

El RACC alerta de la importancia de los accidentes de tráfico en el colectivo de los conductores menores de 29 años

Cada día 3 jóvenes mueren o resultan heridos graves en accidente de tráfico en Andalucía

- **La educación y formación vial son una pieza clave para un cambio de actitudes entorno a la conducción**
- **Se estima que aún hay 703.000 automovilistas andaluces que no usan el cinturón de seguridad**

Málaga, 1 de diciembre 2010.- El RACC, entidad líder en el ámbito de la movilidad en España con 1.000.000 socios, siguiendo con la línea de fomentar una movilidad segura y sostenible, y de velar por la defensa de los usuarios, analiza la accidentalidad de los jóvenes andaluces en los últimos años, como evolución del estudio del RACC **“Jóvenes y Conducción. Un derecho y una responsabilidad”** que puso de manifiesto los principales problemas de la accidentalidad en carretera de los jóvenes en España, y proponía una serie de medidas para mejorarla.

El informe presentado hoy cubre el periodo 2000-2009, lo que permite tener una visión a largo plazo sobre la evolución de la siniestralidad vial de los jóvenes en Andalucía. Si bien es cierto que en los últimos años se ha producido, en general, en el conjunto de España y en Andalucía, una mejora sustancial de la siniestralidad vial, en lo referente a la accidentalidad de los jóvenes existe un margen de mejora significativa que hay que explorar.

Toda una generación en jaque

En el año 2009 murieron en Andalucía 114 jóvenes en accidente de tráfico. Además 838 resultaron heridos graves y 6.949 heridos leves. En años anteriores, estas cifras fueron todavía más elevadas. Entre los años 2000 y 2008, por ejemplo la media anual de jóvenes muertos en carretera fue de 228, la de heridos graves de 1.765, y la de heridos leves de 8.450. Durante esos años los jóvenes representaron el 34,6 % del total de fallecidos en accidente de tráfico en Andalucía y en torno al 42,6 % del total de heridos graves y leves.

Víctimas en accidentes de tráfico en Andalucía por tramos de edad

	Jóvenes	Total	% Jóvenes
Gravedad del accidente			
Muertos			
Promedio 2000-2008	228	658	34,6 %
2009	114	387	29,5 %
Heridos graves			
Promedio 2000-2008	1.765	4.147	42,6 %
2009	838	2.424	34,6 %
Heridos leves			
Promedio 2000-2008	8.450	18.653	45,3 %
2009	6.949	17.850	38,9 %
Total de víctimas			
Promedio 2000-2008	10.442	23.458	44,5 %
2009	7.901	20.661	38,2 %

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la DGT.

En el año 2009 los accidentes de tráfico fueron la primera causa individual de fallecimiento entre los jóvenes de 15 a 29 años, con un 29,7 % del total de muertes. En el tramo de los 15 a 19 años ese porcentaje fue del 39,2 %. En general, la proporción de muertos por accidente de tráfico sobre el total de fallecimientos es más elevado en los varones que en las mujeres. En Andalucía 3 de cada 4 jóvenes muertos en accidente de tráfico son varones.

Tasa de riesgo

La tasa de riesgo (que mide el número de muertos en accidente de tráfico por cada 100.000 habitantes), tanto de los jóvenes como del conjunto de la población, ha caído de forma significativa en el periodo 2000-2009. Así, la tasa de riesgo de los jóvenes ha pasado de una media de 12,9 en el periodo 2000-2008 a 6,7 en el año 2009, mientras que la del conjunto de la población ha descendido también de 8,4 a 4,7 durante esos años.

Tasa de riesgo en Andalucía por tramos de edad

	Andalucía		España	
	Jóvenes	Total	Jóvenes	Total
Muertos/100.000 habitantes				
Promedio 2000-2008	12,9	8,4	13,9	11,2
2009	6,7	4,7	6,9	5,7

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la DGT y del INE

Aunque el descenso de la tasa de riesgo de los jóvenes ha sido significativa, aún ha seguido siendo inferior a la del conjunto de la población andaluza. En el año 2009 la tasa de riesgo sigue siendo significativamente más alta en el caso de los jóvenes que en el total de la población. Ello significa que en el año 2009 la probabilidad de que un joven andaluz muriese en accidente de tráfico era de 42 % más alta que la que tenía el promedio de la población andaluza.

Tipología de accidentes

De los 114 jóvenes muertos en accidente de tráfico en Andalucía en el año 2009, 63 iban en turismo, 21 en motocicleta, 17 en ciclomotor y 13 en otros medios de transporte. Como se observa, los jóvenes muertos que iban en turismo y en ciclomotor ha descendido un 54 %, y un 51% respectivamente. En cambio, los que iban en motocicleta han disminuido mucho menos, alcanzando sólo un 30%. La accidentalidad de motocicletas tiene un amplio margen de mejora en Andalucía.

