

Entrevista con

Carlos Muñoz-Repiso Director General de Tráfico

José Manuel Carcaño



- ✓ "... educar, o intertario, es sembrar para el futuro en la seguridad de que la cosecha llegará."
- ✓ "... detrás de la mitad de los accidentes mortales se encuentra la ingestión de bebidas alcohólicas."
- ✓ "... la cuestión de la velocidad es la más debatida y hasta podemos decir que peor aceptada por un sector de los automovilistas."



CENTRO ZARAGOZA: Ahora que nos encontramos prácticamente en el ecuador del proclamado "AÑO DE LA EDUCACIÓN VIAL", ¿cuál es su valoración de los meses transcurridos y las expectativas para el resto del año?

CARLOS MUÑOZ-REPISO:

Desde la Dirección General de Tráfico, y con independencia de otras acciones programadas por entidades privadas y públicas, nos hemos planteado celebrar a lo largo del año seis Jornadas de estudio y reflexión sobre la educación vial. En el mes de enero, en Palma de Mallorca, tuvieron lugar las primeras, destinadas a las Administraciones Públicas, bajo el lema "La Educación Vial, labor de las Instituciones". Estas Jornadas constituyeron el marco de todas las demás. Luego, en marzo se celebraron, en colaboración con la Universidad de Salamanca, las destinadas a la educación vial en el ámbito infantil. Recientemente hemos celebrado en Almería otras Jornadas orientadas hacia la Educación Vial en el ámbito juvenil.

En julio se celebrarán en Avila unas

Jornadas de Educación Vial destinadas expresamente a los enseñantes, en septiembre, dentro de los cursos de verano de la Universidad de Cantabria, tendrá lugar uno destinado a la educación vial en la tercera edad, conectando con el año internacional de los mayores, y como cierre y conclusión de todo el año, en el mes de diciembre celebraremos las Jornadas en las que esperamos resumir y englobar todo lo trabajado durante el año por la Educación Vial.

Creo que es pronto para valorar. En todo caso sabemos que educar, o intentarlo, es sembrar para el futuro en la seguridad de que la cosecha llegará.



C.Z.: Precisamente en materia de educación vial la Dirección General de Tráfico acaba de lanzar a los medios de comunicación una nueva Campaña divulgativa, ¿cuál es la filosofía a transmitir y a quién va dirigida?

C.M-R: La prevención de accidentes a través de campañas específicas ha sido una labor que la Dirección General de Tráfico ha realizado prácticamente desde su creación, hace ahora cuarenta años; hasta 1992 se utilizaba una expresión simbólica para recordar los peligros de la conducción incorrecta o temeraria. Ese año se decidió cambiar hacia mayor realismo y crudeza. La gran pregunta es ¿cala más el mensaje con este sistema?

Después de cinco años en esta línea, el pasado cambiamos de nuevo hacia un mensaje positivo: "Vive". Respetar los límites de velocidad, utilizar el casco o el cinturón, no conducir si has bebido; el mensaje era "utiliza el coche, respeta las reglas y vivirás", pero no se mostraba ningún desastre de los que habitualmente producen las conductas contrarias a lo que se recomendaba. La campaña de este año no podría obviar el hecho de que la totalidad del mismo iba a estar dedicado a la educación vial, por eso hemos seguido el sistema de mediadores, los padres, los amigos, los maestros que educan, que enseñan, animándoles a que incidan tam-

bién en la educación vial, y en los spots que se proyectan en televisiones y cines hemos vuelto al flash de imagen dura y realista, porque el accidente existe, está ahí y no se debe olvidar el riesgo de la circulación, como conductor, peatón o viajero.

C.Z.: El 7 de mayo entró en vigor en España la nueva tasa de alcoholemia, que rebaja de 0,8 a 0,5 gramos por litro la tasa máxima de alcohol en sangre, para la población general de conductores.

¿Cuál es el tanto por ciento de reducción de accidentes que, según sus estimaciones, va a conseguir la aplicación de esta nueva tasa?

