LA VANGUARDIA
BARCELONA
01/08/12
Prensa: Diaria
Tirada: 233.229 Ejemplares
Difusión: 200.370 Ejemplares
Cód: 60497057
Página: 20
Sección: SOCIEDAD Valor: 11.103,00 € Área (cm2): 696,7 Ocupación: 70,25 % Documento: 1/1 Autor: LUIS IZQUIERDO Madrid Núm. Lectores: 964000

ENTREVISTA

"Vamos a reducir la velocidad en la mayoría de las carreteras"

María Seguí, directora general de Tráfico

LUIS IZQUIERDO
Madrid

Tráfico tiene por primera vez a una médica como directora general. Doctorada en Harvard, María Seguí (Barcelona, 1967) ha dedicado su trayectoria a la investigación de los accidentes de circulación y ahora tiene la máxima responsabilidad que en ese campo se puede ejercer en España.

¿En qué piensa la directora de Tráfico un día como el 1 de agosto?
Me vienen a la memoria mis vivencias personales. El inicio de unas vacaciones cuyo viaje empezó durando dos días y terminó en ocho horas. Desde entonces han cambiado las carreteras, los vehículos y también nuestros comportamientos. Visto en la distancia me produce enorme satisfacción, pero también me hace consciente de los muchos retos que quedan por delante.

Una de las líneas en las que quiere trabajar es en la mejora de la comunicación. Pero la DGT tiene fama precisamente de expresar bien sus mensajes. ¿En qué aspectos se debe mejorar?
Fundamentalmente, de dos maneras. La primera es conciliar en la imagen de la dirección general de Tráfico el fin de sus acciones y los medios que se utilizan. Debemos hacer entender que las sanciones son necesarias para mejorar la seguridad; pero también hay una área borrosa sobre cuáles son nuestras competencias. Tráfico no es responsable ni de un solo kilómetro de carretera española. Tampoco de los permisos profesionales, etcétera.

¿Y los contenidos?
Ahí creo que hay mucho por mejorar. Como, por ejemplo, es incomprensible que un español que usa el cinturón en su coche cada día se lo quite cuando va a un país donde la mayoría no se lo pone. El cinturón no es una cuestión de leyes, sino de física. Es el elemento más útil para salvar la vida y significa que la DGT ha hecho una tarea limitada a la hora de explicar a ese ciudadano las virtudes de este elemento de seguridad pasiva. Si se le hubiera comunicado adecuadamente, lo utilizaría fuese donde fuese porque puede salvarle la vida.

Vayamos con el número de muertes. En lo que va de año han descendido un 10%, pero hay comunidades rezagadas, como Catalunya, que hoy por hoy está prácticamente igual que hace un año. ¿Qué está pasando en las carreteras catalanas?
Es pronto para hablar de explicaciones. Pero es importante apuntar que históricamente Catalunya ha tenido una mejora sostenida en las cifras de siniestralidad, mejor que la del resto de comunidades. Y si se miran las tasas por millón de habitantes, Catalunya sigue por debajo. Otra cosa es la evolución en los últimos meses, un estancamiento y en varias provincias una reversión, pero es pronto para saber las causas.

¿Le preocupa que pueda anticipar una tendencia para el resto del país?
Sí, por supuesto que me preocupa y al mismo tiempo me motiva; pero no creo que la tendencia esperable sea esa. Con tasas de mortalidad que todavía son el doble que en otros países europeos, creo que aún tenemos mucho recorrido para mejorar en una tarea que representa grandes retos pero que me parece asumible y alcanzable.

Carnet por puntos, Código Penal, unos 750 radares de velocidad, concienciación... ¿Por dónde sigue el trabajo de la DGT?
El siguiente paso importante es conseguir que lo que tenemos funcione. No basta con que haya una ley que obligue a utilizar el cinturón de seguridad si el 30% de las personas que han muerto no lo utilizaban. Lo mismo con las sillas infantiles, la tasa de alcoholemia, el uso de drogas... Hay que agotar el uso de aquellas medidas para las que ya contamos con cobertura legal. También hay otras medidas en la literatura internacional que aún no hemos importado, además de las que podamos aportar nosotros mismos.


EMILIA GUTIÉRREZ
María Seguí, ayer, en la sede central de la DGT

No es fácil convencer a la gente de que el cinturón debe usarlo por seguridad y no para evitar una multa.
Tal vez tengamos que explicarlo de otra forma. Dígame de una medicina que evite la muerte en el 50% de las ocasiones ante un accidente grave. Eso es el cinturón de seguridad y la gente debe utilizarlo por convicción.

¿Y qué va a pasar con los límites de velocidad?
El problema no es la velocidad, sino la deceleración. A mayor velocidad, mayor es el riesgo de lesiones, a veces mortales, en caso de impacto. En cuanto a los límites, los vamos a reducir en las carreteras secundarias porque es donde se produce un mayor número de víctimas mortales. En las vías de alta capacidad, autovías y autopistas, sólo en aquellos tramos en que se hubiese contrastado la ausencia de accidentes podría con el tiempo estudiarse un aumento de forma muy limitada. Pero no parece el momento. Por ahora, en la mayoría de las carreteras lo que es necesario es una reducción de la velocidad.

En alguna ocasión le he oído trasladar el concepto de visión cero propio de Suecia. ¿Cree que realmente es posible alcanzar algún día, por ejemplo, cero consumo de alcohol al volante?
Totalmente. Representa la aspiración de que todos los ciudadanos interioricen que este es un problema de salud y que es intolerable pagar con la vida a cambio de la movilidad. El tráfico no es un virus que mute. En esto de la circulación las personas lo controlamos todo: diseñamos las carreteras, los vehículos... La visión cero nos recuerda que nuestra actitud frente al problema es lo que nos permitirá solucionarlo. Visión cero significa que esto es intolerable.●

ASOCIACIONES

"Las víctimas también tienen mucho que aportar"

"No tengo ninguna duda de que las asociaciones de víctimas tienen mucho que aportar en la lucha contra la siniestralidad". La directora general de Tráfico cree que las víctimas pueden ejercer un papel de palanca para movilizar a otros sectores de la sociedad en la lucha contra las muertes en la carretera, a pesar de lo cual se muestra cauta a la hora de arrojar sobre ellas un mayor protagonismo. "Tienen tanta responsabilidad como cada uno de nosotros –afirma– y tanta capacidad de acción como cada persona".