciones en otro tipo de abusos, producto también de la corrupción y la indolencia del Estado. Solo en 2020, en Rusia se emitieron 150 millones de multas, convirtiéndose en el primer país del mundo en sanciones de tráfico. El origen de todo ello es una falla legal cuya corrección se halla pendiente de concretar desde hace años en el Parlamento, pero que siempre se queda en agua de borrajas debido a la exitosa presión que ejercen las empresas beneficiarias sobre los diputados.

Según la Constitución rusa, ningún acusado debe demostrar su inocencia, es la acusación la que debe probar los delitos y faltas administrativas, pero cuando se instalaron las cámaras de tráfico, se hizo una excepción a esta norma: «Si una cámara identifica una violación de tráfico, es el conductor quien debe probar su inocencia», explica el activista. Como la mayoría de los ciudadanos no sigue el comportamiento del bloguero Edward Bil, circula con su matrícula real y les llegan las multas, los conductores pre-

fieren pagar antes que perder el tiempo reclamando a la Administración.

El resultado de todo ello, se lamenta Shkumátov, es una gigantesca red corrupta que cada año genera más y más multas y sustanciosos beneficios para un pequeño número de empresas a las que pertenecen estas cámaras. El activista se atreve incluso a poner una cifra a esta práctica fraudulenta: solo en el último ejercicio se generaron 1.500 millones de euros.

Que las sirenas se escuchen con menor asiduidad en las calles y carreteras de Rusia no quiere decir que se haya dado carpetazo a esta hiriente desigualdad social. El fenómeno ha ido transformándose y adaptándose a la realidad, recurriendo a otro tipo de herramientas menos visibles y ostentosas. Serguéi Teplygin, al frente de un negocio de viajes en San Petersburgo, coordina en sus ratos libres, desde 2007, una página web donde se difunden fotografías de vehículos con matrículas especiales en el momento en que cometen infracciones. Las imágenes, realizadas por ciudadanos cuya identidad no se desvela, constituyen un método muy efectivo para disuadir a potenciales transgresores, ya que posibilita su exposición al oprobio público y a la ira ciudadana. En su opinión, el orden (en las carreteras) no se consigue de la noche a la mañana, sino poco a poco. Y subraya que una vez se hace posible mostrar las violaciones de todo el mundo, sin que importe su estatus social, y poner firmes a los representantes del poder, «todos comienzan a comportarse mejor», considera.

La página web de Teplygin echó a andar a finales de la primera década del siglo, cuando aparecieron matrículas que, en lugar de mostrar el número correspondiente de la región, solo incluían una bandera. Ello quería decir que se trataba de un vehículo federal, probablemente pertene-

ciente al FSB y que disponía de absoluta prioridad en la carretera. En cuanto la gente empezó a quejarse del comportamiento «grosero» de estos automovilistas y de su participación en accidentes de tráfico de gravedad, esta matrícula se suprimió y se sustituyó por un número de serie: el 97.

Poner en evidencia a personajes poderosos e influyentes en un país tan marcadamente clasista como la Rusia de Putin constituye una ardua tarea que, en más de una ocasión, ha generado situaciones violentas y amenazas hacia los activistas de parte de los infractores. Teplygin y sus colaboradores se han encontrado con altos funcionarios que no querían ser fotografiados, con chóferes de altos funcionarios que se creen funcionarios y se agitan, salen del coche y se ponen a gritar al fotógrafo. A algunos incluso los han llegado a fotografiar con la amante. «Cuando esto sucede, intentamos cubrir su rostro», continúa.

En ciertos casos, el acusado contraataca y exige que la foto de su vehículo sea eliminada, bajo amenaza de acudir a los tribunales por violación de la intimidad. Uno de los personajes más célebres del país, el cineasta Nikita Mijalkov, de ideología ultraconservadora y amigo personal del presidente Vladímir Putin, fue cazado *in fraganti* por una de estas cámaras hace nueve años en el momento en el que su vehículo invadía el carril contrario para evitar el denso tráfico moscovita, maniobra similar a la que hizo el escritor Radzhinski, provocando un accidente mortal un año antes. En lugar de pedir disculpas por lo sucedido, el afamado director intentó revertir la acusación y en varias entrevistas con medios de comunicación locales exigió que se castigara al autor de las imágenes inculpatorias por utilizar el teléfono móvil en el momento de la conducción y poner en peligro la seguridad vial.