C.M-R: Se pretende que con unos límites más estrictos los conductores desistan de conducir si han bebido, aunque sea poco. Si esto se consigue, los accidentes y sus consecuencias descenderán en un diez por ciento, por lo menos, ya que está demostrado que detrás de la mitad de los accidentes mortales se encuentra la ingestión de bebidas alcohólicas. Pero esto, igual que todas las medidas educativas, no es de efecto inmediato. Es necesario esperar.

C.Z.: Como Ud. ya conoce, en estos momentos en España no es obligatorio la utilización de los sistemas de seguridad infantil en las plazas traseras de los automóviles. Investigaciones y estudios realizados en diversos países e incluso el elaborado recientemente por CENTRO ZARA-GOZA, muestran las ventajas

En resumen, nos ha dicho...

... nos hemos planteado celebrar a lo largo del año seis jornadas de estudio y reflexión sobre la educación vial.

Se pretende que con unos límites más estrictos los conductores desistan de conducir si han bebido aunque sea poco.

La utilización de los sistemas de seguridad infantil en las plazas traseras de los automóviles... "no es obligatorio, pero sí aconsejable, ya que están absolutamente demostradas sus ventajas."

El nuevo Reglamento de Vehículos, que entrará en vigor el próximo 27 de julio propicia la instalación, temporal y previa autorización, de este tipo de dispositivos retroreflectantes o luminosos.

Estimo que el hecho de que se puedan cruzar los datos del FIVA y del Registro de Vehículos supondrá un paso muy importante en la lucha contra los que conducen sin tener suscrito un seguro.

... la posibilidad de obligar a los infractores multireincidentes a hacer cursos de reciclaje o volver a someterse a examen para mantener su permiso de conducción.



de su correcta utilización. ¿Qué opinión le merece a la DGT esta situación?

C.M-R: Efectivamente, no es obligatorio, pero sí aconsejable, ya que están absolutamente demostradas sus ventajas. Cada vez que, en el plano teórico, se ha estudiado la posibilidad de establecer la obligación de utilizar dispositivos de retención infantil, nos hemos encontrado con las dificultades que surgirían cuando se viaja

en vehículo diferente del propio, el eventual de un amigo que nos lleva con nuestros hijos, los viajes en taxi, y alguna otra cuestión que podrían hacer incumplible una norma de este nivel de exigencia.

C.Z.: Continuando con posibles medidas que pudieran reducir el número de siniestros, ¿qué posibilidades exis-

ten para autorizar el uso de bandas retro-reflectantes en los vehículos industriales?.

C.M-R: Nuestra legislación actual prohíbe el uso de dispositivos retroreflectantes o luminosos que no estén expresamente autorizados. No obstante, quizá sea algo que haya que modificar o autorizarlos expresamente, ya que la retroreflectancia mejora la seguridad en la noche, y es vital en caso de accidente, cuando un vehículo queda atravesado y con los sistemas de alumbrado estropeados.

El nuevo Reglamento de Vehículos, que entrará en vigor el próximo 27 de julio propicia la instalación, temporal y previa autorización, de este tipo de dispositivos.

C.Z.: ¿Cree que la utilización de limitadores de velocidad en los turismos ayudaría a reducir la siniestralidad?.

C.M-R: Sin duda. Por esa razón su instalación es obligatoria desde 1994 en todos los camiones y autobuses matriculados en países miembros de la Unión Europea. En los turismos y motos la cuestión es menos clara, ya que la reserva de potencia puede permitir salir en alguna ocasión de una situación apurada, en un cruce, durante la maniobra de adelantamiento... Además, la cuestión de la velocidad es la más debatida y hasta podemos decir que peor aceptada por un sector de los automovilistas, siempre bajo la idea de que los tiempos de viaje son tiempos muertos o perdidos y hay que abreviarlos lo más posible. Creo que esa idea, muy extendida, es fuente de graves accidentes.

C.Z.: ¿Qué opina sobre la posibilidad de que todos los vehículos tuvieran que utilizar obligatoriamente las luces de cruce durante las 24 horas del día?.