	Jóvenes	Total	% Jóvenes
Tipo de vehículo			
Turismo			
<i>Promedio 2000-2008</i>	136	362	37,6
2009	63	185	34,1
Motocicleta			
<i>Promedio 2000-2008</i>	30	68	43,7
2009	21	74	28,4
Ciclomotor			
<i>Promedio 2000-2008</i>	35	64	54,1
2009	17	36	47,2
Resto de vehículos			
<i>Promedio 2000-2008</i>	27	163	16,7
2009	13	92	14,1

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la DGT

Infracciones

De las infracciones analizadas, se observa que las distracciones y, especialmente el exceso de velocidad, están principalmente relacionadas con los accidentes de los jóvenes.

Infracciones cometidas por los conductores en los accidentes de circulación en Andalucía

	<i>Jóvenes</i>	<i>Total</i>	<i>% Jóvenes</i>
Tipo de infracción			
Distracciones			
<i>Promedio 2000-2008</i>	1.988	4.694	42,4
2009	1.529	4.360	35,1
Resto de infracciones			
<i>Promedio 2000-2008</i>	3.854	9.245	41,7
2009	2.738	7.576	36,1
Total de infracciones			
<i>Promedio 2000-2008</i>	5.842	13.939	41,9
2009	4.267	11.936	35,7
Relacionadas con la velocidad			
<i>Promedio 2000-2008</i>	1.613	3.245	49,7
2009	1.114	2.546	43,8
Ninguna infracción			
<i>Promedio 2000-2008</i>	4.410	11.260	39,2
2009	3.590	10.729	33,5

F
Fuente: elaboración propia a partir de datos de la DGT.

Resulta así especialmente significativo que durante el periodo 2000-2008, prácticamente el 50% de las infracciones relacionadas con la velocidad implicasen a conductores jóvenes.

Se debe trabajar especialmente en campañas de sensibilización dirigidas a los jóvenes, concienciándolos en el riesgo de la velocidad excesiva y de las distracciones en la conducción.

Uso de los accesorios de seguridad

El uso de los accesorios de seguridad por parte de jóvenes y del conjunto de conductores ha tendido a aumentar entre los años 2000-2009. Sin embargo, aún queda mucho margen de mejora tanto para los jóvenes como para el resto de conductores.

	<i>Jóvenes</i> <i>(en %)</i>	<i>Total</i> <i>(en %)</i>
Tipo de accesorio		
Cinturón de seguridad		
<i>Promedio 2000-2008</i>	83,2	83,6
2009	93,8	84,8
Casco en la motocicleta		
<i>Promedio 2000-2008</i>	84,9	89,7
2009	95,9	97,7
Casco en el ciclomotor		
<i>Promedio 2000-2008</i>	62,3	64,5
2009	91,7	92,5

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la DGT.

Nota: se excluyen aquellos accidentes de los cuales no se dispone de datos sobre el uso de accesorios de seguridad

Así, el uso del cinturón de seguridad se situó en niveles por encima del 90% en el año 2009, casi 11 puntos por encima del promedio registrado en años anteriores.

En el caso del uso del casco en los ciclomotores ha habido también una mejora muy importante, ya que en el caso de los jóvenes el uso del mismo ha pasado del 62,3% al 91,7 %, aunque esos datos ponen de manifiesto que aún hay un 8,3 % de los jóvenes y un 7,5 % del resto de conductores que siguen sin utilizar este elemento “vital” como es el casco.

En valores absolutos podemos concluir que de los 4.627.707 conductores andaluces un 7,5 % no usan casco, es decir 342.411 andaluces ponen en riesgo su vida por no colocarse el casco y son más de 703.000 los que siguen sin abrocharse el cinturón. Si nos centramos en los jóvenes, aproximadamente un 20% de la población, son 136.852 los que no usan el casco al subirse a un ciclomotor y 67.600 al coger una motocicleta.

Una vida no tiene precio

Aunque evaluar el coste de los accidentes de tráfico es una tarea en cierto modo baldía ya que ni el dolor, ni por supuesto la muerte tienen un precio, las lesiones derivadas de un accidente de tráfico tienen una consecuencias sobre la vida de las víctimas que, aunque sólo sea parcialmente, pueden ser reparadas o paliadas mediante las aplicaciones de recursos humanos o materiales que, por su naturaleza, sí pueden ser evaluados con alguna exactitud.

