



*La crisis económica afecta de forma importante a las ventas de vehículos nuevos, mientras que aumentan las transferencias de vehículos usados, dando lugar a un alargamiento de la vida media de los vehículos y lo que es más preocupante, que tal envejecimiento es más acusado en los destinados al transporte colectivo de personas.*

D. JOSE ANTONIO NAVES MUÑOZ  
 Director General Adjunto de MAPFRE  
 Mutualidad de Seguros

## Repercusiones de la crisis económica en la seguridad de los vehículos

### IMPORTANCIA DEL FACTOR VEHICULO EN LA SEGURIDAD VIAL

De los tres factores básicos de riesgo en la Seguridad Vial (el hombre, la vía y el vehículo) al que menos importancia cualitativa o al menos cuantitativa se concede, es al vehículo.

Ello es debido entre otras causas, a que en las estadísticas oficiales, el más alto porcentaje de las causas de los accidentes es el relativo al factor humano y tan sólo un 4%, aproximadamente, de los accidentes se deben a fallos mecánicos del vehículo y a que éste, aparentemente, es el factor más abstracto en relación con el comportamiento humano.

Sin embargo, estamos convencidos de que en muchos de los accidentes en que se atribuye la causa al fallo humano, pueden existir dudas de si "la distracción o el sueño del conductor" no pudieron ser debidos a fallos o

roturas de piezas o elementos esenciales del vehículo.

Es indudable, por otra parte, que el "factor humano" tiene extraordinaria importancia para la reducción de pequeños fallos mecánicos en los vehículos. Si pensamos que una máquina que alcanza altas velocidades y puede transportar pesos muy elevados, está sujeta a defectos de fabricación, roturas, desgastes y fatigas de materiales, etcétera, en su fabricación, reparación, mantenimiento y conservación, el hombre juega un importante papel en la aminoración de accidentes.

**Estadística sobre la evolución del parque nacional y de las matriculaciones. Antigüedad del parque nacional. Accidentabilidad en relación con la antigüedad de los vehículos**

En tanto que las matriculaciones de los vehículos han experimentado una

curva descendente a partir del año 77 —más acusada desde 1979—, la evolución del parque automovilístico se mantiene en alza constante desde 1975.

Consecuencia de ello es el envejecimiento del parque nacional, de tal forma que a finales de 1981, el 62% de los automóviles de turismo tenían una antigüedad superior a cinco años y el 26 % de diez años. En camiones se eleva el grado de envejecimiento (un 64 % tienen más de cinco años y un 32 % más de diez años), y aún es más importante la antigüedad del parque de autobuses, de los que el 82 % tiene más de cinco años y el 51 % más de diez años. El año anterior la proporción de vehículos antiguos de cualquier clase era sensiblemente menor.

Los anteriores porcentajes —que por la evolución de las matriculaciones seguirán incrementándose— denotan que la crisis económica afecta de forma importante a las ventas de vehicu-

los nuevos mientras que aumentan las transferencias de vehículos usados, dando lugar a un alargamiento de la vida media de los vehículos, y, lo que es más preocupante, que el envejecimiento es más acusado en los destinados al transporte colectivo de personas.

A estos datos es necesario añadir que el 24,5% de los accidentes con víctimas han sido causados por vehículos cuya antigüedad es superior a tres años e inferior a 5, y el 26,6% han sido producidos por vehículos de antigüedad superior a ocho años.

Lo anterior evidencia —como podría esperarse— que el envejecimiento del parque automovilístico tiene enorme influencia en la siniestralidad del tráfico.

#### Defectos detectados en los vehículos implicados en accidentes con víctimas

La estadística revela una importante diferencia en los defectos detectados en los vehículos implicados en accidentes, según que éstos se hubiesen producido en *carretera* o en *zona urbana*, y, posiblemente, tal diferencia será más acusada en los accidentes con daños materiales sin víctimas.

En *carretera*, el defecto más significativo es el fallo de *ruedas* (reventón, pinchazo o pérdida de ruedas), con un 42%, siguiéndole, a gran distancia, el desgaste de los neumáticos (con un 12%) y, casi con el mismo porcentaje, luces posteriores en mal estado y frenos deficientes o prácticamente inutilizados.

En *zona urbana*, el defecto más importante es el de frenos deficientes o sin ellos (36%), seguido de fallo de ruedas (16%), neumáticos desgastados (12%) y luces delanteras (7%).

La anterior estadística da lugar a los siguientes comentarios.

a) La gran importancia de las ruedas, en su conjunto, para la seguridad vial.

b) Que en *carretera* es muy importante, además de "ver", "ser visto".

c) En zona urbana, los frenos tienen gran importancia, debido a la circulación próxima a otros vehículos.

d) En cuanto a dirección (rota o defectuosa) el porcentaje es muy bajo, lo que nos induce a pensar que no es muy fiable, debido a las dificultades técnicas que entraña comprobar esta causa después de un accidente.



e) En las estadísticas manejadas, no aparece el defecto de suspensión; sistema de los vehículos muy importante para su seguridad, posiblemente debido también a las dificultades de su apreciación después de un accidente.