C.M-R: Se está estudiando en un grupo de trabajo de la Unión Europea; en los países que han establecido esta obligación, el resultado ha sido

bueno, así nos lo dicen los responsables de la circulación de Suecia y Dinamarca. La cuestión es que la luminosidad de los países del sur de Europa no es la misma, y ahí está la gran duda. Por otra parte, si nos acostumbramos a detectar a los vehículos por su luz, aunque sea de día, puede aumentar la inseguridad de aquellos que no la llevan, como el caso de las bicicletas, e incluso la de quienes caminen a pie por el borde de la calzada.

C.Z.: En la actualidad se estima que un 10% de los vehículos que conforman el parque de vehículos español circula sin seguro. ¿La puesta en marcha del cruce de los datos del fichero FIVA de las Aseguradoras, con los datos de la DGT será la principal solución? ¿Qué otras medidas cree que deberían tomarse para evitar esta situación?.

C.M-R: Estimo que el hecho de que se puedan cruzar los datos del FIVA y del Registro de Vehículos supondrá un paso muy importante en la lucha contra los que conducen sin tener suscrito un seguro. Pero la cuestión es compleja: por una parte tengo muchas dudas sobre la legalidad de sancionar por carecer de seguro a los titulares de los vehículos que no sean sorprendidos circulando,

... en los spot que se proyectan en televisiones y cines hemos vuelto a un flash de imagen dura y realista, porque el accidente existe, está ahí, y no se puede olvidar el riesgo de la circulación, como conductor, peatón o viajero.

esos coches que están en el garaje, que se encuentran datos de alta y teóricamente pueden circular, pero no lo hacen. Por otra, y siento mucho tener que decirlo, veo



que la tipificación de la conducción sin seguro como falta penal, innovación del Código de 1995, supone, en realidad, una suavización de la sanción. En efecto, la Ley del Seguro prevé una multa, en vía administrativa entre cien mil y quinientas mil pesetas, además del precinto del vehículo, sanción que no se impone desde la entrada en vigor del Código Penal, y leo multitud de sentencias que castigan esta conducta con la pena mínima prevista en el artículo 636 del Código Penal, que es una multa de seis mil pesetas.

Y la incongruencia es aún mayor si pensamos que circular con un vehículo asegurado pero sin llevar el justificante está sancionado con multa de diez mil pesetas. Es decir, en muchas ocasiones es mejor no acreditar que el coche estaba asegurado, sino que se nos había olvidado el recibo en casa.

De verdad creo que despenalizando, en el sentido de que deje de ser una falta penal y quedar sólo en falta administrativa, carecer de seguro, se ganaría en ejemplaridad y rapidez.

Se evitarían a los juzgados tareas

absurdas y se castigaría más severamente la conducción de un automóvil sin estar asegurado, actividad que nos cuesta a todos, a través del Consorcio de Compensación de Seguros, más de diez mil millones cada año.

C.Z.: ¿En qué acciones de futuro está trabajando la DGT?

C.M-R: Permanentemente tenemos proyectos para la mejora de la seguridad de la circulación dentro de nuestro ámbito de competencia. No creo que sea este el lugar para hacer una relación detallada de esos proyectos, pero voy a hacer mención de dos, ambos de carácter normativo, que creo importantes. En primer lugar, y ya se ha anunciado, la posibilidad de obligar a los infractores multireincidentes a hacer cursos de reciclaje o volver a someterse a exámen para mantener su permiso de conducción.

Esta norma ya está elaborada y en la actualidad está pendiente del preceptivo dictamen del Consejo de Estado. También está en marcha un proyecto de ley que modifique la de



Tráfico y Seguridad Vial, perfeccionando determinados aspectos que en sus nueve años de vigencia han variado, adecuándola a la normalización europea simplemente mejorando imperfecciones.

Sería deseable que este proyecto se aprobase por las Cortes en la presente legislatura, y esto estamos intentando.