

**DIARI DE SESSIONS DE LA  
COMISSIÓ NO PERMANENT  
PER ESTUDIAR L'ALTA SINISTRABILITAT  
A LES CARRETERES I VIES URBANES DE LES ILLES  
BALEARS  
DEL PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS**

---

---

PM 468-1997

Fq.Con.núm.33/27

IV Legislatura

Any 1997

Número 7

**Presidència  
de l'Honorable Sr. Antoni Diéguez i Seguí.**

Sessió celebrada dia 10 de setembre del 1997, a les 16,30 hores.

Lloc de celebració: Seu del Parlament

**SUMARI**

***I.- COMPAREIXENCES:***

- |   |            |
|---|------------|
| <i>1) Del Sr. Miguel María Muñoz, president de l'Institut Vial (Fundació Mapfre)</i>  | <i>117</i> |
| <i>2) Del Sr. Antoni Marín i Marrón, responsable del sector de Carreteres de CCOO</i> | <i>106</i> |

---

EL SR. PRESIDENT:

Comienza la sesión de la Comisión no permanente de sinistralidad en carreteras y vías urbanas de las Islas Baleares.

En primer lugar, queremos dar la bienvenida al Sr. Antoni Marín i Marrón, responsable del sector de Carreteras de Comisiones Obreras.

Pediría, en primer lugar, si hay sustituciones.

EL SR. TUR I TORRES:

Sí, Sr. President. Vicent Tur substitueix Joana Barceló.

LA SRA. THOMÀS I ANDREU:

Margalida Thomàs substitueix Eberhard Grosske.

EL SR. PRESIDENT:

Bien, antes de empezar la intervención del Sr. Marín, quiero decir que se ha alterado el orden del día, puesto que el Sr. Miguel María Muñoz, por problemas de desplazamiento, no ha podido venir a la comparecencia a esta hora, y pasamos, si nadie tiene ningún inconveniente en la comisión, en primer lugar a la intervención del Sr. Marín, si no hay inconveniente.

Pasamos, entonces, a tratar la comparecencia del Sr. Marín i Marrón, a quien rogamos tenga a bien informarnos sobre el tema objeto de la comparecencia, se advierte a los grupos parlamentarios que después de esta intervención podrán formular las preguntas y observaciones que estimen pertinentes.

Sr. Marín.

**I.2) Compareixença del Sr. Antoni Marín i Marrón, responsable del sector de Carreteres de CCOO.**

EL RESPONSABLE DEL SECTOR DE CARRETERES DE CCOO (Sr. Antoni Marín i Marrón):

Muchas gracias. Buenas tardes, damas y caballeros. En principio, como les han informado, yo soy responsable del sector de Carreteras de Comisiones Obreras para Baleares, pero, bueno, viendo las intervenciones de los diferentes señores que han pasado por esta comisión, veo que los tres factores principales que han decretado son: el hombre, el estado de las carreteras y el estado del vehículo.

Yo vengo a hablar del hombre, ¿por qué?, porque creo que, como chofer del discrecional, es de lo que puedo hablar mejor, y, como profesional del sector, les puedo aclarar las dudas que puedan tener y responder a sus diferentes preguntas.

Empezaré diciendo que yo tengo una experiencia. En el año 86,87, empecé a trabajar aquí, en la isla, con el discrecional, en una empresa que se llama Aerobús, y a partir del año 90 estoy trabajando en una empresa que se llama Nacional Bus Florit, es un grupo de seis empresas, una de las empresas más grandes de las Islas, y bueno, ahí estoy, soy representante del comité de empresa y, entonces, con horas sindicales, estoy trabajando en Comisiones Obreras para el bien del sector y de mis compañeros.

El sector del discrecional es un sector en el cual aproximadamente habrá unos 2.000 vehículos con 4.800 trabajadores, aproximadamente. Estos trabajadores son fijos, fijos discontinuos y eventuales. El 90% de los trabajadores que trabajan en el discrecional es fijo discontinuo y eventuales, sólo aproximadamente el 10% es de trabajadores fijos, de trabajadores que están todo el año en la empresa.

El fijo discontinuo es un señor que es fijo para cuando lo necesita la empresa, eso quiere decir que en los meses de mayor actividad, en los meses de verano, son requeridos para trabajar, aproximadamente vienen a entrar en el mes de abril, en el mes de mayo, y salen el 31 de octubre, aproximadamente, es decir, el trabajo que trabajan es un trabajo de seis meses, siete, ocho meses los más antiguos.

El eventual es un señor que empieza a trabajar en la empresa y que hasta que no ha trabajado dos temporadas consecutivas no es fijo discontinuo, hasta que no ha trabajado dos temporadas consecutivas en la empresa no tiene ningún derecho en la empresa, ya que el empresario, al año siguiente, puede no llamarlo, sin darle ninguna explicación, y ese señor tendrá que buscarse trabajo en otro sitio si lo tiene. Entonces, esto hace que muchas veces, y bueno, por lo que estoy aquí hablando es por la sinistralidad en la carretera, las normas de conducción, el trabajador se ve obligado a saltárselas porque si no accede a hacer todos los servicios y todas las horas que la empresa le otorga cada día para hacer o que luego, respectivamente, le va dando por la emisora que tiene cada autocar, el próximo año a ese señor no lo cogen y no tendrá forma de mantener a su familia. Por lo tanto, por un imperativo mayor, ese señor se tiene que saltar muchas veces las normas de descansos y de conducción.

Los trabajos que hacemos los del servicio discrecional son, normalmente, entradas, se le llama entradas, que son los turistas que vienen a visitarnos a nuestras islas, a los cuales hay que transportarlos desde el aeropuerto a sus hoteles respectivos en todas las zonas de la isla. Los trabajos de salida es a la inversa, es decir, de los hoteles irán al aeropuerto para marchar a su tierra. Las excursiones, normalmente y principalmente suele haber tres: una que es en dirección a la cuevas del Drac, otra que es en dirección a Formentor y otra a la cual llaman "vuelta isla", que suele pasar por Valldemossa, Sóller, la Calobra y bajar por Inca, ésta normalmente suele ser la más requerida porque, lógicamente, por los paisajes, es la más bonita y la más fácil de vender.

Hay un dato que me preocupa y que siempre me ha preocupado, es el pluriempleo dentro de nuestro sector. El pluriempleo dentro de nuestro sector está permitido por la legislación pero tengo que aclararles que el pluriempleo lo están haciendo señores que tienen trabajos como policías, personal de la Administración, funcionarios, interinos y señores que son autónomos en otras profesiones, como puede ser un albañil o un fontanero, quien contacta con otras empresas para hacer en los meses de más trabajo unas horas de trabajo; esto es muy peligroso, porque llevar un vehículo de doce toneladas con doce metros, con el tráfico que hay en nuestras islas, con la cantidad de coches de alquiler, señores, que en muchos casos el volante lo tienen al otro lado, que no conocen las carreteras, para llevar un vehículo de estas dimensiones se tiene que estar muy alerta, se tiene que ser un buen profesional, entrar en s'Arenal un viernes por la noche es de locos, un viernes por la noche, a descargar clientes, es de locos, no sabe uno nunca en qué esquina puede girar, no sabe uno nunca lo que puede encontrar más adelante, es decir, que los compañeros que están al volante son verdaderos profesionales, si los aviones siguen saliendo a la hora y no se retrasan por las anomalías de los compañeros que conducen los vehículos. El dato del pluriempleo, entonces, por favor, quiero que lo evalúen, que el turista que viene a pasar unas vacaciones y que tenemos que atenderle estupendamente, porque es un señor que paga y se merece todo lo mejor, creo que no debe encontrarse a un señor que de día ha trabajado de fontanero o trabajando para alguien de la Administración conduciendo un vehículo y que por la noche, o los fines de semana, coge un autocar y se pone a conducir; es muy peligroso, esto, y se está dando muy frecuentemente, además son personas que aceptan cobrar las horas extras más baratas de lo que cuestan, aceptan contratos por horas, y siempre se pasan de las horas de trabajo, para poder sacar un sobresueldo.

Bien, a continuación les voy a explicar lo que puede ser un día de trabajo normal de un chofer, un día de trabajo normal. Un día de trabajo normal quiere decir que yo, por ejemplo, cuando llamo a las nueve de la noche me pueden decir que a la mañana siguiente me voy a la Calobra, por lo tanto, a las ocho de la mañana tengo que recoger un guía oficial en unos puntos determinados de Palma depende de con qué agencia se trabaja, hay unos puntos determinados para recogerlos, puede ser en el Auditorium, puede ser en otros puntos. Una vez recogido el guía oficial, se desplaza uno hasta la zona donde va a recoger los clientes, que pueden ser bien de un hotel o bien de doce hoteles, una vez recogidos los clientes, sale uno a hacer el viaje programado, tiene que parar uno en unas paradas comerciales, en las cuales el *tour operator* o la agencia te obliga a parar determinado tiempo, parece ser que tienen una comisión, entonces, estamos obligados a parar ahí el tiempo, luego tenemos que darnos prisa para volver otra vez a retomar el tiempo con el que vamos, porque esos señores tienen que llegar a comer a un sitio a una hora, donde también tienen concertado que van a comer ahí, bien con pícnic bien con comida, después, las visitas organizadas que se pueden hacer, en este caso la Calobra, visitar el puerto de Sóller, anteriormente, y volver por Inca para dejar otra vez en sus respectivos hoteles los clientes sobre las seis o seis y media de la tarde, aproximadamente. Entonces, me puede encontrar con que en la emisora, o ya previamente, me dicen que tengo que ir a Son Amar, habiendo empezado a las ocho de la mañana, con lo cual yo, a las 07'15 tengo que estar en el garage para mirar el agua, el aceite, del vehículo, porque, lógicamente, tengo que llevarlo en condiciones; habiendo empezado a las 07'45, a las 18'00 o 18'30, no puedo decir que no, entonces, tengo que coger a una guía transferista, que ya no es una guía oficial, sino una señorita o caballero contratado por la agencia para hacer de acompañante, irme a las zonas donde estén los hoteles que haya que recoger y llevarlos hasta Son Amar; de Son Amar se suele salir, digo Son Amar y son las barbacoas en general, Es Fogueró, casino, las más normales que hacemos aquí, en la isla,

a las 00'00 horas. Sigo con el día, a las 00'00 horas suelen terminar, con lo cual a las 00'15, 00'30, salen los clientes de la barbacoa, salen contentos, se lo han pasado bien, entonces, nosotros tenemos que estar despiertos y claros para atenderles como se merecen; nos dirigimos hacia la zona de los hoteles, los vamos dejando en la puerta de su hotel y aproximadamente sobre la 02'00 dejo a la guía transferista en el sitio donde la he cogido. Me dirijo a mi garage, le pongo gas-oil al vehículo, ya que al día siguiente tiene que volver a trabajar, eso si un compañero no lo tiene que coger o si tengo que seguir trabajando yo; paso el coche por la máquina, en el supuesto de que mi empresa tenga una máquina de limpiarlo y no obliguen a los chóferes a limpiar, cosa que no está permitido en el convenio pero que se suele hacer, el vehículo, y me voy a mi casa a dormir; cuando llego a mi casa, en esa jornada, son las tres de la mañana, y es muy frecuente, cuando yo termino a las tres de la mañana, encontrarme una hoja que dice que a las ocho tengo que estar otra vez en el mismo sitio para irme otra vez a la Calobra o a las cuevas del Drac; esto puede ser una jornada normal, puede ser una jornada normal.

¿Cómo hacemos los chóferes eso? Primero se lo he explicado ya, porque no podemos reclamar, porque, si no, no es válido para trabajar en esa empresa, porque todos los demás compañeros lo hacen, porque la excusa de que los chóferes tenemos parte de la culpa es que nosotros tenemos seis o siete meses de trabajo y con eso tenemos que alimentar a nuestras familias, o tenemos que vivir los doce meses, entonces, unos por obligación y otros por necesidad no pueden decir que no, y si dices que no, te puedes encontrar con que la empresa ve que no eres un trabajador, digamos, muy desacuerdo con lo que ella necesita, entonces, si eres eventual, está claro que no te vuelven a coger otro año y si eres fijo discontinuo está claro que vas a hacer los peores servicios y posiblemente tengas el peor autocar para llevar, el peor autocar quiere decir el que peor aire acondicionado tenga, con el que más problemas vas a tener, porque, claro, lo lógico es que yo tengo que volver otra vez al garage. Esto puede ser un día normal, un día normal de excursiones.

Un día normal de traslados puede ser que yo empiece a hacer traslados, si la hora normal en la cual a mi me deben pasar los servicios, en el convenio pone que será cuando la empresa los tenga, el sistema que tienen los *tour operators* es que tienen una señoritas o caballeros en los hoteles, en los cuales, cuando son recibidos del aeropuerto, les hacen un cóctel de bienvenida, dicen que ese cóctel de bienvenida es para confirmar los billetes de avión de vuelta, ya que en Mallorca, por el movimiento o el tráfico aéreo que tenemos, pueden quitar aviones o trasladarlos, entonces, aprovechan para intentar venderles o les explican las excursiones que cada *tour operator* hace, los precios que tienen, lo que pueden ver, y el trabajo de estas señoritas o caballeros es intentar venderles. Cuando estos señores llegan a la agencia, pueden ser las siete, siete y media de la tarde, entonces, por fax, pasan al empresario los vehículos con las plazas que necesitan, el empresario tiene todas las agencias allí y tiene que empezar, con los trabajadores que tiene, a repartir el trabajo, nosotros venimos a saber el trabajo, en temporada baja, sobre las siete y media, ocho de la tarde y, en temporada alta, pueden ser las diez o las once de la noche, cuando sabemos el trabajo. Te puedes encontrar con que te digan que a las 3'45 tienes que estar en Cala Rajada para hacer salida, puede ser muy normal, que a las 21'00 horas te digan que a las 3'45 hay que estar en Cala Rajada, ir a Cala Rajada es una hora y media en autocar, y luego el tiempo que tienes para, previamente, estar en el garage. Entonces, te encuentras con la sorpresa de que cenas rápido y duermes dos horas y que, cuando oiga el despertador, te empuje de la cama, o te vas al garage y te sientas a esperar que llegue la hora para coger el vehículo y marcharte. Es decir, que la programación ya no es por culpa de los empresarios, sino por cómo está hecho todo el entramado, esto hace que los últimos de la lista, que somos los chóferes, suframos esa descoordinación de organización, por lo menos, a mi entender.

Ustedes dirán y esto cómo se hace y cómo les paran los agentes de tráfico y cómo se ha informado aquí que se ponen tantas multas y hay tantas intervenciones de los agentes. Bueno, la verdad es que las hay. Si me permite, entrego esto y lo podré explicar, por favor.

Les he aportado una documentación en la cual hay la reglamentación social europea de transporte por carretera, donde pone las horas de conducción y horas de descanso que se pueden hacer, esto es del 29 de septiembre del 86, es decir, no es que sea nuevo, lleva once años funcionando, y después..., bueno, también les explican lo que es un disco tacógrafo, cómo funciona, etc.; después, detrás, grapado, en tres hojas, tienen ustedes dos hojas con tacógrafos, dos tacógrafos en cada hoja, y detrás una hoja de control, de la cual cada vehículo está obligado a llevar, éstas hojas tienen un número y van selladas, y no debe faltar ningún número cuando se entregan, cuando se han acabado, para recibir otras.

¿Qué es un disco tacógrafo?, ahí lo tienen, es un disco circular que se va a poner detrás del cuentakilómetros o velocímetro, el velocímetro tiene también un reloj incorporado en el vehículo que llevamos, se pone en la parte de atrás, estos discos están hecho de un material que si alguien raya con una uña, por ponerles un ejemplo, se queda marcado, es decir, como un calco, entonces, no se puede, una vez está escrito, tocarlos para nada. Estos discos ponen primero el nombre del conductor, de dónde se sale, a dónde se llega, el día en el cual estamos, la matrícula del vehículo, los kilómetros con los cuales se sale de garage y los kilómetros con los cuales se llega a garage, se hace la resta y salen los kilómetros hechos al día.

La trampa que hay con los discos tacógrafos: Yo puedo salir por la mañana a las ocho hacia la Calobra, y cuando yo vuelva de la Calobra a las 18'00 o 19'00 horas, coger este disco que tengo, cerrarlo, ponerle el kilometraje y guardar ese disco, y poner otro disco nuevo, al cual le pongo el kilometraje que tengo en ese momento y lo vuelvo a introducir, con todos mis datos, con todo correcto. Con ese disco hago la barbacoa hasta las tres de la mañana y luego lo vuelvo a sacar. Ese día me ha generado dos discos con el mismo vehículo. A la mañana siguiente, a las 07'30, vuelvo a coger el vehículo y pongo otro tercer disco. En el momento que yo salgo, si me para un agente de la Guardia Civil, puede ser muy habitual, para hacerme un control, el disco que yo le enseñaré será el disco con el cual yo he ido a la Calobra, nunca le enseñaré el disco con el cual yo he ido a Son Amar, porque si yo le enseño el disco con el que he ido a Son Amar, verá que he acabado a las tres de la mañana, que he empezado a las siete de la mañana, y meterá una multa a la empresa; no me interesa enseñar el disco de Son Amar, está claro. Si en ese segundo día vuelvo a seguir trabajando a partir de las 18'00, 19'00 o 20'00 horas, el que le enseñaré será el disco de Son Amar, para que vea que de día yo no he trabajado. Ustedes me dirán: pero si usted tiene una hoja de control, ¿cómo lo puede hacer? Muy fácil, en la hoja de control no pone el nombre del conductor, por lo tanto, no se sabe, puedo decirle a la guía "Por favor, ponme el día que salgo de tal sitio, que llego a tal sitio y que es de esta agencia", con lo cual la letra no será la mía, lo puedo escribir con la mano izquierda, con lo cual el agente de la autoridad no lo va a reconocer, es decir, que no me pueden coger, yo puedo estar trabajando veinticuatro horas cada día y el agente de la autoridad no me puede coger, porque el agente de la autoridad tiene potestad para pedirme el disco de la semana en curso y el disco de la semana anterior, no tienen potestad para pedirme nada más, y yo no debo de tener en mi poder ningún otro disco, ya que esos discos pertenecen a la empresa y, como tal, cada semana tendré que entregar los discos de esa semana. Bueno, ésta es la picaresca que utilizamos los chóferes para los discos.

¿Qué pasa? Si me meten una multa porque por hache o por be yo me niego, yo, en mi profesión, me he negado siempre a cambiar un disco y me han sancionado con multas, multa de 300, 400, bueno, multas, aparte de que la gente que me paraba sabía perfectamente lo que yo hacía con los discos, si lo hubiese hecho, es decir, no es desconocido para ellos, son compañeros, muchos de ellos trabajan con nosotros y los ves en Son Amar y al día siguiente los ves vestido..., parándote, pues aparte de esto, ellos no pueden cogerte nunca, la única forma de cogerte sería que ese señor, cuando te hiciese esa inspección en ese momento, anotase el nombre del chófer, anotase la matrícula del vehículo, lo dieses a la inspección, esa inspección fuese a la empresa y pidiese los discos tacógrafos de ese chófer y de ese vehículo, para ver si los kilometrajes coinciden y ver dónde están los kilómetros que faltan, pero hay otra cuestión, y la cuestión es que perder un disco tacógrafo, creo que son 45.000 pesetas de multa, como comprenderá, si ustedes son empresarios, conviene más pagar 45.000 pesetas de multa por perder un disco tacógrafo que no dar a entender o demostrar a la inspección que se incumplen las jornadas de descanso, vale más pagar que no que te metan una multa mucho mayor; es decir, ésta es la fórmula con que habitualmente los discos tacógrafos se están modificando.

También hay otra forma, que es que yo salgo con otro compañero, hacemos el referido servicio de la Calobra y luego, a las 18'00, horas yo cambio de vehículo y me pongo en otro; en la hoja de control nunca saldrá mi letra de lo anterior, ese vehículo lo está llevando por la tarde otro compañero, entonces, tampoco nunca coincidirá, también es otra forma de hacerlo, ya no es ni meter palillos ni ir al señor que hace los discos y decirle "oye, ponme que me marque tantos kilómetros de menos", ahora ya no se hace, pero antes se solía hacer, y sí, había vehículos que nos pasaban, y a ustedes les habrán pasado autocares a 120 por la carretera y decir "¿Pero cómo es esto, si en esta carretera sólo se puede ir a 80?", y posiblemente, si lo paran los agentes, en el disco tacógrafo les llegará que pone 80, pero ahí hay un atraso de los discos, del tacógrafo, hace diez años se estilaba mucho, ahora, gracias a Dios, por las inspecciones, se está estilando bastante menos.

Bien, a lo ya referido hasta ahora, los trabajadores sufren otra cosa y es el incumplimiento..., y es que todo esto tiene que ver con la sinistralidad, porque un chófer, un compañero mío, o yo trabajemos mucho, la capacidad que yo tengo disminuye también mucho. En los meses de abril, mayo, junio a lo mejor estoy muy fresco, hay menos trabajo también, puedo descansar mucho más, pero cuando llega junio, julio, sobre todo, agosto y septiembre, el trabajo es brutal, es brutal; se va acumulando cansancio, y en más de una ocasión he dicho que los meses más peligrosos son agosto, septiembre y la primera quincena de octubre, porque no es que trabajes mucho, es que tienes acumulado el cansancio anterior, es que te hechas en la cama y dormirías veinticuatro horas, entonces tienes acumulado el cansancio anterior y eso es lo que hace que los reflejos no estén al cien por cien.

Trabajamos tanto y encima con la lucha de que muchas empresas no pagan lo que tienen que pagar, es decir, nosotros, y yo he estado en la mesa a la hora de defender el último convenio de discrecional, tuvimos nuestros más y nuestros menos, y yo defendía que para ser profesional se tiene que ganar un dinero, para que no tengamos que hacer tantas horas extras y no incumplamos, se tiene que pagarnos también de acuerdo con lo que estamos trabajando. Entonces, todas estas horas que se hacen, por supuesto, no salen en ningún lado, no se puede poner en nómina que un señor ha hecho 100 o 120 horas extras en un mes, es ilegal, solamente se pueden hacer 80 horas anuales estructurales, y 80 las hacemos en un mes, o más, ¿a quién interesa esto?, esto interesa al trabajador porque con el sueldo que tenemos no nos da para vivir, interesa que las horas extras no nos las pongan, porque resulta que si una hora estructural se paga al 2%, las no estructurales se pagan al 4'7%; el empresario, de las horas estructurales tiene que pagar el 24% de las horas no estructurales. Horas no estructurales son aquellas que pasan de más de 80 horas al año, lo cual quiere decir que, de cada tres o cuatro pesetas, una se paga al fisco, tampoco interesa al empresario eso, ¿por qué no le interesa?, porque no tiene capacidad para pagar ese dinero, ¿por qué no tiene capacidad?, porque hay una guerra de empresarios cruenta, en la cual lo importante no es el que manda, sino si hundes al de al lado, porque si hundes al de al lado, esa agencia se tiene que venir contigo. Entonces, hay una lucha en la cual están bajando los precios, del orden que los precios establecidos, y supongo que el Sr. de Aviba se lo podrá decir, los precios por una excursión, por un traslado a una zona, se llegan a rebajar al 50% del precio establecido, y claro, esto lo tienen que sacar de algún lado, y el último eslabón siempre es el trabajador, y es ahora que a 910 pesetas se le paga la hora extra, que ya es bastante baja, en algunas ocasiones se paga a 800 y a 750 la hora extra, que tenemos que hacerla si queremos ganar algo de dinero, si no, el sueldo base son 127.000, limpias, 113.000 pesetas, multiplicado por seis o siete meses, no me da para vivir todo el año; por es hay implícito eso.