Para la estimación de estos costes se han tenido en cuenta 4 grandes categorías: los costes de servicios de emergencias. Básicamente policía, ambulancias, bomberos y asistencia en carretera; los costes sanitarios, con especial mención de los costes asociados a las secuelas de grandes discapacitados; los costes atribuibles a pérdida de capacidad productiva ya sea por muerte o por una lesión con efectos de incapacidad y los costes materiales derivados de la reparación de la propiedad dañada (vehículos u otro tipo de propiedad).

Coste de los accidentes en Andalucía, 2009 (en miles de euros)

	Muertos	Graves	Leves	Total
Coste total				
Jóvenes	121.604.498	133.203.254	254.588.503	509.396.255
Total	247.049.183	310.911.383	653.862.672	1.211.823.238
Coste por víctima				
Jóvenes	1.066.706	158.954	36.637	64.472
Total	638.370	128.264	36.631	58.653

Fuente: elaboración propia a partir de Lladó & Roig (2007) y DGT

Como se observa en el cuadro, el coste total de los accidentes de tráfico en Andalucía en el año 2009 se estima en 1.211 millones de euros. De estos, 509 millones corresponden al coste de los accidentes de tráfico de los jóvenes. Esto significa que el peso de los jóvenes en el coste total de los accidentes de tráfico en Andalucía supone un 42%, dato muy destacable si tenemos en cuenta que los jóvenes en Andalucía representan aproximadamente el 20% de la población total.

Andalucía versus España

Entre los años 2000 y 2009 la mortalidad por accidente de tráfico en carretera cayó un 53,6 % en el conjunto de España y un 46,3 % en Andalucía. En cambio, el número de jóvenes muertos en las carreteras descendió un 64,6 % en el conjunto de España y un 56,5 % en Andalucía.

Tasa de variación del número de muertos 2009-2000

	Jóvenes (en %)	Total (en %)
Andalucía	56,5	46,3
España	64,6	53,6

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la DGT.

Se observa, por tanto, que a nivel agregado Andalucía ha tenido entre 2000-2009 un comportamiento peor que el del conjunto de España, sobre todo en el caso de los jóvenes cuya tasa de variación está a 8 puntos por debajo que el resto de la media de jóvenes españoles.

Conclusiones

1- Hacer aflorar el problema

El primer paso, absolutamente imprescindible, es hacer aflorar el problema de los jóvenes y la seguridad vial en Andalucía. Todos los agentes implicados deben conocer la magnitud del problema y actuar en consecuencia. Para ello es imprescindible disponer de información precisa sobre las víctimas de los accidentes de tráfico.

2- Cambiar actitudes:

La actitud es una de las principales causas que provocan los accidentes de tráfico de los jóvenes, junto con la aptitud.

Para propiciar este cambio de actitudes habría que aplicar las siguientes medidas:

- Campañas de información, dirigidas específicamente a los jóvenes y focalizadas en los principales problemas de accidentalidad de Andalucía, habría que incidir en el respeto a los límites de velocidad, ya que cerca del 50% de las infracciones cometidas por los jóvenes andaluces está implicada la velocidad.
- Formación-educación: La formación de un conductor no puede limitarse, ni concentrarse, en el momento en que obtiene su permiso de conducir. La educación y formación vial debe iniciarse en la infancia y continuar a lo largo de la vida de la persona, debe ser continua centrándose en contenidos de movilidad y seguridad vial. La educación en seguridad vial en la etapa escolar es, así, fundamental.
- Mejorar el transporte público: Es recomendable que los ayuntamientos andaluces oferten servicios de transporte público en horarios y lugares de ocio nocturno, para poner facilidades a los jóvenes para que no cojan el vehículo privado
- Conductor alternativo: El conductor alternativo garantiza una movilidad con mucho menos riesgo. Esta iniciativa refleja una actitud de responsabilidad y de autorregulación por parte del grupo en el que se personaliza. La participación de las administraciones locales de Andalucía, unidas a las autonómicas, es fundamental para promover esta figura a través de campañas de educación vial.

- La conducción acompañada: Esta práctica se está realizando en países europeos como Reino Unido, Suecia o Francia, y se debería estudiar su introducción en España.
- Reforzar pruebas obtención permiso conducir: En la parte teórica habría que reforzar los contenidos relativos a seguridad vial y sobre los riesgos de los jóvenes en la conducción.

El RACC, un millón de socios

El RACC, con un millón de socios, es el mayor automóvil club de España, realiza más de 1.300.000 servicios al año de asistencia mecánica, personal y médica urgente y posee una red de 235 puntos de atención en toda España. Como entidad al servicio de la sociedad, impulsa la movilidad sostenible, la seguridad viaria y el medio ambiente y promueve el deporte del motor con la organización de tres pruebas para los mundiales: F1, Motociclismo y Rallies, y el apoyo constante al deporte base.