

Miguel Muñoz Medina, Presidente del Instituto MAPFRE de Seguridad Vial, posee una dilatada carrera profesional que le convierte en una de las personas con más conocimientos sobre seguridad vial en España. Fue Director General de Tráfico durante ocho años y en la actualidad es el Presidente de la Asociación Española de Carretera. Tiene en su poder condecoraciones nacionales e internacionales, llegando a ser hombre del año de la Federación Internacional de Carreteras en 1998.



Miguel Muñoz Medina.

POR UN FORO CÍVICO SOBRE SEGURIDAD VIAL ANTE EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Tal vez sea el hombre que más experiencia y conocimientos posee en España sobre seguridad vial.

Le avala una trayectoria densa e irreprochable en la Administración Pública y ahora como Presidente del Instituto MAPFRE de Seguridad Vial, una de las más prestigiosas instituciones españolas en la materia. Miguel Muñoz Medina tiene las ideas claras y transparentes. Su análisis es rotundo, inequívoco. La inseguridad en nuestras carreteras es una carencia integrada en el concepto de seguridad cívica. Pero también, sobre todo, una cuestión de Estado. Una razón vital.

De ahí que sea la propia sociedad la que deba exigir a los poderes públicos medidas eficaces, obligando incluso a alterar prioridades de otras instancias y a renunciar a intereses partidistas, por muy legítimos que sean, cuando no hayan tenido en cuenta el fin exclusivo de ser útiles a los ciudadanos. Su iniciativa de crear un denominado «foro cívico por la seguridad vial» ante el Congreso de los Diputados se enmarcaría en la fórmula de movilizar a la opinión pública en busca de la unidad de acción de todos frente a la tragedia.

Uno de los hechos más sorprendentes respecto a la seguridad vial es la escasísima sensibilidad social sobre tan grave problema. ¿Qué le sucede al ser humano para ser tan insensible a unos hechos trágicos equiparables a las muertes por tabaquismo, o en las guerras o acciones terroristas que azotan el planeta?

No es fácil saber por qué la gente es tan insensible ante todo esto. Probablemente sea la cotidianeidad del fenómeno; cuando

hablamos de los 5.500 muertos en España no nos referimos a una gran tragedia o a tres o cuatro grandes tragedias; estamos hablando de algo que ocurre todos los días y a mucha gente. Y hay que tener en cuenta que las muertes por accidentes de tráfico son la principal causa de muerte no natural en cualquier tramo de edad. Desde que una persona nace, una de las causas de muerte más común en los países desarrollados es el accidente de tráfico. Y es la causa de

LAS CLAVES
DEL PROBLEMA



muerte más habitual en las edades jóvenes, de los quince a los veinticinco años... Probablemente habrá que ponerlo todo en relación no sólo con la cotidianeidad, sino también con el hecho de que está ligado a uno de los iconos más totémicos del siglo xx, el automóvil. El automóvil tal vez sea lo que más define al siglo pasado y lo que llevamos de éste. Estamos naturalmente en la era de las comunicaciones y de la informática, pero probablemente es lo que más ha cambiado la vida, según un estudio del Instituto Tecnológico de Massachussets; la máquina que ha cambiado el mundo. Sigue siendo un objeto de deseo, a pesar de haber madurado la sociedad y de haber evolucionado la industria y los conceptos de uso... Sí, éste es el principal problema al que se enfrenta cualquiera de las instituciones públicas o privadas que tienen que luchar por la seguridad vial: tratar de llevar a la mente de los ciudadanos que estamos ante un problema que genera más sufrimiento social que la delincuencia común, que la droga o que el terrorismo. Hay muchas más personas que sufren como consecuencia del accidente de tráfico que por todo lo demás, y, sin embargo, ahí está el gran problema, conseguir transmitir esa actitud. Ojalá tuviéramos una respuesta a todo esto porque quizá con ella tendríamos también la solución al gran drama de la insensibilidad...

Ante ese escenario, ¿cuál es el papel que interpreta el Instituto MAPFRE de Seguridad Vial?