Las conclusiones más significativas que obtenemos de estos datos estadísticos son:

1.ª.—El *calzado* en buen estado de los vehículos es fundamental para su seguridad. La crisis económica, unida al encarecimiento de los neumáticos, incide peligrosamente en el alargamiento del uso de las gomas.

2.ª.—Los *frenos* en buen estado son esenciales para la seguridad. El doble circuito de frenado, los sistemas de frenos de disco y asistidos por servofreno, contribuyen en gran medida a reducir los fallos y roturas, a no quedarse sin frenos y a la mayor eficacia de frenado.

3.ª.—Tan importante es que el conductor posea la mejor visión posible mediante la luz de su vehículo, como que éste "sea visto" por los demás usuarios de la vía. Los actuales sistemas de faros halógenos y los pilotos posteriores con mayor intensidad lumínica para situaciones de niebla, contribuyen a esta premisa de "ver y ser visto".

En este aspecto es de tener muy en cuenta la importancia de mantener limpias las ópticas de los faros y las tulipas de los pilotos ya que su suciedad puede ocasionar reducción de la visibilidad de hasta un 30%.

4.ª.—Posiblemente por falta de me-

dios no se analizan en profundidad las causas de los accidentes debidos a fallos o roturas de las piezas o elementos esenciales de los vehículos, tales como crucetas y manguetas de dirección, amortiguadores en mal estado de funcionamiento, agarrotamiento de dirección, etc., de compleja constatación técnica y que en muchas ocasiones son atribuidas al común denominador del "fallo humano del conductor".

#### LOS FABRICANTES, LOS TALLERES DE REPARACION, LOS USUARIOS Y LA ADMINISTRACION PUBLICA EN LA SEGURIDAD DE LOS VEHICULOS

##### A) LOS FABRICANTES

Reglamentos y Acuerdos Internacionales para mejorar la seguridad activa y pasiva de los vehículos.

La mejora de la seguridad de los vehículos constituye una preocupación de los fabricantes y en los países que han alcanzado un elevado nivel de motorización la Administración y las autoridades que velan por la seguridad del Tráfico la incrementan con la promulgación de normas para lograr el mayor grado de seguridad.

En esta línea los países occidentales han dictado Reglamentos para mejorar la *seguridad activa* (medidas

*Los talleres de reparación tienen un importante papel en la seguridad de los vehículos. La crisis económica también les afecta. Existe una excesiva atomización de la industria, dando lugar a que algunos talleres no reúnan las necesarias garantías técnicas, no dispongan del equipamiento o de la plantilla adecuados.*

para evitar accidentes) y para aumentar la *seguridad pasiva* (disminución de los efectos de los accidentes) y otros, relacionados con la protección del Medio Ambiente.

Debido al comercio internacional y al incremento de las exportaciones de vehículos de motor, se han hecho necesarios Acuerdos Internacionales para la armonización y homologación de las normas de seguridad activa y pasiva de los vehículos que concluyeron en el Acuerdo de Ginebra de 20 de marzo de 1958, al que España se adhirió el 11 de agosto de 1961 y la aprobación de los Reglamentos anejos a dicho Acuerdo.

Los Reglamentos anejos al Acuerdo

*Sorprende negativamente la baja proporción de automovilistas que acuden a las campañas de revisión técnica o diagnosis.*

de Ginebra han sido elaborados por el Grupo de Expertos de Construcción de Vehículos, creado en el seno del Comité de Transportes Interiores de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, conocido con las siglas WP 29, y que ha redactado 53 Reglamentos, aprobados por dicho Comité.

Los países integrantes de este Organismo han de promulgar dicho Reglamento en forma de normas legales internas para su entrada en vigor y cumplimiento en cada respectivo Estado.

De los 53 Reglamentos aprobados, España ha adoptado y publicado en el BOE mediante O.O.M.M. los textos de 32 y, consecuentemente, no han entrado en vigor en nuestro país 21, entre los que destacan los siguientes:

— Protección del conductor contra el dispositivo de conducción en caso de choque.

- Frenado.
- Apoyacabezas.
- Salientes exteriores.
- Neumáticos.
- Proyectoros sellados con lámparas H4.
- Prevención de los riesgos de incendio.
- Vidrios de seguridad.
- Dispositivos de retención para niños.

Esta relación revela que importantes normas para la seguridad de los vehículos, aún no están vigentes en nuestro país y, por tanto, no tienen carácter obligatorio o vinculante para fabricantes y usuarios.

