

entrevista a **Anna Ferrer**

Ex-Directora del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico



Anna Ferrer nació en Barcelona el 29 de septiembre de 1957. Siempre permaneció en esa ciudad hasta su traslado a Madrid en 2004, para trabajar en la Dirección General de Tráfico.

De formación pedagoga, estudió en la Universidad Autónoma de Barcelona y se licenció en la Universidad de Barcelona. Es funcionaria del Ayuntamiento de Barcelona desde 1982, donde empezó trabajando en temas de educación no formal, en equipamientos y servicios dedicados a la infancia y la juventud. Luego se ocupó de temas relacionados con la formación de educadores sociales y socioculturales, dentro del área de formación de personal. Allí, a finales de los 80, entra en contacto con las nuevas tendencias en gestión de políticas públicas. Coordina los cursos de formación en gestión pública de la escuela de negocios ESADE, donde ella misma se especializa en gestión de proyectos.

Interesada por todo lo que tuviera que ver con el diseño e información de políticas, empieza a trabajar con indicadores a principios de los 90. En 1991 entra en el sector de "Vía Pública" del Ayuntamiento de Barcelona, para documentar la actividad de los servicios municipales en la calle: limpieza, circulación y mantenimiento. Gestiona información y datos, hace recomendaciones. Elabora estadísticas y maneja proyectos multisectoriales, como la seguridad vial, que enlazan con las necesidades de una ciudad como Barcelona en el momento de la preparación de los Juegos Olímpicos de 1992.

En 2004 se incorpora al recién constituido Observatorio Nacional de Seguridad Vial, donde cesa como Directora a su desaparición en 2012.

“El seguro ha sido uno de los grandes beneficiarios de la reducción de siniestralidad”

España ha logrado en los ocho años de vida del Observatorio Nacional de Seguridad Vial en la DGT, reducir de forma significativa el número de fallecidos en accidentes de tráfico, pasando de más de 5.000 al año a más de 2.000. Un sistema diseñado para convencer a los ciudadanos, cada vez más conscientes del problema, de que las normas están para cumplirlas, unido a una serie de reformas en materia sancionadora y de vigilancia, arrojan estos resultados, que no pueden ser satisfactorios mientras haya un solo fallecido. Quedan muchas pequeñas cosas por hacer.

¿Cómo se incorpora al mundo de la movilidad?

Cuando empecé a trabajar en el área de Vía Pública del Ayuntamiento de Barcelona, a principios de los 90, entré en contacto con el mundo de la movilidad por los sistemas de información que gestionaba. En Vía Pública documentaba las políticas de movilidad y los planes de actuación a través de los sistemas de información. Todo eso me acercó a la política de seguridad vial, que necesariamente es transversal y debe compaginarse con los sistemas de información. Así me encuentro con Pere Navarro, que se incorpora al Ayuntamiento de Barcelona en el año 2000 para impulsar el Pacto por la Movilidad. Su objetivo era, en el ámbito del ayuntamiento, diseñar un modelo de movilidad para la ciudad en el que participaran todos los sectores bajo un mínimo de acuerdos comunes. Cuando en 2004 le nombran Director General de Tráfico, una de sus





En 2003 contábamos 128 víctimas mortales por millón en accidentes de tráfico, hoy son 59

prioridades consistía en potenciar la información y la participación. En ese momento me llama para incorporarme al Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Este año, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) ha dejado de existir como tal, y con él desaparece su función. ¿Qué sensaciones tiene?