Contribuir modestamente a resolver el problema. Nosotros no tenemos la capacidad de movilización de la opinión pública que se puede tener desde las Administraciones responsables, pero tratamos de transmitir a los distintos públicos objetivos la inquietud por este grave fenómeno a través de acciones educativas transmitidas a los

distintos grupos de edad y en distintos ámbitos educativos, o mediante campañas de educación general en medios de comunicación, o a través de acciones selectivas, buscando públicos más concretos a los que concienciar, mediante acciones de marketing relacional, sobre el hecho de que estamos, en primer lugar, ante un gran problema; segundo, que es un problema soluble y tercero, que una gran parte de la potencialidad de contar con soluciones radica en la conducta individual de cada persona... Y así, con todo ello contribuimos a la movilización de la opinión pública.

● ***El compromiso por la seguridad vial implica alterar las prioridades que marquen la política o el mundo empresarial cuando sea necesario, y a renunciar a acciones, aun siendo legítimas, que vayan en contra de los intereses generales.***

¿Se mueve a gusto, le dejan actuar, recibe apoyos, o se siente incómodo, luchando en solitario?

Podemos distinguir dos ámbitos. En el ámbito del conjunto de las fundaciones del Sistema MAPFRE, el Instituto es totalmente ajeno a los intereses empresariales y comerciales. Sí, nos sentimos a gusto y suficientemente apoyados. Lo que pasa es que existe una aspiración... No se trata de una queja, evidentemente, pero la seguridad vial, en tanto que fenómeno

de masas, requiere una inversión gigantesca en comunicación, lo cual requiere unos presupuestos que, aun siendo amplios, como los que tiene el Instituto, pensamos que podríamos invertir, sin sentimiento de despilfarro alguno, hasta cinco, diez o veinte veces más. Sí, en ese ámbito del Sistema MAPFRE nos sentimos cómodos. También en el contexto de la sociedad. Vamos percibiendo que cada vez se nos tiene más como un referente del mundo privado que trabaja por la seguridad vial con absoluta independencia y desligado de cualquier tipo de interés que no sea el de velar por los ciudadanos. Nosotros no representamos ni los intereses individuales de los conductores, ni el de los fabricantes de automóviles, ni el de los titulares de las ITV, ni el de las autoescuelas... Nuestro ce-



lo por la seguridad vial está completamente desprovisto de intereses corporativos o profesionales, y ello nos convierte en un referente muy claro de lo que se puede hacer por la seguridad vial desde la iniciativa privada. Podría ponerle un ejemplo. Hace unos días asistimos a una reunión del Consejo Superior de Seguridad Vial, presidido por el Ministro del Interior; se trató sobre el sistema del carnet por puntos... Pues bien, todas las voces que se oyeron, todas menos la mía, defendían los intereses, absolutamente legítimos, de sus representados. Y así, el representante de UNESPA habló de la conveniencia de conectar los ficheros del permiso por puntos con las empresas aseguradoras; las autoescuelas, que harían los cursos de recuperación; los transportistas defendieron un estatus privilegiado para los profesionales... Bien. Nosotros dijimos, simplemente: estamos de

acuerdo y vamos a mejorar el producto en lo que sea posible, pensando exclusivamente en la seguridad vial. Esta sensación de independencia respecto a todos los demás nos hace sentir a gusto y nos hace reconocer que también nuestros interlocutores son

mas libres de trabajar con nosotros que con otro tipo de organizaciones, respetabilísimas por supuesto, pero que están defendiendo por encima de todo intereses profesionales o empresariales.

A tenor de las campañas que se des-

arrollan en España contra los accidentes de tráfico, es evidente que la sangre, la tragedia, el dolor, han sido los ingredientes empleados para estimular la sensibilidad de los ciudadanos. Sin embargo, «reforzar lo positivo desde la base de lo negativo» no parece haber dado los resultados esperados, según criterios generalizados. Desde su gran prestigio como institución privada, ¿qué es lo que está fallando, a juicio del Instituto, en ese y otros planteamientos disuasorios?

No estoy muy de acuerdo con que no haya dado resultado ese tipo de cam-

pañas. En España, y yo conozco prácticamente todo lo que se ha hecho desde 1960, se habían seguido siempre líneas amables, didácticas. La ruptura se produjo en el año 1992, cuando se cambió el estilo, y al menos durante los años 1992 a 1994 fueron campañas

