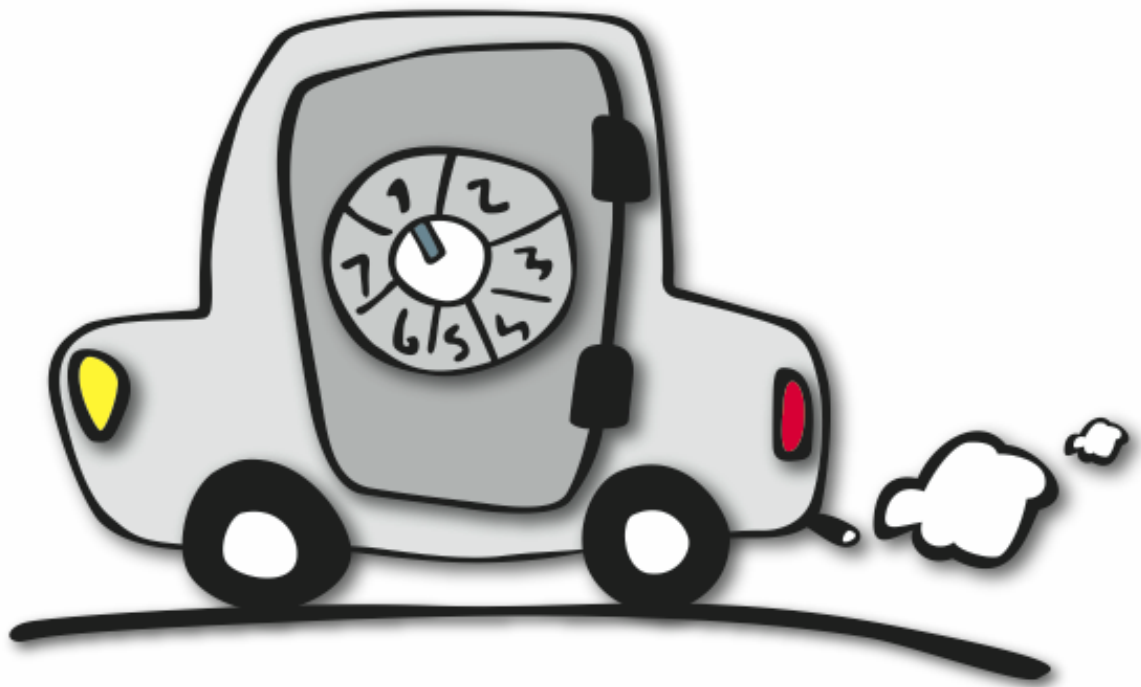


Manuel Mateos de Vicente
Dr. ICCP; PhD; Msc; ITOP; PE

Más en www.manuelmateos.info



AUDITORÍA A LOS **SEGUROS** DE LOS **VEHÍCULOS**



APOSTAMOS POR LA VIDA

APOSTAMOS POR LA VIDA

M.M.V.

LAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS Y LA REDUCCIÓN DE LOS ACCIDENTES VIALES

Por **Manuel Mateos de Vicente**, Dr. Ing. CCP; ITOP; MSc.; Dr: “PhD”; PE
Presidente, “Válvulas Automáticas Ross” (“Apostamos por la vida”).

“AUDITORIA” a las propuestas y sugerencias hechas en la ponencia “El Seguro del automóvil y sus problemas”, presentada en la IV Semana de la Carretera.

mateos@manuelmateos.info - Fax: 91 650 0972. – Apart. 31031, 28080 Madrid

AMPLIACION EN 2006

Recomendamos al lector que lea las pocas páginas que siguen y deduzca si han podido influir en una mejora indirecta de la seguridad vial. La tan actual “seguridad vial”, a la cual apenas se le daba importancia en 1967 (cuando se publicó el artículo base).

