

## LA EMPRESA AL DÍA

Por Manuel Portela Peñas

### I. ENTREVISTA CON MIGUEL M.<sup>a</sup> MUÑOZ MEDINA, DIRECTOR GENERAL DE MARES (MAPFRE RIESGOS ESPECIALES)

*A) España firmó, a finales de 2003, la Carta Europea de Seguridad Vial cuyo objetivo es reducir a la mitad los accidentes de tráfico en 2010 respecto de las cifras actuales. De cara a cumplir con ese objetivo, ¿cuáles son sus expectativas acerca del contenido del nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV)?*

De entrada tengo que confesarle que soy un tanto escéptico en relación con las declaraciones solemnes sobre la seguridad vial y su influencia real en los programas y objetivos de los distintos organismos que los aportan al PNSV. Más allá del acto formal de la firma de la Carta Europea debe estar la voluntad política de aportar programas innovadores y comprometidos y eso se conocerá cuando empiecen a remitir a la secretaría del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial sus propuestas para el Plan Nacional de 2005.

*¿Qué podría tener de diferente de las 68 propuestas que hizo en 2003 la subcomisión de Seguridad Vial del Congreso?*

Las 68 propuestas son un buen punto de partida, en cuanto que suponen un razonable esfuerzo de sistematización. No creo, sin embargo, que la originalidad sea el valor fundamental al que debemos aspirar. Más importante es que los programas sean coherentes, sistemáticos, con vocación de continuidad y sobre todo que supongan un compromiso efectivo por parte de las distintas administraciones.

*¿Cree usted que aumentaría la coordinación entre administraciones?*

Como le decía antes, lo importante es la voluntad política de ejercer realmente esa coordinación;

para ello creo imprescindible una profunda remodelación del Consejo.

*B) ¿Cuál es su opinión sobre la anunciada aplicación del carné por puntos?*

Soy decidido partidario, porque hay que ejercer un especial control sobre los infractores plurireincidentes, que son indudablemente los más peligrosos; pero a condición de que no esperemos efectos taumatúrgicos sólo del sistema de puntos. Éste debe formar parte de una política coherente sancionadora y es una más —sin duda de las más importantes, pero una más— de las medidas a adoptar contra los conductores más imprudentes.

*¿El sistema de sumas o el de restas?*

Son detalles puramente técnicos que no debo valorar, porque no se han hecho públicos los estudios realizados sobre los diferentes modelos; pero tampoco me preocupa especialmente por qué modelo se opte. Cualquiera de los vigentes en los distintos países puede ser eficaz si se aplica con rigor y decisión.

*¿Estricto o condescendiente?*

Cuando se asume la decisión de implantar una medida sancionadora dura y no carente de una potencial impopularidad, pero que se reputa necesaria porque pretende incidir sobre unas conductas que causan 5.500 muertos cada año, no cabe hablar de condescendencia.

*¿Cree usted que existe la suficiente capacidad técnica, bases de datos, para administrarlo?*

Lo ignoro. No es un tema fácil de solucionar, porque es necesario que los ayuntamientos —todos los ayuntamientos, porque todos tienen potestad sancionadora— estén en condiciones de suministrar datos sobre sus sanciones a la Dirección Ge-

# TARJETA CAM MILENIUM

## MUCHO MÁS

# 1 TARJETA



# 4 FORMAS DE COMPRAR

La **CAM** lanza la nueva Tarjeta **CAM MILENIUM**. Una tarjeta preparada para el nuevo milenio. Una tarjeta que te permite comprar mucho más. Viajar mucho más. Divertirte mucho más. Disfrutar mucho más. Una tarjeta que se adapta a tus circunstancias en cada momento. Porque con la Tarjeta **CAM MILENIUM** tú decides a la hora de comprar cómo quieres pagar.

Infórmate en tu Oficina CAM.

**CUANTO MÁS LA USES MÁS REGALOS PUEDES CONSEGUIR.**



(1) Eligiendo la cantidad que más te interese (mínimo 30,05 € de capital o un 5% del límite concedido) o estableciendo un porcentaje mensual del total de las compras (mínimo 10%). T.A.E. 23,14%. (2) Con una comisión de gestión de 5 €, e importe mínimo de 90,15 €. (3) Cuota mínima mensual de 30,05 €. (4) Cuota mínima mensual de 30,05 € e importe mínimo de 180,30 €. T.A.E. 12,68 %.



