

ENTREVISTA: ENTREVISTA Pere Navarro

"Ahora hay que poner los heridos graves sobre la mesa"

LUZ SÁNCHEZ-MELLADO 29/03/2009

Carné por puntos, radares, cárcel. La mitad de muertes que cuando llegó hace cinco años. El director general de Tráfico está detrás de la revolución que han vivido las carreteras españolas.

Girona, años ochenta. Una ballena está varada en la playa de Sant Antoni de Calonge. Muerta. En la arena, un gabinete de crisis compuesto por el gobernador civil, el representante de la Generalitat de Cataluña y el alcalde debate qué hacer con el cetáceo. Lo primero es determinar de quién es competencia el asunto. Requerido de urgencia, un técnico emite un dictamen: □Si el objeto está en el mar, es del Estado. Si está en tierra, de la comunidad autónoma□.

□O sea, que con cada ola que la hacía flotar, la ballena era mía o de mi colega de la Generalitat. Ahí descubrí que este país que hemos creado es muy complicado. Y que alguien ha de tomar decisiones y ejecutarlas. Al final vino un barco del Ejército, remolcó el bicho a alta mar, le pegó un pepinazo, lo hundió y adiós problema□.

Pere Navarro era aquel gobernador civil. Veinte años después, en 2004, cuando el ministro del Interior José Antonio Alonso le encargó de viernes para lunes hacerse cargo de la Dirección General de Tráfico, Navarro sabía a qué venía. A tomar decisiones. Y a ejecutarlas. El carné por puntos, la multiplicación de radares y sus correspondientes multas, la aplicación del Código Penal a conductores temerarios. Medidas inéditas □e impopulares□ para luchar contra un muro: los más de 4.000 muertos que se cobraban cada año las carreteras. Cinco años después, las cifras cantan. De los 4.029 fallecidos que se produjeron en 2003 se ha pasado a 2.182 en 2008. Y en los primeros 75 días de 2009 ha habido un descenso del 8% en el número de muertos respecto al mismo periodo del año anterior.

El hombre bajo cuyo mandato se ha ahorrado 5.000 muertos a la sociedad transmite una curiosa sensación de vivir sin prisas pero sin pausas. No escatima un minuto a la conversación. Pero habla como una metralleta. Va como una moto. Salta de un tema a otro. Y al final se va pitando al Congreso de los Diputados. A presentar a la Comisión de Seguridad Vial el borrador de la reforma del reglamento sancionador. Miguel, su chófer habitual □un tipo tranquilo aparentemente inmune al estrés de tener que conducir todo el santo día con el aliento del director general de Tráfico en el cogote□ le espera a bordo del Peugeot 407 de 136 caballos de la casa. A diferencia de muchos altos cargos, Navarro no debe de ser especialmente puntilloso con su coche oficial. La carrocería gris marengo yace sepultada bajo una costra de polvo. Dentro, una resma de sobados periódicos del día tirados sobre el asiento. En la bandeja trasera, un tocho rojo: el Mapa Oficial de Carreteras de la DGT. Todo queda en casa.

¿Cuántos muertos hubo ayer (11 de marzo de 2008) en la carretera?

Dos. Había 11 cada día cuando llegamos. En 2007 hubo seis. Cinco muertos menos al día, multiplicados por 365 días al año, es mucho sufrimiento ahorrado. Creo que todos podemos sentirnos orgullosos, pero tenemos que ser humildes: seguirá habiendo seis diarios.

Un fin de semana de enero hubo tres fallecidos más que el mismo del año pasado y fue noticia de los telediarios junto a la toma de posesión de Obama. El tráfico ha entrado en la agenda informativa. Es cierto. Una de las cosas que Europa envidia ahora de España en seguridad vial es el debate social. Todos estamos concienciados. Y otro elemento que ha ayudado a tener unos resultados razonables es el papel de los medios, que no se limitan a informar, han tomado parte activa en la lucha contra los accidentes. Hay profesionales que te lo dicen: nos sentimos útiles. Dentro de las banalidades de hoy, éste es un tema serio sobre el que informar, detrás del que hay valores.

Ahora se muestra el accidente, se entrevista a los familiares. Los siniestros se han convertido en historias humanas. ¿Ha sido una estrategia suya?

Cuando llegamos, le preguntamos al ciudadano cuántos muertos creía que había en la carretera. Salieron unos 800, cuando en esa época había más de 4.000 al año. No éramos conscientes de la magnitud de la catástrofe. A partir de eso empezamos a usar los paneles de información en ruta, a hacer campañas, a intentar concienciarnos de lo que pasaba. Todo el mundo se sumó a la movilización y entendió el reto.