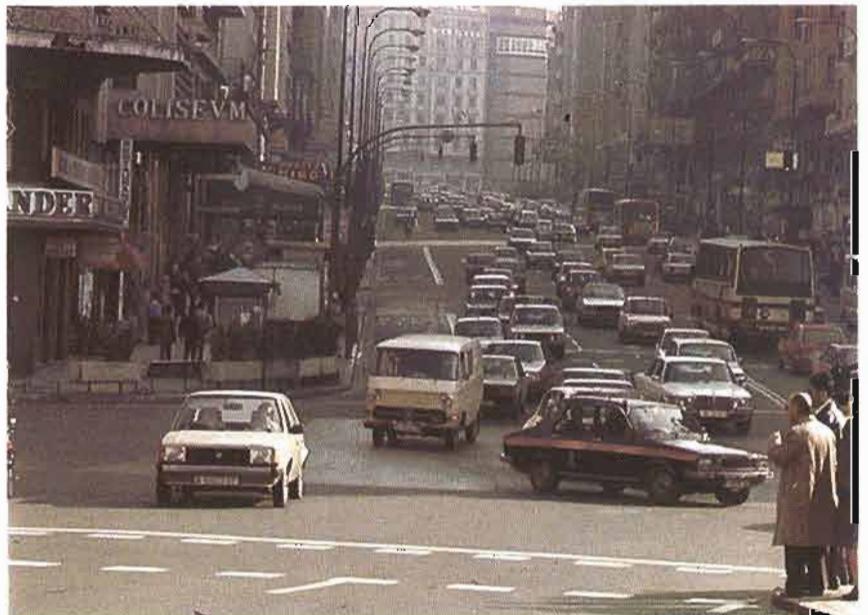
Además de lo realizado hasta ahora por el Comité y Grupo de Trabajo citados, están previstas otras acciones para mejorar la seguridad de los vehículos, para el estudio del comportamiento de su estructura y para completar los actuales Reglamentos con otros que aborden el conjunto del vehículo en lugar de, como hasta ahora, sus características parciales.

En este contexto el G.R.C.S. (Grupo de "Rapporteurs" sobre comportamiento de la estructura) ha elaborado Reglamentos para la protección global y para la protección de peatones, para lo que ha considerado conveniente invitar a miembros de la O.M.S. con el fin de avanzar en el campo de la biomecánica y en los criterios de valoración de daños personales, aunque el G.R.C.S. se lamenta de la falta de apoyo prestado por la O.M.S.

#### La investigación para la mejora de la seguridad de los vehículos

Los fabricantes de vehículos destinan importantes medios técnicos y económicos para investigar la seguridad de los vehículos que promueven por propia iniciativa, y para cumplir las disposiciones legales derivadas de los Reglamentos Internacionales aprobados, en cuya elaboración los propios fabricantes tienen una participación muy importante.

Sin embargo, los medios humanos, técnicos y económicos que se destinan a la investigación para mejorar la seguridad de los vehículos, a nuestro modesto entender y salvo excepcio-



nes, no son suficientes para abordar el problema con la profundidad que su importancia reviste y muchas de las acciones que requieren instalaciones de mecanismos, reformas de las estructuras, modificación de determinadas piezas, etc., no pueden ser aplicadas por las causas que citamos a continuación.

### Condicionamientos comerciales y técnicos - Efectos de la crisis energética

Volvemos a relacionar la crisis económica y la derivada del precio de los carburantes, con la seguridad de los vehículos.

Es de todos conocida la fuerte competitividad internacional y la crisis económica que afecta a los fabricantes de vehículos, que ha dado lugar a cierres de factorías, absorciones de marcas, importantes pérdidas, conflictos laborales, nacionalizaciones, planes de reconversión, etc., que forzosamente han de tener repercusiones negativas en la mejora de la seguridad de los vehículos.

En este estado de cosas, los fabricantes tratan de conseguir la mayor penetración de sus productos en los mercados nacionales e internacionales para lo que tienen que lograr que sus precios sean competitivos, reduciendo costes, mano de obra e inversiones no relacionadas con el abaratamiento del producto, para lo que han puesto en práctica —entre otras medidas para mejorar la productividad— la robotización de sus factorías.

Otro de los retos técnicos de los fabricantes, consecuencia de la crisis energética, es reducir el consumo de carburante en sus vehículos, para lo que han tenido que realizar importantes inversiones destinadas a la investigación de nuevos diseños de los vehículos para lograr el máximo grado de penetración aerodinámica (denominado técnicamente CX), reducción de peso, fabricación de motores de aleación ligera, de diesel, etc.

Asimismo, han tenido que hacer frente a la incorporación de equipos electrónicos en los vehículos, con el consiguiente costo adicional que ello supone.

Lo anterior da lugar a pensar que nos encontramos en una situación poco propicia para realizar fuertes inversiones en investigación para mejorar la seguridad, por la necesidad de reducir

los precios finales de los vehículos en detrimento de la instalación de elementos y mecanismos para lograr un mayor grado de seguridad, especialmente en los automóviles denominados utilitarios.

Las indudables medidas que representan la instalación de faros halógenos, pilotos traseros para niebla, frenos de disco asistidos por servo-frenos, apoyacabezas, reforzamiento de las estructuras para caso de vuelco, absorción de impactos, etc., no tienen el adecuado reflejo en algunos modelos de vehículos en los que se presta más atención a diseño, confort, línea externa, prestaciones de aceleración, velocidad punta, bajo consumo, etcétera, todo ello importante, pero que poco tiene que ver con la mejora de la seguridad.