● ***La educación vial forma parte de la educación cívica; no hay ninguna razón para explicar que el Reino Unido tenga la mitad de muertes por millón de habitantes que España, salvo la profunda educación ciudadana de un país que funciona sin constitución escrita.***



que crearon un gran impacto, hasta el extremo de que en todos los cuestionarios de seguimiento hubo un número elevadísimo de respuestas, alrededor de un 72 por ciento de las personas consultadas, manifestando que las campañas habían generado alguna variación en su manera de conducir, al menos en su manera de percibir el fenómeno de la circulación. Lo que pasa es que, después de reflexionar mucho sobre ello, he llegado a la conclusión de que la disyuntiva no es entre campañas trágicas o campañas amables, sino sobre algo mucho más prosaico y mucho más difícil de medir, esto es, campañas que funcionan o campañas que no funcionan. Pasa igual en el mundo de la publicidad. Los resultados de una campaña se miden en función de las ventas que genera. En seguridad vial, la capacidad para medir resultados es mucho más difusa, pero, en cualquier caso, al menos sí es posible conocer si la campaña genera aceptabilidad por parte de la sociedad, y ello se traduce en potenciales mejoras en el comportamiento. De todo esto, la conclusión más clara que he sacado es que hay que conseguir un gran realismo, bien porque sean imágenes veraces, o porque la ficción haya conseguido que lo parezcan. Yo creo que cuando se presenta un spot publicitario, de treinta o cuarenta segundos, hay que tener una gran capacidad narrativa para sintetizar un mensaje muy claro. Lo que observo es que el efecto se estropea si se está describiendo una situación muy dramática y asoma demasiado la salsa de tomate. Creo que la credibilidad de estas campañas, que pueden seguir siendo válidas, dependen de la capacidad de acertar en su potencialidad de impacto sobre la opinión pública.

La necesidad de prevenir los accidentes, de su diagnóstico precoz, la incidencia en los mismos de la droga y del alcohol en la juventud, la consideración del accidente como un problema de salud pública y la consecuente adopción de medidas *ad hoc*, entre otros aspectos, exigen, para muchos, un gran «pacto de Estado» en materia de

seguridad vial. ¿Cree usted también imprescindible abordar ese pacto?

Sin duda. Lo que no sé es si luego tiene que plasmarse en un documento que se llame solemnemente pacto de Estado o de otra manera, pero, desde luego, lo que sí creo es que es necesario un gran acuerdo social. En la citada reunión del Consejo afloró la necesidad de aprovechar esta

conmoción que se está generando en la opinión pública en relación al permiso por puntos para generalizarlo en un debate más amplio sobre la seguridad vial. Creo que de un debate muy profundo y amplio al mismo tiempo sobre el tema tienen que salir conclusiones ricas. Recuerdo que hubo un intento en el año 1991. Se firmó en el Senado un pacto social sobre la seguridad vial, pero se que-

● ***Cuando se trata de contraponer, artificiosamente, educación y sanción, se está olvidando que se trata de dos caras de la misma moneda.***

dó en agua de borrajas porque no tuvo el suficiente respaldo político. Para que el pacto social no sea simplemente un acto solemne en el que todo el mundo termina con su ego muy robustecido porque ha firmado una cosa muy importante, es decir, para que tenga consecuencias prácticas, es necesario un compromiso muy fuerte y muy decidido por parte de todos los que lo suscriban. Y eso tiene que traducirse fundamentalmente en un compromiso en el que todos los que lo firmen reconozcan al menos dos cosas: alterar sus órdenes de prioridades, por supuesto también en el mundo de la política o en el empresarial, de tal manera que la seguridad vial ocupe uno de los lugares preeminentes en sus prioridades y, desde luego, abandonar cualquier acción, aunque responda a intereses legítimos, que pueda ser contraria a la seguridad vial. Todo ello tendría que plasmarse en un gran plan de seguridad vial, en el que no nos limitemos, como ocurrió con el de 1977, a que las instituciones aporten lo que ya habían previsto hacer en la materia, sin un compromiso efectivo de alterar prioridades y de renunciar a acciones legítimas. Lo de la publicidad de los automóviles es un ejemplo paradigmático. Es evidente que la velocidad ayuda a vender coches; pero lo importante es decir: venda usted automóviles

con otro argumento que no sea la velocidad, aunque cada cual esté en su derecho de tratar de vender más automóviles. MAPFRE es una de las pocas entidades en España que de verdad alteró sus prioridades. Creó su Instituto de Seguridad Vial en 1996, que pasó a ser la fundación con más asignación de fondos, y por lo tanto con más respaldo dentro del Sistema MAPFRE, lo que alteró radicalmente las prioridades de todas sus fundaciones. Si este ejemplo se hubiese seguido en España, en los sectores empresariales de la automoción, y, por supuesto, en las Administraciones Públicas, estoy convencido de que los resultados que se consiguieron desde 1990 a 1995, cuando los muertos en accidentes de tráfico bajaron de 9.000 a 5.500, habrían seguido disminuyendo en lugar de estar paralizados desde el 1995.

