

ENTREVISTA

“EL 40% DE LOS MUERTOS EN ACCIDENTES DE TRABAJO SE PRODUCE POR ACCIDENTE DE TRÁFICO”

PERE NAVARRO OLIVELLA

DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO. MINISTERIO DEL INTERIOR

MIQUEL RAMS HERNANDO

MC MUTUAL

mrams@mc-mutual.com

PERE NAVARRO OLIVELLA OCUPA LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO DESDE HACE CINCO AÑOS. ENTRE SUS LOGROS ESTÁ EL HABER CONTRIBUIDO EN LA NOTABLE REDUCCIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO E INSTAURAR EL CARNÉ POR PUNTOS. EN LA ACTUALIDAD EL 40% DE LAS MUERTES POR ACCIDENTES DE TRABAJO SE PRODUCE EN LAS CARRETERAS, ASPECTO QUE DESDE ESA DIRECCIÓN GENERAL SE ESTÁN PONIENDO MEDIOS PARA PODER INCIDIR EN SU REDUCCIÓN.

¿Cómo piensa que debe incorporarse la seguridad vial en las políticas de prevención de riesgos laborales en las empresas?

En primer lugar lo que debe hacerse es convencer a empresarios y directores de RR.HH. de las empresas sobre la conveniencia, utilidad e importancia de la incorporación de la seguridad vial en las empresas. En segundo lugar, en los másteres y cursos para formación de técnicos de prevención de riesgos laborales no existe una relevancia significativa sobre seguridad vial. Por sentido común habrá que incorporar en los programas de formación de los técnicos en prevención de riesgos laborales los aspectos relacionados con la seguridad vial. Y, en tercer lugar, en los cursos que se dan a los trabajadores en prevención de riesgos laborales de 30 horas, debería incorporarse un módulo, de cinco horas, sobre seguridad vial. No debemos perder de vista que el 40% de los muertos en accidentes de trabajo se produce por accidente de tráfico. Si alguien quiere reducir los muertos por accidente de trabajo en este país deberá hacerles frente.

¿La Dirección General Tráfico (DGT) realiza trabajos conjuntamente con el Ministerio de Trabajo e Inmigración para incorporar la seguridad vial en las empresas?

El 30 de marzo de 2009 firmamos un convenio entre la DGT y el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo para una mejor explotación de todas las bases de datos existentes. Necesitamos más y mejor información sobre qué pasa con los accidentes de trabajo debidos a accidentes de tráfico. En la actualidad, el registro de los accidentes de tráfico del Observatorio Nacional de la Seguridad Vial está en el Ministerio de Trabajo e Inmigración para que, conjuntamente con la base de datos de accidentes de trabajo, se haga una explotación para extraer la mejor información posible.

¿Qué se hará con la información que se obtenga?

Hay un grupo de trabajo compuesto por el Ministerio de Trabajo e Inmigración y el Ministerio del Interior para ver si somos capaces, recogiendo información de otros países,



de establecer una hoja de ruta y crear un plan de actuación a medio plazo.

¿Qué opina de la creación de la figura del “Gestor de movilidad” en los polígonos industriales?

Las personas que trabajamos en seguridad vial decimos que ésta es un subproducto de la movilidad. Si la movilidad funciona y está bien resuelta, la seguridad vial es más fácil. Por el contrario, si la movilidad es caótica o está mal resuelta, aumenta los riesgos en los desplazamientos. Con lo cual, la figura de los gestores de movilidad en los polígonos industriales, nos parece un paso adelante en la buena dirección. Sobre movilidad se empezó hablando de movilidad sostenible y en la actualidad se habla de movilidad sostenible y segura; éste es el reto que debe conseguirse en todas las ciudades y comunidades.

“SI ALGUIEN QUIERE REDUCIR LOS MUERTOS POR ACCIDENTE DE TRABAJO EN ESTE PAÍS DEBERÁ HACER FRENTE A LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO”

¿Cuál es la función que tendría este gestor de movilidad dentro de un polígono industrial?

Cada empresa hace su plan de movilidad, pero comparte con las demás empresas el polígono. Entonces, ¿no sería mejor sumar los esfuerzos de todas las empresas que comparten el polígono, para vertebrar una política de movilidad común? Esto es mejor a que cada uno busque su solución independientemente. Ésta es la idea que inspira la figura de un gestor de movilidad en un polígono industrial.

¿La DGT piensa incidir más en los Planes de Movilidad?

Los Planes de Movilidad superan a la DGT, pero nada de lo que pasa en las carreteras nos es ajeno. Nosotros estamos para colaborar y ayudar en todo aquello que nos soliciten, porque afecta a los desplazamientos. Los Planes de Movilidad se mueven más en terrenos



de políticas medioambientales o en políticas de transporte; pero repito, estamos para colaborar y ayudar. El Gobierno está tramitando una estrategia de movilidad sostenible, es un documento que recoge un conjunto de acciones. Sobre los Planes de Movilidad hay que vincular movilidad y seguridad. Si la movilidad está resuelta ayuda a la seguridad y es entonces cuando entra la DGT. Las campañas de la DGT son más respecto a los riesgos en los desplazamientos, que no a la gestión o ordenación de la movilidad. Cada uno tiene su responsabilidad. Nosotros estamos pero no lideramos el tema de la movilidad.