En este aspecto es muy significativo constatar que pocos son los fabricantes que en sus mensajes publicitarios hacen mención a la seguridad del vehículo. Sólo recuerdo uno que a continuación del nombre de la marca añade la frase "seguro a todo riesgo" ya que de la mayoría de los "extras" que ofrecen los vendedores para instalar a los "modelos base" pocos se relacionan con la seguridad.

### B) LOS TALLERES DE REPARACION

#### Importancia de los talleres de reparación en la seguridad de los vehículos

No cabe duda de que los talleres de reparación tienen un importante papel en la seguridad de los vehículos, por cuanto su función no ha de ser sólo reparar averías y reponer piezas defectuosas, sino que han de atender a la conservación y mantenimiento del vehículo informando, aconsejando y asesorando al usuario de los defectos y desgastes observados, aunque no tengan relación directa con la reparación concreta encargada por el cliente.

#### Circunstancias actuales de los talleres de reparación

La crisis económica afecta también a los talleres de reparación y, consecuentemente, a la seguridad de los vehículos.

A mi juicio, existe una excesiva atomización de la industria de reparación de vehículos, que da lugar a que algunos talleres no reúnan las necesi-

*Es necesaria la renovación de las flotas de camiones y autobuses llevando aparejada la retirada de la circulación de vehículos que por su antigüedad constituyen un riesgo objetivo para la circulación.*

rias garantías técnicas, no dispongan del equipamiento de maquinaria y utillaje adecuados (o que éstos estén obsoletos) o no posean una plantilla de técnicos y operarios con la capacitación y experiencia profesionales necesarias.

Si a ello se añade que en determinadas circunstancias el taller se adapta a las exigencias o disponibilidades económicas del cliente, sin hacerle ver la posible influencia o parcialidad de la reparación, no cabe duda de que los talleres de reparación constituyen un estamento importante para la seguridad de los vehículos.

Para hacer una reparación con garantía, es necesario que el taller posea un equipamiento humano, de maquinaria, útiles, instrumentos y medios técnicos apropiados. La complejidad de los vehículos modernos y los avances tecnológicos de los equipos de reparación, con la incorporación de la electrónica para comprobación del estado y funcionamiento de los equipos de motor, dirección, suspensión, capacidad de frenos, alineadores de dirección, bancadas para la reparación de carrocerías monocasco, chasis, etcétera, han dado lugar a que un taller de reparación no descansa únicamente en la profesionalidad del mecánico ajustador que, desde luego, ha de contar con un amplio bagaje de conocimientos técnicos y profesionales, pero no será el único elemento sobre el que gire un taller.

Lo modernos sistemas de comprobación y de diagnóstico, maquinaria y



utilaje adecuados para cada tipo de reparación, unido a la profesionalidad de los hombres que los manejan, constituyen la mejor garantía de que la reparación se realizará con la necesaria seguridad para el vehículo de la forma más rápida, eficaz y al coste adecuado.

La reposición de piezas o elementos dañados o desgastados por el uso, constituye otro de los aspectos importantes de los talleres de reparación, especialmente cuando tales piezas o elementos afectan a la seguridad del vehículo. Reviste poca importancia que un taller reponga un paragolpes, una moldura, un faldón u otras piezas no esenciales para el funcionamiento del vehículo con piezas no originales —las denominadas “piratas”—, o con piezas reparadas o recuperadas. Sin embargo, los talleres responsables —que afortunadamente son la mayoría— no aceptarán reponer piezas vitales para la seguridad del vehículo, sin tener la garantía de su procedencia, que habría de ser del fabricante del vehículo, es decir, piezas originales y homologadas.

Naturalmente, tal reposición de piezas originales nuevas no puede realizarse en vehículos que hace tiempo han dejado de fabricarse (y éste es otro de los problemas añadidos a la antigüedad del parque) y en estos casos se ha de acudir al mercado de repuestos usados que, antes de su montaje, deben revisarse concienzudamente, comprobando la existencia de fisuras, desgastes o fatigas del material para evitar roturas u holguras que puedan

afectar a la conducción, frenado, dirección, suspensión y, en definitiva, a la seguridad.

A este respecto viene al caso la actuación de un centro-taller experimental de una aseguradora de Suecia que, para sus experiencias utilizaba vehículos accidentados recuperando las piezas o elementos no afectados por el accidente para su venta al público (usuarios y talleres), para lo que realizaban una escrupulosa comprobación técnica, con una amplia descripción en la que constaban todos los datos del vehículo del que habían sido recuperadas, lo que imprimía un marchamo de enorme garantía para los usuarios y talleres que las utilizaban.

### C) LOS USUARIOS

#### Grado de exigencia en la seguridad de los vehículos

El usuario del vehículo constituye la base de los distintos estadios que analizamos, pues es quien debe y tiene que EXIGIR la máxima garantía en la seguridad del vehículo que va a adquirir y por ello es absolutamente necesario que se imbuya la necesidad de que el vehículo reúna las mejores condiciones de seguridad.

Actualmente se está despertando en los consumidores y usuarios españoles un mayor grado de exigencia en la calidad del producto y en que el servicio post-venta o de asistencia técnica para el objeto adquirido cuente

con la organización, medios y garantías técnicas adecuadas.