Muertos ha habido siempre. ¿Interesan más ahora precisamente porque hay menos?

Es que yo creo que el país estaba maduro. Todo esto empezó en los países nórdicos. Cuando la gente adquiere determinado nivel de vida, pide seguridad, te dice: hagan lo que sea, pero no podemos dejar ese reguero de muertos. En 2004, la seguridad vial entró en el programa de los partidos. Se crea una comisión en el Congreso, tenemos universidades investigando. Y se pone en marcha una revolución silenciosa. Hay unos elementos fundamentales para abordar un problema. Uno es un discurso coherente, comprensible, razonable, y en seguridad vial lo hay. Dos: tomar medidas, y las ha habido. Y el tercero es la complicidad social. La sociedad pide más protagonismo en las cosas públicas, y lo ha asumido para liderar la lucha contra los accidentes. El paternalismo ya no sirve.

¿Se habría podido implantar el carné por puntos hace 10 años?

No. Primero por razones tecnológicas, y quizá la sociedad no estaba madura aún. Lo debimos de hacer bien, porque el día que se puso en marcha el carné por puntos, a todo el país le hacía ilusión. Era una medida europea, moderna, pedagógica.

¿Ilusión? Más bien miedo.

Mmm... No, ilusión. No inventábamos nada, en otros países ya lo habían hecho con resultados razonables, se llevó a cabo una campaña de información acertada y, aunque no dejaba de tener algo de sancionador, todos nos ilusionamos con el potencial de seguridad vial que tenía. Queríamos que se pusiera en marcha a ver si respondía a las expectativas. Y creo que, en fin, ha tardado, pero dos años y medio después, yo no corregiría muchas cosas.

¿Se siente aludido con cada muerto?

Hay que hacer un esfuerzo para no personalizar porque, si no, lo somatizas. Pero no hay nada como una visita al hospital de Paraplégicos de Toledo para ver que después del accidente nada es igual. Vaya, hable con ellos y verá que la vida cambia en un segundo. Es algo que no se puede explicar es dantesco, un auténtico drama. Detrás de cada caso hay una persona, una familia y una historia rota. Por esto hay que ser humilde. No se puede decir: gran éxito, este fin de semana sólo se han matado 10. ¿Y las 10 familias que están en el tanatorio?

¿Se desayuna con el SMS de los fallecidos del día anterior, como los directores de las telecadenas con los datos de audiencia? ¿Basa el éxito de su gestión en la contabilidad de fallecidos?

En absoluto. Hay que ponerle siempre cara a las víctimas. Ahora tendríamos que entrar en una segunda fase: hablar de los heridos graves. Matarse o no es cuestión de azar. Si te toca, no lo cuentas. Pero el herido grave tiene cara, habla y te lo puede explicar. El paso siguiente es incorporar a estos heridos a las cifras. Con toda la pedagogía que hay detrás de cada uno.

Ese drama no sale en los balances.

No. Es más, tengo la impresión de que el ciudadano tiene más miedo a quedar en silla de ruedas que a matarse. Estamos en una sociedad que tapa las cosas incómodas. Los muertos, muertos están, pero el herido grave es algo incómodo, que afecta a la conciencia social, que nos produce remordimientos. Por eso hay que poner a los heridos graves sobre la mesa. No es agradable, pero están ahí.

¿Conoce el chiste de qué son cinco segundos en Madrid y en Barcelona?

No, cuéntemelo, por favor.

En Barcelona, cinco segundos es el tiempo que pasa desde que el semáforo se pone verde y te pita el coche de atrás. En Madrid es el tiempo que falta.

Ja, ja. Dicen que uno conduce como vive. Si vives tranquilo, se refleja en la conducción, y si vives estresado, con prisas, también. Éste es uno de nuestros problemas: en un mundo en el que la prisa y el individualismo son valores al alza, hemos de llevar la contraria y decir: cuando se suba al coche, tranquilo ¿eh?, y piense en los demás. Porque, ojo, detrás de la seguridad vial lo que hay son valores. Éste es un discurso muy actual que va a ir a más. La crisis que tenemos encima es por haber abandonado algunos valores fundamentales. Me explico: somos 23 millones de conductores, compartimos un espacio limitado que es la vía pública. Si piensas en los demás y cumples las reglas, todos ganamos. Si impera el individualismo, esto es la selva y todos pierden. Es una metáfora de la sociedad actual.

Hablando de estrés, muchos accidentes laborales son in itinere , es decir, siniestros de tráfico al ir o venir a trabajar. Muchos de quienes conducen hablando por el móvil están haciendo gestiones. ¿Echa de menos una mayor implicación de empresarios y sindicatos?