Puede empezar el lector yendo a la parte final añadida titulada “Agradecimientos”

Más propuestas, centenares, sobre como reducir los accidentes viales, desde todos los puntos de vista, NO SOLAMENTE CULPANDO MAYORMENTE AL CONDUTOR, se pueden ver en:

la Web propia, sin anuncios: www.manuelmateos.info

En Servidores, escribiendo “Manuel Mateos de Vicente” y yendo a “buscar”

Para evitar los accidentes hay que investigar los fundamentos

Nota: Esta es solamente una de las 250+ publicaciones de Manuel Mateos con propuestas y sugerencias para evitarnos tener accidentes a los conductores. HAN SIDO LLEVADAS A LA PRÁCTICA MÁS DE UN CENTENAR DE ELLAS, que habrán contribuido a evitar accidentes, ¡naturalmente!

Nota actual de 2006: Se publicó en Noviembre de 1967 en la revista “Carreteras”, después de un análisis exhaustivo de las principales recomendaciones para que disminuyeran los accidentes. Ver los comentarios en azul, para comprobar lo acertado de gran parte de las recomendaciones del autor, su anticipación y, por tanto, la participación indirecta del autor en evitar supuestamente un buen número de accidentes, ¿pudo ser uno mío, o tuyo?.

Es desesperante ser espectador impotente en el problema de los accidentes viales, *sobre todo cuando sabemos la existencia de técnicas y métodos que pueden contribuir a la reducción de los mismos, en virtud de las muchas asignaturas tomadas sobre el tema y los 40 años de investigación personal.* Analizamos aquí algunos aspectos en los que más propiamente podía influir el grupo de las Agencias de Seguros.

Este informe, ampliando los conceptos expuestos y adornándolo, pudiera ser una tesis doctoral. Se dan pautas en numerosos aspectos sobre la posible reducción de los accidentes viales. Gran parte de lo aquí expuesto se ha hecho realidad al paso de los años, luego fue una anticipación eficaz. El original se hizo llegar a varias Compañías de Seguros, que es muy posible que hicieran que la persona que lo recibiera influyera para que se mejoraran ciertas prácticas, adjudicándose tal persona la medalla; decimos que es posible pero lo que interesa son los resultados. Lo que es preocupante es que nadie se dignara acusar recibo a nuestro envío, ni nadie haya dado las gracias al autor por este trabajo que ha beneficiado a varios Entes (Yo lo achaco a lo que analizó Diaz-Plaja sobre los pecados capitales – así de simple).

NOTAS:

- 1- En negro es el escrito original (1967)**
 - 2- En azul los comentarios actuales (2006)**
-

MORTALIDAD EN LOS ACCIDENTES

Hay medios de muestreo estadístico para saber el número real de muertes ocurridas como consecuencia de los accidentes viales. En la actualidad se nos da solamente el conteo de los que mueren en el acto o antes de las 24 horas después de ocurrido el accidente. Ya que los organismos oficiales que nos facilitan la recopilación de tales datos no nos los presentan, ¿no podían las Compañías de Seguros darnos estadísticamente el número real de muertos, aunque fallezcan después de las 24 horas? En el año 1965 se nos indica que hubo 2.800 muertos; es muy probable que la cifra real fuera de unos 3.500.

(Lo hemos conseguido: Actualmente, se computan las víctimas hasta un mes, aunque hay países que tienen en cuenta los que mueren hasta un año después del accidente)

NUMERO DE ACCIDENTES

En el año 1965 Se indica que hubo 74.474 accidentes en total, aunque se resalta que gran parte de los ellos queda sin registrar. ¿No podrían las Compañías de Seguros darnos el número real de accidentes ocurridos en España? De acuerdo con la Mutua Madrileña Automovilística, a la que pertenezco, en 1965 hubo 1,88 accidentes por automóvil. Esto supone que el número total de accidentes en España, con un parque de vehículos de 2.700.000 unidades, fue de unos 5 millones. Como se ve. la diferencia entre la cifra real y la oficial es abrumadora. Si queremos atacar el problema necesitamos conocer su magnitud; necesitamos saber la cifra real de muertos y de accidentes.

(Se ha hecho un análisis en el año 2000 por la Universidad de Valencia y les salen casi el doble del número de víctimas que se dan oficialmente).