Si al adquirir un electrodoméstico, un lavajillas o una lavadora, las personas que los van a utilizar y que en caso de avería sufren directamente las consecuencias de un servicio de asistencia ineficaz, tardío o que no cuente con el stock adecuado de piezas de repuesto, procuran —por la cuenta que les tiene— enterarse de la marca que mejor servicio presta, con mayor motivo el comprador de un vehículo tiene que conocer la clase de servicio que el fabricante prestará en caso de avería o accidente.

El comprador deberá anteponer a otras condiciones o prestaciones del vehículo que va a adquirir, que éste cuente con los mejores sistemas y mecanismos para su seguridad, para lo que debe tener en cuenta fundamentalmente los siguientes: sistemas de frenado, de suspensión, de dirección, luces, comportamiento y estabilidad en curvas o con pavimentos mojados, si dispone de apoyacabezas, etcétera.

Cuando los usuarios *exijan* estas características, anteponiéndolas a otras prestaciones de menor o escasa importancia para la seguridad, será cuando para los fabricantes el apartado seguridad tendrá mayor importancia en su política de actuación técnica y comercial y supondrá mayor acicate para superarse en la mejora de la seguridad de los vehículos que lancen al mercado.

En esta labor de información, formación y “concienciación” de los usuarios han de tener un importante papel las Asociaciones de Consumidores y Usuarios; si, como esperamos y sucede en otros países, su actuación se dirige a lograr que sus asociados y todos los ciudadanos consumidores de bienes y servicios, que somos todos, dispongan del mayor grado de información.

Los consejos y denuncias de estas Asociaciones, si se realizan con la seriedad, rigor y profundidad técnica de los bienes y servicios analizados, huyendo de fáciles tentaciones al sensacionalismo o a la demagogia, contribuirán, sin duda alguna, a orientar e informar al usuario en la adquisición de los vehículos que, además de otras prestaciones, ofrezcan el mayor índice de seguridad.

Este convencimiento de que las Asociaciones de Consumidores han de jugar un papel importante en la

seguridad, está avalado por las cotas alcanzadas en los países en los que tales Asociaciones constituyen verdaderos grupos de presión como, entre otros, ocurre en Suecia y es significativo que en este país sea en el que el principal fabricante de automóviles destina unos importantes medios económicos a la investigación (aunque a lo mejor es pura casualidad).

### Las revisiones técnicas. Chequeos y Diagnósis

Una máquina tan compleja técnicamente, con múltiples mecanismos, sujeta a desgastes y fatigas por las elevadas velocidades y cargas y que puede ser la causa de graves accidentes que afectan a personas, exige una permanente y cuidadosa atención por el usuario, máxime cuando éste puede ser la primera víctima de su descuido o negligencia.

Por ello, el usuario es el mayor interesado en que el vehículo se encuentre en *todo momento* en el óptimo estado de funcionamiento y, en este contexto, no tiene sentido lo que en ocasiones oímos, con cierto aire de despreocupación "preocupante" —valga la redundancia—: "el automóvil a mí no me preocupa", "está a mi servicio y no yo al suyo", "me limito a echarle gasolina y aceite y a correr", "cuando tenga una avería, para eso están los talleres", y frases por el estilo.

Con ello no queremos decir que el usuario se convierta en un experto mecánico ni que —como ocurre con algunos automovilistas— esté permanentemente "sacándole brillo a la carrocería", aunque desde luego es significativo que, en la mayoría de los casos, quienes cuidan excesivamente la apariencia externa del vehículo, también suelen ser muy cuidadosos en su mantenimiento, conservación y preocupación por tenerlo a punto cuando los talleres tienen una misión que difícilmente puede ser suplantada por aficionados.

Sin embargo, y a pesar de que todos los fabricantes establecen unas normas muy completas en sus libros o folletos de instrucciones para la conservación de los vehículos, ocurre frecuentemente que se cumplen con mucho rigor cuando el vehículo es nuevo y paulatinamente y de forma más o menos consciente, se van abandonando cuando acaba el período de revisiones obligatorias gratuitas.

Por ello, el usuario no debe limitarse

al cumplimiento de esas revisiones en los primeros meses de la vida del vehículo, que son muy importantes, pero que no deben ser las únicas hasta que aparece la avería, pues precisamente, cuantos más kilómetros tiene recorridos, más necesario se hace el sometimiento a chequeos periódicos para detectar los defectos y corregirlos antes de que aumenten.