En su opinión, ¿qué proceso habría que seguir para ser más contundentes a la hora de aplicar una nueva «cultura del transporte» o «cultura de la movilidad», es decir, una nueva educación vial integrada?

No es fácil contestar a una pregunta tan compleja como es el cambio de actitud social ante un fenómeno que en sí mismo resulta igualmente tan complicado como el de la inseguridad vial... Sin embargo, en la propia formulación de la pregunta hay algo muy sugestivo, y es que, en mi opinión, la educación vial no es más que una parcela de la

educación civil. Tenemos que abandonar el estereotipo de que alguien que es un modelo de ciudadano, cuando se monta en un coche y coge sus mandos, se transforma en una especie de ser demoníaco. Eso no existe en el mundo de la conducción. Las personas que de verdad han investigado sobre el comportamiento en la conducción están de acuerdo en que se conduce como se vive, de ahí mi insistencia en que la educación vial forma parte de la educación cívica. No hay ninguna razón convincente para explicar que el Reino Unido tenga la mitad de muertes por millón de habitantes que España, si no es por la profunda educación ciudadana que hizo de ese país el inventor de la democracia parlamentaria y encima funcionando sin constitución escrita. Esto es fundamental. Por eso me parece importantísimo que en las escuelas no se pretenda llenar la cabeza del niño con conocimientos sobre seguridad vial, porque no los necesita. Lo importante es crear en él actitudes positivas ante el fenómeno de la seguridad vial, es decir, que sea capaz de entender que virtudes cívicas tan importantes como la tolerancia, el respeto recíproco, la idea de que los derechos de uno no pueden colisionar con los de los demás, etcétera, son las que deben aplicarse a diario, y que uno de los escenarios más claros para practicarlas es el terreno del tráfico, de la circulación... Todo ello es mucho más importante que enseñarle al niño una página entera de señales de circula-





ción. Hay que concluir, pues, que una parte de la educación ciudadana es la educación vial, pero también al revés. Si al niño le inculcamos el respeto por las normas de tráfico estamos haciendo de él, con toda seguridad, un futuro ciudadano que respetará más las normas medioambientales, que no tirará papeles en la calle, etcétera. La interacción profunda entre educación vial y educación cívica es la clave para conseguir efectos duraderos; lo que ocurre es que, evidentemente, las sociedades y los poderes públicos no pueden permitirse el lujo de esperar veinte años, o más, a ver si conseguimos de verdad una generación más cívica, mejor formada. Hay medidas perentorias de todo tipo, educativas, y también de tipo represivo. A las palabras hay que perderles el miedo, y, desde luego, una sociedad democrática tiene no sólo el derecho, sino el deber de defenderse de los imprudentes, de los que ponen en peligro la convivencia, sancionándoles por sus conductas. Por eso, cuando se trata de contraponer, a mi juicio artificialmente, educación y sanción, yo creo que nos estamos olvidando de que se trata de dos caras de la misma moneda.

¿Y sobre la promoción de vías alternativas de transporte público?

Estoy totalmente de acuerdo, pero siempre que no caigamos en el error de demonizar el coche. Pese a todo, el vehículo privado tiene muchísimas ventajas desde el punto de vista económico, cultural, afectivo... Nos da una independencia que no nos proporciona ningún otro tipo de transporte. Hay que fomentar todos los demás pero sin caer en este error. El automóvil nos gusta a todo el mundo demasiado, y además a mí me parece muy bien, porque tiene más aspectos positivos que negativos, lo único a tener en cuenta es su uso responsable, su uso proporcionado, su uso no indiscriminado, pero todo lo que sea ofrecer alicientes para que se utilicen otros medios de transporte a mí me parece perfecto.

¿Concierno a la clase política, a los partidos, a sus programas electorales,

intervenir más decididamente en la solución del problema, o es suficiente con los instrumentos que disponen cuando acceden al poder: vigilancia, control, obras públicas....?