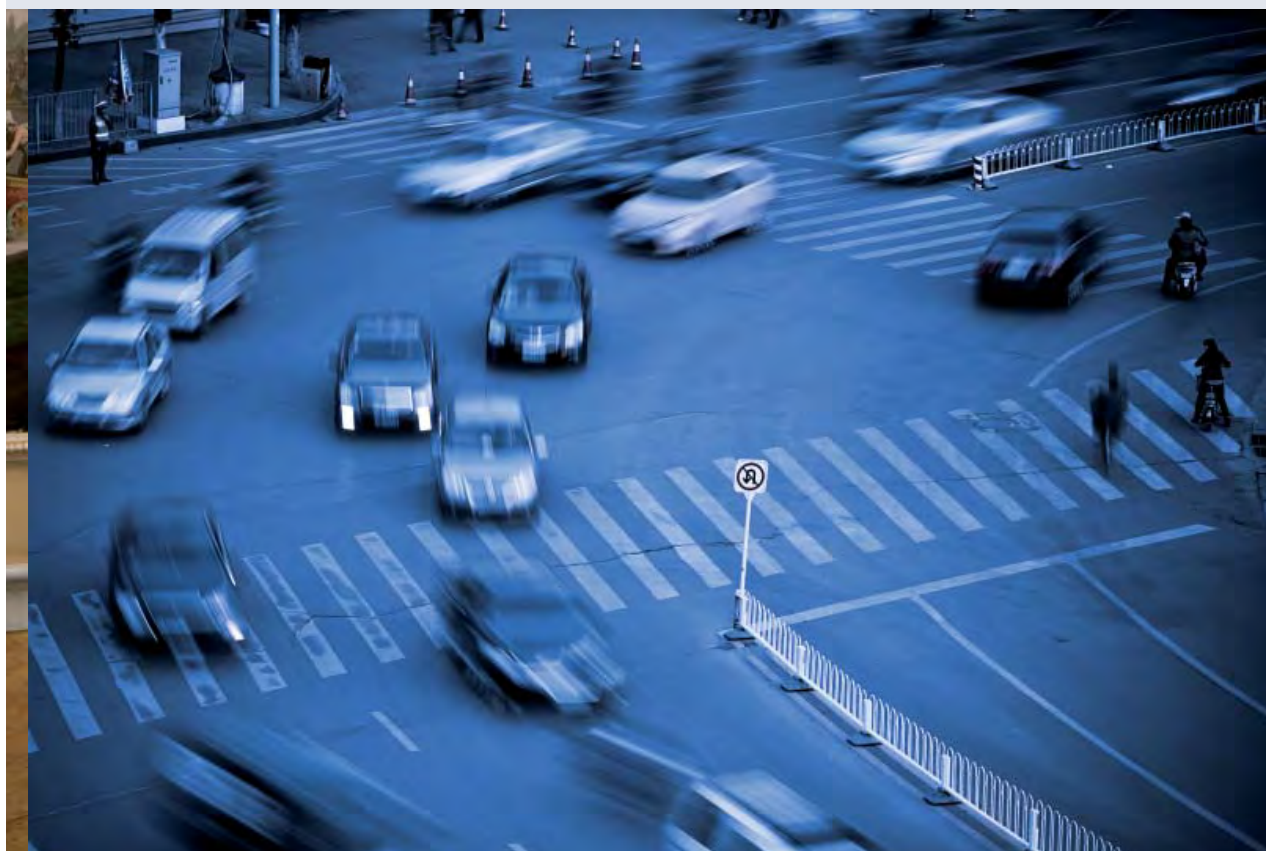
Me queda un recuerdo muy positivo por la labor realizada. Formamos un buen equipo con gente fantástica que ha trabajado muchísimo, que ha aportado todo su conocimiento y ha optado por entrar en espacios que no conocía. La verdad es que vine para dos años en 2004 y he estado ocho, lo cual es una suerte, porque con el magnífico equipo de gente hemos podido organizar una forma de trabajo que compaginaba la planificación y el conocimiento en clave estadística. Lo hemos ido construyendo a medida que se planteaban las necesidades. Cuanto más avanzábamos en la gestión de la seguridad vial, más conocíamos, a la vez de que éramos conscientes de lo que nos faltaba por conocer.

Con la desaparición del ONSV, ¿dónde se han reubicado las funciones que desarrollaba?

Se han repartido en dos áreas. Una de planificación y otra de estadística.

¿Qué objetivos tenía el ONSV cuando se crea en el año 2004?

Las instituciones internacionales decían que para que las políticas de seguridad vial funcionaran, tenía que haber objetivos y planes de actuación multisectoriales con participación de todos los agentes privados y públicos. Además es fundamental que se libere información continuamente. Cuando llegué, había un departamento de estadística y un Consejo de Seguridad Vial, en el cual se daban las condiciones para poder convocar a todos los agentes implicados. Se emitía un informe que era la suma de iniciativas que desde cada una de las instituciones o departamentos trabajaban en materia de seguridad vial pero le dimos un cambio, porque la estrategia no es una suma de iniciativas, sino que debe estructurarse con base a unos objetivos que tienen que diseñarse previamente sobre el esquema de los problemas que se pretenden resolver. De ahí salieron el plan de acción y el listado de actividades. Al final las herramientas son las mismas, pero con otro enfoque. El objetivo era la reducción del número de fallecidos.



Uno de los principales problemas que había en España en 2004 es que sólo había un 60% de conductores que cumplían las normas

En aquellos años era normal hablar de 5.000 muertos anuales en accidentes de tráfico. ¿De dónde se partía?

