



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2008

IX Legislatura

Núm. 180

NO PERMANENTE SOBRE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. EMILIO OLABARRÍA MUÑOZ

Sesión núm. 5

celebrada el miércoles 17 de diciembre de 2008

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia de don Miguel María Muñoz, del Instituto Mapfre de Seguridad Vial, para el estudio de la incorporación de la seguridad vial a la empresa. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 219/000096)

2

Se abre la sesión a la una y cuarenta minutos de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Tengo que comenzar esta Comisión dando una explicación respecto a la ausencia del otro compareciente. Ha alegado motivos fundados para excusar su asistencia y nos solicita —me refiero al Grupo Antena 3— que busquemos otra fecha para celebrar dicha comparecencia. Sin embargo, tenemos un buen amigo de esta Comisión, una persona experta, que ha ocupado distintos cargos que no es necesario glosar en este momento, una persona que está imbricada absolutamente en el mundo de la seguridad vial, al que voy a presentar sintetizando hasta grados extremos —es un currículum de estos que abruman— en su condición de —dice él—: jubilado —esto es una ficción, una perífrasis—, miembro de Mapfre, pertenece a la Comisión directiva de la Fundación Mapfre y en este momento es presidente del Instituto de Seguridad Vial de dicha comisión. Nos parece particularmente oportuna, por tanto, la comparecencia de nuestro buen amigo Miguel Muñoz. Es una persona que ha tenido una implicación con los problemas del tráfico desde diversas perspectivas, incluso desde la perspectiva institucional, desde la perspectiva pública, y en este momento desde la perspectiva privada. Por tanto, Miguel, te agradecemos mucho tu comparecencia. Esta es una Comisión en la que te sentirás particularmente cómodo no solo por tu conocimiento de las materias que son objeto de debate en esta Comisión, sino por tu conocimiento personal de la mayoría de los portavoces que aquí nos encontramos.

Sin más trámite, te concederíamos la palabra por un periodo de diez minutos aproximadamente para que realices una exposición, con una petición complementaria. En este momento y en el ámbito de los trabajos de esta Comisión nos estamos intentando deslizar hacia los problemas relativos a la siniestralidad laboral, es decir, se está buscando una especie de vinculación entre la siniestralidad en las carreteras y los problemas de los accidentes *in itinere* y todo lo que hay de conexión, que es mucho, entre la siniestralidad laboral, la prevención de riesgo laboral, y los problemas de la accidentalidad en las carreteras, en el ámbito de la seguridad vial. Solo una persona como tú tiene capacidad para buscar el elemento de conexión entre dos problemas que parecen disímiles pero que no lo son, son dos problemas que nos preocupan, que los queremos vincular, que hemos optado en la Mesa y portavoces de esta Comisión por vincularlos por decisión muy meditada, te lo aseguro. Desde esa perspectiva, si en diez minutos o un cuarto de hora nos puedes ilustrar sobre esta cuestión te lo agradeceremos.

El señor **PRESIDENTE DEL INSTITUTO MAPFRE DE SEGURIDAD VIAL** (Muñoz Medina): Señorías, como todas las veces que he tenido el honor de comparecer en esta Comisión —y son ya unas cuantas—, debo empezar por expresar mi agradeci-

miento y por expresar este sentimiento profundo —repito— de sentirme enormemente honrado por el hecho de que la Comisión considere que puedo aportar algo a los trabajos de la misma.

Hoy en la petición de comparecencia que he recibido el tema es el compromiso de la empresa en seguridad vial y en los planes de prevención. El tema es riquísimo, es muy completo y, si se me permite, quisiera dividir esta primera exposición en dos partes, aunque voy a tratar de resumirlas lo máximo posible para ni siquiera llegar a consumir el tiempo previsto. Lo primero es hablar de qué puede hacer una empresa en sí misma para prevenir los riesgos derivados de los accidentes de tráfico y, segundo, cómo proyectar hacia el exterior, de manera que no solo se prevengan los riesgos en la propia empresa, sino que la empresa actúe como agente de esto que ahora se ha dado en llamar con una expresión bastante clara, un poco grandilocuente tal vez pero propiamente exacta, como es la responsabilidad social corporativa.

En el primero de los dos aspectos, es decir, mirando la empresa hacia dentro de qué puede hacer por mejorar su propia siniestralidad en materia de accidentes de tráfico, partimos de un problema serio y es que habitualmente las empresas no perciben que los accidentes de tráfico que sufren sus trabajadores sean un accidente de trabajo en sentido estricto, sino que es algo como un poco ajeno; habitualmente no se percibe como propio. He tenido ocasión de constatarlo personalmente en varias ocasiones. Quizá la más señalada de todas ellas fue visitando una de las principales factorías de fabricación de automóviles de España, una empresa dicho sea de paso modelo en materia de prevención de accidentes de trabajo, que había reducido enormemente todos sus índices y, sin embargo, visitando la fábrica recuerdo cómo me sorprendió ver toda la planta llena de indicaciones —utiliza casco, utiliza guantes, ponte los arneses de seguridad, ten cuidado al cruzar entre los distintos espacios de la factoría—, pero no había ninguna recomendación respecto de lo que podía pasar fuera del recinto de la propia fábrica. Es decir, normalmente el accidente de trabajo no suele ser percibido más que cuando es algo que confluye con la propia actividad de la empresa. Sin embargo, hay datos que son importantísimos para tener en cuenta.

Aquí quiero hacer una petición previa de indulgencia —si se me permite la expresión— a la Comisión, en el sentido de que no me atrevería a decir que los datos que voy a dar ahora sean rigurosamente exactos, porque varían muchísimo según las fuentes. De todas maneras, tratando de depurarlos, los datos más probables son que el 40 por ciento de los muertos en accidentes de trabajo son, además de accidentes de trabajo, accidentes de tráfico, tanto si son *in itinere* como si son en misión, es decir, cuando el propio desempeño de la actividad consiste en algo relacionado con la conducción o con la circulación, para ser más exactos. Segundo dato importante. Este mismo porcentaje se refiere no sólo a muertos, sino a las grandes lesiones y, sobre todo, a las lesiones

que generan grandes secuelas, como traumatismos craneoencefálicos, lesiones medulares, grandes amputaciones, etcétera. Tercer dato. El índice de mortalidad de los accidentes de tráfico laborales es un 1.100 por ciento superior al de los accidentes laborales estrictos, es decir, derivados de la propia actividad de la empresa. Que se multiplique prácticamente por 11 la probabilidad de resultar muerto en un accidente de tráfico laboral que en un accidente laboral estricto es un dato revelador y muy importante. Cuarto dato. En las empresas de servicios —dejamos por tanto fuera a los industriales y al sector primario— los accidentes laborales de tráfico son entre el 90 y el 95 por ciento del total de los accidentes laborales que se sufren en la empresa. Pensemos en un banco o en una compañía de seguros; la probabilidad de sufrir un accidente de trabajo es muy baja, salvo justamente los accidentes de tráfico, que en este caso, además por razón del trabajo, lo más probable es que sean accidentes *in itinere*.