Para mí tiene que ser una prioridad política de primer orden, no cabe la menor duda. Estoy convencido de que el origen de los resultados, sobre los que tanto se ha hablado en Francia en los últimos años, es justamente político; se ha hablado mucho de las virtudes que ha tenido allí el permiso por puntos, o de las campañas exhaustivas de utilización del radar, pero lo que de verdad ha funcionado en Francia fue que el presidente de la República y el Primer Ministro, y después el ministro del Interior, y también el de Transporte, declararon públicamente que la seguridad vial era una prioridad de primer nivel, y eso es lo que provocó una conmoción tremenda en la opinión pública e hizo



posible que todas las medidas fueran efectivas... No olvidemos que, por ejemplo, el permiso por puntos se va a aplicar a muy pocas personas; lo importante es la disuasión que crea... Y ¿cómo se consigue la disuasión? Cuando la iniciativa golpea con fuerza en la opinión pública. Para

ello es imprescindible que exista un fuerte respaldo político. Este año, en víspera de las elecciones, vi con cierta esperanza que, por primera vez en la historia de los programas de los dos grandes partidos españoles, figuraba en un lugar importante la seguridad vial. Sin embargo, el jarro de agua fría me vino cuando, en el discurso de investidura, al Presidente del Gobierno se le olvidó hablar de la seguridad vial, y también al líder de la oposición se le olvidó recordárselo... Bueno, esto del permiso por puntos parece esperanzador, pero me gustaría tener la seguridad, al menos tengo la esperanza, de que realmente se convierta en una prioridad para el propio Presidente del Gobierno.

Las últimas estadísticas señalan que España cuenta con un parque móvil de 23 millones de coches. Un altísimo por-



centaje de los anuncios televisivos promociona la venta de vehículos. ¿Cómo cree usted posible conciliar la enfebrecida cultura del automóvil con una nueva cultura de la movilidad y la eficacia social de las campañas, especialmente las televisivas, para evitar accidentes?

El automóvil no es el único sistema de transporte que se puede y se debe utilizar, pero tenemos que ser conscientes de que convivimos con esa realidad. Alrededor del mundo de la automoción hay un montón de contradicciones... Por qué se fabrican coches que pueden ir a 220 cuando las limitaciones de velocidad son muy inferiores, por ejemplo. Las grandes marcas alemanas han llegado a un acuerdo entre caballeros para limitar la velocidad, pero a los 250 kilómetros por hora. Cualquier coche, incluso de gama media, puede alcanzar con toda tranquilidad 140-150. Está, por una parte, el culto al automóvil, aunque creo que se está depurando un poco. La gente, cada vez más, se va dando cuenta de que uno no se vuelve ni más alto ni más guapo por el hecho de tener un coche, ni siquiera es un símbolo de poder como lo pudo ser hace treinta años; pero sigue habiendo demasiado culto al automóvil. ¿Cómo se puede compaginar? No hay ninguna fórmula. La sensatez, el equilibrio de la sociedad, y, desde luego, tiene que haber control por parte de los poderes públicos para evitar que la publicidad de los automóviles pueda inducir a conductas peligrosas o imprudentes. Instrumentos jurídicos los hay, en

las leyes relativas a la seguridad vial y en las que atañen a la publicidad. Comprendo, sin embargo, que en todo lo que esté relacionado con la creación, la publicidad, por ejemplo, es muy difícil establecer una barrera entre los conceptos de censura inaceptables y los conceptos de inducción a las conductas peligrosas que sí puedan ser censurables. Con voluntad política sí puede distinguirse esa diferencia...

La gravedad de la inseguridad vial ha desarrollado conceptos y disciplinas hasta ahora desconocidas. Los casos de la «ciencia de la accidentología», «seguridad integral», «cultura de la movilidad» o «experiencias de la visión cero» podrían ser algunos ejemplos. ¿Estamos en el umbral de una nueva materia aplicable a la enseñanza, a las relaciones sociales y a los programas políticos?