Bueno, luego, el chófer ha de tener tal atención que, aparte de vigilar la carretera, de vigilar a los clientes, clientes que en muchas ocasiones vienen borrachos, que tenemos que tener cuidado de que no entren con botellas en la mano, porque a lo mejor en un estado de euforia pueden tirar la botella hacia adelante, le pueden dar al chófer en la cabeza y, como le den en la cabeza, los 55 que van atrás no sé dónde van, son personas, no llevamos animales, gracias a Dios, son personas; entonces, tiene que mirar todo eso. Para eso tendría que haber una guía transferista o un acompañante de viaje. Si ustedes se van al aeropuerto y ven salir los autocares, verán que muchas agencias, y las agencias más importantes, las agencias que más volumen traen a la isla, suelen hacer los servicios de transportes sin guías transferistas. Por lo tanto, aparte de la atención que tienes que prestar a la carretera, tienes que tener conocimiento perfecto de las zonas, de los más de dos hoteles, pensiones, pensiones sin nombres y casas de alquiler, que te vuelves loco si no sabes dónde están, o villas, como se están contratando ahora, tienes que saberlas, para entrar con el autocar allí, y bueno, prestar atención a la calle, etc., porque no hay una señorita que te diga: "Primero vamos a hacer este hotel, luego éste, etc., éste está aquí i aquel allí", que debería ser su profesión. ¿Por qué los transportistas aceptan eso? Pues porque, si no, no levan esa agencia, si no, no pueden mantener a su gente, si no, no pueden mantener la flota; por lo tanto, los transportistas son señores que también..., la palabra sería..., bueno, que están obligados a hacer esos servicios por esos precios, y el *tour operator* lo tiene muy bien: "Yo traslado 500.000 personas a Mallorca, usted ¿a cuánto me lo hace?", "A tanto", "¿Y usted ¿a cuánto?" "A tanto", menos, como luego me interesa, voy al primero y le digo "Pepito me lo hace a tanto, si tú me lo haces por lo mismo, te lo doy a ti", y Pepito me lo va a hacer, si no, tiene que quitarse coches y quitarse gente, aparte que hay unos huecos para llenar de días. Los italianos viajan unos días, los ingleses, otros, los escandinavos, a otras horas; si yo tengo una empresa de autocares, me interesa tener tanto de una nacionalidad como de otra, porque tengo que dar trabajo todos los días a mi gente, no puedo solamente limitarme a trabajar con una gente, porque estos no vuelan todos los días, tengo que tener todos los autocares ocupados todos los días para sacar la máxima producción. Por lo tanto, los empresarios también están dentro del juego y también están presionados por los *tour operators*.

Bueno, supongo que quedan más cosas en el tintero, supongo que ustedes tendrán preguntas para hacerme y yo, encantado, les responderé a todas las preguntas, y, bueno, simplemente agradezco la invitación y que si en algo vale mi ayuda, me presto a todo lo que ustedes quieran de mi. Gracias.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Marín.

Acabada la exposición, para formular preguntas u observaciones, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Mixto, el diputado Sr. Balanzat.

EL SR. BALANZAT I TORRES:

Gràcies, Sr. President. Benvingut, Sr. Marín.

Bé, en alguns aspectes, o en molts, la seva exposició coincideix bastant amb la d'altres representants, alguns del seu sindicat i d'altres d'UGT, qui han coincidit bàsicament, precisament, en allò que està malament en aquest sector, per allò que vostè deia, que molts treballadors se senten obligats, xoferes, a haver-se de saltar les normes per poder viure dignament.

Jo li volia preguntar dos aspectes. En primer lloc, aquesta pluriocupació de què ha parlat de policies, funcionaris, gent que té feines autònomes..., vostè ha dit que, en principi, això està permès; si això està permès, què es pot fer per impedir aquesta pluriocupació que és perillosa?, perquè és gent que quan acaba la seva jornada de feina, que suposa que ja estan cansats per la seva pròpia feina, després agafen l'autocar i fan més hores, per tant són un perill per la carretera, són un perill per a la seguretat; què es pot fer per solucionar això? Seria una primera pregunta. I una segona pregunta seria si el seu sindicat té alguna idea clara o alguna suggerència clara de com es pot evitar clarament aquesta actitud que ha de tenir el xofer, una mica, de submissió a l'empresari, com es pot solucionar això?; vostè ha suggerit, per exemple, que una de les coses que evitaria això és tenir un sou mensual digne i no tenir una misèria com la que acaba de dir, perquè realment és una misèria, el sou, crec que ha dit 113.000 pessetes netes, aproximadament, més o manco, sense comptar hores extres; quines coses es poden fer des del sindicat per millorar això?

I res més. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gracias, Sr. Balanzat. Sr. Marín.

EL RESPONSABLE DEL SECTOR DE CARRETERES DE CCOO (Sr. Antoni Marín i Marrón):

Bien, caballero, yo al principio de mi intervención hacía una cosa, es decir, yo, para exponerles a ustedes la verdad, les decía que era el responsable del sector de carreteras de Comisiones Obreras pero que quería aportar aquí la experiencia del hombre, eso es, del profesional y del trabajador; me he permitido hacer mi evaluación no desde un aspecto sindical, ya que si la hubiese hecho desde un aspecto sindical hubiese entrado en bastantes más temas, me he ido llanamente a explicarles el problema del chófer; yo soy chófer, soy profesional, entonces he querido dirigir la alocución por ahí ya que para otros aspectos pues tienen ustedes personas mucho más cualificadas que yo, y creo que el Sr. Ortiz, secretario general de la federación, estuvo compareciendo aquí hace unos días y entonces todas estas preguntas se las pudieron hacer a él.

De todas formas, ¿hasta qué punto está permitido el pluriempleo?; pues muy fácil, caballero: si un funcionario tiene que solicitar, de la Administración pública, permiso para hacer pluriempleo y la Administración pública se lo da, el empresario no le va a poner ninguna pega; si no se lo da, el empresario o cuando le venga una inspección le dirá que no puede trabajar porque no tiene permiso del ministerio. Creo que tienen que solicitar ese permiso para poder tener pluriempleo. Entonces, pues bueno, esto sería una solución, claro que sería una solución bastante fuerte, sería cambiar todo el esquema de este país y eso a veces cuesta bastante, ¿no?, aunque gracias a Dios poco a poco lo vamos cambiando. En principio, pues, habría que solicitar a los empresarios, por medio de la federación, que por favor no admitiesen el pluriempleo, que por favor mirasen cuántas horas están haciendo los fijos, que no cojan personal fijo discontinuo cuando ya los fijos llevan 100 horas extras cada mes, porque a ellos lo que les interesa es amortizar el puesto de trabajo, que por favor no cojan a esta gente, o si no pues dicten ustedes una forma sancionadora para que no exista el pluriempleo dentro del discrecional por lo peligroso que puede ser, porque cada vez que tenemos un accidente salimos en los primeros periódicos de toda Europa y esto nos perjudica porque el 95% de la actividad que tenemos en la isla viene del turismo y, por lo tanto, se le tendría que dar, digamos, un aspecto preferencial a lo que es el servicio discrecional. Gracias.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Marín. Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida tiene la palabra la Sra. Thomàs.

LA SRA. THOMÀS I ANDREU:

Gràcies, Sr. President. També vull agrair la presència del representant del sector de carreteres de Comissions Obreres perquè ha estat una intervenció prou crua, prou real, que aquesta és la realitat dels xofers i dels treballadors de la carretera i que expliquen o poden donar explicació de moltes de les causes que després s'entenen quan es parla de segons quin tipus d'accidents i es parla del fet que qualque xofer s'ha adormit o s'ha distret o una abella li ha provocat una reacció que en unes condicions laborals normals no tendria perquè tendria els reflexos que toca si no hi hagués tantes hores de feina al darrera. Per tant, en aquest sentit pens que ha estat una intervenció molt clarificadora i allò que volia, senzillament, també aportar o demanar-li és, des del punt de vista del treballador, com es veu la necessària, diríem, o la realitat de la inspecció i de la vigilància de carretera. Ens ha explicat com amb un tacògraf es pot enganyar la vigilància, la inspecció, com l'empresa pot estimar-se més pagar un tipus de multa que no unes altres, però allò que volia saber és si des del punt de vista del xofer realment hi hauria d'haver molta més vigilància, hi hauria d'haver més mesures i més mitjans, per part tant de la Direcció General de Trànsit com des del punt de vista del servei de carreteres, una inspecció correcta de les condicions laborals dels treballadors.

I, per altra banda, fins a quin punt, des del punt de vista de la postura d'un sindicalista, la Inspecció de Treball té possibilitats, realment, d'actuar per evitar tots aquests abusos per part de l'empresari?, que entenem que dins les relacions laborals que es donen avui en dia és lògic que des del punt de vista del treballador s'intenti acumular el màxim d'hores possibles; s'ha parlat de quin és el sou real, el sou base de 8 hores de feina i, per tant, és lògic que s'intentin acumular aquestes hores extraordinàries, però, fins a quin punt, a la vegada que hi ha la negociació col·lectiva a través de convenis, etc., per allò d'intentar millorar els sous reals, fins a quin punt la Inspecció de Treball té una actuació en aquest sentit o no?, o si, senzillament, és una realitat tan evident que ni tan sols la Inspecció de Treball, en aquest sentit, actua per millorar les condicions del treballador. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sra. Thomàs. Sr. Marín.

EL RESPONSABLE DEL SECTOR CARRETERES DE CCOO (Sr. Antoni Marín i Marrón):

Bueno, posiblemente -y quiero hacérselo saber a los parlamentarios- que cuando yo salga de aquí y salgan los periódicos habrá muchos compañeros que se me borren de Comisiones Obreras, y esto me lo he planteado muy seriamente cuando me llamaron ustedes, es decir, lo asumí al venir aquí, explicarles la realidad crudamente porque creo que no se les debe engañar ya que es una comisión donde les tienen que aportar todo lo que ustedes necesitan para tomar las decisiones, y mi dilema fue: "¿Rechazo la invitación, asisto, si asisto lo hago en forma *light*, palabra muy empleada últimamente, para no dañar lo que es el sector, o digo la verdad?" Creo que ustedes se merecen que se les diga la verdad y por eso quizás ha parecido un poco cruenta mi actuación, pero no quería ni dramatizar ni nada, simplemente quería decirles la verdad. En una ocasión invité al director de Carreteras, al Sr. Fernando Villalobos, -persona muy agradable- en el año 96 a que, un domingo, pasar yo a recogerle, a él y a su señora, para que se viniesen conmigo en el autocar; no quiso; está claro que no quiso porque sabía lo que yo trabajaba. Se lo recordé hace poco y estuvimos riéndonos un rato.

La Inspección. Pues la Inspección me parece que tiene bastantes pocos medios, yo creo que, de entrada, debería tener más efectivos; vaya por delante que no sé los efectivos que tiene la Inspección, pero si son los que yo veo son bastante cortos. Eso por lo que respecta a la inspección.

Yo creo que si se pudiese entrar en lo que son los precios del transporte, que no se abaratasen como se están abaratando, por el libre mercado y demás, con la competencia que está haciendo a los empresarios, yo a mi empresario siempre le digo una cosa: "quiero que tú ganes tres veces más de lo que estás ganando porque posiblemente, de esa forma, a mí me podrás pagar el doble, porque creo que me lo merezco y tú también te lo mereces por el dinero que estás invirtiendo, porque tienes que cambiar autocares cada 10 años y porque tienes que tener una plantilla" que, bueno, que dependen de ese empresario y de su trabajo. Entonces una de las fórmulas sería mirar de entrar un poquito a que no haya esa competencia desleal que hay entre empresarios, que es muy fuerte, es muy, muy fuerte, es decir, un empresario, por una mala gestión, de la noche a la mañana se puede quedar sin agencias y puede dejar a 200 personas en la calle; esas 200 personas lógicamente pueden ir a trabajar a la otra empresa, bueno, con un defecto, que las empresas hoy en día prefieren personal que no sepa trabajar para que tarden el máximo posible en decirles que tiene sueño y que ese servicio no lo hace, que no compañeros que están cualificados, que estos señores saben que cuando les meten dos o tres días seguidos de dormir cuatro horas, llegan y dicen: "no, mira, majo, esto lo haces tú porque yo me voy durmiendo, y no quiero hincharme a tomar pastillas de ninguna clase", método que se está empleando en el discrecional para no dormir.

Es verdad, señores, es verdad que se está optando por los medicamentos que hay en el mercado para no dormir, para tener la atención más tiempo, bien sean de ginseng, bien sean unas pastillas que salen que dicen que te retrasan el sueño, bien sea tomar cafés, 10 o 12 cafés al día, bien como nos dicen los viejos: "tómame un café y una coca-cola; el café bien caliente sin azúcar y la coca-cola bien fría; primero el café, después la coca-cola y así se te quita el sueño"; claro que se te quita el sueño, pruébenlo ustedes, ya verán a la médula lo que le hace, le pega una subida y se quedan ustedes así, y los ojos muy abiertos; ahora, de reflejos nada, de reflejos nada, pero así se puede terminar el servicio, claro que se puede terminar. Pues todo esto se tendría que mirar un poquito, señores, que es muy peligroso. Gracias.

EL SR. PRESIDENT:

Gracias, Sr. Marín. Sra. Thomàs, ¿quiere volver a hacer uso de la palabra? Por el Grupo Parlamentario Nacionalista-PSM tiene la palabra la diputada Sra. Bover.

LA SRA. BOVER I NICOLAU:

Gràcies, Sr. President. Senyores diputades, senyors diputats, també vull agrair al responsable del sector de carreteres, el Sr. Marín, que avui ens hagi informat, com a xofer del servei discrecional, d'aquest tema. És ver que abans, altres dies, en aquesta comissió han comparegut diferents companys de diferents sectors sindicals i també han donat la mateixa versió que vostè ha donat. Sembla ser que és un sector que, malgrat estigui regulat ja sigui des del punt de vista laboral com també des del punt de vista de les conselleries de Treball i Transport, sembla ser que es fa un frau constant de tota la regulació que existeix. Vostè ens ha aportat un document de reglament social europeu del transport de carretera i només amb un cop d'ull, en la seva exposició es veu que no se'n compleix ni un.

Per tant jo li faria només una pregunta: tenim un tipus de tacògrafs que, així com vostè ha exposat i en havien exposat també anteriorment, són fàcilment manipulables, els que s'empren a la nostra comunitat; ens han dit que amb un escuradents, amb un paper de tabac, paper de calcar..., es manipulen perfectament. Per quin tipus, per tant, de mecanisme, per quin tipus de tacògraf optarien vostès perquè no es poguessin manipular tan fàcilment? També el full de control; gairebé sembla ridícul -per emprar aquesta paraula- que es posi un full de control quan no hi ha el nom del xofer, del conductor, quan sabem -vostè també ho ha contemplat- que en el percentatge d'accidents l'home, el xofer, home o dona, és el responsable majoritari dels accidents que...

EL SR. PRESIDENT:

Sí, Sra. Bover, si es tan amable de repetir la pregunta anterior, desde el principio a la segunda cuestión.

LA SRA. BOVER I NICOLAU:

El tipus de tacògrafs que vostès optarien per emprar perquè no es puguin manipular, i també el full de control: quin tipus de full de control, si és necessari o no des del moment que, en teoria, és un instrument per donar qualitat al servei i també qualitat de vida al xofer, i veim que no es compleixen cap dels dos objectius; i quina mesura legislativa proposaria vostè a aquest parlament per paliar la situació dels professionals del transport discrecional. Sabem que és molt fàcil crear una norma, el que és difícil és complir-la, però ens agradaria que ens digués quina mesura legislativa és necessària. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sra. Bover. Tiene la palabra el Sr. Marín.

EL RESPONSABLE DEL SECTOR CARRETERES DE CCOO (Sr. Antoni Marín i Marrón):

Ya, bien, perdone que le haya pedido que..., a pesar de llevar 15 años aquí y que mi mujer es mallorquina, me pide por favor que no hable en mallorquín para que no destroce más su lengua. Bueno, el documento aportado que usted me dice que le ha echado un vistazo y que así, a simples rasgos, se ve que se incumple totalmente, es del año 86; estamos en el año 97, son 11 años; creo que en España hacemos las cosas lentas pero que en algunas cosas tendríamos que darnos un poquito más de prisa, y Baleares debería estar a la cabeza de lo que es la nación, sobre todo en temas de turismo.



El tacógrafo manipulable; pues bueno, ya les he explicado a ustedes que son manipulables. ¿Qué tacógrafo no sería manipulado?, pues bueno, tengo entendido que desde hace tres o cuatro años, con anterioridad, también, tanto en Francia como en Alemania se está mirando qué clases de tacógrafo se pueden; desde hace un año y medio la ministra de Transporte está muy interesada en eso, tengo entendido, y entonces está llamando a diferentes empresas que hacen tacógrafos para comprobar qué tacógrafos se podrían poner en los vehículos para que no fuesen tan fácilmente manipulables; se estaba hablando de un tacógrafo como una tarjeta, que ahora están tan de moda, se dé la tarjeta a ese trabajador en la cual tenga su nombre y un código, y introduciendo esa tarjeta dentro del tacógrafo quede reflejado quien lo lleva. Eso facilitaría al agente comprobar que realmente soy yo quien lleva el vehículo, que la tarjeta que pone es la mía y, incluso, había estudios un poco más lejanos para que el vehículo se parase cuando con la misma tarjeta se hiciesen más de equis horas. Claro, también esto tiene un fallo: si yo me paso y me quedo en la carretera de Manacor con el vehículo parado, ¿qué pasa con los 50 señores que tengo?, pero bueno, si eso pasa dos veces no se preocupen que los empresarios ya mirarían de que yo a esa hora no estuviese en la carretera de Manacor, o en Manacor tener otro chófer para que me haga el relevo y yo poder bajar abajo con otro vehículo de la empresa para poder terminar. Es decir, se está estudiando todo esto y, bueno, yo, por medio de la ejecutiva nacional de carreteras de Comisiones, a la cual pertenezco, puedo pedir que me den documentación sobre los nuevos discos tacógrafos o los nuevos tacógrafos que se están estudiando en Europa y se la puedo aportar a ustedes si con ello se logra beneficiar más su trabajo.

La hoja de control está claro que no es nada. Esta hoja de control lo que me dice es que el día 9 del 8 yo voy del aeropuerto a Alcudia y que voy con *Hotelplan* o que me voy con *Soltur*. El agente que me para sabe que yo voy hacia Alcudia porque voy en esa dirección, y cuando mira al lado el letrero que pone, pues sabe que voy con *Hotelplan*, es decir, que lo que pongo aquí es una tontería: no pone ni a qué hora he empezado el servicio, ni cuántos kilómetros tiene el servicio, ni a qué hora he acabado el servicio, ni quién es el chófer que lo lleva ni la firma de ese chófer para el reconocimiento. Eso se hacía anteriormente; hace 10 años que empecé yo y se hacía; no sé por qué razón se cambió, pero desde luego esta fórmula no es válida para ayudar a los agentes de control a controlarnos, que es lo que tienen que hacer cada vez que nos paran en la carretera. Por lo tanto deberían estudiarse unas fórmulas que permitiesen a los agentes de control facilitar su trabajo.

Sobre la cuestión legislación, señora o señorita, me guardaré muy mucho de hablar de legislación, ya que un chófer creo que no se debe meter en camisa de once varas, y si los señores abogados, directores de empresa y asesores no saben cómo hacer, un pobre chófer la verdad es que con el sueldo que tiene, que no es el de ellos, no puede dar soluciones. Lo siento mucho pero en eso no le puedo ayudar.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Marín. ¿Quiere volver a hacer uso de la palabra? Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el Sr. Triay.

EL SR. TRIAY I LLOPIS:

Gràcies, Sr. President. Gràcies, Sr. Marín, per esser avui aquí. Aquesta és una comissió que s'ha creat per tractar de veure com es pot pal·liar i reduir les xifres d'accidents mortals i de grans ferits que es produeixen a les carreteres de les Illes Balears, i des del primer moment ens va semblar que una de les àrees més fosques i menys conegudes és la del transport discrecional i la dels xofers professionals i per això se'l va convidar, a vostè i a altres dirigents sindicals per venir aquí a explicar-ho.

No hi ha dubte que totes aquestes reglamentacions que avui s'han comentat -els tacògrafs, els fulls de control- tot això es va imposar en el seu moment precisament per evitar i per salvaguardar la salut dels treballadors i la seva vida i, a la vegada, per donar seguretat a la carretera per la qual ells transporten grups de persones i, a més, per la carretera circulen molts d'altres vehicles. Per tant, des del punt de vista que a nosaltres ens preocupa, i no hi ha cap dubte del que vostè ha explicat i coincideix amb altres explicacions, vol dir que això no funciona en absolut i que, per tant, estam altra vegada al començament i estam en una llei de la selva de la carretera des del punt de vista del perill per a les persones, que és el que especialment ens interessa avui.

Jo no crec que vostè, com a dirigent sindical, sigui tan pessimista com aquí s'ha expressat; jo no crec o no puc creure que no hi hagi solucions o que els treballadors, necessàriament, s'hagin d'acomodar a aquestes situacions d'explotació, que els sindicats no puguin fer res, ni crec tampoc que la concurrència sigui la culpable d'aquestes situacions que qualsevol dia poden produir notícies com la que s'ha produït a Turquia fa tants pocs dies, i notícies d'accidents d'autocars turístics que, immediatament, donen la volta al món i a Europa es transmeten dues hores després per totes les televisions, a part de les pèrdues humanes que això suposa. I encara crec menys que vostè sigui tan fatalista de pensar que, per dir això, perdrà, a més, afiliats al seu sindicat, no ho puc creure perquè crec que, en aquest cas, estaria treballant en contra del que realment defensa. Per tant, jo crec que vostè té qualque carta amagada, qualque solució, qualque idea, i això és el que a nosaltres ens interessa conèixer aquí: realment què podem fer i quina és la seva aportació, la seva experiència, per tractar de solucionar aquesta situació de greu incompliment i de greu perill que suposa el transport discrecional a les Illes Balears, tant pel que fa a normatives, com pel que fa a inspeccions de carreteres, o a inspeccions de la Guàrdia Civil de Trànsit, o a accions de caràcter institucional, de caràcter sindical, etc., per superar aquesta situació.