Lo único que no puedes hacer desde tu casa si vas a viajar en tren, es viajar en tren.



neral de Tráfico (DGT). Si se ha decidido implantar en un año el permiso por puntos, supongo que es porque los problemas técnicos están solucionados.

*¿Deberían tener los transportistas un carné por puntos diferenciado del resto de los conductores?*

Sinceramente no. Estamos hablando de un tema crucial para la seguridad vial, cual es el de los infractores reincidentes y debe contemplarse desde la óptica exclusivamente de la seguridad vial. Es cierto que los profesionales pasan más horas al volante y pueden cometer más infracciones, pero justamente por su profesionalidad creo que no es desmesurado pedirles un plus de prudencia. Las infracciones no son una cuestión de estadística (tantas infracciones por kilómetro recorrido) sino de responsabilidad o irresponsabilidad en la conducción. Ahora bien, si hay que adoptar medidas para proteger el trabajo de estas personas —que probablemente sean necesarias— tales medidas deberán venir de la mano de las políticas sociales o de empleo, no de las de seguridad vial.

*¿Cree que llegará a aplicarse en el verano de 2005?*

No tengo ninguna razón para suponer que no vaya a ser así. Por primera vez parece que hay una voluntad firme de ponerlo en vigor.

*C) Los 283 radares de control de velocidad hoy día instalados aportan la cuarta parte de las denuncias tramitadas. Hace poco el nuevo responsable de la DG Tráfico anunció su interés por incrementar el número de radares instalados. La eficacia sancionadora debida a la mejora tecnológica parece evidente en otros países europeos. En España sucedería algo parecido, pero ¿no cree usted que la disuasión tiene más que ver con la eficacia en la gestión del cobro de la sanción que con el incremento de la probabilidad de ser denunciado o con el aumento del importe de la multa? De hecho abundan los folletos colocados en los parabrisas con la leyenda "le recurrimos cualquier multa de tráfico".*

Son dos fases del procedimiento sancionador y las dos son igualmente importantes. Ciertamente muchos de esos folletos a los que alude se basan en el conocimiento de los llamados "quitamultas" de la incapacidad de los órganos sancionadores para gestionar todas las denuncias que formulan sus agentes, pero es, a mi juicio, un problema eminentemente municipal y ligado sobre todo a las sanciones por aparcamiento.

*¿Cree usted necesario incrementar el número de efectivos, hasta 10.000 como quería conseguir el anterior Director General de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil?*

En 1994 evalué esas necesidades en no menos de 12.000 efectivos; desde entonces se han transferido las competencias en materia de vigilancia a Cataluña (antes ya lo estaban al País Vasco), pero ha crecido notablemente el parque automovilístico. Sigo creyendo, por tanto, que 12.000 es la cifra mínima.

*¿Aplicaría usted el sistema escandinavo de "a mayor renta, mayor multa"?*

Rotundamente no. Para ello sería necesario que la DGT, los órganos homólogos de las comunidades autónomas de Cataluña y País Vasco y absolutamente todos los ayuntamientos de España estuvieran conectados "on line" a los sistemas informáticos del Ministerio de Hacienda para tener acceso en tiempo real a los datos fiscales de todos los ciudadanos españoles. No me parece nada deseable tal posibilidad.

*D) ¿Es usted partidario de endurecer/suavizar los actuales límites de sanción por conducir con exceso de alcohol?*

España es el único país de Europa que mantiene una dicotomía entre "conducir bajo influencia del alcohol" (que es delito) y "conducir con una tasa de alcoholemia superior a la establecida", que es infracción administrativa. Hay que acabar con esa distinción que no tiene ningún sentido jurídico, toxicológico ni epidemiológico y hacer que —como en todo el mundo civilizado— conducir con un exceso de alcohol sea siempre delito.

*¿Y modificar los tramos penados de alcohol en sangre?*

La tasa ideal de alcoholemia es sencillamente "cero". Pero, dicho esto, no caigamos en ese error tan propio de los países latinos de que, cuando una norma se incumple, se cambia en lugar de hacer que se cumpla. Únicamente sería partidario de modificarla en un contexto de armonización a nivel de la Unión Europea.

