

entrevista

Miguel María Muñoz Medina

Presidente del Instituto de Seguridad Vial de la Fundación MAPFRE

En los últimos años, el debate sobre la Seguridad Vial ha tomado cuerpo en la sociedad española. Los objetivos del gobierno de reducir el 50% la siniestralidad en 2010, en línea con lo propuesto por la Unión Europea, provoca un goteo constante de medidas destinadas a concienciar a la ciudadanía de su responsabilidad en la conducción. Medidas educadoras y sancionadoras se entremezclan, como el endurecimiento del Código Penal, o el carné por puntos. Como representantes del pueblo, el Parlamento Español, a través de una Comisión no Permanente sobre Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico, muestra su preocupación y trabaja para impulsar medidas que mejoren la situación. Una campaña del Instituto de Seguridad Vial de la Fundación MAPFRE, abordará próximamente el ámbito de la empresa.

“La situación sigue siendo inaceptable, aunque haya mejorado”



- Miguel María Muñoz Medina nació en Madrid en 1944, está casado y tiene un hijo. Se licenció en Derecho en la Universidad Complutense de Madrid y es doctor “cum laude” por la Universidad de Granada. Posee un máster en Derecho Comunitario de la Escuela Diplomática.
- Comenzó su trayectoria laboral en MAPFRE, en 1965. Tras un breve período ejerciendo la abogacía, y después de una oposición, en 1969 se incorpora como funcionario del Cuerpo Superior de Técnicos de Tráfico del Estado. El 2 de septiembre de 1988 es nombrado director general de Tráfico, cargo que ocupa hasta marzo de 1996. A partir de ese momento, se reincorpora a MAPFRE como director general adjunto de MAPFRE Mutuallidad, director general de la empresa MARES y vicepresidente de la Comisión Ejecutiva de la Unidad Operativa de Automóviles. Ese mismo año es nombrado patrono de la Fundación MAPFRE y presidente del Instituto MAPFRE de Seguridad Vial.
- En enero de 2008 fue elegido presidente de la Asociación Española de la Carretera para un segundo mandato. En la actualidad, jubilado en MAPFRE en función de la edad que establecen sus estatutos para directivos, sigue desarrollando actividades en calidad de miembro de la Comisión Directiva de la Fundación MAPFRE y como presidente de su Instituto de Seguridad Vial.
- Ha desarrollado una amplia labor docente, destacando como profesor asociado del Instituto Nacional de Administración Pública, y como profesor universitario encargado de Cátedra en la Universidad Pontificia de Salamanca. Cuenta con numerosas publicaciones, tanto en libros como en artículos. Entre los últimos libros destacan, “El libro verde de la seguridad vial”, Madrid, 2006, y “La seguridad vial, una responsabilidad compartida”, Madrid, 2007.
- Entre las distinciones de las que ha sido acreedor, cuenta con la Gran Cruz de la Orden al Mérito Civil; la Medalla de Oro del Mérito de la Seguridad Vial; la Medalla de Plata con Hojas de Palma del Mérito del Seguro; la Cruz de Plata del Mérito de la Guardia Civil; la Cruz del Mérito Policial con distintivo Rojo; la Cruz del Mérito Vial de la Orden del Cincuentenario (Venezuela) y la Cruz de Caballero de Mérito de la Sacra Orden Militar Constantiniana de San Jorge. La lista de menciones y distinciones de carácter civil y empresarial es bastante amplia. Destaca el premio “Hombre del año” de la Federación Internacional de Carreteras (IRF) en 1998.



entrevista

¿Cuáles son los objetivos del Instituto MAPFRE de Seguridad Vial?

Todos se resumen en uno: contribuir a la reducción de accidentes. Como es lógico, el liderazgo de esta acción corresponde a los poderes públicos. Nosotros actuamos en una línea dedicada a la sensibilización y la educación. Sea educación directa con niños, sensibilización en las empresas o programas para jóvenes. Ni ponemos multas, ni arreglamos carreteras, pero podemos contribuir al conocimiento de las normas. Por ejemplo, ahora estamos desarrollando un programa con el fin de que los inmigrantes conozcan mejor las normas de tráfico. Hacemos lo que podemos hacer: educar, divulgar, realizar estudios que ponemos al servicio de las administraciones competentes en cuestiones relacionadas con

infraestructuras, por ejemplo. Y luego utilizar nuestros estudios como un medio para agitar la opinión pública, para que la gente se mueva.

Después de lo mucho que se ha avanzado en los últimos tiempos, ¿cuál es el estado de la Seguridad Vial en España?