Aquí tenemos un trabajo que hacer todos. Cuando sale la cifra de 1.000 fallecidos en accidente de trabajo al año, nos rasgamos las vestiduras. El 40% de éstos han sido accidentes de carretera, y éstos parece que no corresponden al mundo laboral, sino a la DGT, que son míos, no del empresario. Nuestro discurso es: hombre, no es que sea responsabilidad directa del empresario, pero éste no debe mantenerse ajeno a unos siniestros que le generan un coste y un impacto psicológico brutal. Es una línea que veremos en esta legislatura. Promover buenas prácticas. No se trata de obligar, sino de convencer. En su día entró en las empresas la cultura de la calidad, y la asumieron. Luego, la del medio ambiente y la prevención de riesgos. Querríamos que entrara la de la seguridad vial.

Esta carretera que se ve desde su ventana, la A-II, es un paradigma de las vías de entrada a las grandes ciudades: atascos continuos, accidentes, incidencias, obras.

Falta una reflexión sobre el modelo de desplazamiento que queremos para entrar y salir de la ciudad. ¿Queremos seguir haciéndolo en coche privado? Porque en hora punta esto está al límite, ¿eh? Podemos llegar a la congestión total cualquier día. El modelo de movilidad está íntimamente relacionado con el modelo urbanístico. Hay ciudades europeas donde han dicho: señores, vamos a buscar un modelo con medios alternativos; no podemos continuar favoreciendo la entrada de coches en la ciudad. Cuando se construye un edificio de oficinas, seguimos poniendo 500 plazas de *parking*, y eso invita a ir en coche. Hay ciudades donde habilitan sólo 20 plazas para vehículos de compromiso, y punto.

Eso aquí sería imposible. Habría barricadas de los empleados.

El futuro de las ciudades está en la movilidad, créame. Si la resuelves bien, tendrás ciudades competitivas. Si no, esto será el caos.

Lo decía porque creo que la frase esto es imposible es tabú en esta casa. Que usted estaba harto de oír al principio: esto no se puede hacer, no es nuestra competencia, no hay personal .

Es verdad que aquí había mucho tabú con que todo era inviable y ajeno. Estamos para trabajar. Lo que no podemos hacer los responsables de la Administración es hacer más difícil lo complicado.

Muchos coches ofrecen prestaciones de 280 kilómetros por hora aunque el límite esté en 120. ¿Sigue siendo el automóvil el reflejo de nuestras aspiraciones?

Sí, pero esto ha cambiado. Hace años, lo que se vendían eran caballos de potencia. Ahora se venden estrellas Euroncap, es decir, seguridad. Bueno, esto es un paso en la buena dirección. Pero el coche sigue teniendo una cierta vinculación con el estatus. Para los hombres, desde luego, pero también para las mujeres. Una cosa que me sorprende mucho es el fenómeno del 4x4 para ir a buscar a los niños al colegio. Es la antítesis de un coche de ciudad. Consume más, contamina más, ocupa más espacio y es un poco insolidario. Tú vas seguro a costa de trasladar la inseguridad a los demás, porque como atropelles a alguien con un 4x4 es más duro que con un utilitario. Pero todo esto está en evolución. El siglo XX fue el siglo del coche, pero ya en los ochenta el modelo entró en crisis. Todos en coche a la vez,

cada uno con el suyo, no es sostenible. No cabemos, no lo podemos soportar. Después de ese cambio de percepción y de la crisis del sector, algo va a cambiar, seguro. Aún no sabemos qué, pero no será igual.

Parece que se ha logrado que conducir tras haber bebido o ir a 200 provoque rechazo social. ¿Hay una nueva cultura vial?

Ha habido un cambio inmenso hacia comportamientos más seguros. Conducir bebido es algo que ya nadie tolera, todas las encuestas lo dicen: hagan lo que tengan que hacer, mano dura. Además, hay una cosa que en Bruselas les llama mucho la atención, y es el éxito de la cerveza sin alcohol en España. Aquí la *sin* es el 10% de la cerveza que se consume, en Europa es el 1%. Lejos de mirarte raro, la imagen que transmite la *sin* es de alguien moderno, saludable y seguro. Esto supone un cambio importantísimo en un país con una cultura del alcohol muy potente. Y luego, el cinturón de seguridad. Cuando se impuso, la máxima aspiración de algunos era tener un certificado médico que les eximiera del cinturón, y ahora nadie lo cuestiona.

Atrás sólo se lo ponen los niños.

Quizá aún no en los asientos traseros, pero delante estamos en estándares europeos, y es la diferencia entre matarse o no.

