

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.

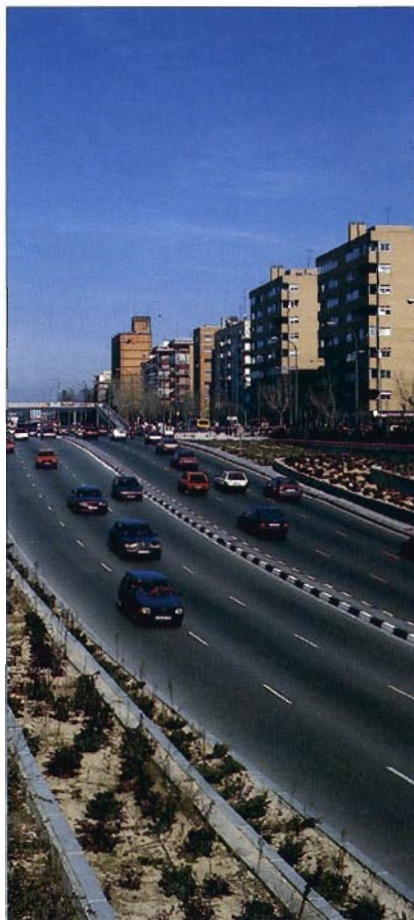
Un segundo bloque de competencias son todas las referentes a las instalaciones de seguridad vial en carretera: estoy hablando de puestos de auxilio, sistemas de información al usuario, es decir, aplicación de la informática a la gestión del tráfico. Todo esto tiene una proyección inmediata hacia la calidad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

