

“EMILIO OLABARRÍA MUÑOZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO”

Un Estado avanzado no puede convivir con una situación de puntos negros todavía sin

En estas páginas, Olabarría afirma que los accidentes de tráfico no son un problema circunstancial sino estructural. También comenta que, entre otras iniciativas, se van a poner en marcha proyectos para atajar los accidentes in itinere, y espera que a mitad de la legislatura se esté en condiciones de presentar un proyecto de ley de seguridad vial y no de sanciones e infracciones y represión.

En todos los ámbitos, y en el del Congreso no podía ser menos, se sabe que la siniestralidad en España es un problema grave que hay que afrontar de cara. Por ello, existe una Comisión específica que se encarga de analizar y tramitar los múltiples factores que inciden en la seguridad vial. Su presidente, Emilio Olabarría, nos concedió esta entrevista para responder a cuestiones que desde CEA consideramos cruciales.

AUTOCEA: ¿Cómo está siendo su experiencia como presidente de la Comisión de Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico?

Emilio Olabarría: La novedad es que soy presidente, porque ya fui portavoz en la anterior legislatura. Es una Comisión de última generación en el Congreso que parte del supuesto de que la seguridad vial es un fenómeno y un problema desde la perspectiva de la siniestralidad. Problema que hay que afrontar desde la sede parlamentaria mediante la creación de una Comisión específica en la que sean objeto de análisis y tratamiento los múltiples factores que inciden en la seguridad vial.



El valor de la Comisión que preside es sintetizar los aspectos que confluyen en la seguridad vial.

Es una presidencia que funciona casi en un régimen cooperativo... no ejerzo como presidente, más bien como coordinador de las iniciativas de los grupos. Y con la paradoja de que, en una legislatura tan convulsa como ésta, prácticamente la totali-

dad de las iniciativas no se aprueban sólo por unanimidad, sino por asentimiento. Estoy muy satisfecho por el funcionamiento de esta Comisión. En ella los portavoces de todos los grupos demuestran un alto sentido de la responsabilidad ante un problema

IDENTES DE TRÁFICO DEL CONGRESO

con esta identificar”

tan importante como el de la seguridad en nuestras carreteras.

A: Dada la trascendencia que los accidentes de tráfico tienen en la sociedad, ¿no cree que la Comisión debería ser de carácter permanente, y no una eventual que se extingue terminado un trabajo concreto?

E. O: Es un error de concepción, ya que se constituyó como si se fuera a afrontar un problema circunstancial y es estructural. Pero se le va a dar el carácter de permanente y nos gustaría dar un paso más allá y convertirla en legislativa. De hecho, se han impulsado reformas normativas importantes, algunas de las cuales han afectado al Código Penal, pero paradójicamente no han podido ser tramitadas por la Comisión en la que están los expertos en seguridad vial.

El gran valor de esta Comisión es que sabe sintetizar –de forma adecuada y desde una visión más lejana de la fenomenología de la seguridad del tráfico– los distintos aspectos que confluyen en la seguridad vial, en su concepto más extenso.

Hace tiempo se convirtieron en delitos penales conductas aberrantes en la conducción. Y no estoy de acuerdo, porque sigo pensando que uno de los valores sociológicos del Derecho Penal debe ser el principio de mínima intervención. El Código Penal no está para resolver toda suerte de problemas. Soy un beligerante opositor de la *legislación expres*, que ante cualquier alarma social se incorpore inmediatamente al Código Penal. Por ejemplo, la conducción en estado de embriaguez o bajo la influencia de determinadas sustancias tiene una consideración penal, pero que no se puede desprender de su consideración sanitaria. En los excesos de velocidad, el carácter complejo son las

carreteras y la tecnología de los vehículos, que permiten conducir a altísimas velocidades, sin que nadie haya hecho todavía una invocación a la industria del automóvil para que corrija ella también. Se la podría considerar, extremando mucho la tipología del delito, el carácter de casi colaborador necesario en la comisión de la infracción, en tanto que proporciona lo que el Derecho Penal denomina medios necesarios.

Son muchos los factores concurrentes cuando se define un delito, fácil de redactar pero difícil identificar la compleja fenomenología subyacente... y eso no lo puede hacer bien una Comisión de Justicia. Somos los miembros de la Comisión de Seguridad Vial los que podemos apreciar estos complejos fenómenos y podríamos llegar a la conclusión contraria a la que dio el cuerpo de legisladores en su día, que no es necesario recurrir sistemáticamente al derecho punitivo. Lo que se está haciendo ahora desafortunadamente, y que es una patología social. El derecho punitivo es una especie de última gracia del legislador y de la Administración y no puede convertirse en la forma natural de enfrentarse a un fenómeno que tiene otros componentes.

A: ¿Qué iniciativas va a llevar a cabo la Comisión durante la presente legislatura para prevenir y reducir los accidentes de tráfico?