Me niego a definirlo como bueno mientras haya 3.200 fallecidos al año, que serán aproximadamente los que tengamos incluyendo las muertes en zonas urbanas y computados a treinta días. Pero es esperanzador. Es la segunda vez en la historia de España que en un quinquenio bajan un 40% los accidentes. La otra vez fue entre 1990 y 1994. La situación sigue siendo tremenda, e inaceptable, aunque se haya mejorado, pero como sigue siendo

igualmente inaceptable en el Reino Unido o Suecia que tienen la mitad de muertos por millón de habitantes que nosotros.

España se comprometió a reducir la siniestralidad en el marco de un acuerdo de la Unión Europea.

Ese acuerdo va encaminado a reducir la siniestralidad y los fallecidos en accidentes de tráfico en un 50% para 2010. Pero es algo que me parece gratuito, porque no se sabe el porcentaje exacto de reducción que se consigue con cada medida que se adopta. Es poco riguroso fijar un porcentaje concreto, aunque eso tiene un aspecto positivo: los políticos se comprometen más en esa lucha.

A este respecto, le recuerdo que en su último libro dice que esta lucha



entrevista

continuará “mientras haya un solo muerto”.

Es que muchas veces, cuando hablamos de inseguridad vial, perdemos de vista que no estamos hablando sólo de estadísticas, sino de sufrimiento humano y social. También de coste económico, pero eso ocupa un segundo lugar. Cuando el seguro, en su función reparadora, indemniza, hay algo que es irreparable: el daño moral. Hay un dato al que le doy vueltas: creo que en España empieza a cambiar la percepción, porque si se producen 120.000 accidentes con víctimas al año, más o menos, lo que no podemos considerar es que la inseguridad vial es un problema de 120.000 casos individuales, sino un problema social de primera magnitud. Se está empezando a aceptar que esto nos concierne a todos. Se está convirtiendo en una llamada a la corresponsabilidad social por la seguridad vial. En nuestro Instituto, todos nuestros programas están presididos por esta idea: la corresponsabilidad. Es algo más que un eslogan. Cuando antes nos concienciamos, antes nos movilizaremos para acabar, o al menos reducir, este problema.

Desde una perspectiva política, los representantes del pueblo han tomado algunas iniciativas, empezando por la constitución de una Comisión Parlamentaria de Seguridad Vial. ¿Sirve de algo?

La Comisión empezó a trabajar en la anterior legislatura y fue muy efectiva. Especialmente, por la dedicación de su anterior presidente, Jordi Llané. La Comisión actual la preside Emilio Olabarria, que también se ha tomado su trabajo muy en serio. Hace un par de años, cuando entregamos el Libro Verde de la Seguridad Vial en el Congreso, una de las peticiones que realizamos es que la Comisión pasara a ser permanente, lo que le daría más fuerza.



¿La Comisión propone o ejecuta?

La Comisión de Seguridad Vial no tiene capacidad legislativa y los proyectos de ley que le afectan se tramitan en la comisión correspondiente que normalmente será la de Interior -así es ahora que se está estudiando una modificación muy profunda de la Ley de Seguridad Vial. Sí tiene la capacidad de generar proposiciones de ley, que, por la misma razón se tramitarán en su caso también en la comisión legislativa (Interior, por seguir con el mismo ejemplo). No cabe duda de que si gozase de plena capacidad legislativa sus acciones serían más rotundas. No quiero que esto se interprete como que minimizó su importancia, porque ha sido, y es, tremendamente importante. Por ejemplo,

ahí tenemos el permiso de conducir por puntos. La ley que modificaba la Ley de Seguridad Vial se tramitó en la Comisión de Interior, pero la ventaja que tiene la Comisión de Seguridad Vial es que le resulta más fácil, aunque sea con acuerdos no vinculantes, establecer unas bases de consenso. La Comisión del Congreso lo que hace es incentivar y promover iniciativas.

¿Suele haber acuerdo entre los políticos de distinto signo?

En esta materia sí se suele producir. En la legislatura anterior hubo un acuerdo total en relación con la ley del permiso por puntos que se gestó en la Comisión de Seguridad Vial, aunque luego, como le decía, se tramitara en la de Interior. Y lo hubo



Fiscalía especializada en Seguridad Vial

¿Qué opina sobre el papel de la fiscalía especializada en delitos de la Seguridad Vial? ¿Sirve para que la población se conciencie de que al volante también se infringen las leyes y deriva en resultado de muerte?

La finalidad de la fiscalía especializada en delitos de la Seguridad Vial no es concienciar a la población, sino a los fiscales para que actúen con los procedimientos previstos. La última reunión de los fiscales ha tenido bastante repercusión, porque se les ha recordado que deben actuar no ya sólo contra los conductores, sino contra las administraciones, funcionarios, contratistas, que no hagan bien su trabajo en el

mantenimiento o diseño de vías. La fiscalía especializada ha impulsado que los fiscales de zona sean más activos.