COSTE DE LOS ACCIDENTES

De acuerdo con datos de la Mutua Madrileña Automovilística el coste total medio de los siniestros fue, en 1965, de 1.805 pesetas. Si a este coste unimos tiempos perdidos e inconveniencias y otros gastos personales de los asegurados y no reembolsables, el coste nacional de los accidentes viales puede estar comprendido entre seis y quince mil millones de pesetas. Esta cifra se puede obtener con bastante exactitud recurriendo a un muestreo estadístico, seguido de un análisis económico.

(Los primeros análisis de los costes los hizo el autor. Tiene análisis más completos que se pueden consultar en www.manuelmateos.info)

CONDUCTOR INCIPIENTE

He observado los métodos que se usan en Madrid para examinar a los conductores en potencia y pienso que son muy poco eficaces. Hay quien puede opinar que el método de cara y cruz puede ser de la misma eficacia. ¿No podrían influir las Compañías de Seguros en que en los exámenes se analizara realmente la competencia del conductor? Estos conductores inexpertos, que se cuelan cuando los exámenes son deficientes, deben causar gastos fantásticos a las Compañías de Seguros al carecer de la mínima pericia para conducir con seguridad.

(Hay quien cree que el aprendizaje se debería mejorar).

CONDUCTORES BUENOS Y MALOS

La media de accidentes por vehículo se puede establecer, redondeando, en dos por año. Se puede considerar que un conductor normal, o bueno desde el punto de vista de los accidentes, es aquel que, recorriendo entre 10.000 y 15.000 kilómetros por año tiene menos de cuatro accidentes. Es decir, se puede calificar un conductor como bueno cuando sufre un número de accidentes que no sobrepasa el doble de la media nacional. Las Compañías de Seguros deberían establecer una cooperación con la Jefatura Central de Tráfico para analizar por medios psicotécnicos a todos aquellos conductores que tuvieran más de cuatro accidentes por año. Al mismo tiempo deben advertir a todo conductor con más de cuatro accidentes/año de su peligrosidad y de la necesidad de que mejore sus hábitos de conducir. Algunas Compañías expulsan a aquellos conductores que tienen un número extraordinario de accidentes, pero esto, de momento, no significa más que el traspaso del conductor - problema a otras Compañías.

(Se ha establecido por fin, últimamente, llamándolo bonus-malus, que parece que esta expresión nadie la entiende).

PRIMAS DE SEGURO

Las primas se deben modernizar cuanto antes. Se deben establecer distintas primas de acuerdo con la edad de los conductores, veteranía, y la región o ciudad donde habiten. Existe suficiente número de estadísticas en muchos países sobre las que se pueden basar las Compañías de Seguros para establecer unas primas racionales. El buen conductor desde el punto de vista de accidentes, debe ser bonificado hasta un 50 por 100 de la prima, y el mal conductor debe ser recargado en dos o tres veces el valor normal de la prima, de acuerdo con baremos que se pueden establecer fácilmente aprovechando la experiencia existente o adaptando la forma de establecer las primas por Compañías de Seguros de otros países.

(Siguen haciendo rebajas de poca entidad económica. Hay que ir a que las rebajas sean como un premio).

Se deben introducir, cuanto antes, los seguros deductibles, con franquicia, donde el asegurado paga las primeras 1.000, 2.000 ó 3.000 pesetas, según se establezca, del coste del accidente. Esto supondría un ahorro fantástico para las Compañías de Seguros, al ser por cuenta del propietario el arreglo de pequeños rozones sin importancia. El propietario del automóvil se beneficiaría al pagar una prima menor y al conducir con cuidado para no tener accidentes, que son evitables en su mayor parte. Modernizando las primas se observaría una reducción en los accidentes y se distribuiría el coste de los accidentes más equitativamente entre los causantes, y las Compañías de Seguros podrían obtener mayores beneficios que los actuales.

(Nos hicieron caso, pues años después establecieron las franquicias. ¡Todo vale para disminuir los accidentes!)

VEHICULOS

Son muchas las mejoras que se pueden introducir en los vehículos: acolchado interior; diseños especiales del volante; sistemas perfeccionados de cierre de puertas; mayor grosor de chapa en la parte media, donde van los pasajeros. etc. ¿No podría el Grupo de las Compañías de Seguros recomendar a los fabricantes la introducción de algunas modificaciones o mejoras en los vehículos para disminuir la severidad del daño hecho a los pasajeros en caso de accidente?