Eso sí. Cuando Teplygin y su batallón de fotógrafos ocasionales se topan con algún coche perteneciente a los cuerpos de seguridad, sus tratos y su forma de actuar son otro cantar. A diferencia de los famosos rusos, estos prefieren la discreción y «nunca se han dirigido a nosotros exigiendo eliminar» alguna fotografía expuesta, relata el activista. Y es que, al igual que en la era soviética, el secretismo continúa imperando en las actuaciones de los miembros de estas instituciones y prefieren solventar los problemas de forma privada.

Los privilegios en las calles y carreteras no constituyen ningún tema anecdótico o marginal en la Rusia de Putin. Todo lo contrario: establecen una traza muy reveladora sobre el tipo de sociedad que se ha gestado en el país después del colapso de la URSS, recuperando hábitos de la época zarista, cuando predominaban las enormes desigualdades sociales y el imperio estaba gobernado por una indolente y egoísta aristocracia, tal y como denuncian multitud de intelectuales rusos.

«Los privilegios en la carretera son una característica de los sistemas feudales», critica Mijaíl Y. Blinkin, director del Instituto de Economía y Política del Transporte y principal experto ruso en temas de tráfico.

Este especialista recurre a paralelismos y precedentes históricos de países que suprimieron en su día dichas prebendas para resaltar lo irracional de la situación actual en territorio ruso.⁷ En el siglo XVIII, los holandeses llegaron a la conclusión de que no se debía interferir con el transporte de carga en los canales; en Francia, un decreto aprobado durante la Revolución francesa prohibía a las clases altas circular por el carril en sentido contrario. Incluso en España, uno de los mejores países del mundo desde el punto de vista de la seguridad vial en la actualidad, hubo un momento en que las élites se dieron cuenta de que había que poner

fin a las prebendas de tráfico. «En los años sesenta, España se hallaba muy atrás en seguridad vial y el general Franco, en lugar de iniciar un programa de mejora nacional, entre 1965 y 1967 eliminó muchos de los privilegios existentes en las carreteras», recuerda.

Todo lo dicho anteriormente, sostiene Blinkin, refuerza su tesis de que Rusia no es un país completamente moderno y que, en algunos aspectos, todavía predomina una sociedad arcaica.

El académico es muy crítico con el comportamiento de empresarios, políticos y famosos rusos en este espacio público que usan a diario todos los ciudadanos, ya que en cualquier país del mundo son precisamente las élites nacionales las que formulan el comportamiento de los conductores. «Si a un personaje rico se le permite circular por el carril contrario en el centro, en la avenida Kutúzov, en algún lugar lejos de Moscú hará lo mismo el conductor de un camión», enfatiza.

Después de estudiar el tema con detalle durante años, denuncia que la lista de «afortunados» en el reglamento de la Policía de Tráfico es enorme: hasta el dueño de una empresa puede contratar a un automóvil de guardaespaldas, y el automóvil en cuestión podrá circular por las calles con los mismos privilegios que los de un ministro en acto de servicio, y ello sin violar en ningún momento la ley; incluso los religiosos ortodoxos disponen de grandes privilegios de movilidad. Blinkin cuenta que un colega en Múnich le llegó a decir en una ocasión que, en Rusia, el segundo ayudante del fiscal del distrito tenía más privilegios en la carretera que la propia Angela Merkel en su país.

Sin incentivos o castigos para que los infractores empiecen a comportarse de forma más solidaria, violar las normas de tráfico continúa resultando muy poco costoso

para los bolsillos de una élite que, en casi todas las ocasiones, vive literalmente de espaldas a la mayoría de los ciudadanos. En Rusia, una violación del límite de velocidad cuesta 500 rublos (unos 5 euros); lo mismo que vale una taza de café en un buen restaurante.

En opinión de este académico, es perentorio el establecimiento de un sistema de multas proporcional acorde a los ingresos del automovilista en cuestión, siguiendo el ejemplo de los países escandinavos. Allí existe la tradición de fijar la multa no en una cantidad, sino en un porcentaje de los ingresos del culpable. «De esta forma, la multa es más justa», recuerda Blinkin.

El problema, en cualquier caso, es de difícil solución, por mucho que los responsables de tráfico en el país sean conscientes de ello desde hace décadas. En los últimos veinte años, Blinkin ha hablado con todos los jefes de Inspección Estatal de Carreteras, y todos le han admitido de forma privada su impotencia ante la falta de voluntad de los afectados de ponerse límites a sí mismos. Sin complicidades en el poder legislativo, ejecutivo o judicial para poner fin a este estado de cosas, el único remedio que le proponen estos altos funcionarios de tráfico es, una vez más, el de la consabida agitación social. «Me dicen: “Profesor, vaya usted a los medios, hable y denuncie el tema”», concluye Blinkin.