Hay un dato que también quiero poner de relieve. Decía antes que los datos son inciertos porque varían según sean de unas fuentes o de otras. El dato del 40 por ciento de los accidentes mortales es el elaborado por el Ministerio de Trabajo, pero los sindicatos suelen incrementarlo en 10 puntos, porque dicen que en el mismo no están incluidos los trabajadores por cuenta propia, los autónomos. Todo esto nos lleva a que probablemente estemos hablando de que la mitad de los muertos en accidente de trabajo que se producen en España lo son por accidentes de tráfico, y cuando digo muertes, entiéndase también que me refiero a las más graves lesiones. Curiosamente, pese a esta realidad tan tremenda, las empresas raramente perciben esto como un problema propio, en el sentido de que no lo consideran un accidente de trabajo. Es cierto que son conscientes de ello desde el punto de vista jurídico o desde el punto de vista indemnizatorio, pero a la hora de adoptar las políticas de prevención no es lo habitual. Lo cierto es que a raíz de aquella visita a la fábrica de automóviles a la que antes me refería, fue cuando el Instituto Mapfre de Seguridad Vial que presido acordó iniciar una línea estable de trabajo, a la que luego me referiré con un poquitín más de detenimiento, en relación con la prevención de accidentes laborales de tráfico.

La cuestión fundamental, la meta que nos tenemos que plantear es cómo conseguir que los responsables de seguridad, de prevención o de recursos humanos —porque aquí, como es natural, el encaje orgánico de los órganos de prevención en las empresas pueden tener muy distintas adscripciones— lo interioricen como problema propio. En la Fundación Mapfre tenemos mucha información sobre las cuestiones básicas referentes a este estilo de accidentes, en los que además —luego, en el diálogo, podremos plantearlo con un poco más de detenimiento— no hay peculiaridades muy importantes sobre la tipología general de los accidentes. La cuestión —repito— es cómo conseguimos que las empresas hagan suyo el problema —al decir las empresas, me

estoy refiriendo básicamente a las unidades de prevención— y cómo lo trasladan a los trabajadores, para que compartan la inquietud y participen activamente en los trabajos de prevención y, como es natural —es un correlato de todo ello—, y cómo conseguimos la participación de las organizaciones empresariales y, más importante todavía, la participación de los sindicatos en esta tarea por estar inmediatamente concernidos.

Permítanme que les resuma muy brevemente la experiencia de la Fundación Mapfre, en concreto del Instituto Mapfre de Seguridad Vial, en esta materia. En 1987 —llevaba un año funcionando el instituto— y de manera un tanto intuitiva, hicimos el primer trabajo en una fábrica de productos químicos en Asturias, empresa, dicho sea de paso, modélica en todos los sentidos de prevención de accidentes de trabajo. Digo que fue de manera un tanto intuitiva, porque como era la primera vez que íbamos a elaborar un programa de este estilo —hasta dónde yo sabía tampoco se había hecho nunca desde la Administración—, probablemente fuimos excesivamente ambiciosos. Por aquello de que —aunque es un refrán que odio; bueno, dicho sea de paso, me pasa como a don Quijote, que odio casi todos los refranes, con lo mucho que le gustaban a Sancho— lo mejor es enemigo de lo bueno, aquel primer plan que hicimos era excesivamente amplio. Es decir, quisimos que alcanzara la vía haciendo un estudio de los itinerarios más frecuentes a la fábrica; hicimos un estudio de vehículos con unas revisiones elementales sobre los puntos básicos de seguridad; y luego nos centramos más en los temas de educación y de concienciación de los trabajadores. Esta experiencia no es que la considerara fallida pero sí vimos que debíamos centrarnos mucho más y abrimos un periodo de reflexión interna en el instituto. A partir de 1989 ya decidimos centrarnos exclusivamente en los temas relacionados con el factor humano, aunque ha habido alguna excepción que luego podemos comentar. Fruto de esta primera reflexión —para centrarnos en los temas de factor humano— fue un CD-ROM que hicimos conjuntamente con la Universidad de Valencia, que se planteaba de manera interactiva para que las personas interesadas en la prevención, tanto los responsables de prevención y seguridad en las empresas como los propios trabajadores y los sindicatos, pudieran hacer uso del mismo. Era un material muy didáctico, pero con la posibilidad que tiene siempre este material, tratado informáticamente, de ser interactivo, hacía que no fuera una simple exposición doctrinal o magistral sino que pudiera tener toda una serie de componentes de autoevaluación por parte de los trabajadores. Tuvo una excelente acogida tanto por parte de las empresas como por parte de los sindicatos, hasta el extremo de que en estos diez años —no he podido recopilar los datos exactamente— probablemente hemos editado no menos de 15.000 ó 20.000 ejemplares de este CD-ROM. Dicho esto, tengo que reconocer con auténtica sinceridad que no tenemos una información muy exacta del uso que se ha hecho de ello en los respectivos ámbitos, porque quienes más lo

pidieron —en mayor número, quiero decir— fueron los dos sindicatos más importantes, Comisiones Obreras y UGT, y aunque hemos mantenido contacto con ellos, tampoco hemos tenido un seguimiento muy exacto de cómo se ha utilizado.

En estos momentos, el instituto sigue desarrollando acciones relacionadas con seguridad vial en la empresa, a través fundamentalmente de Internet, en la página web que hemos creado que tiene el terrorífico título de www.seguridadvialenelentornolaboral.com que hemos tardado un año en desarrollar y que lleva funcionando desde el mes de junio. Es todavía pronto para hacer una evaluación, pero todas las experiencias que vamos teniendo van siendo objeto de reflexiones posteriores, y vamos a hacer de este tema uno de los ejes fundamentales del trabajo del instituto en el año próximo. No es lo único hecho hasta ahora, pero sí es lo más importante. No es lo único porque la acción que estamos desarrollando en este momento está apoyada también por acciones de tipo más gráfico. Es decir, seguimos distribuyendo el CD-ROM al que antes me refería. Hemos hecho una serie de folletos para ponerlos a disposición de los formadores o de los responsables de seguridad. Estamos teniendo una buena penetración en revistas internas de las empresas. Hacemos sesiones de trabajo con grupos de trabajadores casi siempre dirigidos por los responsables de la materia en las empresas. Y a partir del año que viene —como decía— vamos a centrarnos muchísimo en ello. Estamos realizando en nuestro instituto una labor de depuración y de tratar de centrarnos en una serie de cuestiones porque, evidentemente, nuestra misión no es suplantar el trabajo que se hace desde las administraciones. Tenemos una misión distinta y, por lo tanto, en lugar de tratar de abarcar absolutamente todos los ítems de la seguridad vial, al final vamos a centrar el grueso de nuestra actuación en dos focos fundamentales que son: los niños —otro día tendremos, si SS.SS. lo consideran conveniente, ocasión de hablar de ello— y el entorno laboral. Es decir, la petición de comparecencia viene para nosotros con la máxima oportunidad del mundo justamente por eso, porque va a ser uno de los dos focos de máxima atención a partir del año que viene. Seguiremos con acciones con jóvenes y con personas mayores, pero de manera menos intensa y, desde luego, con menos esfuerzo presupuestario.

Como les decía, en este momento estamos diseñando la campaña que vamos a desarrollar el año próximo y que va a ser, junto con la educación vial, el núcleo de la actividad del instituto. Estamos en fase de diseño, primero de depuración propia de las ideas, y luego tenemos que empezar a trabajar en los aspectos de comunicación con alguna de las agencias que trabajan para nosotros, pero puedo anticiparles que la línea va a ir fundamentalmente en el refuerzo y la mejora de la acción en Internet. Estamos convencidos de que la mejor capacidad de penetración, sobre todo cuando se tienen medios limitados —nosotros como es natural no funcionamos con unos presupuestos como los de la Administración

pública, singularmente la Dirección General de Tráfico o los órganos autonómicos equivalentes—, y por tanto Internet tiene la enorme ventaja de que aunque la producción pueda ser relativamente costosa sin embargo luego la operación diaria de ella es muy barata y nos permite una capacidad de penetración enorme en relación —repito—, con el esfuerzo presupuestario que ello supone.