Mójese: ¿hay terroristas de la carretera? ¿Niñatos descerebrados que conducen como locos?

Entre 23 millones de conductores, hay de todo. Gracias a Dios, éstos son la excepción. Pero me llama la atención el riesgo de criminalizar a los jóvenes. Según nuestros informes sobre el alcohol y la conducción, el núcleo duro de quienes beben y conducen no son ellos. Son los adultos de entre 45 y 55 años. Son tíos tomándose una mariscada con su vino bueno y su copazo mientras dicen: hay que ver estos jóvenes que cogen el coche después de la discoteca, qué irresponsables que son. Ése es el retrato de este país. Pero todo cambia.

Frases como la del ex presidente Aznar, que declaró nadie conduce por mí con una copa de vino en la mano, no ayudan gran cosa.

Un error lo tiene cualquiera.

Ahí sí ha sido políticamente correcto.

Me cuesta criticar a alguien que ha sido presidente de mi país ocho años. A ver si empezamos a cuidar a los pocos que han tenido altas responsabilidades y no dedicarnos al deporte nacional: demoler a cualquiera que haya sido alguien.

¿Por qué las últimas ruedas de prensa, con datos espectaculares sobre la mesa, las ha dado el ministro Rubalcaba y no usted?

Cuando hubo problemas, también salió el ministro. Este ministro sale a todo. Otra cosa es que los últimos datos son buenos. Me siento totalmente arropado por mi ministro, y esto te da tranquilidad y te permite arriesgar más. Porque hay que arriesgar en la vida, ¿eh? Y para esto del tráfico también. Esto es una enfermedad grave de la sociedad, y no hay tratamiento indoloro para arreglarla. Obliga a tomar medidas. A base de buenas palabras no se arregla esto.

Desde luego que ha arriesgado. Usted ha sacado bastante los pies del tiesto.

Sí, eso es cierto, pero vamos a ver cómo lo explico. Yo estaba muy bien en Barcelona. Tenía un velero y salía a navegar los jueves. Entonces, si vengo a Madrid es para hacer algo. Y eso exige riesgo. En seguridad vial estaba claro que había que actuar. Otros países habían hecho cosas y habían funcionado. Aspiro a que el día que me echen pueda decir: lo supe aprovechar, supimos aprovechar aquella época para hacer lo que había que hacer. No me gustaría quedarme con la sensación de: ay, si hubiera hecho esto. Ese riesgo existe si vives con el freno puesto.

Creo que tuvo usted amistad con Josep Tarradellas cuando él presidía la Generalitat.

Ah, mi maestro. El honorable tendría 80 años y yo treinta y tantos. Era un lujo conversar con alguien que te explicaba de dónde veníamos: el exilio en Francia, lo que habían pasado. Era un hombre de una sabiduría excepcional. Un día fuimos a cenar, venía su esposa, la mesa era redonda y habían puesto un centro de flores como deferencia al *president*. Llamó al camarero y le dijo: retírelas, por favor, porque me gusta ver a mi mujer. Esto a los 80 años es maravilloso, ¿o no?

Eso era cuando estaba usted de gobernador civil en Girona. Por cierto, ¿Gerona o Girona?, ¿Pere o Pedro?

Pues mire, en Madrid empecé a explicar que se escribe Pere y se pronuncia *Pera*, pero lo dejé. Que me llamen como quieran.

Muy pragmático.

Sentido común. En Girona trabajaba mucho con agricultores y pescadores, y ellos me enseñaron unas lecciones de sentido común aplastante. He aprendido más de ellos que de los catedráticos. El secreto de la vida hoy es saber decir: tengo bastante. La trampa del mundo actual es que nunca es suficiente. Estamos metidos en una carrera sin final. Créame, estamos en una época en la que volverá la filosofía, el volver a preguntarse el porqué y para qué de las cosas.

¿Regresará la introspección?

No, vamos a volver a socializarnos. Estamos desactivados entre Internet, la Playstation y la televisión. La crisis va a volver a vertebrar movimientos sociales. Vale, serán de protesta, pero volveremos. Sin renunciar a la tecnología, por supuesto, que es brutal. Por Internet puedes reunir a miles de personas por una causa en tiempo real. Se ha acabado el individualismo. Nos habían vendido eso del tú a lo tuyo sin límites, y al otro que lo zurzan, y eso ha fracasado.

Hablando de límites, ¿es imposible bajar más la cifra de muertos?