El pasado mes de mayo cumplió cinco años al frente de la DGT ¿de qué está más orgulloso de todo este periodo?

Tengo la perspectiva de haber ayudado a salir del anonimato a las víctimas de los accidentes de tráfico y a sus familiares, a la vez que haber ayudado a vertebrar un movimiento de asociación de familiares de víctimas de accidentes de tráfico. Ellos son los que tienen la credibilidad. Pueden explicar que después del accidente nada es igual; tienen más crédito que lo que pueda decir cualquier responsable político porque lo han vivi-

do en primera persona. Cuando una madre te explica: “mi hijo salió a hacer footing el domingo por la mañana, y alguien, que todavía no se había acostado... ciego de alcohol, se lo llevó por delante. Lo único que me mantiene viva es trabajar para que nunca nadie más pase por lo que yo he pasado”. Esto da una carga a la labor que estamos haciendo.

Si el alcohol es fuente de accidentes ¿por qué no se baja la tasa de alcohol en sangre a “0”?

Entre los países punteros en seguridad vial, ninguno tiene una tasa cero. Lo importante es que la tasa se cumpla y que la cumpla todo el mundo. Hemos pasado de dos millones de controles preventivos de alcoholemia a cinco millones. La idea es evitar la sensación de impunidad, hace años era muy difícil que te tocara un control. En la actualidad cada año el conductor, familiar o amigo, ha pasado un control. Ya no hay sensación de impunidad, sabes que si bebes te acabarán pillando. Han bajado a la mitad los positivos de alcoholemia; estamos en la buena dirección. El alcohol y la conducción es el principal problema en toda Europa con relación a los accidentes de tráfico.

A pesar de que en los últimos años ha habido una importante reducción del número de víctimas mortales por accidentes de tráfico, ¿no cree que 2.181 fallecidos en 2008 es para considerar que algo está fallando?

Hemos pasado de once muertes diarias a seis, es el sexto año consecutivo que se han reducido. Creo que lo que no era normal era que España estuviera a la cola de toda Europa en índices de siniestralidad. Actualmente estamos en la media europea, al nivel de países como Austria, Francia o por delante de Italia. Los avances los haremos conjuntamente con estos países, y podremos reducirlos, en la medida que seamos capaces de descubrir pasos nuevos para hacerlo. Pero sí, es verdad, siguen siendo demasiados.



“EL ALCOHOL Y LA CONDUCCIÓN SON EL PRINCIPAL PROBLEMA EN TODA EUROPA CON RELACIÓN A LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO”

Las distracciones al volante son fuente de accidentes: hablar por el móvil, programar el navegador... ¿por qué no se prohíbe fumar mientras se conduce?

En la actualidad hay coches que salen sin cenicero ni encendedor, deben pedirse como un extra. Me parece un paso adelante en la buena dirección. Sorpren-

dentemente, en la gama alta de vehículos, todos llevan cenicero y encendedor: curioso. No se prohíbe fumar por varias razones, entre ellas está que no nos hacía ilusión poner a la Guardia Civil persiguiendo fumadores, cuando se planteó el tema era cuando se hablaba de la Ley Antitabaco; otra razón es que el tema es tan contundente que cualquier fumador lo sabe, consideramos que bastaba advertirlo y realizamos una campaña recomendándolo. Tenemos algunos estudios sobre el tiempo que supone encender un cigarrillo en un vehículo, había un mensaje muy gráfico que decía “Fumar puede matar al volante en dos segundos”.

Para controlar realmente la velocidad, ¿cuándo pondrán controles de velocidad que midan ésta entre dos puntos, en lugar de radares puntuales?

La idea nos gusta y vamos detrás de ella. La empezaremos a aplicar en primer lugar en los túneles para calcular la velocidad media y, en una segunda fase, pasaremos a los tramos en los que se concentran los accidentes. Pero el sector de tecnologías y el centro de metrología, que son los que tienen que homologarlo, certificarlo y validarlo, lo tienen parado desde hace medio año. Pero sí, considero que es más justa la medición en un tramo que no de forma puntual.



¿Considera que la normativa nueva de tráfico se difunde suficientemente?

Creo que la normativa se difunde razonablemente gracias a: los medios de comunicación, que realizan una espléndida labor en los temas de tráfico; los automóviles clubs, que están comprometidos con los temas de tráfico y seguridad vial; además de autoescuelas, fundaciones... hay mucha gente que está ayudando a la Administración a difundir los temas de normativa de tráfico o seguridad vial. No es mérito de la Administración, es mérito de la sociedad civil.