Este refuerzo —que no solo irá en el sentido estético sino que también lo enriquecerá en contenidos— tiene la enorme ventaja —además de la mayor capacidad de penetración—, por una parte, de que genera muchísima información. Es decir, a lo mejor en una sola página de Internet podemos dar una cantidad de información, lo cual supone un esfuerzo relativamente pequeño, que en papel sería —si se me permite lo coloquial de la expresión— un libro de 700 a 1.000 páginas. Tenemos la experiencia, por ejemplo, de una campaña en relación con médicos, que está todavía en desarrollo, donde la versión en papel son más de 700 fichas y sin embargo en Internet es mucho más manejable, entre otras cosas porque la accesibilidad a los temas que a cada uno le pueden interesar es mucho más fácil. Trabajar en Internet además tiene la enorme ventaja de que se pueden introducir —de hecho nosotros ya lo hemos hecho y lo iremos mejorando— cuestionarios para que pueda haber un sistema de autoevaluación, y no solo eso sino que también los responsables de seguridad y de prevención de la empresa puedan hacer una evaluación e incluso poner toda esta información a disposición de la empresa con la finalidad de crear un régimen de incentivos para la participación cuanto más activa mejor por parte de los trabajadores en el esfuerzo de prevención de accidentes de tráfico.

Además de trabajar con Internet vamos a desarrollar líneas a través de programas de formación de formadores —evidentemente tenemos que ramificar muchísimo nuestra acción—, reuniones de trabajo en el seno de las propias empresas y con los sindicatos. Asimismo vamos a desarrollar un programa de atención con programas específicos a los distintos grupos de riesgo, que fundamentalmente son tres: los conductores profesionales, autobuses y camiones, aunque probablemente —no lo digo con seguridad porque lo estamos considerando, ya que si no corremos el riesgo de diversificarnos demasiado— también podríamos incluir a los taxis, que tienen problemáticas específicas, así como a un grupo importante de personas que en el desempeño de su trabajo hace uso habitual del vehículo, como pueden ser comerciales, ingenieros de obra, etcétera. También vamos a tratar —todo esto lo quiero decir con muchas cautelas porque corremos el riesgo de vernos desbordados por la propia dimensión de la campaña— de incidir de manera especial en el mundo de la construcción porque es donde los accidentes de tráfico tienen una mayor repercusión. Recuerdo que hablé hace tiempo con un profesor de la Escuela de Ingenieros de Caminos de Madrid que decía que construir es transportar, y efectivamente si al final

se analiza esto, se trata de transportar desde algún sitio hasta la obra y luego dentro de la obra. La mecanización creciente del mundo de la construcción genera que incluso en el seno de la propia obra las personas y los materiales se muevan mucho con vehículos —no con los sistemas tradicionales de mover a mano—, con lo cual incluso dentro de las obras se generan problemáticas específicas. Después también revisaremos otro programa que desarrollamos hace tiempo —incluso se publicó en un libro—, que es la seguridad vial en los polígonos industriales, lo cual parece una puerilidad pero no lo es. Realmente la circulación por el interior de los polígonos tiene una serie de peculiaridades derivadas fundamentalmente de la prisa, del excesivo conocimiento del medio, lo cual a veces puede convertirse en un problema justamente por un exceso de confianza. Estos son los puntos básicos de lo que hemos hecho y de lo que vamos a hacer en el futuro inmediato en relación con la seguridad y las empresas.

Dicho esto, no me resisto a hacer un breve excursus hacia la otra parte que no estaba quizá tan implícita, tan directamente planteada en la solicitud de comparecencia, que es a lo que antes me refería, es decir, que además de prevenir sus propios accidentes, qué pueden hacer las empresas para implicarse en una lucha colectiva a favor de la seguridad vial. En definitiva, como antes señalaba también, estamos hablando de esto que ahora está tan de moda, de la responsabilidad social corporativa. Lo primero que surge es si de verdad, cuando las empresas se meten en esto, están hablando de responsabilidad social corporativa o están desarrollando una actividad comercial, ya que estamos ahora en un momento en el que venturosamente la seguridad vial se ha puesto de moda y desde luego el trabajo de esta Comisión no es ajeno a que la seguridad vial sea un tema candente en la opinión pública, y por eso hay empresas que se dedican a realizar acciones de seguridad vial con fines comerciales. ¿Es esto malo? Yo creo sinceramente que no. Es lo más frecuente, que conste. Vemos empresas, por ejemplo fabricantes de cerveza, que ligan la venta de cerveza sin alcohol al mundo de la seguridad vial. Ciertamente el no consumo de alcohol tiene otras implicaciones ventajosas desde el punto de vista sanitario, pero el que se utilice en la seguridad vial me parece bien. ¿Que se utiliza para vender más cerveza sin alcohol? ¡Bendito sea Dios! No me parece mala idea. ¿Que una marca de automóviles decide publicitar muchísimo sus sistemas de seguridad y hacer una apuesta por la seguridad en su línea de comunicación? También me parece bien. Lo único malo es lo que no se hace, pero el hacerlo, aunque sea por motivaciones comerciales, a mí no me parece mal.

Sí me gustaría que cuando nos encontrásemos ante estos fenómenos las personas ajenas a los mundillos comerciales fueran capaces de distinguir y darse cuenta de que cuando el mundo privado actúa en materia de seguridad vial normalmente lo hace a través de tres modelos organizativos distintos: o bien las empresas directamente, como decía antes, casi siempre ligado a

sus actividades comerciales, y aquí yo creo que es bueno lanzar un toque de atención a determinadas organizaciones que, con pomposos nombres que parecen sugerir otra cosa distinta, lo que están haciendo es una actividad comercial, que me parece bien, pero que es conveniente que se sepa. Hay otras veces que esta actividad corre a cargo de distintos tipos de asociaciones —y no solo de víctimas, atención— porque podemos caer en el riesgo de simplificar excesivamente y pensar que los únicos grupos de asociaciones que hay en estas materias son las de víctimas, y nada más lejos de la realidad. De hecho Aesleme, que es una asociación con la que nuestro instituto colabora frecuentemente y que ha participado en esta Comisión en algunas ocasiones, no es una asociación de víctimas. Distinto es que muchos de sus componentes puedan ser personas afectadas por accidentes, pero es una asociación dedicada a la prevención, y muchas veces están también tan de moda el respeto —lo cual Dios me libre de considerarlo una crítica— y la solidaridad con las víctimas, que corremos el riesgo de pensar que lo que no sea una asociación de víctimas, no es una asociación que trabaje en materia de seguridad vial, y repito que podríamos caer en una grave equivocación. Y luego está el modelo fundacional, y el único que yo conozco que trabaja monográficamente en seguridad vial en España es el nuestro. Es posible que haya alguno, pero yo no la conozco.

