

Entrevista a Miguel María Muñoz, Director General de Tráfico

Las imprudencias se pagan

«No hemos buscado el morbo, sólo pretendíamos provocar una reflexión sobre las consecuencias de los accidentes»

De un tiempo a esta parte, las estadísticas revelan un descenso sostenido del número de accidentes de tráfico. Quizá algo de culpa tengan las últimas campañas de sensibilización promovidas por la Dirección General de Tráfico, y en particular por su director general desde 1988, Miguel María Muñoz, quién apostó fuerte por mostrar la tragedia humana oculta tras las cifras. Sin embargo, se resiste a ver en los resultados de la campaña «las imprudencias se pagan» —un 95 por 100 de los españoles la han visto, y más del 80 por 100 reconocen haber sido influidos por ella— la causa primera de esta mejoría.



Pregunta: ¿Cuáles son las competencias de la DGT en relación a la Seguridad Vial?

Respuesta: Las competencias de la Dirección General de Tráfico (DGT) son aquellas que se refieren al factor humano. Tratamos de incidir sobre él a través de dos grandes bloques de actuación. Por una parte a través de la educación, y por otra la vigilancia y control, o sea actuaciones de control y sanción.

Desde el punto de vista de la educación, el conjunto de competencias es amplísimo y va desde los trabajos que hacemos por

Por Ignacio Juárez Pérez
y David Sánchez Domínguez



que la educación vial sea una realidad en las escuelas, a la formación de los conductores a través del examen, pasando por el control de las autoescuelas.

Cuando hablamos de seguridad estamos hablando de acciones de seguridad destinadas a incidir sobre componentes de población, tal y como las fuerzas armadas, la tercera edad; cuando hablamos de seguridad vial, también estamos hablando de toda la acción divulgativa a través de campañas en sentido amplio, y no sólo de campañas de televisión. Estas son la punta de lanza del trabajo de la DGT que se



apoya fundamentalmente en tres soportes: primero, la revista Tráfico, que tira 350.000 ejemplares y cuya máxima pretensión es crear un fondo de documentación, un canal de sensibilización de la opinión pública en determinados aspectos de seguridad vial, por ejemplo el artículo sobre «la ruta del bakalao»; segundo, las campañas de prensa, radio, televisión, etc.; y tercero, una labor puntual de presencia en los medios de comunicación para ejercer esta facultad de convicción e información de los ciudadanos. Ésta no es la parte más ingrata de nuestro trabajo.

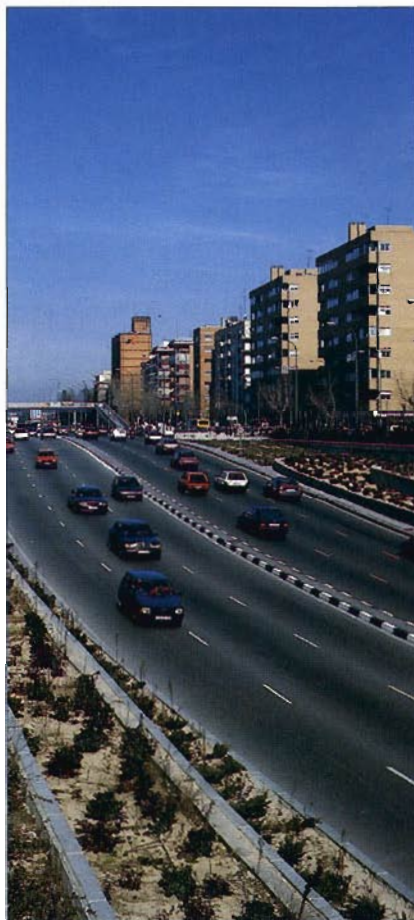
Un segundo bloque de competencias son todas las referentes a las instalaciones de seguridad vial en carretera: estoy hablando de puestos de auxilio, sistemas de información al usuario, es decir, aplicación de la informática a la gestión del tráfico. Todo esto tiene una proyección inmediata hacia la calidad del tráfico, que redundará siempre en una mayor seguridad.