EL SR. PRESIDENT:

Gracias, Sr. Triay. Tiene la palabra el Sr. Marín.

EL RESPONSABLE DEL SECTOR CARRETERES DE CCOO (Sr. Antoni Marín i Marrón):

Bueno, yo he explicado lo del discrecional porque, bueno, todos tenemos que reconocer que un accidente en el discrecional pesa mucho más que un accidente en un compañero que lleve un camión de mercancías. No hay que remontarse tan lejos como el de Turquía: ayer mismo en Valencia un autocar se salió de la calzada incomprensiblemente en una curva muy abierta donde no había límites de velocidad y volcó; no sé todavía las causas, siempre dicen que son fallos humanos. También puedo aportar una documentación, que ahora mismo no la traigo pero que mañana mismo puedo traerla para ustedes, sobre lo que produce el cansancio dentro, que posiblemente pues sea esto, es decir, que una curva o una recta no parezca tal cuando se tiene cierto cansancio.

Lo de las hojas de control, pues ¡hombre!, como he dicho antes no aclaran nada. La verdad es que deberían ser mucho más aclaratorias para facilitar a los agentes que nos tienen que controlar. Para eso se llama hoja de control. Claro, todas llevan nuestra seguridad.

Como dirigente sindical soy pesimista. No, mire, soy la persona más optimista del mundo, Sr. Triay, de verdad que sí, y además me peleo con mi empresario hasta el punto de que después nos tenemos que ir a tomar una coca-cola para reconciliarnos. Yo prefiero entrar en una empresa y antes de denunciar ir cinco o seis veces y pelearme con el empresario como sea para hacerle entender, con todos los medios que tenga, que eso lo tiene que arreglar, y es el camino del diálogo el que me está llevando a que me pueda sentar delante de los empresarios y me tengan cierta consideración, y ver las cosas que en un futuro pueden ser mejores, y estoy convencido, además, igual que estoy convencido que de esta reunión de ustedes va a salir algo positiva. Entonces no soy una persona pesimista. Lo que pasa es que, como he explicado a su compañera, a lo mejor la forma de expresarme ha sido un poco pesimista, pero es que no quería adornar nada, quería transmitirles la realidad con las palabras llanas de un chófer. Ustedes las habrán entendido cada uno de una forma; mi intención era, simplemente, decirles la realidad de lo que hay, no es ningún pesimismo. Como dirigente sindical por supuesto que voy a hacer todo lo posible, que soy muy optimista, porque considero que esto se tiene que mejorar y que tiene que haber fórmulas para mejorar.

Las fórmulas, la carta escondida. Pues como le decía primero es que todos estos documentos, tanto tacógrafo como hoja de control, dejarlos mucho más claros para que los agentes de control puedan cumplir su trabajo, para que las sanciones se paguen, porque hay una cosa que no tengo muy clara, y esto no lo he nombrado antes porque no tengo pruebas, pero yo no sé si todas las sanciones que nos ponen a los conductores se pagan o no se pagan; a mi me parece muy raro que mi empresario me diga en el mes de julio que llevaba tantos de millones de pesetas, como me dijo, de sanciones y que luego eso se pague, es decir, a mí..., no voy a decirle que haya por ahí una mano negra, pero tendrían que verse las sanciones que se meten, si realmente esas sanciones llegan hasta el final y se llegan a cobrar, tendría que haber una comisión que investigue eso. Si a mi me ponen una multa y tengo un amigo guardia civil posiblemente me puedan quitar la multa, posiblemente; no quiero extenderme más en este tema porque no tengo pruebas.

La carta escondida pues simplemente es eso: decirle a los empresarios y concienciarles, y si no es por las buenas, por favor, con leyes con las cuales se controle a ese señor de forma que los precios que vaya a recibir del *tour operator* sean los que se merecen por hacer ese servicio porque, de esa forma es la única forma que yo, un convenio, lo pueda subir un poquito más y que el trabajador al final no necesite hacer horas extras para poder llevarse un sueldo digno a su casa, y que los empresarios no se hundan, el dinero que arriesgan, porque hoy en día el empresario que quiere pagar como toca es considerado como tonto entre los empresarios, porque tiene un alto índice, digamos, de peligro de poder hundirse, todo ello por cumplir con la legislación y pagar como toca.

El que está saliendo ahora arriba es el rata, el empresario-rata, el que está pagando de menos, el que no paga las maletas a los chóferes, el que paga las horas extras a 150 o 200 pesetas menos, el que te da cortes de jornada: por ejemplo, terminas en Alcudia, no tienes un servicio hasta dentro de tres horas porque la empresa no tiene un servicio para ti y tu te quedas en Alcudia con el autocar, no puedes dejar el autocar en cualquier sitio en Alcudia, y en Alcudia a lo mejor sí, pero en el Arenal, ¿dónde deja usted el autocar?, si dejas el autocar puede venir cualquiera y te puede romper un cristal, te puede robar lo que tiene dentro. A mi ya en una ocasión haciendo discotecas por la noche ya me robaron lo que tenía dentro: las chaquetas y demás, y me dijeron que a ver qué estaba haciendo yo, y yo lo que había hecho es haberme ido a cenar. Entonces te cortan y dicen: "bueno, este señor ha terminado a las ocho, el siguiente viaje lo tiene a las once, esas tres horas no se las pago", pelea que yo tengo, si a mi no me pagas algo es porque estoy en mi casa descansando, no porque estoy vestido de blanco con el pantalón azul y con el autocar allí tirado, sino porque he llegado con el autocar, lo he dejado en el garaje y me he ido a mi casa y entonces he cerrado. Esto en el convenio está bien expresado, a pesar de que tiene lagunas, tengo que reconocerlo, pero en muchas empresas eso es lo que hay, si lo quieres bien y si no, no, y si usted tiene más de 50 años, usted va a aceptar cobrar la hora a 150 pesetas menos, va a aceptar que le hagan cortes de tres o cuatro horas, va a aceptar trabajar todo lo que quiera porque si no no tiene trabajo, Sr. Triay.

La carta escondida. No tengo ninguna carta escondida, ojalá, Sr. Triay; quisiera tener una baraja escondida para poder darles a ustedes todas las soluciones, pero la única solución es que ustedes dicten unas normas de control que sean severas y que hablen con las federaciones de transportistas para decirles a los empresarios que estas guerras se tienen que acabar, que los contratos que hacen con las agencias pasen por una comisión, que se declaren los viajes que se hacen y que se sepa cuánto se gana, y entonces sabrán ustedes si han cobrado lo que deben cobrar o no han cobrado lo que deben cobrar. Yo cada mes de cada año tengo que hacer la declaración de Hacienda; ellos supongo que también y ahí se pueden ver las cosas. Claro, eso también implica mucho trabajo, Sr. Triay, implica muchas comisiones, y la gente tiene que estar concienciada de cómo está, y hasta que no nos concienciamos que, a pesar de ser una isla, no podemos llevar las cosas como siempre las hemos llevado, que formamos un ente con el resto del mundo y que tenemos que seguir la legislación en todo, hasta que no nos concienciamos de eso los empresarios van a seguir haciendo lo que quieren y los chóferes van a seguir trabajando con tantas horas en el cuerpo y seguirá habiendo accidentes.

Esto que les estoy diciendo a ustedes se lo he dicho a los señores de la Administración. Hay un señor, que por vergüenza no digo su nombre, que cada vez que quiero hablar con él me invita a comer, y es un cargo, un cargo del partido gobernante; perdonen los señores del partido gobernante, es un cargo del partido gobernante porque están gobernando ustedes, sino serían de ustedes como era anteriormente, y si fuesen de ustedes serían de ustedes. Los ponen en ese puesto; a veces ponen en el puesto gente que no saben de qué va la historia, y permítanme la expresión, es decir, un director de carreteras tiene que conocer lo que es el entramado, no tiene que aprender sobre la marcha. ¡Claro!, no me vale que me invite a comer y que quedemos para otro día: "Oye, que está pasando esto; oye, que está pasando lo otro; oye, que está pasando ...", "Sí, sí, lo tenemos que hablar", "Oye, vamos al Vizcaya a comer, que se come muy bien", "No, yo como en mi casa, y si quieres te invito a ti, y si tengo *pa amb oli*, un pan tostado, da igual, pero vamos a hablar de esto que está pasando, no me invite usted más a comer, hombre, que comer como poco, pero lo que como lo como en mi casa y lo como muy bien e invito a quien sea a comer a mi casa de lo poco que tengo, pero así no se calla a la gente".

No sé si la norma es esa, yo la verdad es que intento hacer las cosas bien, pero por lo pronto, con esta gente ..., y vuelvo a repetir, por favor, que no lo tomen si no es ..., pongan a los señores que deben de estar en los puestos que deben de estar, no me los quiten cuando aprendan, que los cambian ustedes de un sitio a otro y entonces los pobres están que no saben dónde van, y son buenas personas, ¿eh?, son agradables, son simpáticos, tíos majotes, y estupendamente. Y entonces, cuando tengamos a la gente que tiene que estar en los puestos que tiene que estar, los empresarios tengan un control como se tiene que tener, los agentes de control les facilitemos la labor, los sueldos de los chóferes se suban, poco a poco toda esta picaresca irá saliendo, Sr. Triay.

Creo que con esto les he contestado. Gracias.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Marín. ¿Quiere volver a hacer uso de la palabra, Sr. Triay?

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el Sr. Soler.

EL SR. SOLER I CLADERA:

Gràcies, Sr. President. Agrair en nom del nostre grup la compareixença del Sr. Marín i agrair també especialment la sinceritat amb què ha parlat a la comissió, jo crec que a aquestes altures, pel que respecta al que és el transport discrecional, i després d'anteriors intervencions, jo crec que qui més qui manco ja està curat d'espants pel que fa als tacògrafs i a d'altres qüestions.

A mi m'agradaria fer-li cinc preguntes, dues molt concretes dins la problemàtica a què vostè feia referència sobre el factor humà, ens parlava de gent que té ocupacions distintes, el *pluriempleo*, ens deia que en aquest moment dins el sector del transport discrecional hi ha de l'ordre de 4.800 treballadors, i a mi m'agradaria saber si el seu sindicat té cap quantificació o cap avaluació sobre quin tant per cent de *pluriempleo* hi pot haver en aquests moments, aproximadament. Tots sabem que és difícil, però dins aquests 4.800 quants n'hi pot haver que tinguin altres ocupacions, referint-nos també al temps bàsicament de temporada alta.

Llavors ens comentava el sou segons conveni d'un conductor de transport discrecional, com a curiositat ens agradaria saber, vostè parlava d'unes 123.000 pessetes, ens agradaria saber dins el sou que pot treure en temporada alta un conductor, quin tant per cent s'hi afegiria o quina quantia més s'hi afegiria en concepte d'hores extres, hores extres o sobre horari, perquè realment no serien hores extres pel que comentava, donat que se supera clarament la normativa de l'Estatut del Treballador.

També tres preguntes de caire més general. Una companya li demanava quina legislació creia vostè que era necessària en aquest sentit, i molt encertadament ha contestat aquesta qüestió; jo li demanaria d'una altra manera, per l'experiència que vostè té com a conductor, creu que si es complís la legislació actual la situació seria la mateixa? És demanar el mateix d'una altra manera.

Després de la intervenció que ha fet sobre el tacògraf li he de dir que em queden més dubtes que després de qualsevol altra intervenció, perquè sentir-lo a vostè, jo crec que és pràcticament impossible arribar a inventar, per així dir-ho, un tacògraf que no sigui manipulable, hi pot haver tant de factors, com canviar la targeta, en fi, jo qued molt pessimista en aquest sentit, pensant que un instrument que hauria de donar en primer lloc una garantia per al treballadors i a la vegada una garantia en el moment de la conducció a tot el poble en general, veim que no compleix aquesta funció, i em resta el dubte de si qualsevol innovació que es faci sempre hi haurà sistema per trobar el truc, com s'ha trobat per al tacògraf actual en aquests moments.

Vostè ha fet al·lusió a un accident que hi va haver a València, comentava també que vostè pertany al comitè, supòs que confederal de carreteres de CCOO, o del comitè estatal, del comitè executiu estatal, i això indubtablement crec que li deu donar una mica de coneixement de com funciona el servei discrecional a d'altres comunitats, els problemes són semblants, són els mateixos o aquí, a Balears és un altre món en aquest aspecte, és una circumstància única o també creu vostè, que clar, tenint en compte la incidència que pugui tenir el turisme a altres comunitats autònomes, si es produeixen també a comunitats semblants a la nostra, característiques de les que tant vostè com altres companys de sindicats han denunciat aquests dies, és a dir si aquests incompliments de jornada, aquests enganys del tacògraf, etc., és una qüestió que es produeix únicament a Balears o hi ha altres comunitats autònomes on també es doni aquest cas.

Gràcies, una vegada més, per la seva intervenció, i aquestes són les preguntes que li formulam.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Soler. Sr. Marín.

EL RESPONSABLE DEL SECTOR DE CARRETERES DE CCOO (Sr. Antoni Marín i Marrón):

Sr. Huguet, usted sí que es pesimista con el tacógrafo, ¿eh?, como decía el Sr. Triay. Bueno, empecemos.

El tanto por ciento de pluriempleo, no, no se lo puedo dar, Sr. Huguet, ¿sabe por qué?, porque el que lo hace se guarda muy mucho de decirlo, muchas veces viene a trabajar de noche. El empresario se guarda muy mucho de decir que ese señor que contrata por veinte horas, que es un contrato legal, para viernes, sábado y domingo, trabaja anteriormente, pero para darle un dato por ejemplo, el chófer del director de Carreteras o ya me dijo que no era el chófer del director de Carreteras, del Sr. Antonio Ramonell ... Ah!, perdón, Sr. Soler, perdone usted, mis disculpas, se me ha ido el santo al cielo, y creo en santos. Muchas gracias. Bueno, nada, me sacan un poco los colores y sigo con la intervención.

Pues más cuando el Sr. Ramonell, pues llegó un momento que le dije: "Hombre, Antonio, que tienes a tu chofer trabajando, haciendo el pluriempleo, hombre", y me dijo, "no es mi chofer, trabaja en la conselleria, pero no es mi chófer", dije, "bueno, pues por lo menos mira por favor de hacerlo", y más cuando había entrado en una empresa antes de que los fijos discontinuos empezasen a entrar, quiero decir que con prioridades. Es muy difícil saber el pluriempleo que hay, pero solicitando los contratos a las empresas se puede saber perfectamente. Todo contrato que no sea un contrato por meses o por de fijo discontinuo, hago un llamamiento, todo contrato que sea por quince, veinte horas, como la legislación admite, pues se sabe que es pluriempleo. Un señor no va a coger veinte horas de trabajo a la semana para mantener a su familia, es la mitad del sueldo al mes, esos datos no se los puedo ofrecer, pero tiene usted formas de saberlos, y más desde su grupo parlamentario.

Sueldo. El sueldo que tenemos los chóferes este año, en el discrecional, y le puedo dejar el convenio, es de 127.428 pesetas brutas, con 6.208 pesetas de plus de transporte, que son 72.000 pesetas al año que van repartidas en 6.200 cada mes que se está trabajando, con un plus, digamos, de 25'90 pesetas por maleta trasladada, que no es maleta trasladada, sino cliente trasladado bien sea del aeropuerto a los hoteles o de los hoteles al aeropuerto y que nos pagan por cargar las maletas, es una cosa que no nos la paga el empresario, sino que debe venir del *tour operator* directamente al chófer por medio del empresario, con la hora extra a 909'61 pesetas, 910. Para conseguir este sueldo, bueno, me tacharon de loco, me llamó la Sra. Catalina Ferrer diciendo que a ver qué pasaba, si era verdad que dentro de dos días parábamos el aeropuerto, porque habíamos solicitado una huelga legal, con el preaviso y demás, y yo era el primero en no querer llegar a esa huelga, era el primero, ¿por qué?, primero, porque voy a obligar a hacer a los chóferes algo a lo que no están acostumbrados, que es a pararse de trabajar; segundo, porque sé la imagen que voy a dar de nuestras islas, y soy el primero en defenderlas, porque como vivo aquí, es lógico y además, es mi trabajo, entonces ..., pero no me quedaba más remedio que decir a los empresarios, "no, señores, no, no podemos aceptar lavar el vehículo nosotros cuando ustedes no van a aceptar que no trabajemos veinte horas, ¿es decir que después tengo que lavar yo el vehículo?, no, no, señores, tenemos que subir tanto el sueldo, la hora extra la subimos menos porque quiero que el sueldo de los chóferes lo saquemos del sueldo, no de la hora extra".

Vamos a hacer unas cuentas muy rápidas: 127 de sueldo, 6.000 pesetas de plus de transporte, ponga que ese chófer ha hecho unas 1.000 maletas ese mes, póngale 26.000 pesetas, y ponga que en un mes, como el mes de agosto, ese chófer pueda haber hecho, 100 horas, para redondear, son 91.000 pesetas. Pues aproximadamente vienen a hacer unas 200, vamos a ver, 27, 33, 233 más 16, 249, 249.000 pesetas, no sé si me he equivocado, pero por encima, 249.000 pesetas brutas, a esto le quita usted el 20%, que son 24 i 24, le quitan unas 50.000 pesetas para redondear, se le queda en 200.000 pesetas limpias. Esto es lo que un trabajador, limpio, puede sacar en un mes de julio, un mes de septiembre, aproximadamente, en el mes de agosto algo más, unas 20.000 pesetas más; en el mes de abril ese señor saca limpias unas 150.000; si quiere, podemos hacer las cuentas, y ver un señor que trabaja siete meses lo que saca, lo divide entre doce, y sabe cuánto tiene para darle a su mujer para que se rompa la cabeza en ir a la tienda, en mirar a ver dónde cuenta más barato el tomate y la patata, para poder pasar todo el año. Es que es un problema, es que aquí en invierno no hay trabajo, es que si ese señor dice que no hace esas horas, ¿qué hace?, ¿se va a la vendimia a Francia?, no sé, ¿qué hace?, es que no hay una solución. Y cuando me siento delante de los empresarios a negociar, me dicen: "hombre, es que estás loco, lo qué estás pidiendo". Cuando su grupo parlamentario desde la capital de Estado o la CEOE le dice que ningún convenio tiene que subir más de x y ese x es un 1'5 o un 2%, no sé, yo es que no sé los sueldos que tienen ustedes, de verdad, ojalá tengan los más altos, porque vivirán mejor, pero a mí, subir a 127.000 un 2%, solamente me dice una cosa, que ese señor tiene que seguir haciendo horas extras y que el peligro sigue estando en la carretera y que no estamos cuidando los servicios nuestros, no estamos cuidando a nuestra gente. Me llaman loco porque he subido un 10'35% el sueldo en el 96 y un 5% la antigüedad y no han conseguido los empresarios que la antigüedad no se quite cuando la CEOE dice que la antigüedad es una carga social para los empresarios, ¿entramos en aspectos sindicales?, pues me parece una locura. Hombre, me parecería que estoy loco si ganásemos 300.000 pesetas al mes y trabajásemos 11 meses y uno de descanso, bien, pero con lo que estamos trabajando, Sr. Soler, de verdad que se pasa muy mal, ¿eh?, para llegar a fin de mes, y de verdad que se pasa muy mal para llegar a final de año, con lo que cuestan los colegios y demás, y ahí ya no me quiero meter.

¿Que si la legislación se cumpliría? Hombre, también es usted pesimista, yo es que confío, cuando he venido aquí, he venido pensando, y digo que estoy seguro, de que ustedes van a hacer todo lo posible para intentar que los siniestros en Baleares se reduzcan al máximo posible, yo creo que algo hay que hacer, como estamos no estamos bien, y algo hay que hacer, y todo lo que se haga siempre es positivo, es sumar, mientras que si nos quedamos como estamos, estamos mal, eso ya lo sabemos. Llorar debajo de un árbol no es mi dilema, yo, por lo menos, intento seguir siempre haciendo, y usted también, es decir que, eso también lo tengo muy claro.

Tacógrafo manipulable. Pues, hombre, el actual sí que es manipulable, el siguiente que venga, no lo sé, a lo mejor es menos manipulable, vamos a probar el siguiente, vamos a probar que el siguiente que venga, la comisión que tenga que verlos, que sea la entendida de tacógrafos y de estos sistemas, pues sea una comisión que nos dé un tacógrafo que sea, pues digamos menos manipulable o más veraz que el que tenemos ahora. Por lo pronto, ya le digo, yo puedo, y antes me he ofrecido a un compañero suyo, a traer información sobre los tacógrafos, dentro de lo que yo puedo pedir, también en Industria pidiendo se pueden ver los estudios que hay de los tacógrafos en el mercado. Bueno, no sé, yo le he hablado del tacógrafo de tarjeta personal, porque la empresa me parece que era Thomson y era el último que se había estado mirando en Francia por la ministra de Transportes, habrá que crear una comisión para que mire esos tacógrafos y adaptar el mejor, el

que menos manipulable sea, y así, poco a poco, iremos avanzando.

Y los problemas de otras comunidades, vaya si hay problemas en otras comunidades, vaya si los hay, lo que pasa es que se lo callan mucho más, nosotros tenemos mucho más turismo, nos tienen una envidia que no veas, aquí tenemos muchos más autocares. Miren, en otras comunidades un chófer se levanta a las cinco de la mañana y hace la recogida de las seis o las siete de la mañana de la fábrica de turno, después hace la recogida del colegio de turno, el colegio que sea, coge los chiquillos y los lleva, después a esos chiquillos a lo mejor los lleva a la piscina, después vuelve otra vez la fábrica para llevar a los señores a comer a casa, después los recoge otra vez, está haciendo todos estos servicios, y eso lo hace durante toda la semana. Y el fin de semana, cuando llega, llega el empresario y le dice: "mira, majo, hay un viaje del Inserso -que encima te van a ir cantando jotas porque son muy, muy alegres estos señores, y la verdad es que es un gustazo llevarlos por lo agradables que son- y los vas a llevar a la Virgen de Lourdes, porque resulta que todos se van a curar de todas las enfermedades que tienen"; y tú, como eres muy buen chófer, te vas a la Virgen de Lourdes, y de paso te bañas tú para ver si te quita el sueño, y resulta que de siete días trabajas siete días, y tienen un sueldo peor que nosotros. Pero a mí lo que me interesa es aquí, aquí, en Baleares. Claro que sé que está ahí, y claro que doy caña desde la Ejecutiva nacional de carreteras, ¿por qué estoy ahí?, todavía no lo sé, soy minoritario, pero bueno, doy caña, estoy acostumbrado a estar siempre en el otro lado, ¿no?, pero desde luego lo que sí tengo claro es que aquí tenemos que arreglarlo, a esto, y a lo mejor luego los otros abren los ojos y dicen: "coño, en Baleares, qué buenos que son, que han logrado paliar parte del problema que tenían", y a lo mejor seguimos de ejemplo, por una vez serviremos de ejemplo, y además bien, y eso es la esperanza que ahora tengo de todos ustedes.