Igual que hay distintos modelos de organización, hay distintos modelos de gestión, es decir cómo entienden desde el mundo privado, desde las empresas en concreto la relación con el mundo de la seguridad vial. Hay una, que es la más obvia y en la que es fácil caer, que es el seguidismo respecto de la Administración, pero más en concreto de la Dirección General de Tráfico. No es que me parezca mal, repito lo mismo. Reconozco que a mí el exceso de botafumeiro me produce siempre un cierto rubor, pero lo malo es que, por eso que les decía antes de que la seguridad vial se está poniendo de moda, se ha despertado una auténtica fiebre cazasubvenciones, y entonces asociaciones y entidades que no se habían preocupado nunca de la seguridad vial han ventado dinero fresco en esta materia, y, en concurrencia con las asociaciones que tienen un currículum mucho más consolidado, se están disputando el escasísimo margen de subvenciones públicas y privadas que hay en esta materia. Repito lo mismo, no es que me parezca mal, pero no es malo tampoco llamar la atención sobre el rigor, la seriedad, el currículum y el historial con el que se hacen las cosas. Luego hay un segundo grupo, que son los que se autoerigen en conciencia crítica de las acciones de la Administración —lo cual tampoco es que me parezca mal—, pero lo malo es que aquí también —iba a decir una expresión excesivamente vulgar, pero permítanme que me tome unos segundos para evitarlo— al final se nota demasiado cuáles son sus intenciones, porque cuando determinados sedicentes, representantes de los automovilistas o de los intereses de los automovilistas, actúan casi siempre criticando de una manera sistemática

y con enorme acrimonia fundamentalmente las acciones sancionadoras por parte de la Administración, es evidente que lo que están haciendo es cultivar su propio negocio, aunque, repito, lo enmascaren a través de pomposos nombres que parecen sugerir otra cosa. Pero al final, repito, se está fomentando una actividad absolutamente comercial que a mí me parece perfectamente lícita, estaría bueno que me pareciera mal que cualquier entidad privada trate de lucrarse con una actividad haciéndolo lícitamente, lo malo es que generan una enorme desestabilización en relación con la percepción pública de las medidas sancionadoras, y esto ya no me parece bien. De hecho, por poner un ejemplo de la diferencia en la manera de enfocarlo, mañana recibirán los portavoces de los grupos una nota que contiene elementos críticos, pero es un documento que la Fundación Mapfre, la Asociación Española de la Carretera, que también presido yo, y Aesleme, que como les decía es habitual colaboradora nuestra, ponemos exclusivamente a disposición del Congreso de los Diputados; no va destinado en absoluto, por los elementos críticos que contiene, a desestabilizar ni a crear un estado de opinión contrario a la reforma que en líneas generales compartimos o sobre la que tengamos alguna diferencia de planteamiento en algunos aspectos.

Finalmente, la tercera forma de entender la participación en relación con la seguridad vial es la independencia respecto de la Administración, aunque, eso sí, debe ser una independencia bastante matizada, primero, porque desde el sector privado siempre tenemos que reconocer que el máximo liderazgo corresponde a la Administración. Estamos hablando del factor humano, y por lo tanto es inevitable que pensemos fundamentalmente en la Dirección General de Tráfico o, repito, como antes decía, los órganos autonómicos con competencias transferidas, y por supuesto los ayuntamientos, que tienen un papel de responsabilidad propia importantísimo en la seguridad vial. Primero, repito, reconocer el liderazgo de las administraciones, segundo, la idea de complementariedad. Por lo que nosotros hacemos no podemos aspirar —salvo que hubiera alguna organización con unos fondos prácticamente impensables— a que lo que podamos hacer tenga una sustantividad totalmente distinta de lo que haga la Administración. Nosotros tenemos que coadyuvar, complementar lo que haga además con un planteamiento básicamente subsidiario; es decir, no tendría mucho sentido que nosotros —y al decir nosotros lo digo en el sentido más amplio, es decir, cualquier organización privada, fundamentalmente ligada al mundo empresarial— pretendiéramos erigirnos en los únicos portavoces de una determinada actividad de seguridad vial, me da igual cual sea: la educación, la detección de problemas en la carretera o lo que fuera, me da igual; tenemos que actuar siempre con esta idea de subsidiariedad y por supuesto de coordinación extrema con las administraciones. Coordinación en el sentido de evitar dos cosas que son contradictorias, pero igualmente nocivas: primero, las acciones —perdón por reiterar la palabra—

contradictorias con lo que está haciendo la Administración; es decir, si la Administración está tratando de fomentar en un determinado momento el uso del cinturón no tendría ningún sentido que nos dedicáramos a poner el acento sobre otros elementos de seguridad que pudieran distraer la atención; evidentemente sería una irresponsabilidad decir no se ponga el cinturón, pero sí se puede correr el riesgo de que por poner el acento en otros elementos se acabe minimizando una acción importante por parte de la Administración; y, en segundo lugar, evitar duplicidades innecesarias. Distinta es la complementariedad, pero no vamos a estar diciendo exactamente lo mismo desde la Administración y desde el sector privado, aunque siempre es muy conveniente que los ciudadanos se acostumbren a recibir los mensajes de seguridad, no solo de la Administración, sino también de la propia sociedad civil.

La Fundación Mapfre, el instituto que yo presido, funciona bajo estos últimos criterios de independencia. No nos gusta ir a remolque de la Administración ni mucho menos dedicarnos a poner en público las discrepancias que eventualmente podamos tener; normalmente actuamos de una manera bastante acrítica, porque creemos que es fundamental no desestabilizar, sin perjuicio de que en el ámbito de esta Comisión y por supuesto de las relaciones con las distintas administraciones podamos ejercer la función crítica que creemos que debe tener toda organización civil.

Lo siento, señor presidente, me parece que me he pasado un poquito del tiempo, pero en mí eso es casi inevitable, lo siento. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Nos pasa a muchos Miguel.

Muy agradecido por tus sugerentes explicaciones. Son tan sugerentes que no parecen propias de un jubilado como tú mismo te autocalificabas. Evidentemente, no es nuestra función institucional hacer seguidismos de ninguna institución y de ninguna administración, todo lo contrario. La esencia de la función parlamentaria consiste en controlar, impulsar, y en su caso criticar y sintetizar, en la medida en que los consensos son posibles. Desde esa perspectiva, son acogidas con respeto y con agradecimiento, por el carácter ilustrativo en el doble ámbito sobre el que te has pronunciado: en el ámbito de la siniestralidad o en la prevención de riesgos laborales y en los demás ámbitos que has citado.

Dicho esto —reproduzco la intención de los demás portavoces aquí presentes— nos gustaría también ser depositarios de toda la información o de todos los documentos y cedés que has remitido a las organizaciones sindicales y a todas las demás, si no tienes inconveniente.

Iniciamos el turno de portavoces. Esta comparecencia ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Popular. Por tanto tiene la palabra, en primer lugar, para exponer lo que considere conveniente, nuestro buen amigo José Ignacio Landaluze.

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: En nombre del Grupo Parlamentario Popular le damos la bienvenida a esta Comisión.

Cuando el presidente intervenía y se refería a su currículum daba conciencia de por qué había sido usted escogido por la Comisión para comparecer, en primer lugar, en esta andadura tan importante como primer compareciente, fuera de lo que es la Administración, que ya lo hizo el director general de Tráfico, y la andadura que quiere imprimirle la Comisión en estos cuatro años es la misma andadura que venía siguiendo: la de un gran beneficio para la sociedad.