Creo que sí. Quizá en materia de enseñanza tampoco hay que aspirar a que sea una asignatura diferenciada... En este aspecto hay un debate entre los pedagogos muy profundo. Porque hay quien opina que una asignatura de seguridad vial en cualquier nivel educativo siempre se convertirá en aquello que en mis tiempos de Facultad llamábamos «las marías»... También podría articularse como un eje transversal, algo común a distintas materias; los ejes transversales están muy recargados, y cuando se habla de educación cívica, de educación medioambiental, de educación sexual, nun-



ca se plantea como una asignatura diferenciada, sino como una materia común... Quiero decir que no es fácil introducir la educación vial, soy consciente de ello. Lo que pasa es que tampoco podemos permitirnos el lujo del desánimo o de la renuncia. Desde luego, en la medida en que vayamos consiguiendo cambiar la sensibilidad o insensibilidad de la sociedad será más probable que la enseñanza, que las relaciones sociales, incluso que los mismos programas políticos relacionados con estos temas, respondan a ello. Porque está claro que los programas políticos raramente incluirán entre sus prioridades algo sobre lo que no se tenga una mínima certeza de que vaya a conectar con las inquietudes de la sociedad. Es la sociedad la que tiene que mover a los políticos para que adopten decisiones importantes... Al final de todo esto concluiremos que se trata de un problema de educación colectiva, es decir, de masas, y, como tal, un problema de comunicación. Creo que en el universo de la seguridad vial no hay soluciones taumáticas, y que lo único que de verdad puede provocar un efecto tangible, y además duradero, es todo lo que derive de una política de comunicación inteligente que haga que sea la sociedad en bloque la que diga basta ya... Esa expresión, basta ya, la recuerdo haber pronunciado desde hace muchísimos años. En el mundo del terrorismo se ha convertido en un icono muy claro de la actitud cívica frente a la lacra. En la seguridad vial también es imprescindible. Ya está bien... La frase exacta me da lo mismo. Lo que es importante es que ha de ser la propia sociedad la que diga que no quiere más accidentes. Una asociación internacional sobre comportamientos de conductores, en París, hizo una encuesta, a finales de los años setenta, sobre la opinión pública en relación a los accidentes de tráfico; su conclusión fue demoledora: cada sociedad tiene los accidentes de tráfico que se merece. Yo siempre he tratado de justificarlo un poquitín diciendo que tiene los accidentes de tráfico que está dispuesta a tolerar. No es más que una manera de suavizar un punto de vista que parece excesivamente crudo, pero es la clave, sin duda. La sociedad es la que ha de decir que ya está bien y la que ha de exigir a los políticos que lo hagan. Estoy ahora tratando de

reunir a dos o tres, no muchos más, actores cualificados privados de la seguridad vial para comparecer públicamente en algo que provisionalmente hemos llamado «foro cívico por la seguridad vial», y, aprovechando que existe una comisión parlamentaria estable en el Congreso de los Diputados, sentarnos en la parte de arriba de la mesa, sentar a los políticos abajo, y luego decirles: «Miren, lo que la sociedad exige de ustedes es esto», para después hacer un planteamiento ambiciosamente modesto... Porque no se trata de pedirles que hagan cincuenta mil cosas; no, solamente cinco o seis, pero con una relevancia muy clara.

¿Qué papel puede desempeñar el Instituto MAPFRE de Seguridad Vial en ese nuevo marco de actuaciones académicas, formativas, y de investigación?

Ya se nos considera un referente bastante claro de lo que puede hacer la iniciativa privada en este complejo mundo de la seguridad vial... Teniendo esto en cuenta y sin ánimo de protagonismo, pero también sin renunciar a nuestra capacidad de hacernos oír en la sociedad, nuestra aspiración es seguir interpretando ese papel de cierto liderazgo de la sociedad civil en la lucha por la seguridad vial. Yo no creo que lo hayamos buscado; tampoco que sea rigurosamente cierto, pero está ahí. Existe mucha gente del mundo académico, del mundo educativo, asociaciones no gubernamentales, que también trabajan en la materia. Nuestro interés sería el de intentar aglutinar esas voluntades, sabiendo que cada uno jugamos nuestro propio papel, pero qué duda cabe que sería muy importante unir esfuerzos en la idea de movilizar a la opinión pública y de plantear exigencias de rigor a los poderes públicos... No con la intención de convertirnos en una especie de «Pepito Grillo», no. Tampoco se trataría de sacar los colores a nadie, sino, simplemente, de hacer oír la voz de la sociedad. Desde el Instituto, nosotros tenemos una fuente privilegiadísima de información a través del seguimiento y tratamiento sobre siniestros que lleva a cabo MAPFRE Mutualidad, lo que nos proporciona una gran capacidad para poner sobre el tapete aspectos de la realidad sobre inseguridad vial que han pasado inadvertidos en las estadísticas oficiales.