

La seguridad vial en el Sistema MAPFRE

Miguel Muñoz

Instituto MAPFRE de Seguridad Vial

En la cultura empresarial MAPFRE es usual considerar que una empresa ha alcanzado su máximo nivel de maduración cuando, además de preocuparse por sus socios, clientes, empleados, proveedores y por su propio entorno sectorial, experimenta la necesidad de trabajar por la sociedad en su conjunto, a la que trata de revertir una parte de sus excedentes de gestión con acciones no orientadas a la rentabilidad empresarial.

En la historia de MAPFRE, este nivel de maduración se materializó con la creación de las distintas fundaciones que llevan su nombre. Paralelamente, se han ido realizando una serie de acciones tendentes a mejorar los niveles de seguridad vial, acciones que no siempre tenían una función complementaria de tipo comercial y que de alguna manera venían a suponer, desde el trabajo de la Unidad de Automóviles, un apoyo al quehacer fundacional.

En este escenario probablemente era perfectamente esperable, como un correlato natural de aquella inquietud social, que se acabara creando un órgano que, dentro de la Fundación MAPFRE –cuya razón de ser es justamente la prevención de cualquier tipo de riesgo–, se ocupara a plena dedicación y con unos medios ciertamente importantes a la prevención específica de riesgos circulatorios. Así, en junio de 1996 se creó, en el seno de la Fundación, el Instituto MAPFRE de Seguridad Vial.

Pero, ¿por qué un órgano dedicado en exclusiva a la seguridad vial? La respuesta viene inducida por la aterradora magnitud que los accidentes de circulación –y sus tremendas consecuencias– han adquirido en todas las sociedades desarrolladas. Unos cuantos datos –anecdóticos, sin duda, pero ilustrativos– nos pueden ayudar a centrar la importancia del problema.

Si sumamos las personas muertas en accidentes en España durante los últimos 25 años, una ciudad del tamaño de Albacete sería borrada del mapa. O Bruselas, si el dato se refiere a la Europa comunitaria.

Los heridos del mismo período convertirían a Barcelona (o Londres si trasladamos los datos al ámbito de la Unión Europea) en un gigantesco hospital.

Los accidentes de tráfico son la causa de muerte –cualquiera que sea su etiología– más importante en el tramo de edad comprendido entre los 18 y 24 años. En el conjunto de la población es la causa de muerte no natural más extendida.

Una somera reflexión sobre tan trágica realidad debería provocar una verdadera conmoción, ya que las consecuencias de los accidentes de tráfico (y valgan los datos ya aportados) son, en términos de daños y sufrimiento social, mucho más graves que otros fenómenos con mucha más capacidad de movilización de la sensibilidad colectiva, como pueden ser las drogas, el sida o el terrorismo. Es indudable que la cotidianidad de las informaciones sobre los accidentes de tráfico hace que todo ello se perciba como si fuera un tributo que inevitablemente hubiera que pagar en nombre del progreso. Únicamente ante un accidente muy espectacular o cuyas víctimas tengan una especial notoriedad, se vislumbran atisbos de que la conciencia social se remueve, pero lamentablemente ello dura muy poco; el tiempo necesario para que otra noticia eclipse su actualidad o para que la conmoción del accidente sea sustituida por otras consideraciones relativas a la vida o la personalidad de las víctimas.

Ante esta indiferencia estable es donde la acción de prevención emanada del mundo privado cobra su pleno sentido. Como una forma de contribuir a la imprescindible movili-

zación social por la seguridad vial, que no siempre es liderada como se requiere por los poderes públicos. En todo caso, aunque a éstos corresponde sin duda la principal responsabilidad en dicha movilización, el asunto es demasiado grave como para que desde la preocupación social no se trate de luchar por la seguridad vial.

Al hablar de movilización social, ya estamos apuntando inequívocamente a la línea fundamental de trabajo del Instituto MAPFRE de Seguridad Vial, que se centra en el factor humano, mediante acciones de información y divulgación; es toda una proclamación de fe en el ser humano, cuya importancia preponderante en el mundo de la seguridad vial es indudable. Pero ello no quiere decir que el Instituto no pueda y deba trabajar también sobre los factores vía y vehículo, aunque en ellos la intervención de la iniciativa privada es mucho más difícil. No obstante, ciertas actuaciones sobre puntos concretos de las vías cuya solución pueda ponerse a disposición de las Administraciones competentes y las revisiones técnicas de vehículos a cargo de las unidades de diagnóstico del Instituto son ejemplos de acciones preventivas sobre estos dos elementos.

El Instituto MAPFRE de Seguridad Vial es una entidad joven, aunque la preocupación institucional por la seguridad vial es ya antigua. Dada la escasez de iniciativas de este orden desde el mundo privado, el Instituto aspira a convertirse en la cabeza de ariete a través de la cual se percute en la sensibilidad de una sociedad adormecida por el conformismo ante uno de los problemas más graves que la aqueja; y no por ánimo de protagonismo, sino porque alguien tiene que ser quien, desde la sociedad civil, transmite a la misma la inquietud por colaborar en la solución de algo que nos concierne a todos. A la Administración ante todo, ciertamente; pero también a todos los agentes sociales y, en último término, a cada ciudadano. El Instituto MAPFRE de Seguridad Vial así lo ha entendido y en esta lucha estamos. Y en ella seguiremos. ■