En su calidad de funcionario del cuerpo técnico de la Dirección General de Tráfico durante veintisiete años, de ocho años casi de director general de Tráfico, y de las responsabilidades que usted tiene y las actividades docentes que ha desarrollado como profesor asociado del Instituto Nacional de Administración Pública, o director del área jurídica en el máster de tráfico, organizado por la Universidad Politécnica de Madrid, o como director técnico del curso universitario de posgrado de especialización en dirección y gestión de la seguridad vial, que fue organizado por la Fundación Mapfre-Estudios, en colaboración también con la Universidad Politécnica de Madrid, distintas actividades docentes —para no cansar a SS.SS.—, distintas publicaciones importantes, como el informe sobre jóvenes conductores o los delitos en materia de tráfico y su relación con la seguridad vial del Consejo General del Poder Judicial, o publicaciones en investigación y educación para la seguridad vial, o la seguridad vial en el derecho histórico español, le otorgan el reconocimiento de comparecer en primer lugar, así como las distintas condecoraciones que ha recibido por toda esa trayectoria que viene desarrollando y que, como bien dice el presidente, de jubilado parece que no tiene nada, el Grupo Parlamentario Popular se une a los reconocimientos que ha tenido y las distinciones nacionales e internacionales, y por ello pidió su comparecencia en esta Comisión.

Me gustaría, en primer lugar, preguntarle si existe una línea de conexión entre todas sus actividades de la fundación, si existe una línea de conducta, un nexo en común en su estrategia de actuaciones. También, para ahondar un poco más en su primera intervención, me gustaría saber, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, cuál es su visión, como experto, de las campañas de concienciación que la Administración está realizando en pro de la seguridad vial. También me gustaría saber cómo valora el calendario de la Administración en la eliminación de puntos negros en las carreteras y en la eliminación de esos quitamiedos que tanto miedo dan a los conductores de motocicletas. Nos gustaría que nos diese una breve reseña, a su modo de ver, de cuáles serían sus propuestas a la Administración en aras de mejorar la seguridad vial.

Ahondando en esa seguridad vial en el entorno laboral, nos gustaría también saber cuánto cree el Instituto Mapfre de Seguridad Vial que va a durar esa campaña

que está realizando de seguridad vial en el entorno laboral, con cuánto va a estar dotada económicamente dicha campaña, y cuánto tienen presupuestado. Vemos bien e interesantes los focos de niños y el entorno laboral. Por supuesto no podemos dejar de lado a los jóvenes y a los mayores, así como a los conductores profesionales que tienen que estar muy implicados en la estrategia que quiere desarrollar la Administración y que el director general de Tráfico ya nos adelantó. Es importante el caso de los conductores profesionales —conductores de autobús, camioneros, taxistas, comerciales— en los polígonos industriales, así como la seguridad vial en los mismos, donde sin lugar a dudas, como usted bien decía, se baja bastante la guardia por la rapidez, por la agilidad, porque están sacando el mayor provecho posible a su tiempo, y se baja la guardia por conocer demasiado los entresijos del polígono, pero lo que ocurre al final es que esto causa siniestralidad.

También nos gustaría que hiciera una breve referencia —aunque ya nos ha dicho que nos lo iba a adelantar—, al proyecto de ley de seguridad vial, y estamos de acuerdo con usted también en que desde la Administración esas subvenciones deben llevar mayor rigor, control y una exigencia en la productividad por ese dinero público que los españoles, a través de la Administración, pone en manos de algunas asociaciones. Para no extenderme más en el tiempo, nos gustaría que nos ampliara la información sobre todo esto que le hemos adelantado. **(El señor vicepresidente, Landaluce Calleja, ocupa la Presidencia.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Landaluce Calleja): Le corresponde el turno de palabra al grupo mayoritario. En lugar de intervenir su portavoz, será la señora Cabezón quien intervenga por Grupo Parlamentario Socialista.

La señora **CABEZÓN ARBAT**: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero dar la bienvenida a nuestro invitado, el señor Miguel María Muñoz, en mi nombre y en el de todo mi grupo parlamentario. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Después de haber escuchado su intervención me gustaría empezar diciéndole que debemos separar la seguridad social corporativa de la prevención de riesgos laborales, que era el objeto de esta comparecencia y sobre la que serán las preguntas que le haremos desde mi grupo parlamentario.

Antes de comenzar, me gustaría hacer una pequeña referencia al señor Landaluce, que le ha formulado una pregunta sobre los quitamiedos. En la legislatura pasada se inició un primer plan para quitar estos elementos de seguridad tan peligrosos para los motoristas. Tal como anunció la ministra de Fomento, se pondrá en marcha un nuevo plan 2008-2012. Los quitamiedos son un tema que nos preocupa mucho, ya que un motorista que se cae sobre uno de ellos tiene muchas más posibilidades de sufrir muchas más lesiones que si existiesen los elementos de seguridad que se van a poner. Además esta es

una reivindicación muy antigua de los motoristas, a la que se ha empezado a dar respuesta hace muy poco tiempo. Estamos de acuerdo en que se tienen que tomar medidas, pero también en que hemos empezado a trabajar en ello mucho más de lo que antes se había trabajado.

La Fundación Mapfre lleva muchos años trabajando para concienciar sobre los accidentes laborales viales, tal como consta en su página web, que hemos visitado en varias ocasiones. Asimismo, es pionera en impartir cursos de seguridad laboral vial en las empresas. Nos gustaría saber cuál ha sido la valoración de la fundación desde que empezaron con estos cursos hasta ahora, y qué cambios ha observado usted dentro de las empresas que practican este tipo de cursos. También usted ha señalado, y nosotros estamos de acuerdo, que el empresario siempre ha estado más preocupado de lo que ocurra en el interior de la empresa que de lo que ocurre durante esos desplazamientos *in itinere* o en misión, por lo que consideramos que es primordial implicar al empresario en ese tipo de iniciativas. Si nos pudiera indicar medidas concretas sobre qué podemos hacer para que los empresarios se impliquen en este tipo de problemática, estaríamos muy agradecidos.

Ha comentado usted también que Internet ha ayudado a la prevención de los accidentes laborales. Aparte de este aspecto, ¿qué otros ha mejorado el hecho de tener Internet y el acceso a las nuevas tecnologías?

Hablando de los accidentes de tráfico, consideramos que un problema añadido es el jurisdiccional. Cuando se produce un accidente de tráfico *in itinere* o en misión se puede actuar judicialmente en dos jurisdicciones. El reto es unificarlas, de la misma manera que se tienen que unificar los registros de contabilización de accidentes, es decir, que por un lado está el registro de accidentes de tráfico y por otro el laboral. ¿Están ustedes de acuerdo con esta consideración o piensan que la manera actual es suficiente?

Para acabar y no extenderme más en el tiempo, desde su experiencia, ¿qué beneficios obtienen las empresas que introducen este tipo de políticas en sus plantillas en todos los ámbitos, desde el laboral al mercantil?

El señor **PRESIDENTE**: Muy agradecido por sus intervenciones a ambos portavoces, aunque desafortunadamente no he tenido la suerte de poder escuchar la del señor Landaluce. Don Miguel, tiene usted la palabra para responder lo que considere oportuno.

El señor **PRESIDENTE DEL INSTITUTO MAPFRE DE SEGURIDAD VIAL** (Muñoz Medina): Ante todo, permítanme aclarar que en mi caso, si soy un jubilado atípico, espero que no sea atípico es el júbilo con el que vivo mi nueva situación, lo cual probablemente ya lo justificaría.

