

# Carlos Muñoz-Repiso Izaguirre

Director General de Tráfico



Es Licenciado en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid y funcionario de la Escala Técnica de Tráfico.

Lleva 30 años de servicio en la Dirección General de Tráfico. Ha ocupado puestos de responsabilidad en la Jefatura Provincial de Tráfico de Cantabria y en los Servicios Centrales del Organismo.

En la Dirección General de Tráfico ha estado destinado en el Gabinete Jurídico durante varios años, participando en distintas redacciones, proyectos y modificaciones del Código de Circulación y sus normas complementarias.

Con posterioridad fue responsable de los servicios de divulgación y de formación de conductores.

Ha sido también responsable de los servicios de asistencia al automovilista y de la vigilancia en carretera, puesto desde el que se coordina la actuación de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

Durante 6 años ocupó el puesto de Subdirector de Personal de la Dirección General de Tráfico.

Fue nombrado Director General de Tráfico por Real Decreto 1343/1996, de 31 de mayo.

Siendo el tráfico la razón de ser del automóvil, ¿cuáles son las principales sugerencias que podrían hacerse desde la Dirección General de Tráfico a los fabricantes de automóviles?

Yo creo que son pocas, ya que la tendencia es hacer cada vez coches más seguros. Más bien las sugerencias se las haríamos a los departamentos comerciales y de ventas, que con mucha frecuencia hacen que la velocidad sea el principal protagonista de sus mensajes publicitarios. Recordemos, por ejemplo, los anuncios de páginas enteras de las marcas ganadoras de rallies y vemos como se utiliza la velocidad como argumento de venta más o menos subliminal.

La competición está muy bien, ya que favorece el desarrollo tecnológico de la

industria del automóvil, pero debe diferenciarse de la utilización habitual del coche como medio de transporte. Existen personas que con gran candidez confunden ambas cosas y se creen que con un coche muy rápido ellos también van de rally. Después vienen las lágrimas y las tragedias de por vida. Aquí vemos muy de cerca estas tragedias porque todos los días a primera hora examinamos uno a uno los accidentes mortales del día anterior.

¿Por qué no se prohíbe, simplemente, la publicidad que estimula la velocidad?

Toda publicidad que induzca directamente a la conducción a gran velocidad está prohibida y en la DGT se persigue este tipo de anuncio y se sanciona. Ello no impide que muchos anunciantes nos busquen las vueltas y hablen de que su coche pasa de 0 a 100 km/hora en 8 segundos, y cosas por el estilo o que emitan mensajes que expresan fuerza, agresividad, etc. y que, en resumen, estimulan el afán de velocidad de muchos conductores, por lo general los más jóvenes.

El mensaje que intenta dar la Comisión de la Unión Europea va en la línea de promover una conducción tranquila, sosegada... es decir, absolutamente lo contrario.

La velocidad no mata por sí sola, pero unida a otros ingredientes como cansancio, alcohol, drogas, etc., incrementa sensiblemente el número de accidentes.

Quiero repetir una vez más el consejo que desde aquí siempre hemos dado: "cómprase un coche con los máximos adelantos y condúzcalo como si no tuviese esos adelantos".

En los últimos años se está consiguiendo reducir el número total de accidentes de tráfico. Siendo varios los factores que pueden influir en esta reducción. ¿Podría indicarnos los que a su juicio son los más importantes?

En realidad, la cantidad de accidentes, en números absolutos, apenas ha disminuido. Lo que sí se ha reducido de forma importante es el número de muertos, aumentando por contra el número de heridos. Aunque a las compañías de seguros les pueda salir esto más caro, es muy estimulante la disminución de fallecimientos y por lo tanto de las correspondientes tragedias familiares.

Desde luego, las causas principales de esta disminución están en la mejora de los elementos de seguridad de los automóviles y también en que las carreteras son ahora mucho mejores que hace unos años, incluso las que no son autopistas, habiendo mejorado y

aumentado, por ejemplo, los dispositivos de retención que impiden o dificultan que un coche se salga de la carretera, etc.

De todas formas, el número de muertos sigue siendo muy preocupante y aunque en el año 2001 fueron 5.400 aproximadamente, frente a los más de 7.000 del año 89 en que el parque de automóviles era casi la mitad, estas cifras nos siguen pareciendo excesivas.