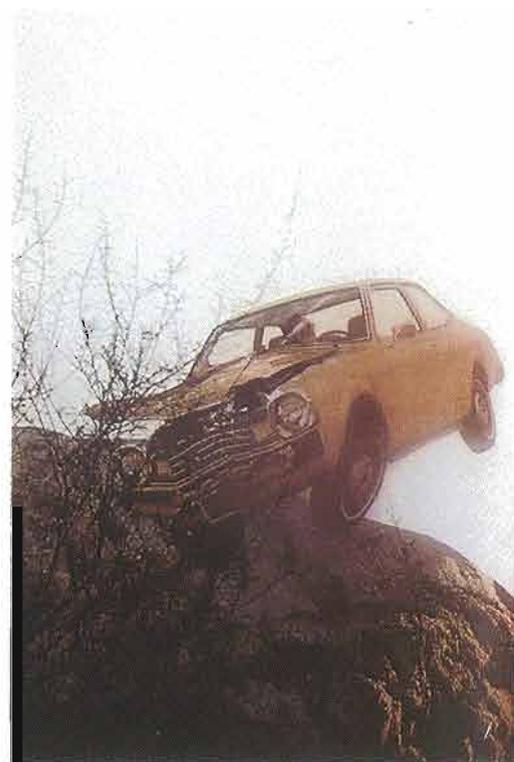
De ahí que sorprenda negativamente la baja promoción de automovilistas que acuden a las campañas de revisión técnica o diagnóstico promovidas por la Dirección General de Tráfico con la colaboración de concesionarios de marcas y talleres (la última dedicada a la revisión de luces y neumáticos), lo que denota el escaso interés por este tema. Lo mismo que hace años sólo se sometían a chequeos médicos un limitadísimo número de personas y en la actualidad esta práctica se ha popularizado, confiamos en que las revisiones técnicas voluntarias de los vehículos alcancen mayores niveles de aceptación por el público.

La diagnosis de los vehículos tiene que ser para el usuario una práctica habitual, pues además de que coadyuva a mejorar la seguridad, supone un ahorro en el coste de reparaciones de mayor envergadura no diagnosticadas a tiempo. La medicina preventiva para los vehículos también supone más larga vida y menor coste en "medicinas y en operaciones quirúrgicas".

### Detención por el usuario de los defectos de su vehículo

Con independencia de las revisiones técnicas o diagnosis necesarias para la seguridad y la prolongación de la vida de los vehículos y como anticipo o complemento de aquéllas, sería muy conveniente que los usuarios tuvieran conocimientos elementales para detectar que "algo" no va bien en su vehículo, aunque no sepan "qué es lo que le ocurre".

Es bastante frecuente al viajar en otro vehículo, observar ruidos extraños —o no tan extraños— u otros fallos que para el conductor usuario pasan desapercibidos, bien porque no se ha percatado o porque no les concede importancia (aunque también hay que reconocer que generalmente se es más sensible a lo que ocurre al vehículo ajeno que al propio). No obstante este defecto de "ver paja en el ojo ajeno", sería muy conveniente que las Autoescuelas, en las clases teóricas,



incluyeran, aunque fuera de forma elemental, cómo detectar a simple vista o a "oído" posibles defectos de funcionamiento de los vehículos e inculcar a sus alumnos, futuros conductores, la preocupación por la seguridad del vehículo.

### La problemática del segundo coche

Al hilo de lo anterior, por mi experiencia como asegurador, me preocupa la práctica generalizada de que el denominado "segundo coche familiar" —cada vez más frecuente en determinados estatus socio-económicos— sea un automóvil utilitario usado, pues se piensa que, para "practicar" es suficiente.

Bajo esta premisa, para los que han obtenido el carnet de conducir recientemente, se adquieren automóviles de bajo coste, muy usados, con lo que se establece inconscientemente la nefasta simbiosis para la seguridad vial "*coche usado —y en ocasiones muy usado— y conductor novel*".

Todos conocemos los precios alcanzados por algunos automóviles utilitarios, por la importante demanda para este "segundo coche" y observamos el estado en que se encuentran —al menos exteriormente— automóviles muy antiguos conducidos por jóvenes o por señoras para desplazamientos a centros universitarios, para compras o

*Cada vez es más frecuente la adquisición de automóviles de bajo coste y muy usados para ser conducidos por personas que han obtenido el carnet de conducir recientemente. Se establece así inconscientemente la nefasta simbiosis para la seguridad vial de "coche usado - conductor novel".*

*El 24,5% de los accidentes con víctimas han sido causados por vehículos cuya antigüedad es superior a tres años e inferior a cinco, y el 26,6% han sido producidos por vehículos de antigüedad superior a ocho años.*

para llevar a sus hijos al colegio. Viendo esos "viejos cacharros" en manos de jóvenes o noveles conductores, pienso en la poca responsabilidad demostrada, al acceder a comprar cualquier coche que sea barato para que "practiquen" y que cuando nuestro automóvil está en revisión o reparando para nuestros desplazamientos, preferimos utilizar los transportes públicos o el coche de un amigo que afrontar el riesgo de utilizar el "asignado" a nuestros familiares.

Debemos reflexionar sobre esta actuación para que cuando hayamos de adquirir un automóvil usado comprobemos que, con independencia de su aspecto externo, posea garantías de seguridad y de funcionamiento.

#### **D) LA ADMINISTRACION PUBLICA**

Sin ánimo de falsa lisonja hacia el Organismo encargado de la Seguridad Vial, Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, Ayuntamientos, Policía Municipal y entidades y autoridades que coadyuvan a la mejora de la circulación viaria, creo que están realizando una excelente labor, más meritoria, si cabe, con los medios limitados con que cuentan.