Vamos a entrar en materia. Por supuesto, lo primero que tengo que decir, señor presidente, es que remitiremos toda la documentación elaborada y la que vayamos ela-

borando, y cuando digo documentación, lo hago en sentido amplísimo, como es natural. Únicamente la premura con la que se ha producido la convocatoria, sobre todo un pequeño error de agenda por mi parte, imputable solo a mí, ha impedido que hoy pudiera venir ya con la documentación que hubiera querido traer. No he tenido tiempo material para prepararla, pero en unos días lo recibirán ustedes.

Al señor Landaluce, en primer lugar, quiero agradecerle sus excesivos elogios, aunque la modestia no esté entre mis virtudes. La verdad es que me siento un poco abrumado por todo ello, pero, si dije al principio que era un honor para mí comparecer en esta Comisión, que además haya sido el primer compareciente, sin contar al director general de Tráfico, como es natural, que es el que tiene que marcar la pauta, hace que me sienta doblemente honrado.

Me pregunta si tenemos en el instituto alguna línea unitaria. Sí. Antes he manifestado —lo he dicho demasiado deprisa— que estamos tratando de concentrar actividades, pues, como les decía antes, no tiene sentido que tratemos de cubrir absolutamente todos los frentes de una actividad tan pluridisciplinaria como es la prevención de la seguridad vial. Al final, hemos decidido centrar nuestra actividad en los cuatro grupos de riesgo marcados por las edades a las que antes me refería, es decir, niños, jóvenes, adultos y personas mayores. Persona mayor es un término siempre equívoco en castellano, y tercera edad es una expresión que a la gente —yo todavía tengo 64 años y no me considero incluido en ella— no le gusta mucho. Se empieza a utilizar la de senior, que me gusta más, pero creo que con decir personas mayores todos entendemos a lo que nos referimos. En el instituto hemos estado haciendo una reflexión profunda para ver cómo unificamos conceptualmente lo que inevitablemente es diverso, puesto que se dirige a cuatro grupos de riesgo que tienen poco que ver unos con otros. Al final, después de barajar distintas ideas, la de la solidaridad con las víctimas, la de la educación o la formación en valores, hemos optado por la de la corresponsabilidad social, esto es, tratar de imprimir a todas nuestras acciones la idea de que no solo somos responsables de lo que nos pueda ocurrir, sino que tenemos que responsabilizarnos de lo que les puede ocurrir a los demás. Yo tengo una obsesión de tipo semántico que muchas veces exteriorizo, y es que responsabilidad es una palabra a la que hay que despojar de toda connotación de ilicitud, porque responsabilidad etimológicamente no es más que capacidad de respuesta, y eso es lo que quiero decir yo siempre. Incluso el título de mi último libro —perdón por la pedantería de la autocita— era *La seguridad vial, una responsabilidad compartida*. Nunca he utilizado palabras como culpabilidad, culpa o ninguna parecida cuando hablamos de la etiología de los accidentes, pero siempre hablo de responsabilidad en el sentido de que es algo que a todos nos concierne. Repito que después de un proceso de depuración, todo lo que hagamos a partir de ahora va a estar

presidido por la idea de la corresponsabilidad. Ello nos lleva a que hayamos adoptado un lema de campaña para todo, igual si hablamos de niños como si hablamos de jóvenes, de mayores, del entorno laboral o de lo que sea, que es: Es tu vida, es su vida. Es una apelación tanto al sentido de la autoprotección como al sentido de la protección recíproca, que es una buena forma también de manifestar la solidaridad, y en pocos ámbitos de la vida cotidiana se manifiesta de una manera tan nítida y tan clara como en el de la circulación, que es en el que todos participamos como conductores, como peatones o como usuarios del transporte. A partir del año próximo todas las acciones del instituto irán bajo la rúbrica: Es tu vida, es su vida. Pero repito, queremos que sea algo más que un eslogan de tipo publicitario o de comunicación; queremos que sea auténticamente lo que impregne la propia naturaleza de nuestros actos. Esto me lleva a responder —aunque todavía por estar en fase de elaboración no me atrevo a ser excesivamente concreto— que en relación con los contenidos de la campaña que estamos preparando, la idea matriz va a ser esta justamente. Es decir, compartamos la responsabilidad de que todos tenemos algo que aportar en la lucha contra los accidentes de tráfico.

Ello me lleva también a una idea que ha planteado la señora Cabezón, la representante del Grupo Parlamentario Socialista, sobre cómo implicar al empresario y qué beneficios le podemos plantear. Evidentemente el que una empresa disminuya sus horas perdidas por accidentes de trabajo es un beneficio obvio que tienen que ser capaces de entender y de interiorizar. Lo que pasa es que nosotros tenemos que conseguir —y ese es el acierto que nos estamos planteando como reto— que el lenguaje de comunicación con el que desarrollemos toda la campaña de seguridad vial en la empresa sea lo suficientemente certero como para entrar en esta difícil motivación, porque no es fácil. Yo comprendo que en las empresas, especialmente las industriales, tienen una preocupación muy lógica por que el desempeño del trabajo sea más seguro, pero hay que elevarlo a otro terreno; hablaba yo con una persona que acababa de obtener el título de técnico en prevención de riesgos laborales —y además en una de las instituciones más prestigiosas de España—, y me comentaba que, de las 120 horas —creo recordar— que duraba el curso, habían dedicado alrededor de cinco minutos a los accidentes de tráfico. Esto es tremendo porque es una buena manifestación de hasta qué extremo es poco percibido como un riesgo laboral más, y es un riesgo laboral especialmente cruento, porque la probabilidad de mortalidad es once veces superior a la de los accidentes que pudiéramos llamar más propios del trabajo.

Me pregunta también el señor Landaluce sobre mi visión de las campañas que está desarrollando la Dirección General de Tráfico. En esto le tengo que confesar, como decía antes respecto a otras cuestiones, que yo las veo siempre de una manera profundamente acrítica. Unas campañas me podrán gustar más que otras, las

compartiré más o menos, pero todo lo que se hace es potencialmente bueno. Luego ya utilizar un lenguaje u otro es más una cuestión de oportunidad que de lo que podríamos llamar un dogma en la ciencia de la comunicación, que no los hay. El que una campaña deba incidir sobre las causas o sobre las consecuencias del accidente dependerá de la percepción pública que se tenga de ese tipo de accidente. Si se habla de las causas probablemente habrá que ser muy didáctico, y si se habla de las consecuencias probablemente habrá que incidir más en los aspectos emocionales. No hay una panacea para todo ello. Repito que unas me habrán podido gustar más que otras, pero en general digo que me parece bien todo lo que se haga. Hay una que ha aparecido en los últimos días y que conecta totalmente con la idea de la que hablaba yo antes de la corresponsabilidad como *leitmotiv* de las acciones de nuestro instituto. Es dar un paso más, y desde aquel Si bebes no conduzcas, ya no solo es Si bebes no conduzcas, sino no dejes que conduzca el que ha bebido. No recuerdo exactamente cómo lo dice, pero esa es la idea. Me parece muy bien, porque sigue la idea de que todos nos corresponsabilicemos de nuestra seguridad y de la de los demás. Es tu vida, es su vida, que es lo que queremos dejar claro.