Por último, existe todo un trabajo burocrático, que es la parte más ingrata. Hay que tener en cuenta que todo el trabajo que soportan las jefaturas provinciales de tráfico también está orientado hacia la seguridad vial. Está claro que matricular los vehículos, hacer todo el seguimiento administrativo de la vida del vehículo se realiza siempre por una condición de seguridad. Todo el papeleo y trámite para la obtención del permiso de conducir es consecuencia de la necesidad de que no conduzca ninguna persona que no esté capacitada para ello. Para cifrar este volumen de trabajo enorme que asumen las jefaturas provinciales, basta decir que 9 millones de personas pasan cada año por sus ventanillas.

No tenemos, por el contrario, ninguna competencia sobre construcción o mantenimiento de carreteras, o sobre el régimen técnico del vehículo. Sólo aseguramos, por una parte, la matriculación del vehículo y su inscripción en el registro, y, por otra, el control admitivo sobre todas las actividades técnicas de seguridad vial que han llevado otros organismos, por ejemplo la ITV.

P: ¿Qué balance se puede establecer de las campañas de publicidad recientes, en cuanto a incidencia sobre el número de accidentes, aceptación por parte de la opinión pública, duración y continuidad y coste?

R: Estamos muy satisfechos; hemos conseguido unos niveles de notoriedad y aceptación que son un hito en el mundo de la publicidad: el 95 por 100 de los encuestados reconoce haber visto el anuncio, y el 80 por 100 afirma que ha influido en su manera de conducir. Por lo tanto, valoración positiva. Lo que no podré hacer nunca es decir qué porcentaje en el descenso del número de accidentes registrados se puede atribuir a la campaña y en qué medida a otras actuaciones de seguridad vial.



Quiero hacer referencia a un punto que me parece muy importante: ha habido personas, y medios, que se han quedado en la superficie de lo que hemos hecho: nosotros no es que hayamos querido quedarnos en un lenguaje truculento y morbosos, o dramático, sino que pretendíamos inequívocamente provocar una reflexión sobre las consecuencias de los accidentes. Detrás de cada accidente hay una tragedia. Ante esta situación, podíamos adoptar un tono muy neutro, impersonal, o bien dramático. No nos interesa lo macabro, sino lo explícito de las consecuencias. En este sentido, en la próxima campaña, hay una ruptura de estilo, pero no de ideología. No les puedo decir más, salvo que ya se sabe que será basada en testimonios directos.

P: ¿Cuáles son los proyectos de futuro de la DGT en materia de Seguridad Vial?

R: Seguir trabajando. No conozco otro remedio que seguir profundizando en líneas puestas ya en práctica, aquí en España y en otros países. Puede haber cosas concretas, como puede ser la instauración del carné por puntos, o el sistema de vigilancia

que estamos empezando a estudiar, incrementos de plantillas de guardia civiles, la introducción de radares móviles.

Hay que tener en cuenta datos muy significativos, como que el factor humano es fundamental. Desde ese punto de vista existen estudios que demuestran que en más del 90 por 100 de los accidentes o no se han utilizado los cinturones, o la velocidad es excesiva, o hay presencia de alcohol. El alcohol está presente en 33 por 100 de los accidentes con víctimas, y en 50 por 100 de los muertos; la velocidad excesiva es el telón de fondo de no menos del 60 por 100 de los accidentes; el cinturón de seguridad reduce de 3 a 1 la probabilidad de muerte en caso de siniestro, y el casco de 2 a 1.

Entonces, está claro que si conseguimos todo esto, habremos dado un vuelco a la seguridad vial. Al final, como el abc de la seguridad vial está tan definido, es tan claro, hay que seguir trabajando sobre estos temas y tratar de incidir sobre ello a través de la educación, con independencia de que el que tenga que construir las carreteras las construya bien y que el que tenga que inspeccionar los vehículos lo haga bien.

P: ¿Cómo ve el problema de los jóvenes conductores?