¿Su función es más sancionadora que educadora?

La del fiscal, sí. Creo que hay una dialéctica errónea. Toda sanción sea administrativa o penal tiene una función básicamente educadora. En Derecho Penal domina la idea de la prevención y de la reinserción. Es decir, la sanción no es sólo para castigar al que haya actuado mal, sino que con el ejemplo que esa sanción siente, se evita que otros actúen de la misma forma. Una vez cumplida, debe ir a la reinserción del individuo a la sociedad.

inicialmente en un preacuerdo, aunque luego la tramitación parlamentaria fue más complicada y el consenso se deshizo. Ahora parece que hay voluntad de retomarlo, pero la tramitación de la Ley de Seguridad Vial es un proyecto enormemente complejo, porque toca muchísimas cosas.

Como presidente del Instituto de Seguridad Vial de la Fundación MAPFRE, ¿cuál ha sido su papel ante esta Comisión del Congreso de los Diputados?

He sido llamado en varias ocasiones como una persona cuya opinión quieren escuchar; la última fue el pasado 17 de diciembre. En la presente legislatura la Comisión va a dedicar un énfasis especial a la Seguridad Vial en el entorno e la empresa. Es fácil de explicar si pongo un

ejemplo. La primera vez que visitamos una fábrica de automóviles, vimos montones de indicaciones sobre prevención de riesgos laborales, pero no había ni una sobre la Seguridad Vial, y los accidentes de tráfico-“in itinere o en misión” significan el 50% de los fallecidos en accidentes de trabajo. Sin embargo, las empresas no lo perciben como un riesgo a prevenir. Ante esta situación, la Comisión Directiva del Instituto de Seguridad Vial de la Fundación MAPFRE tomó el acuerdo de acercar la Seguridad Vial al entorno laboral, a las empresas, a los polígonos industriales, y a ello dedicará su acción central en 2009.

¿En qué va a consistir?

Tenemos previsto desarrollar un programa muy amplio. El núcleo de la acción está

centrado en la formación e información en Internet, pero envuelto en una serie de estímulos. Es algo más que un programa de “e-learning”. Es la puesta en marcha de un foro de intercambio y debate con las empresas, con las asociaciones empresariales, con los sindicatos. Contará con una base de datos sobre la normativa que afecta a todo.

La Comisión del Congreso, ¿percibe la necesidad de esa iniciativa y busca apoyo legislativo?

Si una iniciativa privada está avalada por una Comisión del Congreso se avanza muchísimo. De hecho, este año, quiero que la primera presentación se la hagamos a la Comisión. De alguna manera, dará comienzo por los representantes de la soberanía

entrevista

Campaña de Seguridad Vial en el entorno laboral de Europa y América

¿Es una iniciativa exclusiva de la Fundación MAPFRE o se implica a todo el sector asegurador?

Es una iniciativa de nuestra Fundación. Y así debe ser por razón de independencia, pero sus beneficios están abiertos a todos. Pondremos el material a disposición de cualquier empresa y aseguradora que quiera utilizarlo.

¿Cuánto va a durar la campaña y qué objetivo esperan lograr?

Queremos que el mundo empresarial tome conciencia de que la Seguridad Vial concierne a todos los agentes con los que trabaja. La incidencia de los accidentes en desplazamientos por motivo de trabajo significan el 50%, pero no es la única cifra. En el sector de servicios varía, pero entre el 75% y el 90% de la accidentalidad laboral está relacionada con el tráfico, porque es difícil que en una oficina haya una actividad intrínsecamente peligrosa. Incluso en misión son muchísimos los accidentes. Este es el gran reto de la campaña, que todas las empresas asuman que es un problema propio y lo incorporen a sus programas seguridad.

Después de poner en marcha la campaña, ¿en qué momento se va a trasladar a los países de América Latina donde MAPFRE está presente? ¿Qué situación hay en

esos países en materia de seguridad vial?

La campaña va a estar presente desde el primer momento. La percepción empresarial del accidente de tráfico como accidente laboral, tiene las mismas connotaciones que en España. Esta campaña está concebida para que funcione en Internet y su duración es ilimitada. Vamos a trabajar continuamente para ampliar y enriquecer la web. En el futuro, como mínimo, permanecerá en la web. Necesitamos que sea de duración indefinida porque las empresas son dinámicas y rotan su personal. Lo que buscamos es centrarnos en una serie de ámbitos, y este es uno de ellos. América Latina es destinataria de todo esto, lo cual me hace recordar que tenemos que ser extremadamente prudentes con el lenguaje para que sea entendible con el español que se habla al otro lado del Atlántico. Normalmente, incluso más refinado que el que se habla aquí. Esta experiencia queremos extenderla sobre la base de que el contenido nuclear es el mismo.