Me pedía también el señor Landaluce mi visión sobre el calendario de eliminación de puntos negros. En primer lugar, tengo que cambiar mi papel inevitablemente y le voy a contestar más desde mi posición como presidente de la Asociación Española de la Carretera, entre otras cosas porque el único foro estable —lo cual nos honra mucho, pero no me parece bueno— de encuentro entre las direcciones generales de Carreteras de las comunidades autónomas y la Administración Central es la mesa de directores generales que patrocina la Asociación Española de la Carretera. Pues bien, hemos tenido hace poco una reunión de esta mesa en la que se habló largo y tendido de estos calendarios y lo primero que se puso de relieve fue un rechazo técnico lógico, que comparto, pese a que yo lo utilicé profusamente cuando era director general de Tráfico, respecto a la idea de punto negro, que incluso con la directiva comunitaria, que no sé exactamente en qué fase de tramitación se encuentra actualmente, es una denominación obsoleta y poco rigurosa. Se va a hablar cada vez más de tramos de concentración de accidentes por dos razones: primera, porque habla de tramos más largos, de 1 kilómetro, y segunda, porque lo pone en relación con la intensidad media diaria de ese tramo. Esto es muy importante, porque la denominación de punto negro tal como la utiliza la Dirección General de Tráfico no es más que encender una luz de alerta y decir: aquí se han producido tres accidentes; investigue usted qué puede estar pasando. Pues bien, muchas veces lo que puede estar pasando es simplemente que hay una intensidad de tráfico muy alta. Si prescindiéramos de la consideración de la intensidad media diaria, nos encontraríamos con que en los primeros 20 kilómetros, por ejemplo, de la A-6, desde Madrid hasta Las Rozas aproximadamente, hay más de 30 puntos negros. ¿Quiere

decir que hay más de 30 puntos en los que la infraestructura es una trampa para los conductores? No. Es sencillamente que la probabilidad estadística de que haya un accidente cuando las intensidades son tan altas como las de la carretera de la Coruña es muy elevada. Por eso el concepto de tramo de concentración de accidentes —TCA, con esta manía que tenemos de las iniciales y de los acrónimos— es mucho más lógica y más técnica porque, al ponderar en función de la intensidad que se produce en ese punto, la clasificación se establece con otros criterios mucho más rigurosos, sin perder de vista además que muchas veces el punto negro, si pensamos solo en el acaecimiento de tres accidentes, puede derivar de cosas totalmente ajenas a la carretera, como por ejemplo que se haya establecido un centro de ocio, un centro comercial, y los problemas que hay allí pueden no ser derivados de la infraestructura, sino de la vigilancia. Por tanto, el proceso de conversión que se está haciendo para hablar de tramos de concentración de accidentes, unificando además los criterios entre las distintas comunidades autónomas y el ministerio, que fue uno de los compromisos que salieron de aquella reunión, me parece que nos sitúa en un camino muy esperanzador, aunque no perdamos de vista que el punto negro —lo decía uno de los directores generales en aquella reunión— es como aquel viejo principio de que la materia ni se crea ni se destruye, sino que se transforma. Pues con esto pasa un poco lo mismo, el punto negro se acaba desplazando, sobre todo cuando se habla de tramo de concentración de accidentes, porque los datos de peligrosidad no son en términos absolutos, sino siempre con relación a otros tramos que podríamos considerar normales. Por tanto, esto está en una constante evolución, por lo cual el momento en el que consideremos que están eliminados todos los tramos de concentración de accidentes es sencillamente utópico, porque siempre, al modificarse los índices de siniestralidad, se irán modificando también los niveles de comparación, con lo cual es un trabajo permanente. Lo único importante es que las dotaciones con las que cuenten las distintas administraciones, no solo el Ministerio de Fomento, sean las adecuadas para ello.

Hay un tema muy importante que estaba en el Libro Verde de la seguridad vial, del cual depositamos en su momento un ejemplar en esta Comisión, y que no es competencia suya, pero si esta Comisión apadrinara la idea probablemente tendría más probabilidad de salir adelante, y es que debería modificarse la Ley de Contratos del Sector Público para que todo el tratamiento de los puntos peligrosos, o como quiera que los llamemos, se haga siempre por el procedimiento de urgencia, con el acortamiento de plazos que ello supone. Yo no soy muy partidario de andar tocando la legislación todo el día para mejorar la seguridad vial, pero hay algunas cosas críticas que sí, y que las administraciones tengan para arreglar los puntos peligrosos una agilidad de la que hoy no disponen me parece importantísimo. También, como presidente de la Asociación Española de la Carre-

tera, quisiera hacer una referencia a las barreras de protección lateral, tema que ha sido evocado tanto por el representante del Grupo Parlamentario Popular como por el del Grupo Parlamentario Socialista, y es que son un problema importante, pero no son ni muchísimo menos la parte más importante del problema de los vehículos de dos ruedas. Es decir, la gravedad de las lesiones producidas por impacto contra una barrera es muy inferior a la gravedad de las producidas por colisión contra otros obstáculos, justamente donde no existe una barrera, y por supuesto a cuando es por colisión o atropello del motorista, donde evidentemente las barreras laterales no tienen nada que ver. Con ello quiero decir que no minimicemos el problema, pero que tampoco lo maximicemos. Hay que quitarlas, es un tema importante, pero no caigamos en la trampa —tenemos que ser mucho más rigurosos— de considerar que esa es la parte más importante de los problemas que tienen los vehículos de dos ruedas. Lo más importante es que el motorista no se caiga. Luego, una vez que se ha caído, vamos a ver cómo conseguimos que la protección sea lo más eficaz posible. He oído afirmaciones de lo más peregrino, como que había que suprimir todo tipo de barreras porque en un circuito de competición un piloto de motos se cae a 300 por hora y no le pasa nada porque sale rodando. Evidentemente el circuito y la carretera no se parecen en nada y yo siempre digo lo mismo: ¿y el día en que por no tener la barrera de protección lateral un autobús de transporte escolar se salga de la vía y mueran 45 niños, qué hacemos? Las cosas hay que enfocarlas con mucha seriedad y con mucho rigor, porque estamos hablando de temas muy importantes en los que están implicados tanto la vida humana como también la política de inversiones públicas y, lógicamente, como no hay un cajón ilimitado para ello, las administraciones tienen que priorizar, y son importantes las barreras de protección lateral, pero —insisto, y perdonen que sea tan exhaustivo— no son la parte más importante del problema.

El señor Landaluce me hace una pregunta que se parece mucho a lo que los americanos dicen que es la pregunta del millón: ¿Qué propondríamos para mejorar la seguridad vial en general? Pues trabajar. Ojalá pudiera tener una solución taumatúrgica o única. Perdón otra vez por autocitarme, pero en el libro que publiqué hace un año, en el que justamente trataba de dar una visión lo más amplia posible de esto, y en las propuestas que contenía el libro verde, que también depositamos —como antes decía— en la Comisión, hay muchísimas propuestas. Si piensa S.S. que estamos hablando de algo que tiene que incidir sobre los tres factores de la circulación —vía, vehículo y factor humano— y teniendo en cuenta los cuatro niveles de seguridad vial —evitar los accidentes, evitar la agravación, prestar una buena asistencia y reinsertar a los afectados—, estamos hablando de tal cantidad de medidas que, por respeto a la Comisión, no me atrevo a dar una medida básica. Sí tengo que recordar una cosa, como referente último de todo lo que digamos, que de acuerdo con todos los estudios que se

han hecho en España y fuera de España, alrededor del 90 por ciento de los accidentes se debe al factor humano, alrededor del 20 por ciento se debe al factor vía y alrededor del 15 por ciento se debe al factor vehículo. Hay que priorizar y recordar que dentro del factor humano, que es lo que he trabajado más toda mi vida, el 90 por ciento de este 90 por ciento se refiere a cinturón o casco, alcohol, velocidad y distracción. A partir de ahí, desde el punto de vista legislativo, desde el punto de vista educativo, desde el punto de vista de la aplicación de la norma, habría que incidir sobre estos puntos que son los más importantes con gran diferencia y para evitar sobre todo un exceso de dispersión de los esfuerzos.