La serie estadística construida durante los últimos diez años daba esa cifra que se mantenía de forma estable y comparándola con las estadísticas de descenso de otros países europeos, se confirmaba que había espacios de mejora. La otra cuestión era analizar cuáles eran los principales problemas, porque es donde teníamos que enfocar la búsqueda de soluciones. Y uno de los principales problemas que había en España es que las normas no se cumplían. Por ejemplo, sabíamos que teníamos que ponernos el cinturón de seguridad pero solo había un 60% de los usuarios lo llevaba abrochado. O el caso en los motoristas, que eludían ponerse el casco. Vimos que el uso del casco y el cinturón de seguridad eran campos de actuación necesaria, así como la velocidad y el alcohol.

¿El ONSV asesoraba a la Dirección General de Tráfico en esa materia?

El Observatorio documentaba problemas y proponía prioridades. Ayudaba a hacer *benchmarking* internacional. Analizaba cómo lo habían resuelto en otros países, aunque luego

las soluciones debían ponerlas en marcha los responsables de las Subdirecciones de la Dirección General de Tráfico (DGT). El tema de los radares, por ejemplo, el Observatorio identificaba la velocidad como un problema en España, pero el diseño y la puesta en marcha del Plan de Radares era de Gestión del Tráfico y Ordenación Normativa.

¿Por qué fases pasó el ONSV desde su constitución en 2004?

El Observatorio contaba con tres áreas distintas. La primera, la de las **fuentes de información**. La DGT recibía de las policías reportes de accidentalidad, pero esa información tenía que mejorar incorporando información de fuentes sanitarias o forenses. El otro pilar importante eran los indicadores, como por ejemplo, lo que ocurría en la calle y la carretera. Nosotros sabíamos cuántos accidentados no llevaban cinturón, pero de todos los que circulaban, ¿cuántos lo llevaban? A nivel europeo se conocía cuántas personas, circulando, no llevaban cinturón. Lo que hizo el Observatorio fue analizar los estándares europeos de análisis relativos a los factores esenciales para la reducción de la siniestralidad como son velocidad, cinturón, casco, alcohol y drogas,





El tema de las motos ha sido el más discutido por la repercusión mediática, con intervención de fabricantes, usuarios y aseguradores, entre otros

y aplicarlos. También recopilábamos información relacionada con la actividad: qué inversión se realizaba en infraestructuras o cuántas multas se estaban poniendo, por ejemplo.

La segunda parte era la relativa a la **planificación**, que se nutría de los datos y siempre tuve interés en que ambos estuvieran juntos, porque constituye un *feedback* continuo. Para saber qué hacer, hay que conocer cómo ha sucedido. Conviene investigar cómo ha sucedido, por lo que se precisa recibir información de manera continua.

El tercer aspecto clave es la **participación** para identificar qué acciones son posibles. La coordinación entre ministerios o el apoyo de la sociedad civil, porque no se trata de aprobar o proponer, sino que hay que discutir los problemas. El tema más conocido por su repercusión mediática ha sido el de las motos, donde cada uno de los que intervenían, ya fueran fabricantes, usuarios, aseguradores, trataban un problema de siniestralidad creciente y tenían que buscar la solución. Eso generó un gran debate, cada parte defendiendo legítimamente sus intereses, e incluso se culpaban unos a otros. Pero seguimos una evolución preciosa hasta llegar a que todos aportaran soluciones imaginativas como resultado de un esfuerzo de coordinación.

Entonces, ¿qué instancias implicaba el Observatorio en la búsqueda de información y a la hora de coordinar las soluciones?

Prácticamente estaban implicados todos los ministerios y las administraciones autonómicas y los ayuntamientos. Pero quiero destacar de manera muy especial, todas las competencias relacionadas con las infraestructuras. El Ministerio de Fomento gestiona sobre una parte reducida de la red de carreteras, solo el 15%; el resto es responsabilidad de otras Administraciones. Para la seguridad vial esta dispersión es muy compleja para asegurar mejoras. Además de Fomento, concurría Sanidad por su implicación con los accidentados en cuanto a salvamento, recuperación, condiciones físicas y psíquicas de los conductores. También las autoridades de Educación, por todo lo relacionado con las enseñanzas en la escuela. Trabajo, por su implicación con los accidentes laborales y desplazamientos *in itinere*. Transportes, por lo que se refiere a los profesionales de la conducción. Justicia, que cuenta con una fiscalía especializada en delitos de la seguridad vial. Ha sido toda una evolución, de ahí que a la seguridad vial se llega por metodología de procesos y proyectos, no solo por el contenido. Construimos un procedimiento para identificar el problema y plantear su solución. Cada uno hablaba desde su perspectiva: Guardia Civil, fis-



¿Es la Seguridad Vial una prioridad para todo gobierno?