(El vehículo lo analizamos ampliamente en un libro que está por publicarse. No obstante se pueden cotejar 40 aspectos de la seguridad vial en los coches (de los 100 que tengo recopilados) que está en la revista CIMBRA – Octubre de 1992- con 9 páginas y donde nuestras recomendaciones pueden reducir

substantialmente sus accidentes, pero de una forma activa, que no se puede apreciar aunque dé resultados; no como lo que bien propuso Ralph Nader en aquello de “Inseguro a cualquier velocidad donde abogaba por coches que ante un choque hubiera las menos muertes posibles – o sea una solución pasiva. Mateos propone que no existan esos choques. Conviene recordar que Ralph Nader se presentó para Presidente de Estados Unidos en 2003 frente al actual Presidente Bush, su “pasividad” le hizo conseguir pocos votos).

CINTURONES DE SEGURIDAD

Está demostrado que la utilización de los cinturones de seguridad en coches amplios y con chapa de buen grosor reduce la gravedad de los accidentes. Esto está parcialmente reconocido al hacer la bonificación del 10 por 100 en el Seguro Obligatorio a aquellos coches que tengan instalados cinturones de seguridad.

Ahora bien, los cinturones se han introducido en Europa como copia directa de los resultados obtenidos en Estados Unidos al analizar miles de accidentes reales o forzados con individuos o muñecos dentro de los vehículos. Hemos de tener en cuenta que los coches americanos son muy espaciosos y contruidos con una chapa de un grosor bastante importante. Nos preguntamos si los cinturones son beneficiosos en coches pequeños del tipo 600, 4L, 2 caballos, etcétera, (*los existentes en España en aquella época*) que además tienen en su contra el estar contruidos con chapa muy delgada. ¿No sería mejor en estos coches pequeños ser despedido, en caso de accidente, antes que quedar aprisionado entre una chapa que cede fácilmente a cualquier pequeño golpe? ¿Se han hecho estudios sobre la conveniencia o no del uso de cinturones de seguridad en coches pequeños de chapa delgada? ¿Estamos copiando los resultados de unas experiencias sin tener en cuenta que las condiciones básicas no son las mismas?

Si no hay bases para saber la eficacia de los cinturones de seguridad en los coches pequeños, se puede estar oficialmente recomendando una práctica que puede ser peligrosa.

(Finalmente todos los coches tienen una especie de cincho, arnés o correa, que incluye un cinturón y una bandolera, lo que es mucho más seguro – o menos peligroso – que llevar solamente el cinturón).

POLICIA

La Policía de carreteras es muy eficaz en llamar la atención sobre los hechos o prácticas que tienden a causar accidentes. No es así la de ciudad, al menos en Madrid. En la ciudad se limita, en general, su actuación a comprobar el mejor o peor aparcamiento de los vehículos. Esto es necesario y sería loable si se complementara con una labor de policía de los vehículos en movimiento. Los coches apareados no suelen causar accidentes, pero sí los causan los millones de malas maniobras absurdas a velocidades peligrosas que se observan diariamente en la ciudad. Creemos que debe existir cooperación entre las Compañías de Seguros y la Policía de ciudad para que sean castigados los conductores que realizan al conducir maniobras o pases que pueden causar accidentes, que sangran la economía de las Compañías de Seguros. También hemos observado que la Policía de carreteras es excesivamente estática. Una mayor movilidad así como la utilización de vehículos no oficiales y pintados de colores no especiales (*para no ser obvios*), redundaría en una reducción de los accidentes de carretera de tal vez un 50 por 100. *(50 por 100 en aquella época, ahora menos. ¿No se está esto llevando a cabo en el año 2005 del Señor que nos bendiga?).*

POLICIA DE LAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS Y OTROS

Las Compañías de Seguros podrían establecer su propia policía particular, bien con poder ejecutivo a solamente con funciones educativas o para localizar a los malos conductores e informar a las Compañías de Seguros de ello. Esta idea no es nueva, pues ya existe esta policía en otros países, donde realiza una labor muy eficaz.

(Recuerdo que en Estados Unidos, los camiones controlados en marcha, de incógnito, por una empresa privada de análisis de la conducta de los conductores, llevaban una “M” en la parte trasera).