R: No podemos caer en la tentación de culpabilizar a los jóvenes conductores. Estos forman un 12 por 100 de la población y, sin embargo, sufren un 24 por 100 de los accidentes. El dato es grave, pero no podemos olvidar que el 75 por 100 de los accidentes los provocan y padecen los adultos. Es importante prestar atención al problema, pero no puede servir para culpabilizar a un grupo y tranquilizar a los demás. Lo que ocurre es que desde un punto de vista informativo tiene una repercusión enorme. Los datos de los fines de semana, por ejemplo, son aterradoros, dramáticos.

P: Se ha comentado, en los medios de comunicación, la posibilidad de establecer un carné de conducir por puntos. ¿Piensa la DGT seguir adelante con ese proyecto, o es, acaso muy difícil de llevar a la práctica?

R: Estamos trabajando en ello. Lo que pasa es que no va a ser una medida de implantación directa por dos razones. Primero, por lo que se refiere al proyecto, tendre-



mas el borrador en 2 ó 3 meses. Pero luego el proyecto debe tener una tramitación parlamentaria sobre la que no puedo hacer pronóstico, y requiere un soporte de apoyo pedagógico muy importante. Si hubiéramos apostado por un sistema sancionador puro, como el alemán, sería bastante fácil poner en marcha. Pero siempre hemos tenido muy claro que hay que introducir complementos de tipo reeducativo para poder recuperar puntos. También hay que tener en cuenta un período de reincorporación a la circulación de la persona a quien se ha retirado el carné. Es un sistema que va a tardar en implantarse, y tendremos que apoyarnos en varios institucionales ajenos a la DGT para poder formar a la gente.

P: ¿Se ha tenido en cuenta la repercusión sobre los conductores profesionales?

R: Es un problema difícil de solucionar. Cuando tengamos más maduro el proyecto, contactaremos con las asociaciones de conductores de autobuses, de camioneros, etc. Sin embargo, no se puede olvidar que el sistema debe tener la misma ejemplari-

dad para todos. Hay que paliar las consecuencias laborales de la retirada del carné. Pero no es fácil establecer dos sistemas paralelos, uno para el profesional y otro para los demás. Conduciría a notables injusticias, ya que algunas dependen vitalmente del vehículo. Hay que ser equilibrado, mantener un diálogo sincero con todas las asociaciones y buscar la solución más equilibrada. Pero en este momento, no podría decir cuál es esa solución.

P: ¿Se prevé, para el futuro, algún tipo de reforma para la obtención del permiso de conducir?

R: No se prevé de momento. Donde si va a producirse reforma es en todo el aparato sancionador. Tendré que haber una norma; no nos quedará más remedio que modificar la Ley de Seguridad Vial. Será esta norma la que objete las infracciones, el número de puntos que supone la pérdida del permiso. No se modificará tanto el proceso de la primera obtención como todo lo posterior. El sistema francés contempla que cuando una persona acumula los puntos, se le retira el carné, pero pasado me-

dio año, puede volver a examinarse. Algo así podría ser, pero no está aún tomada la decisión.

La contestación que acabo de dar sería incompleta si no dijera que, por otras razones, si estamos contemplando la posibilidad de modificar el sistema de obtención del permiso de conducir. Hay una directiva de la CEE que prevé que, para 1996, la duración de la prueba de circulación sea mayor, y que lo introduce para el permiso de motos.

P: ¿Se puede pensar en el reciclado permanente de los conocimientos de los conductores?

R: El problema es sugerente. Lo que pasa es que acarrea un coste social tremendo. España es el país más exigente de Europa en las revisiones periódicas. En Europa, el permiso de conducir tiene una vigencia ilimitada. En España dura diez años. Luego tienen el conductor que volver a demostrar que está en condiciones psicofísicas aptas para conducir. Se ha hablado de añadir un sistema teórico, pero no lo ha hecho nadie nunca.

P: ¿Qué piensa de las escuelas de perfeccionamiento de pilotaje?

R: Hay de todo. Las hay más serias y más lúdicas. El peligro de estas escuelas es que sólo sirvan para aumentar la confianza del conductor en su habilidad. Hay un estudio de la OCDE que demuestra que los conductores que han pasado por estas escuelas sufren más accidentes. No estoy en contra en principio, ya que sería absurdo negar que es mejor poder dominar el vehículo, pero tiene que ir acompañado de una dosis muy importante de responsabilidad.