Gracias.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Marín. Sr. Soler, ¿quiere volver a hacer uso de la palabra?

Pues concluido el debate de esta comparecencia, haremos una breve pausa de cinco minutos antes de iniciar la siguiente, no sin antes agradecer al Sr. Marín, una vez más, su presencia en esta comisión.

**I.1) Compareixença del Sr. Miguel María Muñoz, president de l'Institut Vial (Fundació Mapfre).**

EL SR. PRESIDENT:

Se reanuda la comisión no permanente de sinistrabilidad en las carreteras y vías urbanas de las Islas Baleares, y vamos a tratar la comparecencia del Sr. Miguel M<sup>o</sup> Muñoz, presidente del Instituto Vial, Fundación Mapfre, a quién rogamos que tenga a bien informar sobre el tema objeto de la comparecencia, advirtiendo a los grupos parlamentarios que después de esta intervención podrán formular las preguntas u observaciones que estimen pertinentes.

Sr. Muñoz, cuando quiera.

EL SR. PRESIDENT DE L'INSTITUT VIAL, FUNDACIÓ MAPFRE (Miguel M<sup>a</sup> Muñoz):

Muchas gracias. Sr. Presidente. Señoras y señores diputados. En mi caso y en esta ocasión concreta empezar mi intervención con una formulación de agradecimiento es algo más que una pura fórmula, es algo muy sincero, muy profundo, porque creo que esta comparecencia mía ante esta comisión tiene enorme importancia, y no por mi persona, ni mucho menos, ni por lo que yo pueda aportar, sino por el hecho de que se haya pedido conocer la opinión y las posibles aportaciones, sus señorías decidirán si tales aportaciones existen o no, de alguien que viene en representación de una entidad dedicada exclusivamente a la seguridad vial y emanada de la iniciativa privada. Luego explicaré por qué me parece que esta presencia de la iniciativa privada tiene esa importancia. También, antes de empezar, yo creo que debo pedir alguna disculpa, en primer lugar, porque con la premura de tiempo con que he sabido que se me invitaba a comparecer en esta comisión, serán muy pocos los datos que pueda aportar específicamente sobre Baleares, lo cual, por otra parte, probablemente tampoco es especialmente importante porque me consta que ya han pasado por esta comisión personas con mucho más conocimiento de la realidad de esta comunidad autónoma de la que yo pueda aportar; también debo pedir disculpas, y ojalá no haya necesidad de ellas, porque es la primera vez que comparezco ante un parlamento autonómico, y espero no cometer ningún error, pero si lo cometo en los usos o fórmulas habituales, también me disculparán, como también me disculparan que toda mi intervención deba hacerla en castellano, no conozco el catalán propio de las Islas, como dice el estatuto de Autonomía. Y también pido disculpas finalmente por, si ocurre, que esto sí es probable que ocurra, si reitero algún dato o alguna visión que ya se les haya podido dar, porque no he tenido tampoco posibilidad de acceder al conocimiento de las intervenciones de las personas que me han precedido.

Bien, entrando en materia, al hablar de la seguridad vial en Baleares, quizás hay que poner de manifiesto algo que ya es probable que haya surgido en alguna comparecencia anterior, y es que en los últimos años ha sufrido una evolución algo distinta de la del resto de España. De hecho, en el conjunto de España, en los últimos años, desde 1989 que es el momento de más accidentes y más víctimas mortales en España, y a partir de 1990 es cuando se produce una inflexión descendente, en el conjunto de España los accidentes han descendido un 39% y en Baleares, en concreto, ha sido un 27,5%, y además con algunas otras peculiaridades de las que luego, quizás, también haya ocasión de hablar, y es que en España, en el conjunto, ha descendido en carretera un 40% y en ámbito urbano, en zona urbana, un 37%, mientras que en Baleares ocurría al revés, es decir el descenso ha sido mucho más acusado en ciudad con un 49% que en carretera, donde ha sido un 18%.

Estos breves datos, yo creo que nos deben llevar a alguna consideración que me gustaría ir puntualizando brevemente. En primer lugar, yo creo que cuando examinamos datos de una comunidad autónoma, y de una comunidad autónoma como es la balear, que aunque tiene un nivel de motorización altísimo y es una de sus peculiaridades, luego lo veremos también, pero lo cierto es que tiene una población no excesivamente alta, lo cierto es que nos podemos encontrar que desde un punto de vista estadístico, la muestra sometida a observación es tan pequeña que está mucho más sujeta a todos los componentes de aleatoriedad que inevitablemente acompañan a cualquier observación de este estilo. Probablemente todos ustedes tienen ocasión de ver o de escuchar con relativa frecuencia, que después de un fin de semana, por ejemplo, un puente especialmente conflictivo, se trata de encontrarle explicación de por qué este fin de semana ha habido 50 muertos y el fin de semana pasado sólo hubo 32, y realmente no hay ninguna explicación científica posible, porque si esto se examina desde un punto de vista estadístico, no soy un experto en ello, pero siempre, a la hora de hacer este estilo de estudios y valoraciones, he tratado de asesorarme, pues la frecuencia de accidentes sufrida y, por lo tanto, la probabilidad de accidentes si se mira desde una perspectiva predictiva, nos encontramos con que es un 0'000, muchos ceros, la primera cifra significativa puede ser la séptima o la octava, por lo cual el peso que tienen todos los factores que rodean al azar, es muy fuerte.

Yo recuerdo que una de las personalidades más interesantes europeas en el mundo de la seguridad vial, el psicólogo francés Michel Roch decía siempre que en los accidentes de circulación intervienen tres factores, cuatro factores, los tres típicos, es decir la vía y su entorno, el vehículo y el factor humano, y el azar. Y el azar que muchísimas veces se minusvalora como si todas las variables pudieran ser objeto de control riguroso, juega tanto más cuanto más pequeño sea el ámbito de observación, en el tiempo o en el espacio. A mí esto me recuerda una experiencia que me ha pasado muchas veces a lo largo de mi vida profesional y es que cuando en cualquier grupo de trabajo, sea cual sea la institución en la que se apoya de la Unión Europea, los datos de Luxemburgo, que es el país más pequeño de la Unión, siempre se observa que tiene unas alteraciones porcentuales altísimas, un año baja un 30%, al siguiente sube un 40%, al siguiente baja un 22, y es porque al ser cifras muy pequeñas, repito, todo el peso de los datos aleatorios o de los elementos aleatorios es excesivamente fuerte.

En Baleares hay alguna peculiaridad de todas maneras muy específica, es decir, no sólo nos refugiemos en que el tamaño de la muestra es menor, que por lo tanto el valor estadístico de los datos puede ser más aleatorio y por lo tanto más discutible, es que la peculiaridad es evidente, en Baleares hay muchísimas personas que conducen durante todo el año en sus países de origen de una manera civilizada, tranquila, educada, ponderada, etc., etc., pero en cuanto llegan al ámbito de vacaciones y si las vacaciones a lo mejor tienen lugar en Baleares, pierden todas esas costumbres tan sanas, tan higiénicas desde un punto de vista de la prudencia, y actúan de una manera distinta, y entonces, todas estas personas que no residen habitualmente en España están, por así decirlo, fuera del control de las autoridades responsables de la seguridad vial que no pueden ejercer ninguna actividad de tipo educativo sobre ellas, sencillamente porque no las tienen sobre su control más que durante 5, 10, 15, 20 o 30 días al año.

Otra peculiaridad, no excluyente, pero sí característica de Baleares es su altísimo nivel de motorización, lo conocen ustedes sobradamente, , creo que es la región de toda Europa con un nivel de motorización más alto, se aproxima al vehículo por habitante, y aunque es cierto que estos datos pueden estar en parte sesgados por alguna circunstancia que se da en España como las dificultades de dar la baja de los vehículos como consecuencia de la Ley de haciendas locales, pero lo cierto es que se da en toda España, es decir, no es un problema exclusivo de Baleares, por lo tanto esta inexactitud que pueda darse aquí se da en toda España y, por lo tanto, el poder afirmar rotundamente que sin duda es en Baleares donde se da el nivel de motorización más alto, no corremos aquí ningún riesgo de error al afirmarlo.

En todo caso, como les decía, quizá el telón de fondo, y creo que no sería malo que no lo perdiéramos de vista, de la situación actual y que probablemente es lo que ha provocado de una u otra forma la constitución de esta comisión, sea el hecho del repunte que ha habido de los accidentes especialmente en carretera durante los dos últimos años, son datos ciertamente sensibles, porque después de ir descendiendo incesantemente desde el 90 hasta el 94, nos encontramos en el 94 con 106 víctimas mortales que pasan a 124 en el 95 y a 148 en el 96. ¿Quiere eso decir que estamos ante una ruptura de tendencia?, pues sinceramente no sabría contestar científicamente a ello, porque se suele dar una especie de axioma en la ciencia estadística que una tendencia viene marcada siempre por tres puntos, y en el mundo de la seguridad vial, sobre todo en los foros internacionales, se considera que sólo cabe hablar de tendencia, en el sistema estadístico, consolidada, aunque evidentemente luego puede romperse, cuando los datos se repiten durante al menos tres años. En Baleares llevamos dos, el 95 y el 96 son los años malos, pero parece que el hecho de que este parlamento haya decidido constituir esta comisión, que evidentemente es fruto de una preocupación por algo tan serio como la seguridad vial, me parece una buena muestra de responsabilidad cívica y responsabilidad política porque yo creo que no es éticamente lícito sentarse tranquilamente y esperar a ver si llega el tercer año, se consolidan los datos, podemos entonces afirmar con rigor estadístico y científico que hay una tendencia ascende y entonces ponernos a actuar. Evidentemente hay en el mundo de la seguridad vial actuaciones de muy distintos niveles y hay algunas que requieren un período de reflexión y de consolidación más largo, pero hay otros que requieren una respuesta más rápida y, por lo tanto, dos años seguidos es algo, que a lo mejor estadísticamente no es una tendencia, pero que es, al menos, una luz de alerta muy seria la que se ha encendido y, por lo tanto, desde la modesta posición que ocupo en este momento, me parece, repito, enormemente importante que se haya constituido esta comisión y que se haya constituido además con una visión que por lo que yo he podido ver ahora, y prueba de ello es que se me ha convocado a mí que en definitiva

pertenezco en estos momentos al mundo privado, totalmente ajena a las concepciones de control político propias, y además normales en las asambleas, en los órganos parlamentarios, que no se trata tanto de ejercer el control político sobre las distintas administraciones, sino fundamentalmente de profundizar en una realidad, en las causas de esa realidad y en los remedios que se puedan aportar a esa realidad.

Entonces, yo, en esta comparecencia, sinceramente me gustaría tratar de aportar al menos mi visión personal, fruto de muchos años, 29 años de mi vida profesional dedicados en unos u otros ámbitos al mundo de la seguridad vial, para tratar de dar algunas pinceladas de lo que se puede hacer en estos momentos.

En primer lugar, yo creo que para analizar la situación actual, hay que pensar en cuáles son los factores que están influyendo en esta situación. Y fíjense sus señorías que hablo de factores, a mí no me gusta, nunca he hablado de "los accidentes son culpa de", porque creo que para hablar de culpas están los órganos de la administración de Justicia, tampoco me gusta hablar de causas, porque el accidente normalmente es algo excesivamente complejo. En el lenguaje científico, si cabe hablar de una ciencia de la seguridad vial, se suele hablar normalmente de factores de accidente y no de causas de accidente, porque en definitiva, repito, es muy raro que un accidente pueda deberse a una sola causa.

De hecho una personalidad también muy interesante, también francés, como el que he citado anteriormente, Gentil, que fue director general de un organismo de alguna manera privado también, y análogo al que yo presido, él hablaba del accidente inexplicable, y lo definía aproximadamente como era el que sufría un chico de 19 años, que hacía siete meses que tenía el permiso de conducir, y que al día siguiente de recibir las notas de fin de curso, en la que había tenido un buen montón de suspensos, había tenido por culpa de eso una riña seria con su novia, y después de salir con los amigos para animarse un poco, después de haber tenido esta serie de disgustos, y habiendo bebido probablemente algo, iba conduciendo con el segundo coche de la familia, que es un coche viejo, y por una carretera secundaria y mal señalizada se estrella contra un árbol que está al borde de la calzada a las cuatro de la madrugada. Éste lo llamaba Gentil el accidente inexplicable, y quizá sea inexplicable porque es un accidente excesivamente explicable. Fíjense en la cantidad de factores que hemos enumerado, que cualquiera de ello solo aisladamente tal vez hubiera podido conducir al accidente. Si sumamos todos ellos nos encontramos con esta tremenda dificultad, que les decía yo, de buscar explicaciones lineales a los accidentes. Si se me permite la digresión puramente anecdótica, el reciente fallecimiento de la princesa de Gales en accidente de automóvil es una prueba de ello. Se está especulando muchísimo con la velocidad, se está especulando muchísimo con el índice de alcohol, se está especulando también con la presencia de alguna moto de un periodista estorbando la trayectoria del vehículo. Todos factores han podido darse, y probablemente el accidente haya sido la suma de todos ellos, e incluso de alguno más que en este momento no conocemos y que a lo mejor la investigación acaba dando.

Pero todo esto que les estoy planteando no es por una pura digresión o por buscar anécdotas que amenicen una exposición que puede ser árida, sino porque yo creo que esto nos lleva a una cuestión importante a la hora de profundizar, repito, sobre la etiología de los accidentes. Se suele dar como normal lo de la existencia de los tres factores: el humano, la vía y el vehículo. Dejemos el azar, como decía Michel (...), porque creo que es algo que en este momento no merece la pena, y luego en la fase posterior, si a pregunta de alguno de sus señorías lo consideran de interés, pues podríamos hablar un poco sobre ello. Pero el factor humano, se suele decir de distintos estudios, que está presente entre un 93 y un 95% de los accidentes, la vía entre un 20 y un 22 aproximadamente, y el vehículo entre un 12 y un 14%. Esto evidentemente suma más de 100, porque en la mayor parte de los accidentes nos encontramos con la acumulación de distintos factores, y me remito a lo que les comentaba antes del llamado accidente inexplicable. Pero también de los mismos estudios suele darse como cifras bastante estables que el factor humano como factor exclusivo, o al menos claramente dominante en un 89% de los accidentes, la vía en un 8 aproximadamente, y el vehículo en un 3. Luego de todo ello sacaremos en otro momento alguna conclusión.

Estos datos que les estoy dando se reflejan en todos los estudios que yo conozco que se hayan hecho en el mundo sobre la etiología de los accidentes. Pero cuando les digo de todos los estudios, no piensen sus señorías que les estoy hablando de centenares de estudios, porque yo realmente, estudios que se hayan hecho sobre una muestra muy amplia y muy significativa de accidentes sólo conozco tres en toda la historia y en todo el mundo, que son dos que se hicieron en el TRL británico -el TRL es el *Transport Research Laboratory*-, que se hizo dos veces para ver las diferencias, una en la década de los 70 y otra en la de los 80, y da unos datos muy parecidos a éstos que les he dado ahora; y otro era el que se hizo en Francia, llamado el programa (...), que daba unos datos también muy parecidos a los que les he dicho anteriormente, con una conclusión adicional que a mí me parece de enorme importancia: En 9 de cada 10 accidentes mortales estaba detrás el alcohol, la velocidad o el no uso de casco o cinturón. Podría haber otros factores: una carretera en mal estado, un vehículo estropeado, una enfermedad súbita; pero siempre aparecía -repito, en 9 de cada 10- uno de estos tres factores, que habitualmente suelo hablar de ellos como el ABC de la seguridad vial desde la perspectiva del factor humano.

Si les insisto en que sólo conozco tres estudios de esta exhaustividad, es porque yo creo que es conveniente evitar la tentación de reclamar, como muchas veces se hace, más desde los medios de comunicación social que desde los medios políticos, un trabajo de microinvestigación exhaustiva de todos los accidentes para llegar a profundizar en las causas. Y digo esto porque los factores fundamentales ya los conocemos, sistemáticamente se dan así, y además hay una cosa importante, que cuando se han hecho estudios selectivos para confrontar normalmente si a la vista de este estudio de microinvestigación coincide con los datos estadísticos obtenidos de las informaciones policiales, se da una coincidencia altísima. Es decir, las policías de tráfico, y en concreto en España la Guardia Civil de Tráfico, por profesionalidad normalmente cuando dice que un accidente se ha debido a tal factor, es casi seguro que se ha debido a ello, aunque la investigación no sea tan detenida como todo ello.

Y repito, ¿porqué insisto tanto en ello? Perdonen sus señorías la insistencia, pues porque me parece que cuando muchas veces se pretende decir "no, antes de tomar medidas hagan ustedes un estudio exhaustivo sobre las causas de los accidentes". Al final aquí lo que puede haber es una inconsciente medida dilatoria, porque en definitiva lo que se hace es aplazar la toma de decisiones cuando realmente la realidad se conoce con suficiente aproximación razonable, ya que no exactitud matemática, como para que se puedan aplicar remedios para todo ello. Fíjense sus señorías que he hablado de tres estudios en todo el mundo y en toda la historia de la investigación sobre seguridad vial. Otros estudios que se suelen considerar como muy interesantes y bien hechos, como los que hicieron la Universidad de Adelaida en Australia, o la de Indiana en Estados Unidos, se hicieron sobre muestras de 500 ó 600 accidentes, no más; y en España se han hecho algunos también para ratificar hipótesis de trabajo iniciales como la fatiga o algo parecido, que siempre han acabado coincidiendo casi milimétricamente con la información estadística que se había obtenido previamente a partir de los cuestionarios que confeccionan las policías de tráfico, y no sólo la Guardia Civil, sino las policías locales, que cada vez en España están más instruidas y funcionan mejor.

---



Partiendo de estos factores etiológicos que hemos estado viendo, yo creo que podemos plantear algunas pautas de actuación. En primer lugar, que si se quiere conseguir algo en materia de seguridad vial, hay que actuar conjuntamente sobre los tres factores: vía, vehículo y factor humano, evitando planteamientos maniqueos o excluyentes. No se puede pretender resolver el problema de los accidentes de circulación diciendo que lo que hay que hacer es que todas las carreteras se desdoble en autopista, o decir que lo que hay que hacer es trabajar sólo el factor humano, o decir que hay que hacer vehículos absolutamente seguros, suponiendo que lo absoluto fuera compatible con lo que estamos hablando. Hay que trabajar sobre los tres factores, partiendo siempre -y recuerden sus señorías la cifra que hemos dado hace un rato- la preponderancia indudable del factor humano. Porque además, pero insisto: pensemos la preponderancia del factor humano, pero sin soslayar la importancia de los otros, porque en definitiva incluso -y es un hecho indudable- muchísimos errores humanos se pueden evitar, se pueden soslayar con actuaciones sobre la infraestructuras o con actuaciones sobre el vehículo.

Hay un ejemplo muy típico que no es propio de estas islas, pero que sí se da en la península: Todos los veranos había una cantidad enorme -sobre todo en proporción con las cifras de circulación que podíamos manejar- de accidentes de los que eran víctimas y causantes al mismo tiempo los emigrantes marroquíes y portugueses, que eran las colisiones frontales. Y eran fallos humanos, porque adelantaban indebidamente. Pero al desdoblarse las carreteras en autovías han disminuido drásticamente ese estilo de accidentes. Evidentemente por la misma razón unos buenos sistemas de freno, o de seguridad pasiva en los vehículos pueden reducir en algunos casos los fallos humanos, de manera que, repito, no se puede perder la perspectiva de la interactividad entre los tres factores si se quieren encontrar soluciones estables y que puedan ser universalmente válidas y temporalmente duraderas.

Pero centrémonos un poco en el factor humano, por las razones que a continuación explicaré. Lo más importante, repito, no perdamos nunca de vista ese 93% de accidentes debidos al factor humano; lo subrayaba hace muy pocos días en una comparecencia pública el ministro Mayor Oreja, responsable último de la Dirección General de Tráfico, y es un dato, repito, que está avalado además por la práctica totalidad de los estudios que se han realizado en este sentido. Sobre el factor humano, ¿qué podemos hacer? Pues por encima de todo educación. Que en el Plan nacional de seguridad vial, que al fin y al cabo es un asunto de los que recomendaba al menos estructuralmente la OCDE en un trabajo que se llamó "Planes integrados de seguridad vial", el hecho que la primera acción que aparece siempre sea la educación y la formación, yo creo que es algo más que una pura veleidad sistemática, yo creo que es una profesión de fe en el ser humano y en la idea de que con educación se puede conseguir casi todo, no me atrevo a decir todo.

Pero si hablamos de educación, pensemos que tenemos que entenderla en un sentido amplísimo. Educación vial es llevarla a los colegios, y conseguir que los niños tengan una serie de ideas, que probablemente no sea que a los ocho años les llenemos la cabeza con señales de carretera, sino que son otra serie de cosas que están muy bien definidas en la LOGSE y en todas las normas de desarrollo, configurando la educación vial como eje transversal; pero también educación vial es formar bien a los aprendices de conductores, y por tanto el trabajo en las autoescuelas y los exámenes de conducir. Educación vial es ir a los centros de tercera edad y preocuparse de los problemas especiales que tienen las personas mayores. Educación vial es preocuparse de las peculiaridades de la gente que está haciendo el servicio militar. Educación vial son las campañas divulgativas a través de los medios de comunicación. Es decir, educación es muchísimo, son muchísimas acciones, y entre ellas, aunque parezca que es un cierto contrasentido, no puede tampoco obviarse el valor pedagógico de la sanción, es decir el valor pedagógico de la exigencia del cumplimiento de la ley. Y por eso es por lo que es imprescindible no sólo que exista una severidad clara en la exigencia del cumplimiento de la ley, sino que eso se tiene que saber. Se tiene que saber que España, y en concreto Baleares, no es el paraíso del infractor ni es el sitio donde no pasa nada.