E. O: Estamos trabajando en varios ámbitos. Hay uno sugerido por la Administración y muy razonable, los accidentes de tráfico para acudir o volver del trabajo, los llamados “in itinere” o “en misión”. Hemos comprobado que el 40% del total de los accidentes de tráfico están vinculados al entorno del trabajo y que los planes de prevención, a pesar de que existe una ley reciente de prevención de riesgos laborales, realmente no están funcionando bien.

“Me parecen muy bien los resultados sobre la reducción de la siniestralidad, pero no relativizando peligrosamente principios constitucionales”

EMILIO OLABARRÍA MUÑOZ



Este licenciado en Derecho y diplomado en Economía de Empresas, nació el 2 de abril de 1954 en Llodio (Álava). En la actualidad es diputado por esta provincia dentro del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) (GV (EAJ-PNV)). Y ha sido diputado del Congreso en las legislaturas III, IV, V, VI y VIII. Profesionalmente, ha ejercido de funcionario del Gobierno Vasco, ha sido profesor universitario, y vocal de Consejo General del Poder Judicial. Está casado y tiene tres hijos.

Entre otros hitos destacados de su carrera política, ha sido portavoz de la Comisión de Interior, y ponente en asuntos como los contratos en el transporte terrestre de mercancías. Actualmente es presidente de la Comisión no permanente de Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico.

Otro tema es la correcta identificación de los puntos negros. Los hay de carácter infraestructural, vías deficientes, que son fáciles de identificar y, en teoría, están identificados, ya que la reiteración de accidentes obliga a adoptar medidas. Hay puntos negros personales o subjetivos. En ellos influyen determinados colectivos de conductores y días. La estadística de siniestralidad se dispara, por ejemplo, en las proximidades de las discotecas cuando los jóvenes acuden a ellas los fines de semana.

Hay también puntos negros vinculados a la propia estructura del automóvil. Circulan vehículos obsoletos, sobre todo en seguridad activa o pasiva. En definitiva, queremos primero identificarlos y luego incorporarlos al ordenamiento jurídico o instar a las administraciones para que los corrijan. Un Estado, pretendidamente avanzado, no puede sencillamente convivir con esta situación de puntos negros todavía sin identificar.

A: ¿Ve al Gobierno comprometido con las acciones que la Comisión busca llevar a cabo en materia de seguridad vial durante esta legislatura?

E. O: Pocas invocaciones hemos hecho, más bien es el Ejecutivo el que nos ha sugerido analizar el problema de la siniestralidad vinculada al trabajo. No queremos recurrir de nuevo al derecho punitivo y sí trabajar muy en serio en los puntos negros, para que luego la Administración acometa la reforma normativa o las acciones administrativas pertinentes.

En un plazo breve de tiempo estaríamos en condiciones de presentar una propuesta de reforma normativa de la ley de prevención de riesgos laborales. En cambio, en materia de puntos negros, todo es más complejo. Habría que buscar la complicidad de Administración, industria automovilística y de los ministerios.

Esperemos que a mitad de la legislatura estemos en condiciones de presentar un proyecto de ley de seguridad vial y no de sanciones e infracciones y represión. El desplazamiento es seguro la actividad más universal en la vida de los ciudadanos en cualquier estado moderno. No hay nadie que no tenga que trasladarse de un punto geográfico a otro, y una actividad como ésta no puede estar huérfana de una legislación que la regule. No debe haber una multiplici-



Eugenio de Dobrynine, Emilio Olabarría, Rafael Fernández-Chillón y Lorena Marfín.

dad de normas sectoriales con leyes de tráfico que son contradictorias.

A: ¿Por qué considera que el proyecto de Reforma de la Ley sobre Tráfico, Circulación y Seguridad Vial en trámite está en el umbral de lo constitucional?

E. O: El derecho punitivo tiene una serie de características que dimanar de la propia Constitución y otros tratados de Derecho, y que son objeto de peligrosas relativizaciones en este proyecto de Ley. En primer lugar se estudia el recurso de alzada; privar a los sancionados de una de las posibilidades de defensa en el ámbito administrativo. De la misma manera que existe un derecho constitucionalmente consagrado, que es el de la doble instancia jurisdiccional, en el ámbito administrativo nunca se había dudado que tenía que existir un derecho a la doble instancia y aquí la instancia es única.

Luego hay un problema de identificación del comitente. En principio la teoría de la autoría también es ob-

jeto de peligrosa relativización. En tanto en cuanto, una vez identificado el usuario habitual del vehículo, éste ha de ser siempre responsable de cualquier incidente que constituya una infracción administrativa sancionable por este derecho punitivo, aunque pueda demostrar que no es el comitente del hecho objeto de sanción. También hay una vulneración del principio de la autoría material como elemento constitutivo de la infracción, que me parece muy peligrosa. Así como la elevación de las sanciones... parece que también peligrosamente inciden en el principio de la proporcionalidad de la sanción en relación con la conducta.