**LA VELOCIDAD NO MATA  
POR SÍ SOLA, PERO UNIDA A  
OTROS INGREDIENTES COMO  
CANSANCIO, ALCOHOL,  
DROGAS, ETC., INCREMENTA  
SENSIBLEMENTE EL NÚMERO  
DE ACCIDENTES.**



Teniendo en cuenta que en España el número de fallecimientos anuales por todas las causas está en torno a los 350.000, podría parecer que las muertes por accidente de tráfico son escasas, pero esto no debe verse así, ya que la mayor parte de los muertos son jóvenes. Es muy lamentable que la principal causa de fallecimiento entre los menores de 30 años sea ésta precisamente. ➤

¿Qué influencia pueden tener entre los usuarios las campañas publicitarias de la DGT?

No es fácil cuantificar esta influencia, aunque creemos que tiene cierta importancia. Hasta hace unos 10 años se hacía una publicidad con suaves sugerencias, pero inspirándonos en una campaña hecha en Nueva Zelanda, nos decidimos a realizar una campaña dura. Esta campaña tuvo un gran eco social y un aluvión de comentarios en los medios de comunicación, cosa que multiplicó su conocimiento y su recuerdo, aunque en muchos casos se nos acusase de herir la sensibilidad del público.

Con diversos matices hemos seguido esa línea publicitaria y creemos que se han conseguido, gracias a ella, modificaciones positivas en la conducta de algunos conductores.

A igualdad de red viaria, ¿se incrementan los problemas de tráfico en igual proporción que el parque de automóviles?

Pienso que se incrementan en menor proporción. En efecto, a pesar del notable esfuerzo del Ministerio de Fomento por aumentar y mejorar nuestra red viaria, puede haber un período de euforia económica en que, sin haber variado las estructuras viarias, se incrementa fuertemente la venta de coches; lo que se procura entonces es mejorar la utilización y el rendimiento de las carreteras existentes y no decir “más coches, más asfalto”, cosa que sería impensable bajo un punto de vista ecológico. Más bien, hay que pensar en que con más coches se tiene que hacer una utilización más inteligente del asfalto, estableciendo, por ejemplo, carriles reversibles, de los que ya estamos poniendo muchos domingos hasta 300 km, con conos, en la entrada de las grandes ciudades.

¿Qué posibles inconvenientes presenta para el tráfico el envejecimiento del parque de vehículos?

Las cosas viejas son menos fiables que las nuevas; incluso aunque los vehículos viejos estén muy bien conservados, los coches de hace años se fabricaban con menos elementos de seguridad que los que se fabrican hoy, por lo cual su envejecimiento presenta, al menos, inconvenientes en orden a la seguridad.

¿Cuántos coches de extrema antigüedad circulan actualmente?, por ejemplo, coches de más de 20 años.

En España tenemos aparentemente unos 24 millones de coches de los que se sospecha que 600.000 ó 700.000 tienen que haber desaparecido físicamente aunque no se hayan dado de baja y estén vivos en nuestros registros. Creo que en realidad deben ser pocos los coches que circulan con una antigüedad tan acusada, de hecho no se ven por ahí automóviles tan viejos.

Las compañías de seguros están ultimando un gran fichero nacional de coches asegurados; cuando podamos cruzar este fichero con el de los coches que pasan por la ITV, veremos la realidad de los automóviles en nuestro país y podremos cerciorarnos de su existencia o de su desaparición.

De todas formas, los planes PREVER y similares, desarrollados para favorecer la venta de coches, contribuyen también a que desaparezcan los coches viejos, lo cual, por añadidura, favorece la seguridad en las carreteras.

¿Qué incidencia cree que tienen, respecto a la utilización selectiva del automóvil, iniciativas como el día europeo sin coches?

Todo puede tener su incidencia, aunque yo creo que estas iniciativas son más bien folclóricas, porque lo que es sin coches no nos vamos a quedar ya que el coche es un elemento importante de nuestra civilización actual.

Aunque se quieran potenciar los transportes colectivos, éstos no pueden ofrecer las comodidades del propio coche, que lo tenemos más o menos a la puerta, lo ponemos a la temperatura que nos gusta, conectamos con nuestra emisora preferida, etc. Los transportes colectivos los vemos muy bien para que los utilicen los demás y así poder ir nosotros más cómodamente conduciendo.