*E) La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, ha anunciado que elevará la dotación presupuestaria en conservación del firme de carreteras y su señalización desde el 1 al 2 por 100 del*

*presupuesto de su ministerio. ¿Cree usted que las autonomías deberían por lo menos superar ese esfuerzo?*

Creo que es el propio ministerio el que debe superarlo, porque con la inversión anunciada difícilmente se cubrirá el déficit conservacional acumulado en los próximos años. Y en ese esfuerzo ciertamente deben acompañarle las comunidades autónomas.

*F) Una mayoría relativa de los accidentes mortales en carreteras se debe al exceso de velocidad. Los fabricantes construyen coches cada vez más potentes y su reclamo publicitario se basa en exceso en ese atributo de una mayor potencia. Por su parte la patronal europea de fabricantes de coches (ACEA) se ha quejado de la incoherencia con la que se regula al denunciar que "nos resulta imposible fabricar coches más seguros, para lo cual haría falta incrementar el peso de los automóviles y, paralelamente, hacerlos menos contaminantes, lo que lleva aparejado el hacerlos más livianos". ¿En qué sentido cree usted que se resolverá y/o debería resolverse esa presunta incoherencia? ¿Los controles inteligentes de velocidad (CIV) que proponía la Comisión Europea?*

Yo creo que los fabricantes de automóviles tienen capacidad tecnológica para resolver estos problemas y otros más difíciles. Si en los setenta fue el descenso del consumo y en los noventa el aumento de la seguridad, no tengo duda de que encontrarán la respuesta, aunque ello requiera un esfuerzo inversor adicional.

*¿Es usted partidario de modificar, al alza o la baja, los límites de velocidad?*

Lo que creo es que la Unión Europea debe armonizarlos. No es fácil explicar a los ciudadanos que 100 km/hora es una velocidad peligrosa en un país y no lo es en el de al lado, porque allí el límite es de 120.

*G) Usted ha ponderado varias veces la eficacia de las campañas divulgativas de prevención de la siniestralidad vial. ¿Cómo valora usted la calidad de la "pedagogía social", son palabras suyas, en las últimas campañas de publicidad elaboradas al respecto por la DGT y los organismos autonómicos?*

No conozco los tests previos y posteriores que hayan realizado. En todo caso, tampoco de las campañas cabe esperar efectos aislados y tauma-

túrgicos, deben formar parte de una política más amplia de comunicación y ésta encuadrarse en una global de orden educativo, todo ello con el propósito de tratar de contribuir a cambios profundos de comportamientos. Pretender medir la eficacia de una campaña poniéndola en inmediata correlación con la evolución de los accidentes es inexacto y acientífico.

*H) ¿Cree usted correcta la convalidación automática para inmigrantes del permiso de conducir?*

Estoy en absoluto desacuerdo con el canje automático, sea cual sea el país de origen y el *status* social o profesional de la persona, a menos que haya una razonable certeza de que las condiciones de expedición del permiso extranjero son —en el plano legal y en la práctica— homologables con las de España. El criterio de la reciprocidad es una práctica que no dudo tenga mucha lógica en los usos diplomáticos, pero no cuando está en riesgo la seguridad de la circulación.

*I) ¿Cree usted adecuada la reciente aplicación del nuevo baremo sobre indemnizaciones en caso de secuelas por accidentes de tráfico?*

Sí, es un factor de racionalización en el proceso indemnizatorio.

*Según Unespa, los precios del seguro crecieron un 2,2 por 100 en 2003 y un 2,6 por 100 hasta marzo pasado.*

Es UNESPA quien tiene la información del sector. Yo sólo puedo decirle que espero sinceramente que los criterios con los que cada entidad haya elaborado libremente su política tarifaria respondan a los requerimientos de solvencia, equidad y suficiencia que exige la Ley.

*J) Por último, ¿qué medidas aplicaría usted para mejorar el acceso a las grandes ciudades y aumentar la movilidad urbana? ¿Qué opina del peaje londinense o el proyectado impuesto al tráfico en las grandes ciudades francesas?*

Dar una respuesta única a un problema tan complejo y tan variado (probablemente cada ciudad tiene problemáticas distintas que requieren soluciones específicas) es imposible. Lo cierto es que la solución "londinense" ha funcionado, lo que demuestra, al menos, que las soluciones imaginativas y audaces no deben asustar a los responsables municipales.