Sin embargo y desde mi óptica de conductor y usuario de las vías de circulación desde hace 24 años, considero que, como todos cuantos tene-

mos relación con el problema de la seguridad vial, queda bastante por hacer, y como creo que la *prevención* es más importante que las actuaciones correctoras, una vez producidos los accidentes, me atrevo a sugerir las acciones y medidas siguientes:

#### **Política de anticipación para abordar los problemas en su origen**

Acciones referidas a la mejora de la seguridad de los vehículos.

##### *Incremento de las medidas para el control del estado de los vehículos*

La puesta en servicio de las estaciones de inspección técnica de los vehículos "ITV", constituye un importante paso adelante para mejorar la seguridad de los destinados al transporte de mercancías y de personas, para lo que será necesario ampliar el número de estos Centros de Reconocimiento, hasta lograr una red que cubra la geografía nacional.

Si además, la Dirección General de Tráfico fomenta y promueve campañas para la revisión técnica de los automóviles particulares, que por limitaciones económicas no están obligados a pasar estas revisiones, creemos que se está en el buen camino para mejorar la seguridad de los vehículos en general.

Sin embargo y como hemos señalado al comienzo es preocupante que circulen por nuestras carreteras vehículos destinados al transporte de personas con muchos años y kilómetros a cuestas y, con frecuencia, camiones de gran tonelaje con matriculas de hace muchos años. Asimismo observar al viajar en autobuses urbanos o en taxis la veteranía del vehículo, hace pensar en países tercermundistas.

Nuevamente es preciso volver a aludir a la influencia que tiene la situación económica en la seguridad de los vehículos pues, evidentemente, la crisis de la industria del transporte de mercancías por carretera y de las Empresas de Transporte público de viajeros incide negativamente en la *necesaria renovación de las flotas de camiones y autobuses*.

Para rejuvenecer el parque de estos vehículos, habrá que estudiar un Plan de Reversión —de tanta actualidad en períodos de crisis— para lo que sería necesario la dotación de créditos en condiciones favorables para los transportistas que tengan que renovar sus flotas, con lo que se conseguiría un doble objetivo: rejuvenecimiento del parque y mejora de la crítica situación

de los fabricantes de vehículos industriales.

De forma paralela habría que adoptar medidas para *retirar de la circulación* estos vehículos a partir de un determinado número de años evitando que los vehículos "renovados" volviesen a circular, como ocurre en algunos casos, cuando se reconstruyen con elementos o piezas recuperados de desguaces y de otros vehículos retirados de la circulación.

En definitiva, la renovación de la flota debe llevar aparejada la retirada de la circulación de vehículos que por su antigüedad constituyan un riesgo objetivo para la circulación.

Con independencia de esa renovación de la flota, la Administración debería ejercer un riguroso control sobre los vehículos industriales —de carga o pasajeros— que hayan sufrido siniestros que afecten de forma importante a elementos básicos para la seguridad (chasis, estructura, suspensión, ejes, dirección, etc.) y, en su caso, denegar el permiso de circulación cuando una reparación defectuosa afecte a su seguridad.

Del mismo modo y para los vehículos pesados y de transporte de personas, debería ser obligatoria la instalación de tacógrafos, con lo que poder ejercer un mayor control de la velocidad, horas de circulación, descansos, etcétera.

Estremece comprobar cómo autobuses y camiones con limitación de velocidad, completos de viajeros, con carga voluminosa o sin carga (que es cuando mayor velocidad pueden alcanzar) adelantan a turismos que circulan a 110 y 120 Km/hora. Algunos autobuses de largo recorrido y de líneas regulares circulan a velocidades de turismo y más. Si la limitación de velocidad es una medida importante para la seguridad vial en vehículos ligeros, aún lo es muchísimo más para los pesados y para los destinados al transporte colectivo de personas.

#### **Adopción y puesta en marcha de los Reglamentos Internacionales**

Como ya hemos visto anteriormente, un importante número de los Reglamentos Internacionales sobre la seguridad de los vehículos, aún no ha sido promulgado en España y, en consecuencia, no es de obligado cumplimiento. Entre los aún no aprobados, algunos tienen gran importancia para la mejora de la seguridad de los

vehículos y aunque la puesta en práctica de algunas de las medidas que se contemplan en determinados Reglamentos supondrá problemas de todo tipo, creo que la adaptación de las normas no adoptadas, no reviste demasiadas complicaciones aparentemente.

#### Divulgación de las normas de seguridad de vehículos

La Dirección General de Tráfico está realizando una encomiable labor divulgativa a través de los medios de comunicación y de sus propias publicaciones para la prevención de accidentes.

Sin embargo, en cuanto a seguridad de los vehículos, la divulgación es más restrictiva, seguramente porque Tráfico pretende que los mensajes publicitarios para la prevención de accidentes se dirijan al comportamiento humano (conductores y peatones) que son los que en mayor medida pueden incidir en la seguridad vial, pero ello no debe ser óbice para que se amplíe también a los vehículos.

#### LOS ASEGURADORES ANTE LA SEGURIDAD VIAL

Es posible que muchas personas se pregunten cuál es el papel de las Aseguradoras de Automóviles en la Prevención de accidentes de circulación, pues a simple vista parece que Seguro y Prevención son antagónicos, pues si no se produjeran accidentes, no existirían las aseguradoras.