Yo recuerdo que una persona que me ha precedido en esta misma comisión, Javier Corominas, jefe provincial de Tráfico, que además de un excelente funcionario es un excelente escritor, en un artículo muy divertido que escribió hace tiempo contaba la historia de un ciudadano de otro país comunitario, no diré cuál, que después de hacer todas las locuras imaginables a bordo de un coche un fin de semana, metiéndose por zonas peatonales, con tasas de alcohol altísimas, cuando (...) dijo "Es que yo creía que aquí no pasaba nada". Bueno, pues que cualquier ciudadano extranjero crea que aquí no pasa nada, es algo con lo que hay que romper. Y comprendo que aquí puede haber una cierta colisión aparente de intereses entre los turísticos y los de la seguridad vial. Desde luego, desde mi punto de vista, ante un fenómeno que produce más de 5.000 muertos al año, yo creo que no hay interés económico que valga, y por lo tanto esto es una cuestión absolutamente imprescindible. Esa sensación de impunidad que tienen muchas veces ciudadanos de otros países cuando circulan por nuestras carreteras, es imprescindible acabar con ella con severidad y con notoriedad en esa severidad.

Por eso yo creo que cuando se plantea qué hacer desde el punto de vista de una política sancionadora eficaz, y puesto que nos estamos centrando en un problema que no es exclusivo pero sí es muy característico de las Islas Baleares, que sería la actuación sancionadora con las personas no residentes en España -quiero distinguir, porque aquí ya hay muchos extranjeros residentes, con los que el tratamiento, obviamente, tiene que ser distinto- sería afrontar ese pequeño margen de impopularidad que puede tener la exigencia del depósito de la multa en el acto para los no residente -lo cual, dicho sea de paso, es la norma en todos los países europeos-, porque yo he visto muchísimas veces escritos en los que se dice que parece que en España no han cambiado las cosas, que la Guardia Civil actúa de manera dictatorial, que la administración era fascista, y no sé que; cuando eso mismo puede ocurrir en Noruega, en Finlandia, en Francia o en cualquier otro país europeo, sencillamente porque es que si no, cualquier actuación contraria conduciría a la impunidad.

En este mismo orden de cosas, sería imprescindible avanzar en algo que evidentemente excede a las competencias de esta cámara, pero que una labor que incluso no vendría mal en la conclusión de un tratado internacional que está con unos altibajos enormes, pero desde luego con escasas probabilidades de salir, al menos a plazo inmediato, sobre la perseguibilidad intracomunitaria de las sanciones, especialmente de las suspensiones del permiso de conducir. Porque, si me permiten la coloquialidad del término, no tiene ninguna gracia que una persona que reside en España por una infracción muy grave se le pueda retirar el permiso durante dos o tres meses, y ese señor si reside en cualquier otro país extranjero, esa sanción sepamos con toda seguridad que no la va a cumplir. Y luego desde un punto de vista penal sería importantísimo -en donde ya se ha dado unos resultados excelentes- implantar los llamados juicios rápidos en el tema de la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas. De todas maneras, no perdamos la perspectiva de los hechos, es decir, no todas las personas que circulan por las Islas Baleares son no residentes, y entonces todo esto que pueden parecer soluciones un poco drásticas, pero que son claramente necesarias cuando las aplicamos a este colectivo, sin embargo si nos lo planteamos respecto de la población residente, que normalmente será mayoritariamente española, y más mayoritariamente todavía de origen balear, que por encima de todo -como les decía antes- educación, formación, información, concienciación, llámenlo como quieran sus señorías, pero en definitiva estamos hablando de lo mismo, es decir de una actuación formativa sobre el factor humano.

Y estas actuaciones sobre el factor humano nos deben llevar a lo que a mi juicio es quizá lo más importante de todo, a lo que he dedicado muchísimos esfuerzos en mi vida, y a lo que sigo dedicándolos ahora desde la actividad privada, que es tratar de conseguir una gran movilización social por la seguridad vial.

Antes hacía referencia a que me parecía importante -y desde luego, confieso que halagador- que desde esta cámara se me convocara en mi condición de presidente del Instituto Mapfre de Seguridad Vial, pero repito que me parece importantísimo que desde el mundo privado se trabaje también por la seguridad vial. De hecho, si yo hoy estoy trabajando en este grupo asegurador es porque, por así decirlo, fue el único que recogió el guante que yo había lanzado en muchísimas ocasiones para que en España se constituyera una entidad dedicada exclusivamente a la prevención vial. Piensen sus señorías que en toda Europa hay, y en España no la había. De momento la hay; el presupuesto del Instituto Mapfre de Seguridad Vial en este primer ejercicio es de 400 millones de pesetas, con el compromiso de que al tercer año, es decir dentro de dos, nos habremos acercado a los 1.000. Evidentemente yo esto no lo planteo con el ánimo de hacer publicidad, el ámbito más inadecuado no podría ser, y además el Instituto no tiene nada que ver con el grupo asegurador, es un órgano que depende de la fundación, por lo tanto no tiene ánimo de lucro, sus motivaciones son exclusivamente altruistas, e incluso nos tenemos expresamente prohibido el aprovechamiento comercial de cualquier acción derivada del Instituto. Si hay una acción de seguridad vial, y que puede tener aprovechamiento comercial, la hará alguna de las entidades aseguradoras del grupo, pero desde luego nunca el Instituto, que tiene un prurito muy claro en marcar las diferencias en este sentido.

Lo que trato de resaltar al darles estos datos es la importancia enorme -y lo he dicho siempre- que tiene que la seguridad vial también se haga desde el sector privado, no sólo por completar el trabajo de la administración, o si prefieren de las administraciones, que son evidentemente quienes tienen la responsabilidad social máxima sobre ello, no sólo por completar esfuerzos, no sólo por suplir estilos, por ejemplo de comunicación, que son difícilmente planteables desde el mundo público y sin embargo pueden tener pleno sentido desde el mundo privado; es que además yo creo que es muy importante -y es algo que a mi me ha obsesionado en más de un momento de mi vida profesional, el hecho de que es necesario que los ciudadanos se acostumbren a percibir mensajes de seguridad vial de algo que no sea la administración, es decir que se despolitice totalmente. Yo creo que la actividad de los órganos específicos de seguridad vial, el más característico de los cuales es sin duda la Dirección General de Tráfico, tiene que estar absolutamente despolitizado. Mientras yo fui director general de Tráfico eso fue una de mis preocupaciones más importantes, y creo que la política de seguridad vial no es ni de derechas ni de izquierdas, ni ideológicamente estará ligada a ningún partido ni a ninguna corriente ideológica. Es algo que puede defenderse exactamente y puede ejecutarse desde cualquier opción política, y por lo tanto no tiene que verse afectada en cuanto a continuidad de las ideas por los cambios políticos. Distinto, evidentemente, es que la persona o el equipo que esté al frente de las organizaciones puede tener formas distintas de entender las cosas, y eso es absolutamente respetable; pero, repito, creo que eso de estar siempre al margen de las legítimas opciones políticas.

Y yo creo que llegamos a ello como un devenir natural a partir de dos ideas que son fundamentales: primero, que la seguridad vial es algo que nos atañe a todos; y segundo, que la seguridad vial es uno de los problemas más graves que padecen las sociedades desarrolladas. Cuando muchas veces se habla de que España está en el peor lugar de Europa y algunas cosas parecidas, no es exacto; yo creo que no es el momento ahora de profundizar en ese estilo de datos, aunque con mucho gusto los que yo ahora pueda recordar, pues no tengo información muy reciente, luego si a sus señorías les interesa podemos hablar de ello; pero desde luego que es un problema que a lo mejor es un poco más grave en España que en Francia, muy poquito más, y bastante más grave que en el Reino Unido, pero mucho menos grave que en Portugal o que en Grecia, pues cierto, pero en todos los sitios es un problema muy serio.

Por todo ello es necesario llegar a un gran acuerdo social, expresión que utilizaba el ministro Mayor Oreja hace unos días, y yo no sé si es necesario que este gran acuerdo social, que es otra forma de plantear eso que yo he llamado siempre la gran movilización de la sociedad, tiene que concretarse de una manera formal en un acto protocolario, como fue el pacto social por la seguridad vial que a instancias del Senado y en la sede de la Cámara Alta se firmó, creo recordar que en abril del año 93. Y si le digo que tengo mis dudas de que sea necesario un acto formal es porque tengo serias dudas también de que la mayor parte de los firmantes de aquel pacto social fuimos en aquel primer acto creo recordar que unos 60 y tantos o 70, y después se recibieron adhesiones hasta unos cuantos centenares, no sé si fueron 500, 600, aproximadamente. Tengo, repito, muy serias dudas de que todos los firmantes del pacto hayan hecho suyas en profundidad las principales líneas programáticas de aquel pacto social, y que luego se tradujeron en el Plan estratégico por la seguridad vial, que fundamentalmente se centraban en dos: Primero, hacer una reasignación de prioridades, de manera que todos los firmantes del pacto, y toda persona, organización o entidad, organismo público o privado que se comprometía por la seguridad vial, lo que se espera de ellos es que sitúe la seguridad vial no digo exactamente en el primer lugar de sus prioridades, pero sí en uno de los primeros lugares de sus prioridades; y en segundo lugar evitar cualquier actuación que sea contraria a la seguridad vial, aunque pueda responder a otros intereses legítimos. Estoy hablando, por ejemplo, de actividades publicitarias que pueden ser muy útiles para determinadas cosas, pero que son contrarias a la seguridad vial, o que una administración sanitaria relegue la atención a los accidentes de circulación a un lugar muy bajo de sus prioridades porque considera más importante a, yo qué sé qué decirles, a la hepatitis B, me da lo mismo.

Son estas dos cuestiones las que a mi juicio deben informar el acuerdo social, es decir que toda persona, que toda organización que se quiera comprometer de verdad debe reasignar prioridades y colocar la seguridad en cabeza -o en el pelotón de cabeza, si se me permite la expresión ciclista-, y en segundo lugar evitar cualquier acción que aun respondiendo a intereses perfectamente legítimos pueda ser dañina para la seguridad vial.

Yo creo que este estilo de movilización social, se concrete más o menos en un acto protocolario, o sea de una manera más o menos difusa, yo creo que tiene un enorme factor de arrastre sobre el factor humano. Antes hablábamos de cómo han evolucionado los accidentes desde el 89 al 96, y recuerden que decíamos que han bajado en un 39% ¿Porqué han bajado en un 39%?, si estoy hablando tanto de la complejidad de los accidentes y de los factores causales que intervienen en ellos, sería una contradicción que ahora pretendiera dar una contestación lineal y simplista a esta pregunta, porque desde luego es indudable que entre el 89 y el 96 han cambiado muchas cosas en España, han mejorado sustancialmente las carreteras, se ha modernizado el parque automovilístico, y también ha habido algunas cosas que han influido en que el factor humano también cambie. Todo ha influido. Recuerden lo que les decía antes de que no cabe una política coherente de seguridad vial que no atienda con prácticamente la misma intensidad a los tres factores: vía, vehículo y factor humano.

Pero fíjense en un par de datos nada más: Durante estos años el descenso ha sido muy parecido, casi igual -hablo del conjunto de España- en carretera y en ciudad. En carretera han descendido un 49% y en ciudad un 37,4%, es decir sólo 2,5 puntos de diferencia. Luego, por tanto decir -es que algunas veces lo oímos así- que han sido los años en que han entrado en funcionamiento las autovías. De acuerdo, es cierto que han entrado en funcionamiento las autovías, pero en la ciudad no ha habido autovías. También he oído decir que se ha modernizado mucho el parque automovilístico; pero es que es curioso, y me parece una falta de rigor absolutamente lamentable, que las personas que dicen que los accidentes han descendido porque han mejorado los coches son exactamente las mismas personas, casi siempre defendiendo intereses muy concretos, que hace diez años decían que los coches no tenían nada que ver en los accidentes. Si hace diez años no eran importantes para que se produjeran accidentes, que no me digan que ahora han descendido los accidentes porque han mejorado los coches; seamos rigurosos. ¿Qué es lo que ha cambiado? Puesto que en ciudad han descendido un 37% y en carretera un 40%, son dos puntos y pico, pongamos tres puntos. ¿Eso se debe a las infraestructuras? Pues pudiera ser, yo no lo niego. Pero también convendrán sus señorías conmigo que la aplicación que se hace de las normas, y la exigencia de cumplimiento de las normas en carretera es bastante más severa que la que se hace en las ciudades, donde hay algunas, y especialmente significativas por población y por parque automovilístico, que son auténticos ejemplos de indisciplina. Pero, en fin admitamos que sea ello.

Lo que de verdad ocurre, y eso lo digo con plena convicción, es que en España por una serie de razones ha empezado a cambiar -y subrayo lo de empezado, porque nos queda mucho por recorrer- la actitud generalizada de la población, del factor humano ante el fenómeno de la seguridad vial. Y por una serie de razones. En primer lugar, probablemente se ha producido una maduración natural, puramente evolutiva, que en otros países tuvo lugar hace unos 15 años, y en España comenzó hace tal vez unos 10 aproximadamente, menos, puede ser ocho o nueve años; pues es posible que sea consecuencia sencillamente de cómo la motorización ha ido creciendo, cómo ha ido formando más parte del entramado social, y a partir de ahí la relación entre las personas y el coche mejora, digamos que se "desidoliza" -y perdón por la palabra- el automóvil, y entonces se produce una relación normal. Es posible, eso nos llevaría quizá a una especie de determinismo generacional que en enlazaría bien con todo el pensamiento de Ortega, pero que yo tengo duda de que sea algo tan espontáneo y tan carente de motivaciones. He oído decir a algún experto en carreteras que este fenómeno se ha dado cuando se ha producido un cierto equilibrio entre la capacidad de las carreteras y su ocupación real, especialmente en las vías de alta capacidad. Es decir, una autopista por la que circulen excesivamente pocos vehículos acaba siendo más peligrosa, porque la velocidad de utilización es excesivamente alta. A mi me parece una explicación excesivamente parcial, como me pasa con la anterior, que, como les digo, tiene algo de determinista desde un punto de vista generacional.

Pero lo cierto es que a partir de 1990, y más concretamente en 1992, se dan en España una serie de circunstancias distintas. En primer lugar aparece una nueva ley sobre seguridad vial que se desarrolla en una serie de preceptos reglamentarios, el más importante de ellos fue el Reglamento general de circulación, que entró en vigor en el año 92. Esta nueva normativa, aparte de introducir una mayor racionalidad, una mejor sistemática en la regulación general de todo el fenómeno del tráfico, además es que introdujo un sistema sancionador mucho más severo, y que además tuvo una enorme notoriedad. Fíjense que fue una cosa verdaderamente notable, realmente las nuevas sanciones se introdujeron con la Ley, que entró en vigor en abril de 1990, y hubo una enorme notoriedad de aquello, pero es que en junio, en concreto el 13 de junio de 1992, entra el vigor el nuevo reglamento general de circulación, que no introduce ninguna nueva sanción, entre otras cosas porque el mandato constitucional lo prohíbe, lo único que hacía era concretar supuestos, pero aquello tuvo tal difusión que se estuvo durante meses hablando de un sistema sancionador nuevo, lo cual no era exacto. Pero nadie se preocupó de desmentirlo porque aquello tenía un efecto indudable de, digamos, contención en una serie de comportamientos.

Durante este período también la verdad es que todo lo que concierne a la seguridad vial ha sido objeto de una atención absolutamente inusitada por parte de todos los medios de comunicación social. Algo que era una realidad aceptada tranquilamente por la mayor parte pasa a convertirse en una preocupación, y esto se manifiesta, repito, en una presencia del tráfico, de la seguridad vial en todos los medios de comunicación, y va provocando de una manera paulatina, como la gota que horada la piedra, un cambio también en la sensibilidad. Es el momento también en el que se produce una ruptura total en la línea de comunicación de la divulgación referente a la seguridad vial, incidiendo mucho más en la explicación de las causas de los accidentes. Pero de todas maneras nada más lejos de mi ánimo que pretender atribuir a ninguna actuación concreta, y menos si yo he podido tener alguna relación con ella, la inflexión que se produjo en los accidentes. Repito que son todas estas causas de las que hemos hablado: mejores carreteras, mejores vehículos, y una serie de cambios en el factor humano. Pero si se produce igual en carretera que en ciudad, y dentro de las carreteras con escasísimas en función de los distintos niveles de servicio de las carreteras, tendremos que convenir que lo más importante es que ha cambiado algo importante en el factor humano. Y ese algo que ha cambiado en el factor humano es algo que hay que alimentar para evitar que se diluya y que pueda perder la capacidad de reacción ante un fenómeno socialmente inadmisibles.

Pero la movilización social de la que estamos hablando también tiene una vertiente muy importante, que es la que pudiéramos llamar interinstitucional, porque seguridad vial no sólo es ordenar o regular o gestionar el tráfico en una determinada carretera o en una determinada calle de una ciudad, es algo mucho más, seguridad vial es construir buenas carreteras, es conservar bien esas carreteras, es señalar bien esas carreteras, seguridad vial es una política de transportes que, además de contemplar el transporte como actividad económica y regularla adecuadamente, también incide especialmente en los demás aspectos de la seguridad del transporte, y seguridad vial es la educación, es que las administraciones educativas se preocupen de que la educación vial sea algo más que una entelequia o que sea algo más que un profesor bienintencionado quien, como Dios le dé a entender, dé una serie de clases que a lo mejor atascan la cabeza un niño con cinco páginas de señales de tráfico o creer que la educación vial es un policía municipal que va un día al colegio a contarles algunas experiencias que, sin duda, son interesantes, la educación vial es algo mucho más serio y mucho más integrado en el sistema educativo, pero es que seguridad vial es también dotar al país o a la comunidad autónoma de una buena infraestructura de atención sanitaria a los accidentes de circulación, que no olvidemos que los accidentes de tráfico son la peor epidemia que sufren las sociedades civilizadas, las sociedades desarrolladas, y seguridad vial es también una política industrial que no sólo se fije en los intereses industriales del sector de la automoción, sino también en la exigencia de componentes de seguridad y de mejorar las exigencias de seguridad y que las inspecciones técnicas se hagan como se tienen que hacer, y esto sí es una competencia, además, especialmente que atañe a las comunidades autónomas.

De todo ello, yo creo que las conclusiones serán sus señorías quienes las extraigan, si creen que de esta

intervención hay algo que pueda ser aprovechable, y desde luego no caeré en la petulancia de decir a esta cámara qué es lo que debe hacer, pero creo sinceramente que las facultades de control político que, como tal parlamento autonómico, tiene sobre el gobierno autonómico y luego su autoridad moral sobre la organización periférica de la Administración del Estado en el ámbito geográfico de las islas e incluso esta misma autoridad moral sobre las administraciones municipales, yo creo que puede dinamizar muchísimo las conclusiones a las que llegue esta comisión, la actividad de todos los órganos de la Administración, algunos de los cuales no se han planteado que la seguridad vial es muy importante. Muchas veces, yo he recordado que hace ya muchos años, cuando yo era estudiante, el primer día de clase todos los catedráticos, yo creo que si no todos, casi todos, terminaban la primera clase del curso diciendo que su asignatura era la más importante de la carrera, bueno, pues, realmente, creo sinceramente, no sé si me atrevería a decir que la seguridad vial sea la asignatura más importante que tenemos todos, ustedes, los poderes públicos, y nosotros, los distintos sectores privados concernientes, pero, desde luego, una realidad social que produce en España más de 5.000 muertos, alrededor de 60.000 en la Unión Europea y 990.000 en todo el mundo, o 138 en Baleares, son cifras que no son tolerables en absoluto por una sociedad civilizada, contra ellos hay que reaccionar, y como de cía antes, yo creo que hay reaccionar todos codo con codo. Muchas gracias por su atención.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Muñoz.

Acabada la intervención del Sr. Muñoz, tienen la palabra los diferentes grupos parlamentarios. Comenzamos por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el Sr. Balanzat.

EL SR. BALANZAT I TORRES:

*Gràcies, Sr. President.* Bienvenido, Sr. Muñoz, de verdad que estamos contentos que haya hecho el esfuerzo de desplazarse hacia esta comunidad, este parlamento le da la bienvenida y yo personalmente le agradezco mucho su exposición, que ha sido altamente interesante y didáctica.

Una de las cosas que me ha quedado clara es que el tema de la seguridad vial y de la sinistralidad es altamente complejo, altamente complejo en sus causas y en sus efectos. Yo quisiera que incidiera un poco más en algunos aspectos que, lógicamente, por la limitación de tiempo, no ha podido exponer y que creo que son importantes. A veces, cuando se habla de sinistralidad o de seguridad vial, tenemos la tendencia a fiarnos en las carreteras y nos olvidamos muchas veces de las ciudades, donde el índice es a veces tan preocupante o más que en las carreteras grandes. Entonces, yo quisiera preguntarle por dos de los protagonistas de nuestras ciudades, uno es las motocicletas, cada vez hay más adolescentes que se incorporan al mundo de la motorización, motocicletas que cada vez más están inundando nuestras ciudades, no siempre con el control y la responsabilidad por parte de estos adolescentes; quisiera que comentara un poco cómo valora usted este fenómeno que en los últimos años ha crecido mucho de las motocicletas y los adolescentes. Por otro lado, también quisiera que nos comentara cómo ve el papel de los ciclistas, es decir, cada vez más también, poco a poco, nuestra sociedad va siendo más sana, tiene unos hábitos más sanos, y cada vez hay más gente que tiende a utilizar en ámbitos urbanos la bicicleta, a veces con un cierto riesgo para su vida, a veces es casi suicida ir en bicicleta por la mayoría de nuestras ciudades, entonces, quisiera también que nos comentara un poco cómo ve el tema de la seguridad en los ciclistas. También quería preguntarle..., usted ha hablado bastante de educación y ha hablado de que ya la LOGSE, es decir los actuales currículos educativos, ya contemplan la

seguridad vial como eje transversal, yo le querría preguntar si cree usted, ahora que estamos casi en los inicios de la reforma educativa, que es suficiente o si cree que se está incorporando la seguridad vial, como eje transversal, de manera adecuada y suficiente en los colegios. Y una última pregunta, cree usted que el rebajar los límites de velocidad puede ser una medida efectiva, ya sé que es una medida parcial de otras muchas que deberían tomarse, pero concretamente le pregunto por ésta, ¿cree usted que reducir los límites máximos de velocidad podría beneficiar de manera efectiva a las..., para rebajar las tasas de sinistralidad? Nada más, muchas gracias.

EL SR. PRESIDENT:

Gracias, Sr. Balanzat. Sr. Muñoz.

EL SR. PRESIDENT DE L'INSTITUT VIAL, FUNDACIÓ MAPFRE (Miguel M<sup>a</sup> Muñoz):

Gracias, Sr. Presidente. Sr. Balanzat, le agradezco su agradecimiento, y valga la paradoja, pero le agradezco y celebro sinceramente el rigor con el que plantea esta serie de cuestiones porque yo creo que corresponden a una visión amplia del problema.