Recientemente han entrado en vigor las nuevas normas que completan y actualizan el Código de Circulación. ¿Cuál es el conocimiento y cuál la respuesta de los conductores respecto a estas disposiciones?

La normativa se debe ir actualizando. El Código de Circulación, que era del año 34, aunque admitió posteriores retoques, se sustituyó finalmente por la Ley de Tráfico y Seguridad de la Circulación del año 90. Desde

entonces no se había hecho ninguna modificación importante, cuando la realidad es que el tráfico es algo muy dinámico y aparecen con frecuencia elementos o nuevos hábitos que hay que tener en cuenta. En estos años ha aparecido el fenómeno multitudinario del teléfono móvil, cuyo uso inadecuado ha producido muchos accidentes mortales y aunque la sanción correspondiente podía aplicarse a través del cajón de sastre de la "conducta negligente o temeraria", en el año 91 se tipificó expresamente y en forma concreta el mal uso del teléfono móvil, cosa que parecía más lógica.

En cuanto a la respuesta de los conductores, yo creo que en general la gente acepta bien las normas de circulación porque saben que dichas normas se dictan para el bien de todos.

#### 10. ¿Cuáles son los proyectos futuros de la DGT?

La verdad es que tenemos muchos proyectos y trabajamos en muchos frentes, por ejemplo, uno muy interesante es el tecnológico.

En la gestión de tráfico, en eso que antes he calificado como aprovechamiento del asfalto, hemos hecho ya mucho, pero vamos a abordar el establecimiento de Centros de Gestión de Tráfico desde donde se pueda coordinar mejor la puesta en funcionamiento de carriles reversibles, fijando con exactitud los lugares y el tiempo en que es necesaria esa actuación. Durante el año 2001 se inauguró un centro en La Coruña y actualmente se está acabando otro en Valladolid; con ello vamos a gestionar la Nacional VI con cámaras, sensores en el asfalto, etc. Y así poco a poco todas las demás vías.

Otra cosa también importante para el futuro es la ayuda a la orientación de los conductores, ya que los coches están incorporando cada vez más un navegador que orienta sobre la ruta mejor a seguir en cada momento. Hay que completarlo evitando eventualidades que puedan invalidar el camino inicialmente elegido, sugiriendo nuevas rutas alternativas.

También se va a entregar a todos los agentes de tráfico un pequeño terminal informático que sustituirá el block y el bolígrafo actuales. Esto permitirá que al instante las unidades centrales comuniquen información tanto sobre un vehículo como sobre su conductor. Además, el terminal llevará incorporado un sistema de impresión que sacará el boletín de denuncia sin más que marcar las claves de la infracción cometida.

En resumen, acogemos todo lo que las nuevas tecnologías nos ofrecen y con esa idea deseamos implantar diversos adelantos en todas las Jefaturas Provinciales de Tráfico para hacer más sencilla la gestión interna y como consecuencia evitar al máximo las molestias del público.

Otro objetivo importante es la oficina sin papeles, con todo informatizado y archivado en CDs; esto cuando los jueces admitan los documentos en soporte informático; también la firma digital, etc.

**EN GENERAL LA GENTE ACEPTA BIEN LAS NORMAS DE CIRCULACIÓN PORQUE SABEN QUE DICHAS NORMAS SE DICTAN PARA EL BIEN DE TODOS.**



En la Dirección General de Tráfico trabajan Ingenieros de Caminos y de Telecomunicación, ¿hay también Ingenieros Industriales?

Sí, en efecto, aunque en menor cantidad que los que me ha citado.

Por ejemplo, el Jefe Provincial de Tráfico de Barcelona es Ingeniero Industrial y también en Cuenca hay otro y en toda España alguno más.

Debo decir que nuestros Ingenieros, cualquiera que sea su rama, han ingresado por oposición y son muy competentes.

Finalmente, qué consejo daría a nuestros lectores sobre el uso del automóvil.

El consejo prioritario que doy siempre es que lleven puesto el cinturón de seguridad. Si todo el mundo lo llevase siempre, se reducirían las consecuencias graves de accidentes en más de un 10%.❖