Se podría también establecer un cuerpo civil, honorífico, que sin distintivos especiales pudieran observar la circulación e identificar al mal conductor en su ambiente denunciando las malas prácticas que observen y ayudando así a la Policía oficial en su labor.

(Estas personas podrían simplemente dar parte y que se mandara una carta amistosa al conductor, sin efectos sancionadores, solamente para advertirle de su forma agresiva de conducir).

CARRETERAS

Se debía dar prioridad absoluta a la supresión de puntos negros, y tratar en las nuevas construcciones, de no crear otros. En la eliminación de los puntos negros se deben emplear más métodos psicológicos, pues a veces éstos ayudan a mejorar los puntos negros con muy poco gasto en comparación con métodos estrictamente ingenieriles que pueden necesitar grandes desembolsos. Las Compañías de Seguros podrían ayudar a localizar puntos negros por ser su recopilación de accidentes mucho más real que la oficial.

(Durante mi época de análisis de las bases de los accidentes viales hice recomendaciones, generalmente amistosas, para evitar tramos “negros” por muy poco coste y con resultados fantásticos. Los puntos o tramos “negros” son, para el autor, fácilmente identificables antes de que ocurran los accidentes. ESTO, QUE SE LLAMA AHORA AUDITORÍA VIAL, LO PRECONIZAMOS y TARDÓ MÁS DE 30 AÑOS EN HACERSE REALIDAD).

VELOCIDAD

Hay numerosos estudios en los que se ha analizado la influencia de la velocidad en el número de accidentes. A mayor velocidad diferencial entre los distintos vehículos, mayor es el número de accidentes. Es decir los vehículos excesivamente lentos o excesivamente rápidos son los causantes de la mayor parte de los accidentes. La gravedad de los accidentes aumenta también considerablemente al aumentar la velocidad.

¿Por qué no se establece de una vez un límite nacional de velocidad máxima? ¿Por qué no se hace una campaña eficaz para hacer saber a los conductores lentos de su peligrosidad pública y de la necesidad de circular por los carriles lentos de la derecha? Dada la gran importancia de la velocidad en los accidentes, estaría justificada una labor de las Compañías de Seguros para que el objeto de nuestras preguntas sea una realidad.

(Sobre la velocidad hay un libro del autor editado por Bellisco (c. Cebreros 152, 28011 Madrid, Tf. 91 464 1802) titulado “La Velocidad de los vehículos y el Placer de Conducir, que consta de 120 páginas tamaño folio Din-A-4. Hay quien ha dicho que la lectura de este libro -escrito de manera sencilla- le ha hecho cambiar su forma de conducir y donde NO SE ATACA DIRECTAMENTE AL

CONDUCTOR).**LABOR SOCIAL Y PREVENTIVA**

Está comprobado que una labor preventiva puede hacer disminuir los accidentes en una gran proporción. También está comprobado que compensa ampliamente el invertir en análisis, investigación y experimentos sobre accidentes y sus causas. Creemos que, desde el punto de vista social y económico", está justificado el realizar una labor preventiva por las Compañías de Seguros, así como hacer alguna inversión anual en investigación científica sobre los accidentes y sus causas.

(Finalmente se está haciendo algo).

Esta labor social, preventiva, y de ayuda a la investigación se podría llevar ampliamente a cabo con tan solo dedicar a ello un 1 por 100 de la cantidad recaudada por todas las compañías en concepto de seguros de accidentes de automóvil. El beneficio que obtendrían las Compañías de Seguros, en una reducción de los accidentes y mejor conocimiento de los factores que influyen en los mismos, compensaría con creces tal gasto.

(Se está haciendo ya algo, pero no lo suficiente según el autor).

¿ES NECESARIO ELEVAR LAS PRIMAS?

Nuestra opinión es que no se deben elevar las primas, sino reducir los accidentes, lo que es técnicamente posible. Reduciendo los accidentes aumentaría la ganancia de las Compañías de Seguros, haciendo innecesario elevar las primas. Tenemos ya experiencia nacional sobre la aplicación de las técnicas de seguridad en muchas fábricas, habiendo logrado reducir los accidentes a la cuarta parte en muchos casos. Las primas se deben aumentar solamente a los malos conductores. Un aumento general en las primas no reduce en absoluto los accidentes, y contribuiría a impulsar la inflación económica.