P: Se está comentando insistentemente que, en el futuro, los vehículos accidentados se verán obligados a pasar la ITV. Se dice también que será la fuerza actuante la que decida qué vehículo debe pasar la ITV y la que retire el permiso de circulación. ¿Es así? ¿Qué ocurre si no interviene ningún cuerpo de seguridad tras el accidente? ¿Cómo se tiene constancia del mismo? ¿Podría involucrarse a las compañías de seguros?

R: Esto viene determinado por una directiva europea adaptada por la legislación española que regula el régimen de inspección de los vehículos. No solamente se han cambiado las periodicidades para la revisión. La filosofía de la reforma es que ya no basta la reparación efectuada por el taller y la conformidad del cliente, sino que además la autoridad administrativa competente vele porque el vehículo esté en disposición de circular con determinadas garantías de seguridad. Evidentemente, si no se ha levantado atestado del siniestro la administración no podrá intervenir directamente. Quizá por ello deberíamos involucrar más a las aseguradoras. De hecho, el sector del seguro es el que más colabora con la DGT de todos los sectores empresariales españoles. Pero tiene un cierto pudor comercial en darnos información sobre los clientes. A veces hemos planteado la posibilidad de cruzar información, entre el fichero de conductores con más accidentes y nuestro fichero de infractores, para ver que conclusiones se pueden sacar, pero siempre hay resistencias. Yo comprendo que ese pudor puede existir, pero en materia de vehículos acci-



dentados, lo veo posible. La colaboración con las aseguradoras debe producirse.

P: ¿Qué opinión le merece un Centro de Investigación como lo nuestro?

R: Creo que hay que potenciar la investigación. Tenemos en proyecto poner en marcha un instituto de investigación. No pretendemos crear una estructura propia, sino un esquema de programación y financiación conjuntas apoyadas en la universidad y Centros de Investigación ya existentes. Es probable que determinados estudios se puedan encargas a centros como CESVIMAP.

P: ¿Qué pediría a las aseguradoras?

R: Estoy bastante satisfecho con la colaboración de las aseguradoras. Yo siempre pido más, pero casi prefiero plantear mis pretensiones antes sectores cuya cooperación es más exigua, poniendo como ejem-

plo a las aseguradoras. Les propondría la creación de una gran asociación no gubernamental de prevención de la seguridad vial. Hecho de menos el movimiento de la sociedad civil en favor de la seguridad vial. En Francia, por ejemplo, existe la *Prevention Routière*, la sociedad civil con mayor número de afiliados y financiada por todas las aseguradas.

P: ¿Qué pediría a los talleres de reparación y a los peritos?

R: Que piensen que su trabajo es un engranaje fundamental en esta gran maquinaria en que todos estamos involucrados para mejorar la seguridad vial. Un buen trabajo de reparación y peritación puede ser garantía de seguridad para la futura circulación del vehículo. Por el contrario, una mala reparación puede ser la causa diferida de accidentes.



MAPFRE ASISTENCIA

COMPAÑIA INTERNACIONAL DE SEGUROS Y REASEGUROS, S.A.



Desde su Central Permanente, con la más avanzada tecnología en comunicaciones, MAPFRE ASISTENCIA soluciona, cada día, más de seiscientos problemas surgidos durante los desplazamientos de los más de cuatro millones de personas que, en España, son beneficiarios de sus coberturas de ASISTENCIA EN VIAJE.

Veinticinco soluciones a la hora, sobre la marcha, gracias a la imaginación de los mejores profesionales del sector y a los recursos puestos a su disposición por la Compañía de Asistencia líder en España.

Todo un mundo de servicios con la más amplia gama de productos de asistencia: viajes de idiomas, congresos y convenciones, hoteles, corporaciones profesionales, flotas de automóviles, empresas de leasing y renting, etc.



MAPFRE
ASISTENCIA

SALVANDO DISTANCIAS

C/. Claudio Coello, 123. 28006 MADRID. Telf. 581 18 18