Tiene razón su señoría en que muchas veces, cuando se habla de la seguridad vial, tendemos todos un poco, y a mí me ocurre alguna vez, sin duda, a pensar enseguida en la carretera y la ciudad es muy importante, tan importante la consideramos que el instituto que presidido tomó la decisión en el mes de mayo, que era justo cuando empezó su andadura, de que cada año seleccionaremos un tema que constituirá, digamos, la acción central de toda la actividad del instituto y a la que dedicaremos la mayor parte de los recursos, y este año va a ser justamente la seguridad vial en ciudad. Dentro de un par de semanas, no recuerdo exactamente, celebraremos una conferencia de prensa en Palma para presentar aquí la III Semana de la Seguridad Vial, que, como digo, este año va a referirse a seguridad vial urbana.

Comparto su preocupación porque además hay una cosa que muchas veces se habla y que se suele interpretar mal casi siempre, en momento sobre todo en que había una mayor politización de la observación del fenómeno de la seguridad vial, y era que España es el único país de la Comunidad Europea en el que la proporción de muertos en carretera es muy superior a la de ciudad, y al final, después de escarbar muchísimo y de confrontarlo con otros responsables del tráfico en distintos países europeos, hemos llegado a la conclusión de que es una cuestión puramente técnica, es decir, no conozco bien Palma y a lo mejor el ejemplo no es muy afortunado, pero por ejemplo la vía de cintura, aquí casi seguro que tendrá la consideración de accidentes de carretera, mientras que en Berlín, por ejemplo, tiene la consideración de accidentes de ciudad, por lo cual muchas veces ha habido una tendencia a pensar que el problema en las ciudades es menos grave de lo que realmente es.

Tiene su señoría toda la razón y a mí me preocupa muchísimo, porque es que además son muchas las razones

que pueden influir, pero no es de las menores la indisciplina que reina en muchísimas ciudades españolas, yo, en concreto, no tengo elementos de juicio, por lo tanto, no quiero que esto se pueda interpretar como que estoy haciendo una referencia concreta ni a la ciudad de Palma ni a ninguna ciudad de esta comunidad autónoma, pero si me permiten una anécdota, la voy a contar muy brevemente, cuando iba a entrar en vigor la Ley de seguridad vial, y me había prometido a mi mismo que no haría ninguna referencia a mi tiempo como director general de Tráfico, pero es inevitable, yo tuve una serie de reuniones con alcaldes o responsables de tráfico de casi todas las ciudades importantes de España, y hubo dos de dos ciudades muy parecidas en cuanto a población, parque automovilístico, las dos, además, del mismo signo político, en aquel momento, sus gobiernos municipales, y, cuando yo les pedí seriedad y severidad a la hora de aplicar la ley, el de una de ellas me dijo: "Tienes toda la razón, porque el tráfico es un problema importante en mi ciudad, mis ciudadanos lo perciben como un problema importante, por lo tanto, en vísperas de campaña electoral", aparte de las cuestiones de responsabilidad, "es rentable electoralmente", y el de la otra ciudad que le digo era prácticamente igual, hasta con el mismo equipo de gobierno, y dijo: "¿En víspera de elecciones adoptar una actitud dura? Ni se te ocurra", y desgraciadamente esta discrepancia... Si miran ustedes, por ejemplo, la utilización de casco de motorista, hay ciudades españolas donde lo utilizan casi todos y ciudades donde no lo utiliza casi nadie, y se dice "es que hace calor", bueno, pues le podría poner el ejemplo de dos ciudades mediterráneas, con circunstancias climatológicas prácticamente idénticas, en donde en una se utiliza todo el mundo y en la otra, nadie, es decir, es uno de los muchos problemas serios que tienen planteadas las ciudades en España, una falta de disciplina que hay que abordar con seriedad y con auténtica voluntad política de solucionar el problema, con una policía local bien instruida, bien dotada, bien respaldada, atención, porque si los guardias denuncia y luego, en los departamentos correspondientes, aquello se convierte en una especie de verbena donde la mitad de los boletines van a la papelera porque no se puede tramitar y de la otra mitad restante, un tercio se quitan por cuestiones digamos extrajurídicas, desde luego, esa policía se irá desmotivando poco a poco y acabará funcionando fatal. Es un problema, tiene toda la razón, muy serio, y es algo que hay que abordar seriamente, porque, repito, no es verdad que las ciudades de España sean más seguras que las del resto de Europa, es simplemente una cuestión técnico-estadística el que aparezcan estas discrepancias.

Me hablaba, al hilo de los problemas de la circulación urbana, de las motocicletas, supongo que fundamentalmente más de los ciclomotores que de las motocicletas, porque son las

que están peor sujetas a control. Yo sé, porque el director general de Tráfico actual es muy amigo mío y mantenemos contacto frecuente y nos contamos nuestras penas, por así decirlo, y se que siguen en cartera básicamente las acciones fundamentales de que los ciclomotores sean objeto de matriculación, que para obtener la licencia de ciclomotor haya que superar unas pruebas que hoy no existen y, en definitiva, tratar de disciplinar más una actividad que verdaderamente tiene, hoy por hoy, poco control, es un problema serio, aunque es de esas realidades a las que me refería antes, que hay unas discrepancias tremendas entre unas ciudades españolas y otras, y, bueno, homogeneizarlas al máximo nivel de seguridad debe ser el problema.

Lo centraba su señoría, además, más concretamente en el problema de los adolescentes, problema, desde luego, especialmente grave, y esto sí que nos llevaría, probablemente, horas de reflexión sobre la problemática concreta de los jóvenes conductores, sean de ciclomotores o sean de cualquier clase de automóvil, pero, efectivamente, hay características de tipo psicosocial y otras digamos más ligadas al hecho puramente pedagógico de la falta de experiencia, pero, en definitiva, que configuran un cuadro de riesgo importante. Piense su señoría que los jóvenes, al hablar de jóvenes en el mundo de la seguridad vial, siempre se habla del sector comprendido entre 18 y 25 años, en España es el 11% de la población y supone el 19 y pico, casi el 20%, de las víctimas mortales. Esto tiene otra lectura, el 80% de los accidentes los sufren y los causan los adultos, pero ese 20% digamos que es al doble de la población a la que cabría esperar el resultado, por lo tanto, es un problema especialmente grave sobre el que también es necesario trabajar incesantemente.

El problema de los ciclistas en España tiene connotaciones muy específicas, porque así como países centroeuropeos como Bélgica u Holanda la bicicleta es un medio de transporte, en España normalmente es un instrumento de uso deportivo, lo cual hace que todos los planteamientos sean distintos, son distintos porque actúan de una manera distinta, porque la propia sociedad los recibe de una manera diferente y hay una cuestión hasta puramente natural, que es la orografía. España es un país especialmente montañoso, ahora cuando sobrevolaba en avión y veía el perfil de la isla, aparte de que se ve preciosa desde el aire, como se ve desde cualquier sitio, dicho sea de paso, pero es absolutamente tremendo cómo son las carreteras en España como para que circulen los ciclistas.

A mi, el problema de los ciclistas me preocupa terriblemente porque es de las cosas a las que veo peor solución en España, porque por carreteras estrechas, por carreteras sin arcén o con arcén muy estrecho, por carreteras con muchas curvas y muchos desniveles, que es lo normal,

y además son las carreteras que le gusta a la gente, porque, repito, son de uso deportivo, la gente en España no va en bicicleta a trabajar, el fin de semana se disfraza de Indurain y se dedica a recorrer todas las carreteras en uso deportivo, y esto lo complica muchísimo más. Luego además se ha ido generando una indisciplina importante en algunos aspectos de los ciclistas, que ellos lo interpretan siempre como una cuestión de autoprotección, que es no circular en fila india, uno detrás de otro, en paquete, porque dicen que se sienten más protegidos, y es posible, pero también crean muchísimas situaciones de riesgo. Es un problema al que es muy difícil darle soluciones, de hecho, yo recuerdo que hará un par de años hubo una ponencia especial sobre los ciclistas en el Congreso de los Diputados y las conclusiones a las que se llegó se quedaron mucho a mitad de camino justamente por eso, porque no se puede ignorar que las carreteras están en España hechas y concebidas para los automóviles, que no se puede negar, al mismo tiempo, el uso por los ciclistas de estas mismas carreteras, pero esta convivencia en España es especialmente difícil, porque además, incluso, yo recuerdo que siempre se reclama a los distintos órganos de carreteras, tanto si es al Ministerio hoy de Fomento como si es a las consejerías equivalentes de las comunidades autónomas, la construcción incluso de vías especiales para bicicletas, y claro, yo recuerdo haber oído a algún responsable de carreteras que como estas personas están utilizando la bicicleta para hacer deporte, esto es una cuestión que deben resolver las administraciones responsables del deporte, por lo tanto, de la cultura. No sé si es una visión maniquea y excesiva del problema, pero desde luego de lo que yo no estoy muy seguro es que entre las prioridades de construcción de infraestructuras que hay en España, que todavía tenemos amplios déficits, y las Islas Baleares, por ejemplo, necesitan mucha más autopista, por decirlo coloquialmente, yo no estoy muy seguro de que, efectivamente, la construcción de pistas especiales para bicicletas sea una prioridad superior o que deba primar antes que otras; nunca he tenido responsabilidad en construcción de carreteras y, por lo tanto, no me atrevo a dar una contestación muy drástica, pero le dejo esa duda sembrada por la dificultad enorme de abordar íntegramente un problema que en España es muy específico.

Hablaba el Sr. Balanzat de educación, del desarrollo de la LOGSE, de cómo los contenidos de educación vial están ya incluidos en los currícula, tanto de la primaria como de la secundaria, y a mi me parece esperanzador cómo se ha hecho porque creo que la tentación fácil es decir que hay que crear una asignatura de educación vial; si se crea una asignatura de

educación vial, yo creo que inevitablemente nos veremos abocados a aquello que en mis tiempos de estudiante llamábamos "marías", no sé si se les sigue llamando igual, pero digo que, con programa tan terriblemente sobrecargados, creo que es muy difícil que la educación vial prospere como asignatura. A mi me parece una solución más inteligente la de dar el tratamiento transversal, es decir, que en todas las materias se hable. Hay un ejemplo que yo lo he puesto en más de una ocasión, pero porque me parece de los más reveladores: Si cuando a un niño se le está explicando física y se le está hablando de adherencia, se le está hablando de aceleración, de deceleración, de inercia, todo esto se le explica con el coche como ejemplo y se le explica cómo el coche acelera y como el ejemplo más brutal de deceleración es cuando ese coche choca contra un árbol y cómo la inercia es la fuerza que proyecta el cuerpo que está dentro del coche hacia adelante y cómo esa fuerza de la inercia se vence con el cinturón de seguridad, es muy probable que cuando ese niño se plantee ponerse el cinturón de seguridad haya interiorizado el por qué, recuerde aceleración, deceleración, inercia, y entonces así es como creo yo que hay que dar la educación vial, porque el empezar a contar a los niños cuáles la velocidad máxima, cómo se adelanta, cómo se deja de adelantar, a un niño de diez, doce o catorce años, me parece perfectamente inútil.

Otra tentación clásica de la educación vial es creer que la educación vial son los parques infantiles, y o siempre he dicho que los parques infantiles son el caballo de Troya, si sirven para que la educación vial entre en el colegio, maravilloso, si el niño se acaba creyendo, y los profesores, que la educación vial es que los niños estén durante una hora montando en un parque infantil, habremos hecho una verbena, una feria, donde los niños se lo han pasado estupendamente, y ahí se acaba toda la función educativa. Es muy bueno que haya parques infantiles de tráfico, pero repito que integrados dentro del sistema educativo. Así lo estamos concibiendo también en el instituto y todas las experiencias que estamos empezando a hacer a partir del parque que hemos construido cerca de Madrid, en Alcalá de Henares, van también en ésta, que es, digamos, además, por otra parte, la línea concordante con la política educativa desarrollada a partir de la LOGSE por las distintas autoridades educativas y por la propia Dirección General de Tráfico como elemento dinamizador.

Claro, a la pregunta que me hacía su señoría sobre si considero que es o no suficiente la educación vial en España, yo creo que es una pregunta imposible de responder. Hay una encuesta que se hizo hace seis o siete años para ver cuál era el grado de implantación de la educación vial en los colegios españoles, y el resultado, desde el punto de vista cuantitativo, era espléndido, es decir,

el 90 y tantos por cien de los colegios daban educación vial; de los contenidos, ya no estoy tan seguro que fueran igualmente esperanzadores, pero se va avanzando muchísimo se ha creado muchísimo material didáctico, se han hecho muchísimas investigaciones y lo que tenemos que hacer entre todos, y es uno de los esfuerzos que quiere hacer también el instituto, es contribuir a que todo este material existente llegue a su destinatario y cumpla auténticamente su función, y tengan en cuenta que cuando hablo de material didáctico hablo de material de aula, estoy hablando de juegos de ordenador, estoy hablando de muchísimos elementos que pueden ser ayudas excelentes para introducir la educación vial, con, lo que es más importante, una motivación clara del profesorado, porque al final el que la educación vial se imparta y se imparta bien es cuestión no ya del centro, sino fundamentalmente de cada uno de los profesores, ahí es a los que hay que dirigir el esfuerzo, y, ciertamente, no es fácil llegar a un colectivo tan difuso como es el de los profesores, porque con lo que sí están de acuerdo todos los expertos, todos los pedagogos, es que la educación vial deben darla los mismos profesores del colegio, es decir, no se soluciona con que vaya el director general de Tráfico o Carlos Sainz un día hablar a los niños de seguridad vial, es algo que debe formar parte del sistema educativo.

Finalmente, me pregunta su señoría por la cuestión de los límites de velocidad. Tampoco es fácil contestar a esa pregunta, porque la idea de rebajar los límites de velocidad contribuiría..., permítame que le dé una pequeña vuelta a la pregunta, lo que de verdad contribuirá o contribuiría, pero digamos optimistamente, contribuirá a rebajar los índices de accidentalidad no es tanto el rebajar la limitación legal, sino que se cumplan efectivamente las limitaciones existentes, es decir, que si en las autopistas, efectivamente, consiguiéramos que se circulara a 120, desde luego sería muchísimo más seguro, si en las ciudades no se pasara de 50, sería muchísimo más seguro, lo digo porque muchísimas veces en España tenemos la tentación de que cuando una realidad determinada no funciona bien, cambiar la norma, cuando a lo mejor o que hay que hacer es que la norma se cumpla. Muchas veces hay un planteamiento respecto a la velocidad un poco maniqueo, pero en sentido distinto del que decía su señoría, porque hay muchísimos defensores, casi siempre ligados a intereses del automóvil, dicho sea de paso, auténticos defensores acérrimos de la velocidad, incluso libre, y nos cuentan toda la experiencia de Alemania, donde las autopistas no hay limitación de velocidad, etc., bueno, es decir lo que hay que contraponer no es la velocidad libre en Alemania y la velocidad limitada en España, sino, digamos ¿cuál es la velocidad real a la que se circula en España?, no cuál es la limitación, cuál es la velocidad de circulación, pongamos en relación eso con la realidad, la realidad española y la realidad alemana, y entonces podemos ponernos a hablar, pero yo creo que no sería malo, probablemente, reducir algo los límites de velocidad, pero yo me conformaría con que se consiguiera que se respetaran los actualmente existentes.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Muñoz. Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, tiene la palabra la Sra. Thomàs.

LA SRA. THOMÀS I ANDREU:

*Gràcies, Sr. President.* También quiero agradecer la presencia del Sr. Muñoz, y creo que después de su exposición y de las respuestas que ha dado ahora al Grupo Mixto, muchas de las cosas concretas que pensaba plantear han sido ya respondidas, de todas maneras, me quedan algunos planteamientos a hacer.

¿Usted cree que las medidas que se están tomando por parte de las compañías aseguradoras sobre mayor coste económico según la edad del conductor en el momento de hacer un seguro para el conductor novel, para el conductor joven, realmente ha tenido repercusión o son un tipo de medidas que finalmente son coercitivas pero que no llegan a tener una consecuencia factible, diríamos, o ponderable, en el tema de la conducción de la gente joven y sobre todo en el índice de accidentes tan alto y tan preocupante que se da en nuestro país?

Por otra parte, ¿hasta qué punto este pacto por la seguridad vial que se planteaba y que, de hecho, parece que ha habido un ejemplo en el 93, podría influir también sobre un aspecto que de alguna forma es constante y se está dando continuamente, que es la publicidad de la industria del automóvil? Difícilmente se pueden tomar medidas sancionadoras, medidas disciplinarias, sobre el tema de la velocidad, sobre el tema de la responsabilidad del factor humano, si, por otra parte, nos están bombardeando con un tipo de anuncios sobre coches más potentes, más rápidos, más veloces, por tanto, atrayendo al consumidor hacia este tipo de automóviles, y ¿hasta qué punto la industria del automóvil de alguna forma podría tener alguna limitación legal a que según qué tipo de factores de su producto no pudieran ser publicitados de esta forma?

Ha explicado también una serie de medidas que, aparte de la educación, la formación, la información, que me parece importantísimo, sobre el factor humano, y que creo que ha habido ejemplos de campañas preventivas por parte de la Dirección Provincial del Tráfico que han tenido repercusión inmediata, al menos buen índice de respuesta por parte del público. Me parece también muy interesante el tema de los juicios rápidos por conducción, tendrían que ser los juicios rápidos por tema de accidentes y sobre todo aquí, en los temas de la población extranjera, si tuviera esta medida del juicio sería otra manera de la responsabilidad de turista, pero también quería plantear hasta qué punto, desde esta posibilidad de un pacto social por la seguridad vial tendría, diríamos, una repercusión inmediata si no hay una obligación de las administraciones, de las distintas administraciones que tienen competencia, tanto sea desde el punto de vista de las infraestructuras como desde el punto de vista educativo, etc., si no hay una responsabilidad y un compromiso de estas administraciones relacionado con una cierta responsabilidad o compromiso igualmente por parte de la empresa privada; en este sentido, el ejemplo que usted representa, de un instituto de una entidad privada que tiene como finalidad el tema de la seguridad vial me parece interesante, pero precisamente ha explicado que es el único caso y, por tanto, ¿hasta qué punto esto tendría una repercusión también de cara a la efectividad e este tipo de pacto social por la seguridad vial? Gracias.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sra. Thomàs. Sr. Muñoz.

EL SR. PRESIDENT DE L'INSTITUT VIAL,  
FUNDACIÓ MAPFRE (Miguel M<sup>a</sup> Muñoz):



Gracias, Sr. Presidente. Gracias, Sra. Thomàs. La primera pregunta me coloca en un brete serio e importante, pero por una razón fundamental, porque además de ser presidente del Instituto Nacional de Seguridad Vial, soy el director de una compañía dentro del grupo especializada, en concreto, riesgos especiales, y en concreto en jóvenes, entonces, se lo confieso con toda la sinceridad del mundo, me asalta un cierto pudor a la hora de contestarle porque no quisiera que esto pueda sonar como que yo me voy a poner ahora a cantar las excelencias de la compañía que dirijo y de la forma que califica especialmente a los jóvenes, pero hay algo que sí que creo que debo decirle. En primer lugar, no creo, sinceramente, que simplemente la actividad aseguradora, es decir, el hecho de que un muchacho joven pueda asegurarse, primero que pueda asegurarse porque es que tienen dificultades en el sentido de que hay muchísimas entidades en España que rechazan a los jóvenes; segundo, que pueda asegurarse a un precio asequible, no creo, sinceramente, que esto tenga repercusión sobre lo que normalmente se entiende por seguridad vial, y no he querido empezar por ahí para no meterme en terrenos, digamos, académicos, que son los que llamamos niveles primario y secundario, es decir, que no haya accidentes o que haya los menos accidentes posibles y que estos tenga las menores consecuencias. Las aseguradoras cumplen una función muy importante de lo que habitualmente llamamos el nivel cuaternario de la seguridad vial, es decir, en reparar las consecuencias de los accidentes y conseguir la reincorporación a la sociedad de las personas que han sufrido daños, digamos que ésta es la función específica de las aseguradoras, pero, como ya le digo, no creo sinceramente que los niveles primarios o secundarios de seguridad vial, el hecho de asegurarse o no asegurarse, tenga mucha influencia. Lo que pasa es que su señoría lo plantea desde un punto de vista importante y además que es objeto de terribles contradicciones en el mundo asegurador, decir qué hay que cobrar a un joven. Pues mire, dicho de manera muy sintética, ..., empecemos por una cosa, es decir, cualquier compañía, cualquier empresa tiene que ser solvente, por razones evidentes, pero si me permite el símil yo le puedo comprar unos calcetines a una fábrica que esté en quiebra y no me preocupa nada que esté en quiebra, porque si me da mis calcetines a cambio de las 1.000 pesetas que yo le doy, ahí termina la transacción, pero una compañía de seguros tiene que ser solvente para poder cumplir con su función social y su función empresarial. Quiero decir con ello que una entidad aseguradora no puede permitirse el lujo de actuar, y permítanme la salida de tono, como si fuera una ONG, es decir tiene que cobrar a sus clientes lo bastante como para poder luego responder de sus prestaciones.

Entonces, ante el problema de los jóvenes caben dos posibilidades, o ante el problema en general de cualquier riesgo, o le cobramos a cada persona en función de su nivel de riesgo o, si no, a la persona de 40 años le cobramos mucho más de lo que tendría que pagar para que subvencione lo que está pagando de menos la persona que tiene 24. Se puede optar por cualquiera de los dos sistemas, la legislación y la praxis aseguradora lo único que exigen es garantizar el equilibrio

global del sistema. Hay compañías que optan por el equilibrio global del sistema y hay otras que optan porque cada grupo de riesgo pague de acuerdo con ello. Yo, sinceramente, estoy en una compañía que funciona con este segundo nivel, y entonces le puedo decir, y esto es lo que, repito, me produce cierto pudor en un órgano como en el que estoy hablando, hablar de ello, le puedo decir que hay primas que efectivamente salen muy caras para gente joven y hay primas que salen muy baratas en función de todas las características que haya. Para concluir este tema, repito, creo que su repercusión desde el punto de vista de la seguridad vial es muy, muy pequeña.

La segunda cuestión que me plantea su señoría es todo lo referente al mundo de la automoción, el automóvil, la publicidad, cómo se compagina todo esto con los mensajes de seguridad vial, ciertamente, esto es algo parecido a la cuadratura del círculo, es decir la gente está recibiendo dos mensajes contradictorios en muchos sentidos, pero si su señoría se lo plantea, incluso como simple observador, verá que en los últimos años ha habido una rebaja enorme, con carácter general, de pronto aparece algún anuncio descabellado, pero con carácter general, ha habido una rebaja grande de la publicidad que insiste en el riesgo, en lo divertido del riesgo, en la velocidad, por distintas razones, probablemente esta maduración de la sociedad en relación con el automóvil al que antes me refería, hace que se esté exigiendo seguridad, y el mundo de la automoción sabe que la seguridad vende bien, y entonces, en publicidad se están utilizando mucho los elementos de seguridad de los automóviles como reclamo publicitario. De vez en cuando, aparece algún anuncio de los otros, pero para esto, la ley de seguridad vial, creo recordar que es en su artículo 52, prevé la posibilidad de sancionar la publicidad referente al automóvil y no sólo del automóvil, que pueda ser contraria a la seguridad vial. Y yo recuerdo casos de sanciones de un millón de pesetas o incluso de más, por ejemplo en el caso de una marca de pantalones vaqueros porque utilizaban el automóvil como reclamo planteando unas conductas absolutamente descabelladas.