Así ha de ser, porque es una cuestión de calidad de vida de los ciudadanos. Ahora nuestros hijos conducen y lo hacen con menos miedo.

¿De qué manera han consolidado las campañas de imagen el cambio de mentalidad de todos los implicados?

Ha habido mucho más trabajo de *networking*, de red, realizado por los implicados. Lo que ha logrado la Dirección General de Tráfico es poner sobre la conciencia privada y pública que es una responsabilidad de cada uno. Hay muchas empresas que están preocupadas por reducir la siniestralidad al volante de sus trabajadores. Digamos que es todo el conjunto de pequeñas cosas, de acciones, que influyen para configurar una nueva realidad. Cuando, en el ámbito de las empresas hace unos años había jornadas para explicar la reducción de la siniestralidad, nosotros no podíamos poner ejemplos. Eran las multinacionales quienes contaban lo que estaban haciendo, porque se lo indicaban sus matrices. Ahora eso ha cambiado.

calía, profesionales, taxistas, camioneros. Una evolución muy bonita que supone un cambio en la gestión de la Administración del Estado.

Hablando de resultados, cuando la UE se plantea que es necesario reducir al 50% la mortalidad en accidentes de tráfico en el año 2010, ¿se puede confirmar que se ha conseguido ese objetivo?

En España sí y se ha sobrepasado, aunque en otros países, no. Quizá porque nosotros estábamos peor y nos era más fácil reducir ese ratio que a otros países europeos.

¿Por qué? En otros países están mucho más reglados y suelen tener una observancia más estricta de las normas. Están más educados.

Porque teníamos más espacio de mejora. En relación con la población, un español se enfrentaba al doble de posibilidades de morir en un accidente de tráfico que un holandés. El hecho era el mismo, por tanto, identificamos las diferencias y vimos si las podíamos aproximar para alcanzar las estadísticas de Holanda. Paradójicamente, en España contabilizábamos 128 muertos por millón de habitantes en 2003 mientras que en Holanda, este parámetro era 63. Actualmente España registra un valor inferior a Holanda entonces, al llegar a 59 fallecidos por millón de habitantes.

¿Ha influido la política sancionadora?

Existe en todos los lugares. Si un ciudadano británico que conduce tras consumir alcohol, es detenido por la policía va a la cárcel, como en Suecia o Francia. Aquí el proceso pasa por un juez. Y no solo en la carretera, muchos de los logros se están consiguiendo en las ciudades a través de la concienciación. Recuerdo haber hablado con alcaldes o concejales que decían: ¿cómo voy a multar al hijo de mi vecino? Pero el cambio que se ha producido en la sociedad ahora exige que los alcaldes tomen medidas. Una de las cosas que promueve el Banco Mundial a los países en desarrollo, cuando quieren entrar en materia de seguridad vial, es que busquen una organización que coordine toda la estrategia y que busquen a alguien que lidere, que le ponga cara. En las ciudades es el ayuntamiento, el alcalde y el concejal.

¿Qué queda por hacer?

Las infraestructuras más necesarias en España están construidas. El parque móvil de este país está creciendo en calidad, a pesar de la crisis. El comportamiento de los conductores ha dado un vuelco y ahora, la atención debe dirigirse a los colectivos: empresas, motoristas, peatones. Una de las razones del buen resultado de las medidas adoptadas, ha sido el bucle generado entre la información y la acción. Si se identifica que

El Banco Mundial aconseja a los países en desarrollo, una vez deciden entrar en materia de seguridad vial, que asignen a una organización toda la coordinación de la estrategia