Finalmente, me pregunta el señor Landaluce por la duración que prevemos de la campaña de seguridad vial en el ámbito laboral. Le tengo que decir que en principio la prevemos con de duración ilimitada, porque el esfuerzo presupuestario este año va a ser del orden de 600.000 a 700.000 euros —tengo una habilidad especial para colocar mal los ceros en los euros cuando estamos hablando de cifras grandes—, para entendernos algo más de 100 millones de pesetas, que supone aproximadamente el 10 por ciento del presupuesto del instituto. Otro tanto se lo llevará la actividad referida a los niños. Repito que una vez hecho este primer esfuerzo, el mantenimiento en Internet es muy barato, con lo cual prevemos que su duración sea ilimitada, sin perjuicio de que, como es natural, sobre la marcha vayamos introduciendo las correcciones que sean necesarias. Porque —con ello entro en las preguntas de la señora Cabezón— yo estoy más de acuerdo en separar las cuestiones de responsabilidad social corporativa de los riesgos laborales, lo que pasa es que no me he resistido, al tener el auditorio privilegiado que tengo, a hacer alguna referencia a temas que también, desde el punto de vista institucional, me preocupan. Pero tampoco lo separemos totalmente, porque es una buena forma de que las empresas, que no están directamente implicadas en el mundo de la seguridad vial, ejerzan esa función de responsabilidad social corporativa a través de una prevención, por qué no también, de los accidentes laborales. Le agradezco que reconozca a la Fundación Mapfre como pioneros en el trabajo de seguridad vial en el ámbito laboral y me gustaría poder responder a su pregunta de qué valoración podemos hacer en cada empresa. Señorita, uno de los ejes más claros de la comunicación que he tratado de trasladar durante los casi cuarenta años que llevo dedicado a ello, y desde luego en los últimos veinticuatro o veinticinco, que es cuando he tenido más posibilidad de comunicar, es que cuanto más reduzcamos el ámbito de observación en materia de evolución de accidentes tanto o más corremos el riesgo de hacer juicios erróneos. Sacar conclusiones de un fin de semana respecto del fin de semana homólogo del año anterior son ganas de equivocarse, salvo que se utilice conscientemente para mantener la atención de los medios en relación con la seguridad vial. Y si pensamos en una sola empresa, la evolución de esa sola empresa es imposible de medir

porque el azar juega demasiado. Una empresa que haya tenido tres muertos un año y al año siguiente tenga solo dos habrá bajado un 33 por ciento, es verdad en términos estadísticos, pero no es verdad desde el punto de vista de la medición de la eficacia de las medidas. En cuanto a cómo se pueden beneficiar, estamos hablando siempre de una forma de beneficiarse un tanto abstracta, ya que cuantas menos horas de trabajo pierda una empresa como consecuencia de un accidente de trabajo, eso se traduce inevitablemente en mayor rentabilidad. Cuantificarlo es difícil, sobre todo en el caso concreto. El gran reto lo ha planteado usted, igual que el señor Landaluce, en cómo implicamos a la empresa. Pues estoy totalmente de acuerdo en que implicar al trabajador tiene que ser siempre a través de la empresa. Los sindicatos tienen una función coadyuvante muy importante de estimularlo, pero el liderazgo en esto de la prevención de accidentes en el mundo laboral corresponde fundamentalmente a la empresa. Y el reto que tenemos nosotros planteado es ser lo bastante hábiles en nuestro planteamiento, sobre todo de comunicación, como para conseguir hacerles vibrar —por así decirlo— en relación con este problema. Ahora estamos diseñando la estrategia y creo que ya esta apelación a la corresponsabilidad, el Es tu vida es su vida, puede servirnos como apoyatura pero, en todo caso, no está suficientemente diseñado como para que yo ahora les plantee qué estrategias son las que, en concreto, vamos a seguir. Desde luego que no tenemos nosotros es una capacidad para incentivarlo desde un punto de vista jurídico ni económico porque, evidentemente, eso le correspondería a los poderes públicos, y lo nuestro será siempre sobre la base de la concienciación, de la incentivación y de la sensibilización. Estoy totalmente de acuerdo con usted, pero es un tema que no es fácil —y eso lo he vivido en mi etapa aseguradora, que es de la que sí estoy jubilado— entre las distintas jurisdicciones, los distintos accidentes que podríamos denominar pluridisciplinarios. Como desiderátum, lo comparto totalmente. Desde el punto de vista de la realidad pragmática jurídica lo veo más complicado, pero lo apoyo incondicionalmente desde el punto de vista conceptual. Hace diecisiete o dieciocho años que hice mi tesis doctoral, que trataba sobre la potestad sancionadora de la Administración y preconizaba que desapareciera justamente la potestad administrativa y se judicializara todo. Yo sabía que aquello, máxime cuando la tesis la defendía el que entonces era director general de Tráfico, era una provocación, pero muchas veces tenemos que provocar con cosas que sabemos que no se van a hacer, por lo menos para ir creando la inquietud. De todos los eslóganes del Mayo del 68, que se han recordado tanto en este año, el que más me gustaba era aquel de: Seamos realistas, pidamos lo imposible. Pues en esto también digo lo mismo. Sé que va a costar mucho conseguirlo, pero estoy de acuerdo con el intento de unificación de las jurisdicciones.

El señor **PRESIDENTE**: A esta Comisión le honran dos características, en mi opinión. Primero, su capacidad de consenso y, segundo, la calidad de los intervinientes. En todo caso, se podría conceder un breve turno para realizar acotaciones, matizaciones, críticas o glosas de lo explicado por el señor Muñoz, tanto al señor Landaluce como a la señora Cabezón, si lo desean así.

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: Muy brevemente. Creo que tenemos que reflexionar bastante sobre lo expuesto por el compareciente. Le agradezco su segunda intervención, aún más amplia que la primera, que nos ha iluminado bastante. Creo que tendremos que bucear en algunas referencias que nos ha hecho en su intervención. Le agradezco en nombre del Grupo Popular, que haya sido usted tan extenso y tan prolijo en su exposición y que nos haya dado algunas pinceladas más del compromiso ante lo que tenemos que buscar, que es ese beneficio de la sociedad, mejorando la seguridad vial.

La señora **CABEZÓN ARBAT**: Seré muy breve. Simplemente quiero darle las gracias por su comparecencia, que ha sido realmente muy instructiva. Mi grupo parlamentario comparte gran parte de las palabras que usted ha dicho en su intervención. Por tanto, tomamos buena nota de ellas, nos las apuntamos y simplemente le damos las gracias por esta magnífica comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Sin más asuntos que tratar, se levanta la sesión. Parafraseando la expresión del Mayo del 68, en este momento la utopía no consiste en pedir lo imposible, sino sencillamente lo posible. En todo caso, gracias, Miguel, por la brillantez de tu ilustración.

Se levanta la sesión.

Eran las dos y cincuenta minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**
Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid
Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**
Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid
Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**