Ya son tres elementos los que me hacen mantener una posición muy reservada con relación a esta ley. Sin embargo, uno tiene que taparse la boca ante el constante y recurrente recurso a ruedas de prensa al que el Ministerio del Interior es tan proclive para glosar la reducción de las cifras de siniestralidad. Eso te hace dudar si tienen razón y al final lo que hay que hacer es palo y más palo.

Como presidente de la Comisión de Seguridad Vial me parecen muy bien los resultados sobre la reducción de la siniestralidad, pero no relativizando peligrosamente principios constitucionales que caracterizan el derecho punitivo, ni sólo usando éste, porque esto se va a acabar. Al

“Como ven que el derecho punitivo está provocando un efecto inmediato, una disminución de la siniestralidad, hay cierto regodeo para continuar en la línea policial”

“Con CEA lo que quiero es colaboración y ofrezco receptividad a todas las propuestas que se nos hagan”

final llegará un momento en que va a dejar de cumplir sus efectos disuasorios, porque hay una especie de propensión a acostumbrarse a la asunción del riesgo.

A: ¿Guarda relación inmediata este proyecto de Reforma con la seguridad vial o, por el contrario, busca sólo solucionar los problemas de una mala gestión de la Administración?

E. O: No quiero creer que lo que pretendan sea financiar a la propia Administración, sobre todo cuando el destino de estas sanciones está dirigido a los problemas de la seguridad vial o se va a intentar que sea así. Creo que, en el fondo, como ven que el derecho punitivo está provocando, al menos un efecto inmediato, una disminución de la siniestralidad, hay un cierto regodeo para continuar en una línea muy policial. No en vano, todas estas leyes emanan del Ministerio del Interior, eso sí, con severos reparos de otros ministerios.

En materia de tráfico, de prevención, son insuficientes los medios de la Guardia Civil y de las policías autonómicas. Por ejemplo, están imponiendo sanciones a camioneros por conducir más horas de las que tienen permitidas, mientras ellos lo hacen en un momento en el que sobrepasan las suyas. Ahí se están cubriendo

disfunciones en dotación de medios en fuerzas de seguridad del Estado que preventivamente tienen que cumplir una función notabilísima.

A: ¿Para cuándo la educación vial en primer plano de importancia y como medida a medio y largo plazo para reducir la siniestralidad vial, frente a medidas cortoplacistas tomadas recientemente y que son exclusivamente de ámbito punitivo?

E. O: Cada ministro modifica las leyes educativas en su conjunto. Nosotros le hemos comentado que la materia de seguridad vial, la educación en buenas prácticas de seguridad vial en la enseñanza primaria, y la educación en seguridad vial con carácter general en secundaria, tienen que ser asignatura curricular, como ocurre en países anglosajones.

La asignatura la podrán impartir profesores, profesores de autoescuela y sobre todo, en el ámbito de la enseñanza, personas con la carrera de magisterio que estén capacitados, con la correspondiente expedición de un título, para impartir enseñanzas y conductas. Ésta es la forma de evitar que el día de mañana no haya malos conductores. Aunque seguirá habiendo, porque es una utopía pensar que no va a haber, desde luego serán muchos menos... con toda seguridad.

A: ¿Estaría de acuerdo con la propuesta de CEA para que realizar cursos de conducción segura o de ecoconducción sirvieran para recuperar puntos?

E. O: La conducción ecológica es otro de los objetos de esta Comisión. Con el Protocolo de Kioto y la Estrategia de Lisboa hay que tomarse en serio las emisiones contaminantes en los vehículos. Ya hay dos directivas europeas que obligarán a partir del 2011 a incorporar un porcentaje de combustible utilizado que sea biológico. Nos agrada que la industria automovilística se esté dedicando en sus ámbitos de I+D+I a trabajar en el coche eléctrico.

En cuanto a la conducción inicial, si no van a ser sólo las autoescuelas quienes vayan a dar la formación, hay que pensar quiénes y qué elementos de cualificación y acreditación deben cumplir. Si se mantiene el régimen casi monopolístico, la formación en las autoescuelas hay que reconfigurarla, complementándola con empresas como CEA que da el tipo de formación que las autoescuelas no imparten, que es un estilo de conducción en circunstancias con las cuales cualquier automovilista se va a topar. Luego seguramente tendremos que ir convergiendo hacia un sistema participativo entre una formación de autoescuelas y empresas como CEA que hagan que nuestros conductores sean mejores... y éste es otro elemento de seguridad vial manifiestamente importante.

A: ¿Qué mensaje quiere trasladar a los automovilistas socios de CEA?

E. O: A pesar de que se nos atribuye a los legisladores y a los políticos una especie de providencial capacidad para solucionar todos los problemas del mundo, no la tenemos. Nosotros lo que pedimos es colaboración a todos los sectores con la Comisión y sobre todo aportación de ideas. No somos los que vamos a resolver el problema, somos los que vamos a intentarlo sintetizando lo que nos aporte cada sector. Con CEA lo que quiero es colaboración y ofrezco receptividad a todas las propuestas que se nos hagan.



“La formación en las autoescuelas debe complementarse con las clases de empresas como CEA”.