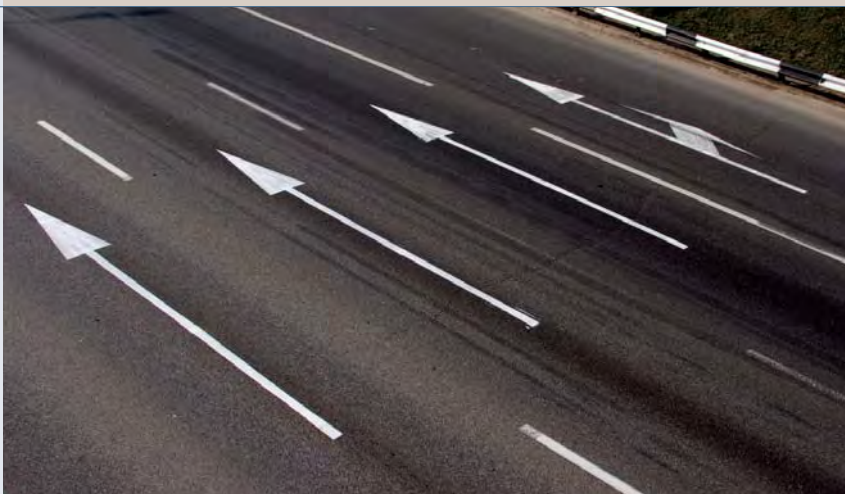
Lecciones de Seguridad Vial

El pasado 11 de mayo el diario El País publicaba un artículo de Pere Navarro, director general de Tráfico hasta febrero pasado, que bajo el título "Algunas lecciones de la seguridad vial", reflexionaba sobre la importancia de movilizar a la sociedad y hacer cumplir la ley para conseguir una reducción significativa de la accidentalidad en el tráfico y el número de fallecidos que produce.

En el repaso que ofrecía desde su llegada a la Dirección General de Tráfico en 2004, advierte de lo poco consciente que eran los españoles sobre el número de fallecidos al volante, 5.400 personas en el año 2003. Y para concienciar que existía un problema hubo que destacar el dato, a la vez que se construía un discurso sobre la seguridad vial intentando que todos se sintieran cómodos y los ciudadanos lo percibieran como razonable. "El discurso se elaboró con las asociaciones de víctimas y venía a decir que los accidentes son evitables".

Para que el discurso fuera algo más que retórica, fue acompañado con medidas que hoy nos parecen normales: permiso de conducir por puntos; controles de alcoholemia; radares; aumento de efectivos policiales; y modificación del Código Penal. Explica Navarro que cada vez que se anunciaba una medida había debate, y éste era bueno para la seguridad vial. "El objetivo de la política de seguridad vial no era bajar los accidentes, en contra de lo que pudiera parecer; era modificar los hábitos y comportamientos de los conductores haciéndolos más seguros", dice.

Los medios de comunicación son aliados necesarios en esta tarea de modificación de comportamientos. La sociedad civil lo ha entendido y los logros de reducción de fallecidos en accidentes de tráfico son un éxito de todos. Al final, el secreto del éxito parece sencillo, cuenta de forma optimista Pere Navarro. Consiste en hacer que la ley se cumpla y perseverar, pero teniendo en cuenta cuál es la buena dirección a seguir.



casi una cuarta parte del total de víctimas mortales son por atropellos, se estudia el problema para ver quién tiene que actuar, cómo y dónde. Concretando, se estudia si hay un problema de velocidad en la carretera, en las calles, cuál es letal y en qué situación hay supervivencia. Queda mucho espacio por recorrer sin necesidad de grandes inversiones.

¿Cuál ha sido el papel de los aseguradores de automóviles en todo este proceso?

El debate sobre accidentes ha sido uno de los que ha corroborado la evolución registrada. El seguro ha sido uno de los grandes beneficiarios de la reducción de la siniestralidad. Algunos aseguradores han entrado en la propuesta y tienen un papel a la hora de consolidar conductas positivas al volante. Unas compañías lo hacen más que otras, por ejemplo, favoreciendo vía descuentos las conductas positivas al volante, como no acumular multas por exceso de velocidad o haber tenido problemas con el alcohol. O los servicios que avisan de las multas, o la caja negra de los jóvenes. Este tipo de iniciativas va marcando el futuro. La accidentalidad continuará bajando pero siempre que todos actuemos, porque, ya no hay grandes problemas que abordar. Solo hay cosas pequeñas que tienen que ir con este amachambrado de iniciativas.

¿La Dirección General de Tráfico tiene los medios adecuados para implementar estas políticas? Por ejemplo, ¿es suficiente el número de radares activos que hay en las carreteras?

Hay que modular la presión y la información. Hablando de radares, por ejemplo en Francia la presión ha llegado a ser excesiva. Hay que informar al ciudadano, y también intentar convencerle. Es verdad que el tema de la velocidad es el más complicado, porque el imaginario colectivo lleva muchos años alimentando la velocidad como un valor positivo de individualidad y de libertad. El sistema tiene que recordar que las reglas hay que cumplirlas, educando a niños y mayores, como en Suecia. Es una idea muy bonita que conviene transmitir. Pero no solo es cuestión del ciudadano. El 50% de los muertos en las ciudades por accidente de tráfico son atropellos. Y como es difícil cambiar actitudes, lo mejor es conseguir que el resto del sistema proteja al peatón, por ejemplo cambiando el diseño de las ciudades para que sean más peatonales y menos para los automóviles.