¿En qué países de América Latina está más desarrollada la conciencia sobre la Seguridad Vial?

Es un mundo que está evolucionando a una velocidad vertiginosa. Por ejemplo, en Argentina, que tiene una

estructura ultra federal, donde no hay un registró único de conductores, de vehículos, sin embargo, se acaba de crear la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Es una muestra de cómo están cambiando las cosas. En Madrid, los días 23 y 24 de febrero de 2009 se celebró el primer Encuentro Iberoamericano de Seguridad Vial. Donde nosotros tenemos una penetración en materia de Seguridad Vial más intensa es en Argentina, México, Venezuela y Brasil. Pero todos los países en los que hay compañías MAPFRE se van incorporando progresivamente.

Las empresas aseguradoras de matriz norteamericana, que son competidores de MAPFRE en esos mercados, ¿tienen algún interés en esta materia?

Hasta donde conozco, no. Pero es algo que destaco con toda prudencia. Así como nosotros procuramos trabajar con una razonable coordinación, pero también independencia respecto a las administraciones, en el caso de España, en América Latina las cosas son distintas. Tenemos que apoyarnos mucho en las Administraciones, entre otras cosas, porque cuando hemos ido con algún tipo de material, nos han dicho que era la primera vez que se hacía algo así en el país. Me ha ocurrido al menos en cuatro países. Es mi experiencia personal.



entrevista

popular. Todo lo que hagan ellos por daría a conocer será bueno para la sociedad que representan. Tenemos previsto hacer una serie de presentaciones de tipo local, que iremos acompañando de jornadas técnicas donde nos reuniremos con los representantes de las asociaciones empresariales, los sindicatos, de las empresas más relevantes. La finalidad es sensibilizar. La campaña va a tener dos tipos de destinatarios: por una parte, los trabajadores; por otra, los órganos de gobierno de la empresas. Vamos a contar con la colaboración de las mutuas de accidentes y los institutos de prevención.

¿De qué manera segmentan las campañas de Seguridad Vial? ¿Cuáles se han realizado hasta el momento?

Estamos actuando en cuatro grandes líneas: niños, jóvenes, adultos y mayores. La Comisión Parlamentaria ha tenido una vida más asistemática, por eso me ha sorprendido su interés por la Seguridad Vial en la empresa. Se les ha presentado como el programa grave que realmente es. En materia de niños, hay unos 250.000 trabajando dentro de programas

educativos con nuestro material, lo cual es una cifra importante. Además, entre la caravana con que contamos, y el material que utilizan, hay al menos 12.000 familias implicadas. Los mayores, como conductores, tienen otra problemática. Aparte de los atropellos de los que son objeto, tienen una percepción distinta de sus posibilidades como conductores. Pero son gente bastante sensata, cuando empiezan a sentirse incómodos al volante, el nivel de abandonos es bastante alto. Su problema fundamental es como peatones, porque tienen dificultades perceptivas, de vista, oído. En adultos, este año estamos concentrando nuestros esfuerzos en el mundo de la empresa. Y en jóvenes hay algunos programas en marcha, que suelen ser recurrentes.

¿Conoce institutos o fundaciones que hagan una labor similar a la que Vds. realizan? ¿Dependen de entidades aseguradoras?

En Europa existe la PRI (Prévention Routière Internationale), que es la asociación privada con mayor número de adherentes. Está soportada básicamente

por aseguradoras. En la mayor parte de los países europeos, quien está detrás de la prevención en carretera son las aseguradoras, pero luego hay modelos de todo tipo. El integrante español de la PRI es la Dirección General de Tráfico. ■



Epítome de una campaña de Seguridad Vial en el ámbito laboral

- ▶ En el mundo, 1,5 millones de personas mueren cada año en accidentes de tráfico.
- ▶ Más de 50 millones de personas resultan heridas.
- ▶ Es la segunda causa de muerte en personas menores de 30 años.
- ▶ Existen dos tipos de accidentes de tráfico considerados laborales:
 - ▶ Accidentes “in itinere”
 - ▶ Accidentes “en misión”
- ▶ La gravedad de las lesiones y la mortalidad de este tipo de accidentes es superior a la media del resto de los accidentes laborales.
- ▶ Se estima que uno de cada dos muertos por accidente laboral, es de tráfico.
- ▶ El incremento de sectores como el de servicios hace que aumenten mucho este tipo de accidentes.