Es decir, los instrumentos legales existen, la evolución del mercado existe y yo creo que el panorama ha cambiado substancialmente para mejor, aunque desde luego de vez en cuando, todavía, vemos aisladamente algún anuncio de este estilo. Y aprovecho, me brinda su señoría la oportunidad de decir una cosa que antes no dije, cuando hablábamos de las campañas de divulgación y sobre seguridad vial en las que yo creo que en parte se abrió durante los últimos años un

debate que creo que en parte es falso, porque se hablaba de campañas duras frente a campañas blandas, aparte de que yo no conozco ningún instrumento para medir la dureza de las campañas, y yo he visto o he oído decir "esta campaña es más dura que la del año pasado" y también a otra persona "es mucho menos dura", pero hay una cosa que me parece muy importante, la dureza a mi juicio debe ser siempre accesoria, cada tema requiere un tratamiento distinto, por ejemplo, la que vamos a hacer que les hablaba antes de seguridad vial en ciudad, es una campaña destinada a promover la conducción apacible, es decir, "no vaya usted tenso", "no se crispe en la ciudad", "disfrute de la ciudad también cuando conduce". Esta campaña requiere mucho mejor un tratamiento amable, y la hemos hecho no tan amable, sino que es humorístico porque la ha hecho el humorista Forges, espero que les guste a ustedes cuando la vean, tanto como me ha gustado a mí. Pero hay otras que no, es decir si estamos hablando de los accidentes en su crudeza, hay que hablar de las consecuencias de los accidentes, esto está, digamos, en la primera página de cualquier tratado de epidemiología, y verdaderamente no es fácil hablar de las consecuencias de los accidentes en un lenguaje amable, pero la dureza siempre debe ser instrumental al servicio de la claridad en la exposición de las consecuencias, no confundir las cosas y plantear campañas, como he visto yo alguna propuesta, de fantasmas que salen de la tumba y lloran amargamente o cosas parecidas, eso creo que es desvirtuar la idea. La dureza si es necesaria, habrá que utilizarla, yo creo que a nadie le apetece hacer este estilo de cosas, pero no se debe plantear como un sistema, por decirlo coloquialmente, de amargarle la vida a los automovilistas.

Sobre el juicio rápido, ha abundado en la idea que yo he expuesto y evidentemente estoy de acuerdo con su planteamiento.

Y la cuestión final de la obligatoriedad, la verdad es que es una cuestión compleja, es decir, yo creo que alguna vez tendrá que plantearse la seguridad vial como una auténtica cuestión de estado, que hasta ahora la verdad es que no se ha planteado, es decir, los planes nacionales de seguridad vial llevan desarrollándose desde 1976, el primer plan fue el del año 77, bueno, pues realmente desde entonces y salvo en algunas excepciones, los distintos órganos de la administración afectados, se han limitado a aportar al Plan nacional de seguridad vial lo que ya tenían previsto hacer dentro del devenir normal de su actividad, y si lo digo de la administración central, con mayor motivo lo digo todavía de la mayor parte de las comunidades autónomas, que las que aportan algo se limitan, y hace unas semanas recibí el Plan nacional de seguridad vial para este ejercicio y vi que seguimos igual, la mayor parte de las comunidades autónomas no aportan nada, las que aportan algo mandan su plan de carreteras, y son muy poquitas las que de verdad han hecho un plan mínimamente coherente y pluridisciplinar en el que se contemplen acciones de carreteras, de educación, de sanidad, etc., etc. Y ése, probablemente, en el ámbito de la comunidad autónoma en la que nos encontramos, puede ser uno de los factores de incentivación que surjan de los trabajos de esta comisión, y evidentemente si eso no es fácil hacerlo en relación con la actuación de las administraciones, evidentemente lo es mucho menos todavía con lo que se refiere a las empresas privadas, aquí lo que tiene que haber es una labor progresiva de concienciación.

Antes, cuando les citaba el autor del artículo aquel sobre el accidente inexplicable, hablaba de su organización, es una organización que se llama "La prevención vial", bueno, pues ésta es una asociación financiada y soportada por las entidades aseguradoras francesas, pero aparte de eso es la asociación que tiene mayor número de -permítanme el galicismo, pero es que queda más claro- adherentes, como dicen ellos, de toda Francia, ningún club de fútbol ni nada parecido tiene tantos miembros como la prevención vial. Eso es lo que yo quisiera que existiera en España, pero no tanto por participar en organismos internacionales que eso me parece secundario, sino porque es manifestación de que existe esa auténtica movilización por parte de la sociedad civil, pero evidentemente, conseguir obligaciones para ello, yo creo que eso es virtualmente imposible desde la administración o incluso desde el Parlamento.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias. Sr. Muñoz. Por el Grupo Parlamentario Nacionalista-PSM, tiene la palabra la Sra. Bover.

LA SRA. BOVER I NICOLAU:

Gràcies, Sr. President. Senyores diputades, senyors diputats. Sr. Muñoz, le agradecemos muy sinceramente la visión global de su exposición y los contenidos novedosos que nos ha aportado en toda su información. Ha ido contestado a bastantes interrogantes que queríamos plantearle y lo que quería plantearle, una cuestión en la que quería que incidiera un poco más, es que somos conscientes que se han ido realizando campañas de seguridad vial muy importantes durante estos últimos años, con imágenes duras, usted ya la hecho referencia a ello hace unos momentos, en diferentes medios de comunicación; pero, según datos que nos han aportado, somos conscientes o sabemos que los humanos nos adaptamos rápidamente a los estímulos que recibimos por muy duros y crueles que sean. Por ello, la pregunta que quería que me concretase es ¿cómo se deben plantear las campañas divulgativas sobre educación vial?, sabemos que el factor humano es una de las causas mayores de la sinistralidad en carreteras, sabemos que también debe ser entonces el elemento base de estas campañas, pero, ¿cómo, si hay alguna solución, para poder trabajar en el factor humano teniendo en cuenta la adaptación que tenemos las personas, los conductores, a los estímulos que recibimos? Gracias.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sra. Bover. Sr. Muñoz.

EL SR. PRESIDENT DE L'INSTITUT VIAL, FUNDACIÓ MAPFRE (Miguel M<sup>a</sup> Muñoz):

Gracias, Sr. Presidente. Sra. Bover, pues no es fácil tampoco, no quisiera que eso sonara como una muletilla, el iniciar las respuestas diciendo que no es fácil contestarlo. Es posible que se dé esta adaptación que su señoría dice, pero yo la verdad es que no estoy seguro, a lo mejor lo que pasa es que es muy difícil acertar con campañas divulgativas, yo es de las cosas que veo, y tengo una experiencia ya larga en ello, que es muy difícil prever cuando se juzga una campaña, sobre todo si es en concurso público, es decir, cuál es la que mejor va a funcionar, por utilizar el lenguaje del mundo de la publicidad, es muy difícil saberlo, ahí hay un porcentaje de incertidumbre tremendo, pero lo que sí creo es que esa idea de que la gente se acostumbra y que pierden efecto, pues yo la verdad es que no estoy muy seguro, y se lo digo porque no creo tampoco que en España seamos tan diferentes del resto del mundo, y desde luego, en el Reino Unido, por ejemplo, o en Australia, o en los Países Nórdicos, llevan muchísimos años, muchos más que los que llevamos en España, con campañas de una dureza enorme. Yo le podría citar casos de campañas que me han producido un auténtico escalofrío, como anécdota le diré una campaña belga, por ejemplo, que era sobre el alcohol, era una escena que se desarrollaba en la puerta de una cárcel, donde estaba una mujer joven, de mediana edad, con un niño de unos 10 años, esperando a que saliera el padre de la cárcel, era estremecedor porque además estaba muy bien rodada, y en el momento en que salía el padre, el niño inicialmente rechazaba al padre, pero al final lo abrazaba, era una cosa enormemente conmovedora, y salía una locución que decía: "Su papá ha estado en la cárcel porque un día condujo borracho", bueno, a mí eso me parecía terrible. El planteamiento familiar de cómo un niño tiene que sufrir el trauma de que se padre vaya a la cárcel por una cuestión ésta, a mí me parece de una dureza terrible. Y le cito este ejemplo como podría citar otros que se parecen más a los testimonios de personas que han sufrido accidentes, la plasmación gráfica de los accidentes en su secuencia y sus secuelas posteriores. Yo no creo que sea tanto una cuestión de que la gente se acostumbre, como que es muy difícil acertar siempre, porque yo recuerdo hablándolo, hace un par de años aproximadamente, con la que entonces era, lo equivalente a directora general de tráfico en el Reino Unido, y ella me lo contaba pasando revista a alguna de las campañas que habían hecho ellos, no apartándose substancialmente de la línea del hablar con seriedad y con rigor de las consecuencias de los accidentes, que unas habían funcionado mejor y otras peor, y que conste una cosa, no quisiera, bajo ningún concepto, que esto se pudiera interpretar como una crítica a las últimas campañas que está haciendo la Dirección General de Tráfico, porque yo creo que son buenas, que son correctas, y tampoco estoy seguro que de verdad estén causando menos impacto, es que, cuando muchas veces, en los años anteriores, hubo algún comentario, casi siempre procedente del mundo de la prensa, diciendo que los accidentes han bajado por las campañas, yo, a los periodistas que lo decían se lo agradecía, digamos, a nivel personal, pensando en lo que podía tener de reconocimiento a un trabajo, pero desde luego nunca me lo he planteado como si eso fuera auténticamente la causa, puede ser uno de los muchísimos factores que hayan contribuido a modificar uno de los factores que intervienen, pero dejémoslo así, yo creo que no es riguroso ni científico establecer una correlación tangible entre una determinada actividad divulgativa y una determinada evolución de los accidentes.

Yo creo que el planteamiento debo ser analizar de qué se quiere hablar, y repito, si se quiere hablar de los accidentes, se puede optar básicamente, primero por una de dos opciones, o por ir a conductas concretas o por trasladar mensajes genéricos. Si se trata de mensajes genéricos, hay que procurar que sean suficientemente claros o suficientemente impactantes, impactantes no quiere decir duros, sino con capacidad de fijar el mensaje, la conciencia colectiva, como para que puedan operar; y si son campañas específicas, los sujetos, los públicos objetivos tienen que ser capaces de identificarse muy bien con lo que se les está diciendo. Y claro, todo esto que estoy diciendo en pura teoría parece muy sencillo, llevarlo a la práctica es muy difícil, y además el sistema de concurso público a que obliga la legislación de contratación pública, no es precisamente el más adecuado para la actividad publicitaria, porque es mucho más fácil llegar a una idea buena sentándose con tres o cuatro agencias de confianza y trabajar con ellas durante un tiempo y que presenten un proyecto, "no, mira, preséntalo de tal manera", y después poner una cosa y quitar otra, y variar un poco, que no el concurso público en el que realmente hay que aceptar la idea tal como se presenta, se puede hacer un reto de decir, "en lugar que éste sea un chico, mejor que sea una chica porque nos permite incidir más en un factor", pero nada más, porque lo contrario sería, lógicamente desvirtuar las normas del concurso. Y eso, repito, no es tampoco lo más adecuado para llegar a ..., pero en fin, las reglas del juego jurídicamente son así y hay que aceptarlas.

Y yo tengo confianza porque conozco suficientemente al equipo de la Dirección General de Tráfico que trabaja en los temas de divulgación como para tener la certeza de que se seguirán haciendo buenos trabajos sobre esta materia, porque, además, existe la convicción generalizada de que es uno de los pilares en los que se basa la política de comunicación exterior que es fundamental en el tema de la seguridad vial, porque hay que llegar a 40 millones de ciudadanos; y eso necesita los medios de comunicación de masas, y, por lo tanto, es una inquietud absolutamente compartida por todas las personas que tienen responsabilidades sobre ella.

Lamento no haber podido contestar a su pregunta, pero es que no tengo la respuesta.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Muñoz. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el diputado Sr. Triay.

**EL SR. TRIAY I LLOPIS:**

Gracias, Sr. Presidente. Muchas gracias, Sr. Muñoz, por su comparecencia hoy aquí, creo que fue muy acertada la petición del Grupo Socialista de invitarle o de proponer incluirle en la relación de comparecencias, y también ha sido muy importante el contenido. Realmente, esta comisión se creó por la alarma de la evolución de las cifras de accidentes mortales en las Islas Baleares y de ver que la trayectoria de la evolución era en sentido inverso a la evolución nacional, entonces en este sentido tiene por objeto hacer una reflexión conjunta, usted ha precisado muy bien o ha intuido que no es una comisión estrictamente de control al ejecutivo balear en materia de carreteras, sino que va mucho más allá de las competencias de una única administración, que es un tema que abarca diversas administraciones y que, por lo tanto, estamos en este línea de movilizar o de sensibilizar o de preocupar al conjunto para ver si encontramos soluciones que rebajen esta evolución tan negativa de la sinistralidad en nuestras carreteras y en nuestras ciudades, que también es importante.

Durante estos días, hemos oído opiniones y datos sobre nuestra realidad, y yo quisiera plantearle algunos para que usted pudiera, quizás, dar una opinión, o compararlos y ver si comparativamente con el conjunto son alarmantes o normales y, en cualquier caso, qué soluciones podríamos dar.

En primer lugar, está la cuestión de la policía de Tráfico. Muchos accidentes se producen en estado de consumo de alcohol, en muchos accidentes hay conductores que han consumido drogas de distintos tipos, se producen en situaciones de carreteras o de calles vacías, porque se producen a altas horas de la noche, de madrugada, a la salida de los locales nocturnos de diversión, de discotecas, de tomar copas, entonces, nuestra sensación o mi sensación es que no existen los controles sistemáticos suficientes y la presencia suficiente de efectivos de la Policía Municipal o de la Guardia Civil para sancionar de forma efectivamente ejemplar y que sirva de limitación hacia el futuro, este tipo de conductas que además afectan normalmente o de manera preferente, a las generaciones más jóvenes. es uno de los problemas que veíamos anteriormente. Parece ser que no se detectan adecuadamente las drogas consumidas en los controles que se hacen y, por otro lado, que los controles de alcoholemia tendrían que ser masivos en determinados días de la semana y en determinadas horas de la madrugada.

El Consell de Mallorca, una de las instituciones autonómicas, gestiona la inspección técnica de vehículos, cada consell insular gestiona su ITV y conocemos los datos o alguna estimación de datos de Mallorca del año 1996 sobre los vehículos que teniendo obligación de pasar una ITV, la han pasado. Entonces, la verdad es que son unos datos que desaniman enormemente porque en conjunto el 43% de los vehículos que tenían obligación de pasar la ITV no la han pasado, y esto, además, afecta especialmente a los vehículos industriales, ligeros o pesados, tanto de mercancías como de pasajeros, que el 51% no la han pasado; y en el caso de las motos, también con un resultado espectacular, el 75% pues no pasa la ITV. Entonces, esto, no sé si tiene una incidencia o no o si simplemente es una pura negligencia en el cumplimiento de una obligación por la cual hay que pagar una tasa. Me gustaría saber su opinión sobre esto, ¿cómo se encuadra en el conjunto?

Por otro lado, está claro que los seguros no evitan los accidentes, usted lo ha explicado muy bien, muy profesionalmente, pero también me gustaría conocer, estas cifras que se dan del porcentaje de conductores o de vehículos que circulan sin seguro obligatorio, ¿qué veracidad tiene o de qué orden de magnitud son?

Aquí, hemos tenido intervenciones de líderes sindicales que nos han hablado, uno de ellos ha sido el que le ha precedido a usted en el uso de la palabra esta tarde, pero ya habíamos tenido otras intervenciones, de los problemas del transporte profesional, de la conducción profesional, de los chóferes profesionales, que en Baleares es el transporte discrecional, que es de una importancia enorme, porque está directamente ligado a este masivo fenómeno turístico que tenemos. Bueno, el que le ha precedido a usted, que es un líder de CCOO, y además lo publicó en el periódico hace pocos días, dice que los chóferes de autocar duermen tres horas al día durante la temporada de verano, y nos han explicado las mil mañas de cómo se alteran los discos de los tacógrafos, de cómo se alteran las hojas de control, en una palabra, hemos sacado la conclusión de que todo está absolutamente falseado y carente de sentido, y que entonces, las intenciones que tenían los que regularon estos instrumentos, se han vaciado completamente y que parece que hay que empezar de nuevo si realmente se pretende asegurar unos horarios limitados a los conductores en condiciones de seguridad, teniendo en cuenta que son buenos profesionales, pero que andan trabajando en unas condiciones extremas, durante una larga temporada turística, entonces, esto, quizás ya haya algunas ideas de cómo solucionar esta cuestión, que creo que sí, que es específica, en esta magnitud es específica de nuestra comunidad autónoma.

Y por otro lado, pues también sufrimos en Baleares una ausencia de un transporte público, generalizado, de una red completa de transporte público entre las distintas zonas turísticas y las ciudades, entre los distintos pueblos, en general, una red muy insuficiente con ausencia total de transporte nocturno, todas estas cuestiones también obligan al uso del transporte privado o del vehículo privado en unas condiciones que normalmente si hubiera una alternativa, pues quizá no se usaría tanto y quizás se podría ser mucho más estricto asistiendo por ejemplo a transportes nocturnos con este uso de transporte del vehículo, la moto o el coche, para lo que es la diversión, las copas y la actividad lúdica nocturna. Entonces, también quisiera conocer en su autoridad, su punto de vista sobre esta relación que pueda existir entre la ausencia de transporte público y el incremento de la sinistralidad.

Por otro lado, simplemente ya para acabar, una pincelada, usted ha mencionado el número importante de extranjeros que conducen en las Islas Baleares, pero también querría quitarle importancia en cierto modo a esta cifra, porque el hecho de que haya unos 30.000 vehículos de alquiler, que son los que usan los extranjeros, porque normalmente los extranjeros no traen aquí su vehículo, salvo que sean residentes aquí, en Baleares, y entonces ya conocen perfectamente la red de carreteras y están instalados aquí, bueno, son 30.000 vehículos que efectivamente tienen un uso intensivo durante los meses de verano, por lo tanto hacen muchos kilómetros al día, pero no dejan de ser 30.000 vehículos en una comunidad en la que se está llegando al vehículo por habitante y que, por tanto, no parece que van a ser determinantes de la altísima accidentalidad, quizás es que no estamos todavía ante la verdad estadística, sino simplemente ante la intuición de que llevamos dos años malos, así nos lo presenta benévola su amigo, el director provincial de Tráfico, pero yo creo que hay algo más profundo y más serio en la realidad de Baleares en materia de circulación, y esto es lo que realmente nos ha movido a poner en marcha este trabajo parlamentario y a invitarle a usted a que esté hoy aquí.

Gracias.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Triay. Tiene la palabra el Sr. Muñoz.

EL SR. PRESIDENT DE L'INSTITUT VIAL, FUNDACIÓ MAPFRE (Miguel M<sup>a</sup> Muñoz):

Gracias, Sr. Presidente. Sr. Triay, dije al principio que no era una fórmula el agradecimiento, es verdad, no es una fórmula, agradezco profundamente la invitación, o sea que, repito, el agradecimiento se invierte por mi parte.

Ha planteado una serie de cuestiones muy sugerentes y, como todas las que me han hecho sus colegas, de difícil respuesta, porque efectivamente el problema de los controles de alcoholemia, de drogas, son probablemente insuficientes, pero es que probablemente serán insuficientes siempre, es decir, para conseguir un auténtico efecto disuasorio para conductas tan importantes, importantes negativamente, desde el punto de vista de la seguridad vial, como es la conducción, bajo influencia de cualquier sustancia, me da igual que sea alcohol o que sean drogas, sería tener, por decirlo coloquialmente, una pareja de guardias cada 100 metros, para evitar que esto pudiera eludirse por cualquier sistema, estoy, como es natural, exagerando, pero efectivamente siempre faltan controles y yo creo que esto es una preocupación experimentada por todas las administraciones con responsabilidades sobre ello, pero es que es ciertamente muy difícil poder llegar a todo ello.

En los últimos años, en este momento, la verdad, en los dos últimos años ya le he perdido la pista a este dato concreto, se incrementó mucho la plantilla de la Guardia Civil de Tráfico, de hecho, en el año 88 cuando yo fui nombrado director general, había 6.000 hombres, y cuando lo dejé, hace año y medio, se acercaba a los 10.000, pero seguían siendo pocos, porque cada día hay más coches, cada día los coches circulan más, y evidentemente es un fenómeno, el de la automoción, que en España está muy lejos, todavía, de la saturación. Baleares tiene casi una proporción de un vehículo por habitante, pero en el resto de España estamos todavía muy lejos de las medias de los países más industrializados, más desarrollados y, por lo tanto, con mayor niveles de automoción, y uno de los elementos, no es el único ni mucho menos, sería absurdo planearlo así, pero uno de los elementos importantísimos de seguridad vial, es la supervisión policial, hasta el extremo que, en algunos tratados recientes de seguridad vial, cuando se habla de los factores de circulación, dicen la vía, el vehículo, el hombre y la supervisión policial, yo creo que la supervisión policial o el control del tráfico, aunque sea por medio de altas tecnologías, yo creo que son algo que interrelaciona los otros factores, pero no es un factor más, desde luego es uno de los más importantes. Es decir, lo que antes hablaba de la exigencia del cumplimiento de la norma, parte por una policía suficientemente dotada, bien entrenada y bien respaldada jurídica y políticamente por los órganos sancionadores.

Bueno, no sé la evolución que va a seguir en el futuro, yo soy un optimista incurable y tengo la esperanza firme de que siga aumentando la dotación de la Guardia Civil de Tráfico, porque me parece imprescindible y también que vayan progresivamente aumentando también las dotaciones de policías locales, y en materia de policías locales hay algunas en España espléndidamente formadas y espléndidamente equipadas, y hay otras que desgraciadamente, no lo están; es decir, aquí, una labor de unificación es muy importante, y aquí tienen un papel importantísimo qué jugar en general las comunidades autónomas, en cuanto a armonización, formación, etc., etc., de las policías locales.

