

## **MORTALIDAD DE JÓVENES EN ACCIDENTES DE TRÁFICO**

Julio Laria del Vas

Se analiza en este estudio, la elevada presencia de jóvenes conductores en las colisiones y accidentes mortales en la carretera.

La primera causa de mortalidad de 15 a 25 años son los accidentes de circulación, y este problema de orden público se hace aún más dramático si tenemos en cuenta los miles de jóvenes que resultan lesionados graves con profundas secuelas medulares, amputaciones y graves trastornos cerebrales. Esta pérdida de vidas humanas y de "talento" que sufre la sociedad moderna, se ha visto en ocasiones como un mal inevitable producido por el progreso.

La seguridad vial y todo su conjunto de medidas de prevención pueden reducir considerablemente el riesgo de los jóvenes al volante. Para ello, se requiere además de una legislación eficaz y una planificación exhaustiva de medidas orientadas a promover una conducción de bajo riesgo de los jóvenes e inexpertos conductores, incorporar elementos de tecnología que ya están disponibles como los avisa-cinturones, los bloqueadores antialcohol, los sistemas de control de crucero adaptativo o las "cajas negras" o unidades de almacenamiento de datos relativos a la conducción.

Precisamente las "cajas negras", a través de los desarrollos teóricos de los premios Nobel, Vickrey y Stiglitz, representan los antecedentes inmediatos de la fórmula aseguradora de "Pago por uso". Efectivamente, la unión de la tecnología y la técnica aseguradora pueden representar un gran avance en la prevención y seguridad vial de determinados colectivos, como es el de los conductores jóvenes o conductores de motocicletas, colectivos ambos que presentan cifras de siniestralidad muy superiores a la media.

El estudio realizado a través de una experiencia real e inédita en el mercado español, como es el lanzamiento de "Generación Y" de la aseguradora MAPFRE Familiar, en la que diez mil jóvenes voluntarios permitieron instalar en su vehículo un dispositivo G.P.S., a través del cual se pueden conocer todos los movimientos de estos jóvenes conductores, y así obtener información sobre sus pautas de comportamiento al volante. Este dispositivo informa de las velocidades y tiempos medios de conducción, kilómetros recorridos, franjas horarias de utilización y tipos de vía por las que se circula. Además se conoce la edad (circunscrita en la prueba entre 18 y 27 años) y el sexo. No se conoce, por cumplimiento de la Ley Orgánica de Protección de Datos, ni la profesión ni el estado civil y número de hijos si los hubiera.

Los resultados, después de más de un año de utilización de este dispositivo, nos aporta una importante información sobre hábitos y conductas de conducción que definen perfiles de comportamiento muy importantes desde la perspectiva de la seguridad vial.

Efectivamente, los factores de riesgo se concretan en el número de viajes, tiempo de conducción y distancia recorrida en cada trayecto.

Por el contrario, la potencia del vehículo no es un factor de riesgo significativo, en contra de lo que tradicionalmente se ha mantenido, sobre todo cuando se analizaba la relación peso-potencia del vehículo.

Por lo que respecta a la edad del conductor, se aprecia que no es un factor de riesgo significativo, aunque los siniestros más graves los protagonizan mayoritariamente los conductores más jóvenes.

En relación al sexo de los conductores, el femenino, prácticamente en la totalidad de la muestra presenta factores de riesgo muy bajos y podría, desde el punto de vista asegurador, tarificar las primas de riesgo sin penalidad por edad.

Desde el punto de vista de prevención, se analizan y ponen de manifiesto algunas ventajas de la implantación del carnet gradual, como sistema que permite incorporar al tráfico a los jóvenes, con mayores garantías de protección y seguridad.

El presente trabajo en resumen, se desarrolla conforme a las siguientes pautas. En primer lugar, tras introducir y situar la problemática de los accidentes de tráfico y sus consecuencias fatales en el mundo y en España, se profundiza en las cifras de mortalidad de los conductores jóvenes. Asimismo se enumeran las soluciones tecnológicas que podrían reducir las cifras de mortalidad, haciendo especial hincapié en las cajas negras o unidades de almacenamiento de datos relativos a la conducción. Es precisamente esta tecnología, la que permite desarrollar el estudio e implantación del pago por uso en el mercado de seguros de automóvil, dado que a partir de la información obtenida de la muestra de 10.215 jóvenes, se han podido determinar los diferentes grupos de conductores en base a las pautas de comportamiento al volante.

Finalmente, se formula la teoría de la doble actuación, donde se propone la unión de la tecnología y de la formación como elementos que deben integrarse cambiando sustancialmente los sistemas actuales de aprendizaje, para con el apoyo de la tecnología proporcionar soluciones a la inexperiencia de los jóvenes conductores. Inexperiencia, sexo y edad deben ser los ejes sobre los que basar una estrategia de formación y por tanto de prevención y mejora de la educación vial.

Por último se elaboran las oportunas conclusiones tanto desde el punto de vista de la prevención y seguridad vial como desde el punto de vista de riesgo asegurador.