Las grandes medidas □ radares, permiso por puntos, incorporación de la justicia penal a la política de seguridad vial □ ya están tomadas. Ahora viene una etapa más de trabajo al por menor. Había un problema con las motos, nos hemos reunido, hemos tomado medidas. Tenemos un problema serio de atropello de peatones en las ciudades, habrá que ver qué se nos ocurre para arañar algo. Hay otro problema con las salidas de la vía, pues vamos a ver por qué se salen, con qué chocan, tener limpios los márgenes. Hay un déficit del uso del casco en el sur de Andalucía, pues habrá que ir a ver qué ocurre. Se ha hecho lo macro y tendremos que ir a lo micro.

Los □ moteros □ la tienen tomada con usted.

A lo mejor es porque se han tomado medidas, y cuando se toman, tocas intereses. Me sorprenden las quejas sobre la subida del impuesto de matriculación. Es un tema de Hacienda y Medio Ambiente, por las emisiones, pero la han tomado conmigo, sí. Bueno, es el precio de dar la cara. Fue el equipo actual el que permitió que con tres años de carné se pudieran llevar motos de 125, y esto ha hecho que la matriculación se multiplicara por cuatro. Somos la empresa con más motoristas. Cada día sacamos 3.500 guardias a la carretera con motos de alta cilindrada. Este año han bajado los accidentes. No ha sido mérito de la DGT, sino del debate abierto. Hemos puesto la moto sobre la mesa. Pero algo he debido de hacer mal cuando se quejan de mí.

Otra queja: el afán recaudatorio de la DGT. Habrá oído eso de □ Tráfico me ha crujido 300 euros por pasarme 15 kilómetros en el radar □. El permiso por puntos no supone un euro más a la DGT. La modificación del Código Penal, tampoco. Es más, lo que antes eran multas ahora pasa al ámbito penal, con lo que dejamos de ingresar. ¿Los radares? Están en toda Europa, en mayor cantidad y con menor margen de exceso. ¿Qué quiere que le diga? A veces tengo la impresión de que cuando a uno le ponen una multa no quiere asumir su responsabilidad y dice: me la han puesto para hacer caja.

Creo que las empresas de recursos de multas tienen su retrato en el Consejo de Administración.

[Ríe] Trabajamos para un país moderno, serio y riguroso. Que en la puerta de las jefaturas de tráfico haya un tío repartiendo tarjetas diciendo que le quitan a usted la multa es chungo. Vamos a reformar el proceso sancionador para hacerlo más eficaz respetando las garantías del ciudadano. No se puede

frivolizar con la seguridad. Las empresas que prometen quitar multas a veces crean falsas expectativas.

Su felicitación de Navidad en el móvil decía: Dios probablemente existe, y parece que está de parte de la seguridad vial. ¿La reducción de víctimas ha sido el milagro español?

Cuando nos preguntan cómo lo hemos hecho, no tenemos una respuesta clara. Se han sumado una serie de factores y actores, todos en la misma dirección, y se han obtenido unos resultados que ni los más optimistas preveían. Ahora despertamos interés y envidia en Europa. En Bruselas nos lo dicen: os envidiamos la Guardia Civil de Tráfico, el papel activo de las asociaciones de víctimas en la política de seguridad vial, el compromiso de los clubes de automóviles y el debate social, el rol que los medios han asumido en la promoción de la seguridad. Todo esto además de la cerveza *sin*.

¿En esto del tráfico se puede ser de izquierdas o de derechas?

No, esto es un tema de Estado. Las grandes medidas han salido por consenso, y en una época en la que el patio político estaba como estaba. Hay que hacer lo que hay que hacer. Y hacerlo bien no es fácil. Cuando dicen que lo hemos copiado todo de Francia, pues claro, pero lo hemos copiado bien. Ahora tenemos un problema. La última vez que fuimos a Francia ya no había nada que copiar. Vamos a tener que empezar a inventar. En Bruselas están esperando a ver qué hacemos.

Corredor de fondo

Ingeniero industrial.

Inspector laboral especializado en riesgos. Gobernador civil de Girona. Comisario de Movilidad de Barcelona. El currículum de Pere Navarro (Barcelona, 1952, casado y con dos hijas) parecía diseñado a medida para acabar de director general de Tráfico, cargo al que llegó en 2004. Pero él (arriba, con la antorcha olímpica de Barcelona 92) se siente un hombre de campo y de mar. Su velero de nueve metros de eslora le espera atracado en el puerto de su ciudad.

Conduce (lo de que no tiene carné es una leyenda urbana) un Seat Altea. Pero prefiere la moto en ciudad.

Sin miedo a las cámaras, Navarro ha captado la atención de los medios con un discurso provocador sobre seguridad vial. Prefiere errar a no arriesgar. Sus gafas de colores (diseño español, una buena vía de futuro en esta crisis) también tienen cartas en el asunto.