(Las Compañías de Seguros deberían promover el exigir que los conductores con accidentes en exceso o con alguno grave, tomaran clases sobre la conducción segura, lo que es altamente eficaz).

NUEVAS PROPUESTAS EN 2006:

¿QUE SE HACE CON LOS AHORROS QUE SE ESTÁN REALIZANDO AL NO HACERSE CARGO LAS COMPAÑÍAS DE UN ACCIDENTE DONDE EL QUE CONDUJERA LLEVARA UNA PROPORCIÓN DE ALCOHOL SUPERIOR A LA MÍNIMA? ¿Por qué no se establecen buenos premios del orden de al menos 5 millones de pesetas para aquellos que durante dos o digamos, tres, años no hayan tenido ningún accidente?. Esto es muchísimo más eficaz que rebajar algo las primas. (El mismo procedimiento abogamos sea puesto en práctica – o al menos analizado profundamente- por la Dirección General de T. (de Tráfico, o como dicen algunos de Tesorería Vial, por lo que abogo cambien el nombre de Tráfico por el de Dón. Gal de Seguridad Vial) menos estacazo, menos quitar el carné, menos cárcel y más obras sociales, premios al buen conductor con parte de lo mucho

que se recauda, más educación y enseñanza positiva, no tremebunda, en los medios de comunicación, menos soluciones pasivas tipo Ralph Nader y más soluciones activas tipo Manuel Mateos)

SERÍA CONVENIENTE ESTUDIAR LA POSIBILIDAD DE ESTABLECER DOS BAREMOS PARA EL CASO DE UN ACCIDENTE, PUES ALGUNAS TASAS OFICIALES QUE MIDEN ALCOHOL EN EL CUERPO, O SANGRE, SON EXCESIVAMENTE BAJAS PARA UN PAÍS DONDE, COMO EN ESPAÑA, SE BEBE CON FRECUENCIA, en plan social y hay que tener en cuenta la cultura y no copiar de países de personas estólicas. A MI DOS VASOS DE VINO ME AFECTAN MUCHÍSIMO, A OTROS NADA.

¿TENEMOS EN ESPAÑA UN “DEFENSOR DEL CONDUCTOR? Lo necesitamos

NOS PARECE ILÓGICO QUE EN UN VEHÍCULO QUE CIRCULE POR UNA VÍA PÚBLICA DE UN COSTE EXCESIVO Y QUE SUFRA UN ACCIDENTE AL ROZARLO O CHOCAR CONTRA EL MISMO OTRO COCHE, TENGA QUE CONSIDERARSE EL ALTO PRECIO DEL COCHE LUJOSO. ES DECIR QUE SE DEBERÍA ESTABLECER UNA CANTIDAD MÁXIMA, DIGAMOS DE DIEZ MILLONES DE PESETAS A LA RESPONSABILIDAD DE CUALQUIERA DE NOSOTROS AL OCASIONAR DESPERFECTOS A UN COCHE DE ALTÍSIMO COSTE QUE CIRCULE POR UN LUGAR PÚBLICO. ES DECIR QUE QUIEN COMPRE UN COCHE DE ALTO PRECIO DEBERÍA TAMBIÉN CONTRATAR UN SEGURO EXTRA PARA SOPORTAR LOS COSTES DE DAÑOS SUPERIORES A LA CANTIDAD FIJADA QUE MENCIONAMOS ARRIBA COMO DE 10 MILLONES DE PESETAS (O SEA 60.000 EUROS).

¿AGRADECIMIENTOS?

Se preguntará el lector si algún Organismo o Compañía de Seguros nos ha dado las gracias por este difundido análisis. Debo de contestar que **NO**.

Hay que aclarar que de la Revista “Carreteras” que lo publicó en 1967 nos proporcionaron, gentilmente, un centenar de separatas de aquella ponencia las cuales hicimos llegar a varias compañías de seguros.

Revisado en Febreo del año 2006, Manuel Mateos