Desde mi punto de vista, no existe tal contradicción y estoy en condiciones de afirmar que Seguro y Prevención o, para ponerlo en orden cronológico PREVENCIÓN Y SEGURO tienen que ser dos actividades *necesariamente complementarias*.

Hace unos meses, con motivo de la celebración del 50 Aniversario de mi empresa, mantuve una amplia y cordial entrevista con M. François Gentile, Delegado General de "La Prevention Routière", institución francesa de extraordinario arraigo entre los automovilistas y la población del vecino país, que desde 1949 está realizando una excelente labor en pro de la Seguridad Vial; pues bien, esta magnífica Asociación ha sido promocionada y financiada por las aseguradoras francesas, que continúan apoyándola con sus aportaciones económicas, aunque mantiene su independencia de actuación respecto a la Administración y a las entidades aseguradoras, con las que obviamente colabora y mantiene estrechos contactos.

Personalmente, estoy convencido de que las aseguradoras tienen una importante misión que cumplir, en su función de entidades que prestan servicios con finalidad social, en la *Prevención de Accidentes*, tanto de la circulación, como de trabajo, incendios, robo y otros daños patrimoniales.

En lo que se refiere a las acciones que las aseguradoras podríamos realizar para contribuir a la mejora de la seguridad vial y concretamente a la seguridad de los vehículos, creo que, entre otras, podrían ser las siguientes: *Recargos y bonificaciones en función de la siniestralidad (Bonus-Malus)*

La aplicación de estas medidas influye, por vía del precio del seguro, en mejorar el comportamiento de los conductores.

Aunque en general la aplicación de los recargos (Malus) y bonificaciones (Bonus) tiene mayor influencia para la reducción de los siniestros de daños materiales, para los aseguradores, un accidente de daños materiales es un siniestro no consumado de daños a personas.

En España solamente se aplica el Bonus (descuento por no declarar siniestros) y en consecuencia, no se "penaliza" económicamente a los conductores con elevado número de accidentes, lo que en cierto modo deja "cojo" el sistema para que tenga mayores efectos disuasorios en la contención de la siniestralidad.

*Inspección de los vehículos para la contratación del seguro.*— Constituye una acción importante para la prevención. Si todas las aseguradoras practicásemos esta medida, contribuiríamos a que no circularan vehículos con defectos importantes para la seguridad vial.

*Inspecciones técnicas de vehículos. Diagnósis.*— Es otra de las iniciativas que podrían poner en práctica las aseguradoras en colaboración con la Dirección General de Tráfico y con los talleres especializados en Diagnósis de vehículos, especialmente para los que actualmente no están obligados a realizar las revisiones en las ITV.

*Campañas sobre la seguridad vial. Divulgación de normas, recomendaciones, consejos, etc.*— En este campo las aseguradoras también deberíamos contribuir como institución para divulgarlas al público en general, o individualmente para los asegurados propios, colaborando con los organis-

mos oficiales, instituciones y con los fabricantes de elementos de seguridad (neumáticos, amortiguadores, frenos, etcétera) o patrocinando las Campañas que promueven los organismos encargados de la seguridad vial.

En cuanto a la seguridad de los vehículos, además de las diagnósis, podríamos editar folletos u otras publicaciones para divulgar las normas, recomendaciones o consejos dirigidos a estos fines.

*Funciones de los peritos tasadores de daños.*— Asimismo los peritos tasadores de las aseguradoras tienen importantes funciones complementarias a la de evaluación de los daños para mejorar la seguridad de los vehículos, tales como:

— Controlar y supervisar que las reparaciones se realicen con las máximas garantías para el vehículo, especialmente cuando por la intensidad del siniestro o la zona del vehículo afectada por el accidente esté relacionada con los órganos de seguridad (dirección, chasis, suspensión, etc.) y procurando que los elementos o piezas de recambio tengan la garantía y estén homologados.

— Asesoramiento al asegurado respecto a defectos, roturas o desgastes observados en el vehículo aunque sean ajenos a los daños producidos por el accidente.

— Averiguación de las posibles causas del accidente, cuando presumiblemente haya sido originado por fallos mecánicos del vehículo, para advertir al usuario para que los corrija y, en caso contrario, informar a la entidad aseguradora y ésta adopte las medidas apropiadas.

— Selección de los talleres más idóneos para cada clase de reparación, atendiendo preferentemente a su capacidad y garantía técnica y asesorando al cliente de cuál o cuáles son los más adecuados para que la reparación sea la más correcta, especialmente cuando, por las circunstancias apuntadas anteriormente, una defectuosa o incompleta reparación afecte a la seguridad del vehículo.

— *Revisión técnica después de la reparación.*— Es otra de las funciones que podrían realizar los peritos para comprobar si la reparación ha sido realizada correctamente y con garantía para su seguridad. Los talleres que trabajan bien que, como he dicho, son la mayoría, serían los más beneficiados con la constatación a posteriori de que la reparación es correcta. ■