Al hablar de los controles de alcohol y drogas, su señoría ha tocado dos problemas muy concretos que yo voy también a tocar muy tangencialmente, porque nos llevaría a un debate larguísimo cualquiera de los dos, es la dificultad de los controles sobre drogas, distintas del alcohol, y el problema de los jóvenes y el alcohol. Sobre las drogas le digo que tiene razón su señoría, no existe en el mundo, hasta el momento, y hay muchísimas investigaciones en marcha, yo recuerdo incluso haber puesto alguna en funcionamiento y que desgraciadamente no llegó a buen puerto, porque bueno, con la investigación científica, éste es el riesgo que se corre siempre, es decir, no hay ningún sistema de detección de drogas, tan rápido, tan eficaz y tan fiable como el de los etilómetros de aire expirado, porque al final, para saber si existe, me da igual el tipo de drogas que sean, hachís, opiáceos, drogas sintéticas, hay que recurrir a los análisis de orina o de sangre. Se está investigando, se intentó hace años, a través del departamento de psicobiología de la Universidad Complutense por medición de la dilatación de pupila, y fracasó, se está intentado por la saliva, se está intentando por los cabellos, pero hasta el momento no se ha encontrado un sistema fácil, y no en España, en ningún sitio del mundo. Y claro, efectivamente es un problema, porque cuando hablamos de los accidentes debidos a drogas, siempre estamos hablando de datos intuitivos y nunca tan comprobados como el alcohol, y siempre, para solucionar un problema, lo más importante es conocerlo, y lo primero que nos encontramos con las drogas es que no conocemos la dimensión real del problema, hay datos que nos permiten extrapolar algunas conclusiones, pero ésta es una de las líneas de investigación en las que es más urgente que algún laboratorio, en algún país del mundo se llegue a una conclusión, digamos, aceptable y rentable desde el punto de su viabilidad práctica.

Y el segundo aspecto que tocaba su señoría, que era el de los jóvenes, yo no quisiera más que decir una cosa: la presencia del alcohol en los accidentes de jóvenes es porcentualmente exactamente la misma que en la población adulta; muchas veces se cae en el error de equiparar alcohol-conducción-accidentes, igual a problema joven, y en absoluto: el alcohol está presente en los accidentes de jóvenes en uno de cada tres accidentes con víctimas y en una de cada dos víctimas mortales, y exactamente igual en los adultos; lo único es que hay pautas diferentes de comportamiento en cuanto a la ingesta de alcohol: los jóvenes normalmente son gente abstemia durante toda la semana y que bebe incontrolada y compulsivamente durante el fin de semana, mientras que los adultos responden más al patrón universalmente conocido como el bebedor social, es decir, la persona que no bebe deliberadamente, a diferencia de lo que ocurre en los países nórdicos, para "colocarse", como dicen los chicos jóvenes, o para rodar por debajo de la mesa como hacen en algunos países nórdicos, sino que es la persona que se toma un vermú antes de comer, cuatro o cinco copas de vino durante la comida y luego una copa después de comer, y si la sobremesa se prolonga, dos; entonces esa persona no está borracha, en el sentido coloquial y habitual del término, pero está incapacitada para conducir con seguridad, y lo grave es que, además, el adulto no es consciente de que no está en condiciones de conducir, porque no se nota alterado, pero no está en condiciones de reaccionar, sobre todo antes estímulos inesperados. Por eso es una precisión que probablemente sea innecesaria porque, probablemente, de la intervención de su señoría tampoco se deducía que equiparara alcohol con problemas exclusivos de jóvenes, pero como no lo dije en su momento he preferido añadirlo ahora para que quede clara la idea.

La cuestión de las ITV que ha suscitado es terriblemente preocupante. Los datos que da no son sustancialmente distintos de los que podríamos llamar generales en España. Hay otro problema añadido y es la terrible discrepancia que hay entre los criterios y el rigor con el que se pasa la inspección técnica de una estación a otra e incluso dentro de la misma comunidad autónoma, son mecanismos de inspección que es necesario reforzar y, luego, reforzarlos primero en el nivel interno de la comunidad autónoma y luego a través de los órganos correspondientes del Ministerio de Industria, que es el que tiene encomendada la alta supervisión de ello. Esta es una cuestión. La que suscitaba su señoría que es la del incumplimiento es muy grave y, además, es una cuestión muy grave que sólo tiene una solución, y es que todas las comunidades autónomas se decidan de una vez a proporcionar los datos -informatizados, evidentemente- de las inspecciones técnicas que han pasado en su respectivo ámbito, cruzarlo con el fichero de vehículos de la Dirección General de Tráfico y que, por diferencia, encontremos qué vehículos no la han pasado y sancionarlos, porque lo sancionable no es el hecho de circular sin haber pasado la ITV, sino de la aptitud para circular y no haberla pasado, porque si no va a circular para eso tiene un mecanismo muy sencillo que es dar de baja temporal el vehículo y entonces se despreocupa de la ITV y se despreocupa del seguro, de lo que hablaremos a continuación porque también lo ha preguntado su señoría, pero -repito- aquí no hay más solución que esa porque, evidentemente, es imposible que a través de los controles que hacen las distintas policías, la Guardia Civil, incluso todas las policías locales, llegar a erradicar este problema.

La única posibilidad es que todas las comunidades autónomas venzan los prejuicios que tienen para poner una actividad suya bajo otra supervisión que, además, es lo que está mandado por la ley de la Administración central, y a partir de ahí sancionar, además con la dureza que permite la Ley de seguridad vial que permite llegar hasta 250.000 pesetas la multa, a todo vehículo que no la haya pasado. Mientras tanto seguiremos con este nivel de incumplimiento tan alto, que es difícil medir cuál es su peso en la accidentalidad, pero todos intuimos que, desde luego, es mucho más seguro conducir un coche que esté bien que un coche que esté mal. Eso, aunque estadísticamente no se pueda medir, está claro que es un factor de inseguridad, conducir un coche que no está bien -cuando digo coche entiéndase genéricamente, me da igual que sea moto o vehículo industrial- cuando comprobamos que está bien, que cuando no sabemos cómo está, y lo más probable es que entre los que incumplen la obligatoriedad de pasar la inspección técnica, la inmensa mayoría lo hacen porque tienen serias dudas de que puedan pasarla o del dinero que les puede costar reparar el vehículo para que esté en condiciones de pasar. Luego, por tanto, ésta es de las sanciones que tienen que ser muy graves, quizá no tanto por la peligrosidad, sino por el substrato económico de la propia comisión de la infracción. La actuación de las comunidades autónomas es fundamental y, si no, no llegaremos a ninguna parte.

En relación con la circulación sin seguro la verdad es que se barajan cifras muy distintas; de vez en cuando se oye hablar de 1.500.000 vehículos en España. Yo recuerdo un estudio que se hizo, selectivamente, en la Dirección General de Tráfico y que nos arrojaba, probablemente, el que serían alrededor de 700.000 u 800.000. Mapfre Mutualidad, que es la entidad aseguradora que tiene mayor cartera de vehículos -tiene casi 3 millones de vehículos asegurados- nos da una muestra suficientemente representativa como para que, a través de sus siniestros, ver cuánta gente encontramos que no estén asegurados; todo parece apuntar a que ese millón y medio del que se habla frecuentemente es un dato exagerado. De todas maneras este dato lo conoceremos de verdad cuando esté en funcionamiento un mecanismo que creó la reciente Ley de Ordenación y supervisión del seguro privado, que es el fichero de vehículos asegurados, el CIVA en este lenguaje de los acrónimos que tanto se lleva en nuestro tiempo, y cuando esté perfectamente operativo, es decir, cuando todas las entidades aseguradoras vuelquen en un fichero los datos de sus vehículos asegurados y, como decía antes en lo que se refiere a la ITV, se cruce con el de los vehículos en disposición de circular, conoceremos de verdad cuál es la realidad y, sobre todo, la Dirección General de Tráfico podrá sancionar estas conductas, pero mientras tanto digo lo mismo: sobre la base de los controles que se pueden hacer en la circulación real es muy difícil llegar a penetrar en la realidad de ello.

El transporte profesional y las jornadas de conducción son un problema gravísimo, y además, efectivamente -no lo digo pensando en las Islas Baleares sino en el conjunto de España- en el país del Lazarillo de Tormes y de Guzmán de Alfarache los recursos de la picaresca para engañar al tacógrafo asombran a toda la Comunidad Europea cuando esto se ha planteado en distintos foros comunitarios. Yo creo que la solución, a parte, como es natural, de la concienciación, la responsabilidad de los empresarios y de los trabajadores, de los auto-patronos, también, muy especialmente, que son probablemente los que ellos mismos se someten a jornadas más duras, yo creo que aquí la innovación tecnológica puede llegar a darnos una solución importante; se está trabajando en algo que se ha llamado provisionalmente la tarjeta inteligente y que sería algo que, digamos, por decirlo muy coloquialmente y cometer probablemente imprecisiones técnicas -mi información no es la más adecuada para ello- es, por así decirlo, una tarjeta que tiene un chip que no se dotaría más que de una tarjeta a cada persona y ésta tendría que ser la que funcionara en cualquier vehículo que se utilice y es posible -repito- que en el país de Guzmán de Alfarache se encuentren trucos para burlarlo, pero desde luego es mucho más difícil que con la tecnología actual que, verdaderamente, es una tecnología ya muy antigua. Yo lo he pensado muchas veces y creo que es la única solución viable. Ahora, yo creo que eso...; además aquí hay unos intereses industriales en liza terribles en los grupos de trabajo de la Unión Europea y yo no sé muy bien el horizonte temporal cuando podemos vislumbrarlo, pero desde luego nos quedan unos cuantos años hasta que esto sea una realidad y, mientras tanto, la verdad es que es un problema muy serio y, además, es que es muy difícil de controlar con la tecnología actual, porque una persona lleva su disco y ese disco está impoluto, pero lo que no sabemos es que ha cogido el autobús a lo mejor después de haberse pasado 14 horas seguidas en un taxi, y este es un problema, además, que ya no se soluciona sólo al nivel de la empresa, sino que también es necesaria la corresponsabilidad, también, del propio trabajador, lo cual no hace más que añadir dificultades al control real, pero, efectivamente, es un problema muy, muy importante.

El problema de la insuficiencia del transporte público, tengo que confesar que ignoro la realidad a este respecto de las Islas Baleares y, por lo tanto, no estoy en condiciones de emitir una opinión mínimamente rigurosa, pero con carácter general probablemente tiene razón su señoría; de hecho, el año que viene queremos, dentro de las limitaciones presupuestarias que tiene el Instituto, hacer, al menos experimentalmente, una línea de trabajo que se nos ocurrió y que a mi me gusta mucho, que es que en los sitios donde hay concentraciones de fiestas patronales que duran prácticamente desde el 15 de agosto hasta el 15 de septiembre -y ahí están las fiestas patronales de muchísimos sitios de España- montar unos servicios gratuitos por cuenta del Instituto; no lo podemos hacer en toda España porque no tenemos capacidad de ello, pero si eso tira de la conciencia social para que otras entidades, incluso públicas, lo hagan, pues el esfuerzo habrá merecido la pena de concentrarlo, es decir, pues en el pueblo de donde son las fiesta y con un radio pues a lo mejor de 15 kilómetros que es lo que suelen desplazarse, hacer un servicio, ya veremos si en plan lanzadera o simplemente aunque sea una sola expedición, pero queremos hacerlo, no es una idea original porque algunas veces se ha visto, pero queremos hacerlo, fundamentalmente por lo que pueda tener de tirón para otras actuaciones públicas o privadas, pero vamos, fundamentalmente tengo más esperanzas que sea alguna administración la que recoja el guante y decida imitarlo.

Y, finalmente, probablemente tiene razón su señoría cuando hablamos de no maximizar el problema de los extranjeros, pero tampoco la minimicemos, porque muchas veces son 30.000 vehículos, según dato de su señoría -no tenía yo el dato, pero evidentemente lo doy por cierto- pero son vehículos de una utilización muy fuerte: cuando uno alquila un coche en cualquier parte del mundo es para utilizarlo mucho, y a mi me preocupa, primero, que haya una ruptura de los hábitos por el hecho de que esté de vacaciones, se han hecho miles de estudios en el mundo y todos apuntan a que el riesgo es muy superior siempre en los desplazamientos lúdicos que en los de trabajo, y si además lo lúdico es en período de vacaciones largo, mucho más todavía; es decir, que probablemente tiene razón su señoría en que no es la mayor parte del problema, pero es una parte considerable y, además, con una cierta especificidad dentro de la comunidad autónoma en la que nos encontramos, por lo cual también me pareció que era conveniente hacer una reflexión sobre ello, pero también decía antes que no olvidemos que, probablemente, la mayor parte de los accidentes que se sufren son por personas residentes habitualmente, sobre las que hay otras muchas posibilidades de actuación más amplias que sobre ellos.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Muñoz. Tiene la palabra, en representación del Grupo Parlamentario Popular, el Sr. Soler.

EL SR. SOLER I CLADERA:

*Gràcies, Sr. President. Senyores i senyors.* Sr. Muñoz, en primer lugar quiero agradecerle su comparecencia aquí, ante esta comisión, muy especialmente el esfuerzo didáctico que ha hecho en su intervención, y a mí me quedan también grabadas unas palabras, ya más a nivel filosófico, de la necesidad de hacer de la seguridad vial una cuestión por encima de las diferencias políticas, creo que esto es una cuestión importantísima y creo que, indudablemente, tiene que planear sobre los trabajos de esta comisión.

Muchas preguntas están contestadas, no obstante, yo quisiera plantearle algunas cuestiones concretas. Una primera sería, usted ha hecho mucha incidencia en la interacción entre los distintos factores de sinistralidad, si, viendo la evolución que ha comentado de la estadística de Baleares con respecto a la del resto de España, mantendría el mismo porcentaje de peso de cada uno de los factores en el conjunto para nuestra comunidad autónoma, en concreto.

Otra cuestión, incidía en ella el Sr. Triay, es sobre el tema de controles de alcoholemia, controles de velocidad, usted comentaba el tema de la impunidad, yo pienso que, en general, en las carreteras tanto de Baleares como de España en su conjunto, por ejemplo, la cuestión de velocidad es una cuestión bastante olvidada, bastante abandonada, pero en cuanto a medios humanos y materiales, nos quedaron un poco en mente las cifras dadas por los responsables de Tráfico en Baleares, nos comentaban 164 agentes de control de tráfico para toda la comunidad autónoma, y claro, el factor humano es un factor importante, pero también están los medios. Si usted tiene información, datos etc., sobre esas cifras comparativas con otras zonas de España, incluso con otros países, es decir, si tiene alguna información, si podemos conformarnos, si es una cifra adecuada la de 164 agentes de control de tráfico para nuestra comunidad autónoma.

Ha hecho incidencia también, por lo que respecta a la esfera penal, a los juicios rápidos, yo quisiera plantearle, en cuanto a esta impunidad que comentaba usted también en su intervención, si cree que en la práctica las conductas punitivas, es decir, no hablo de conductas que tienen tipificación meramente administrativa, sino de conductas punitivas, siguen los procesos judiciales, se llega a las consecuencias en la misma proporción que en otros países de nuestro entorno y si esto puede influir en la sensación de impunidad que hay en España en su conjunto.

Comentaba usted también, en contestación al Sr. Triay, el tema de la inspección técnica de vehículos y la necesidad de cruzar los datos con Tráfico. Yo, a título meramente de curiosidad, quisiera preguntarle si en el mundo del seguro se ha hecho en algún momento o ha habido algún planteamiento sobre mantener el riesgo en coches, en vehículos, que no hayan pasado la inspección técnica de vehículos y si esto podría ser también una línea interesante para conseguir mayor eficacia en el pase del control de inspección técnica de vehículos. Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Soler. Sr. Muñoz.

EL SR. PRESIDENT DE L'INSTITUT VIAL, FUNDACIÓ MAPFRE (Miguel M<sup>a</sup> Muñoz):

Gracias, Sr. Presidente. Sr. Soler. Insisto también en agradecer yo a ustedes la posibilidad de haber comparecido aquí, y en cuanto a las preguntas que me ha hecho, me temo que va a ser, y créame que lo lamento profundamente, al estar muy referidas al ámbito concreto de Baleares, me va a ser prácticamente imposible contestarle, al menos con el rigor que su señoría, sin duda hubiera querido.

El peso de cada factor de accidentes en Baleares no lo conozco, pero no tengo la menor duda de que será igual en todos los sitios, porque es que en todos los estudios que conozco, sectoriales y por muestras que se han dado, siempre salen los mismos datos, pero a lo mejor resulta que en lugar del 93% de factor humano es el 91 o a lo mejor es el 95, pero nos vamos a mover en una horquilla muy pequeña con toda seguridad, es decir, no nos preocupemos mucho de ello por otros temas que luego le diré, es decir, más importante que pretender conocer exactamente la etiología de cada uno de los accidentes es dotarnos de los medios que ya están contrastados y que sirven, porque es que una pregunta que yo he recibido muchas veces y que ni yo ni nadie ha podido contestar nunca ni en España ni en ningún país es: ¿Qué porcentaje de accidentes..., o decir, en la mejora de los accidentes de este año, que ha sido de un 12%, es una hipótesis, ¿qué porcentaje atribuye usted a las campañas, a las mejores carreteras?, mire, es imposible saberlo, porque, por reducción al absurdo, tendríamos que encontrar a la gente que se tendría que haber matado y que no se ha matado, y una vez que le hemos identificado, decirle: "Usted ¿por qué no se mató?", lo estoy diciendo de una manera muy coloquial y un poco burda, pero es imposible, nunca se ha podido medir la eficacia exacta de alguna medida, lo que pasa es que se sabe que una política de carreteras buena, una política de mejora de la seguridad de los vehículos coherente, una información-formación-educación- adecuada, una política sancionadora severa, todo esto confluye en una bajada de los accidentes, ¿en qué proporción cada uno de ellos?, como no lo sabemos, es por lo que les decía yo antes que tampoco debemos tener que jerarquizar con criterios, muchas veces teñidos de un cierto maniqueísmo, las acciones que queramos adoptar; entonces, yo creo que el planteamiento correcto es el del plan pluridisciplinario de seguridad vial con las mejoras que sean necesarias, pero con una estructura básicamente similar a la que existe en el plan, por ejemplo, para 1997.



Tampoco le voy a contestar a satisfacción, a su señoría, a la proporción de hombres de la agrupación de tráfico de la Guardia Civil en Baleares en relación al resto, pero dentro de que los números no son mi fuerte precisamente, yo soy doctor en derecho, y con la premura de contestar a su pregunta en tan poco tiempo, yo creo, sinceramente, que no son cifras muy distintas de las del resto de España, no tengo información de unos países a otros, porque aquí son terriblemente variables, además, aquí sí que no cabría hablar de una pauta europea. Lo que sí puedo decirle, y es más una experiencia que ha conducido por muchos países de Europa, que muchas veces nos quejamos de que vemos poco a la Guardia Civil en carretera, pero se la ve, en general, mucho más que la Gendarmería en Francia o a la Policía de Carreteras en Italia, y a mi me gustaría que se les viera mucho más, desde luego, pero por el valor preventivo que tiene, lo cual no quiere decir que no haya que jugar también adecuadamente con mucha presencia pero también algunos que no se les vea, bueno, ya nos meteríamos en una discusión mucho más complicada, pero por centrarnos en su pregunta, no creo que haya muchas diferencias. De todas maneras, esto, a través de una consulta escrita, la Dirección General de Tráfico podría dárselo con mayor precisión.

Los juicios rápidos, como elemento para tratar de acabar con esa sensación de impunidad, me parecen muy importantes, porque es que verdaderamente el sistema judicial español, en general, es terriblemente lento, a diferencia de lo que ocurre muchas veces en los países de nuestro entorno, pero, entre otras cosas, por una razón, porque en España existe una diferencia entre sanción administrativa y sanción penal que en la mayor parte de los países europeos no existe, casi todo allí es penal. A esto dediqué justamente mi tesis doctoral, a la potestad sancionadora de la Administración, y una de las consecuencias más claras..., claro, que lo propusiera o hiciera la tesis cuando era director general de Tráfico..., que el director general de Tráfico propusiera como una de las conclusiones de su tesis el vaciar de contenido la potestad sancionadora de la Administración para judicializarla escandalizó a más de uno; estamos hablando en terreno del desideratum jurídico puro, las cosas son como son, España tiene su propia tradición jurídica y eso no es planteable, pero lo que sí me lleva ello, en orden a la pregunta que me hacía su señoría, es a que es mucho más rápida, en general, la justicia en los países de nuestro entorno sociocultural y sociopolítico porque existen unos órganos judiciales especialmente creados para las cuestiones de tráfico que actúan con una agilidad enorme y, entonces, en un plazo muy corto, están en condiciones de dictar sentencia, al menos sobre los supuestos más graves, como, por ejemplo, y citamos el mismo caso que antes, el de la condición bajo la influencia del alcohol o de las drogas; entonces, claro, esto es muy importante porque, realmente, que a un extranjero o a un no residente en España se le sorprende conduciendo con un índice de alcoholemia altísimo, ese señor, al día siguiente, coge el avión para su país y se acabó el asunto. Hasta que ese tratado, como le decía antes, que está en una situación muy difícil, y la sentencia que se dicte en España se ejecute en su país de origen, verdaderamente, esta impunidad, no sólo sensación de impunidad, sino esta realidad de impunidad, va a ser difícil que la perdamos.

En cuanto a la correlación ITV-seguro, no le puedo dar una contestación general porque no existe una norma generalizada y cada entidad aseguradora actúa de una manera. Yo le puedo decir que la compañía que yo dirijo no asegura ningún vehículo que no esté al corriente de la ITV; no nos hemos puesto ningún límite a la antigüedad del vehículo diciendo que si está al corriente de ITV, puede haber un coche de diez, de quince o de dieciocho años, me da lo mismo, siempre que esté al corriente de la ITV, pero no es una norma de la cual podemos decir que esté absolutamente extendida en España.

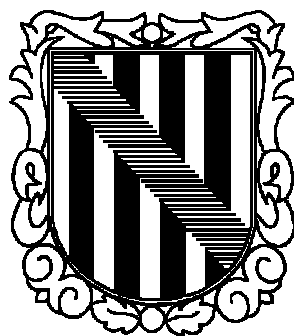
EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Muñoz. Si quiere volver a hacer uso el representante del Grupo Parlamentario Popular...

Una vez más, concluido este debate, cabe agradecer la presencia del Sr. Muñoz así como de los señores Juan Buades, Enrique Cid y Juan José Márquez, que le han acompañado.

Y no habiendo más asuntos a tratar, se levanta la sesión.





**DIARI DE  
SESSIONS  
DEL  
PARLAMENT  
DE LES  
ILLES  
BALEARS**

---

**PREU DE LA SUBSCRIPCIÓ**

Un any .....	2.000 pessetes.
Sis mesos .....	1.000 pessetes.
Tres mesos .....	500 pessetes.
Preu de l'exemplar .....	100 pessetes.

Redacció i Administració  
PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS  
C/ Palau Reial, 16  
PALMA DE MALLORCA