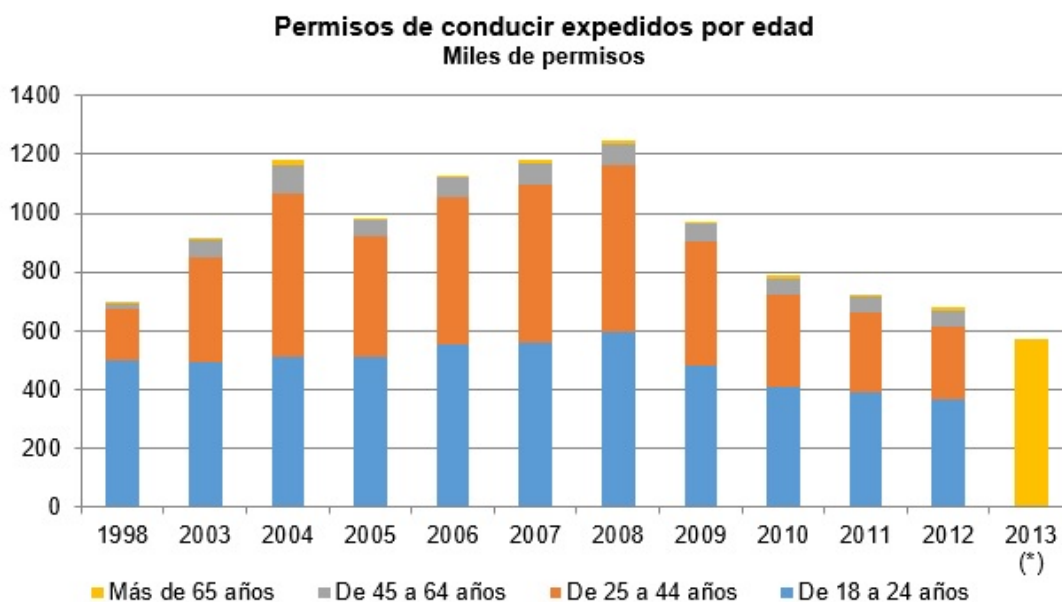


La formación del conductor: cuando la experiencia no siempre es un grado

Los conductores experimentados -especialmente si han obtenido el permiso a una edad adulta- tienden a minimizar el riesgo y a abandonar conductas preventivas.

La crisis económica ha tenido efectos muy sensibles en el modelo de movilidad, algunos de ellos tratados en anteriores ediciones de esta MoviNews. Pero es poco conocido el enorme impacto sobre el acceso de la población al permiso de conducir. Datos de la Dirección General de Tráfico (DGT) muestran como, si se mantiene la tendencia actual, el número total de permisos expedidos en el año 2013 puede situarse en torno a los 575.000, el más bajo de la historia reciente y muy alejado del máximo histórico de 1.245.846 registrado en 2008, al punto álgido del ciclo económico.



Nota (*): estimación sobre base de 10 meses.
Fuente: DGT y elaboración propia.

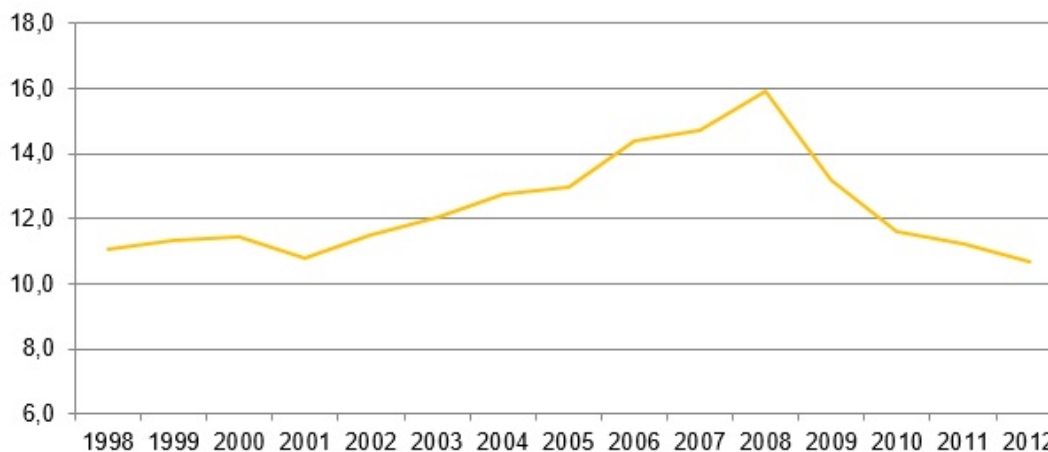
Las explicaciones de este descenso tan rotundo pueden encontrarse principalmente en la propia crisis económica, a pesar de la existencia de factores de cambio social y

tecnológico que pueden haber incidido en el modelo de movilidad. Indudablemente, el incremento del paro, en particular entre los jóvenes, el empeoramiento de las condiciones laborales en buena parte de los puestos de trabajo que se han mantenido y, por supuesto, la notable incertidumbre ante el futuro han determinado cambios significativos en los patrones de conducta de los ciudadanos respecto al acceso a la movilidad individual.

Con la crisis económica, el ciudadano se mueve menos y también tiene una menor propensión a utilizar el vehículo privado frente a otras alternativas más económicas. Incluso postergando la decisión no ya de comprar un vehículo sino de obtener los permisos para conducirlo. Así, no resulta sorprendente que el número de carnés obtenidos por los jóvenes de 18 a 24 años en 2012 cayera hasta los 366.414, muy alejados de la cifra máxima de 596.421 nuevos permisos registrada en 2008, o que entre las personas de 25 y 44 años los nuevos permisos de conducir emitidos en 2008, disminuyeran hasta los 267.314 del año 2012.

La cuestión está en saber si esta tendencia se prolongará en el futuro y, principalmente, si se mantendrá ante un eventual cambio de escenario económico. La respuesta es claramente incierta, pero resulta plausible pensar que parte de este cambio quedará como elemento estructural de futuro y, en consecuencia, se producirá no sólo un retraso en el acceso de los jóvenes al carné de conducir, sino también un posible alejamiento de este modelo basado en la movilidad individual. Por el momento, la proporción de jóvenes que obtiene el permiso de conducir es cada vez menor respecto a su segmento de población. En el año 2012 los nuevos permisos expedidos entre los jóvenes de 18 a 24 años supusieron un 10,7% del conjunto de población de esa edad, tasa muy inferior al 15,9% registrado en el año 2008.

Expediciones de permisos de conducir a jóvenes de 18 a 24 años Porcentaje sobre el segmento de población correspondiente



Fuente: DGT, INE y elaboración propia.

En consecuencia, en el futuro más inmediato descenderá la proporción de conductores más jóvenes que a corto plazo puede incidir favorablemente en las cifras de siniestralidad, pero que a medio plazo puede tener efectos indeseables. Desde este punto de vista resulta importante analizar los efectos potenciales sobre la accidentalidad desde la perspectiva de la experiencia, y no sólo eso, sino de las circunstancias personales en que se adquiere esa experiencia.

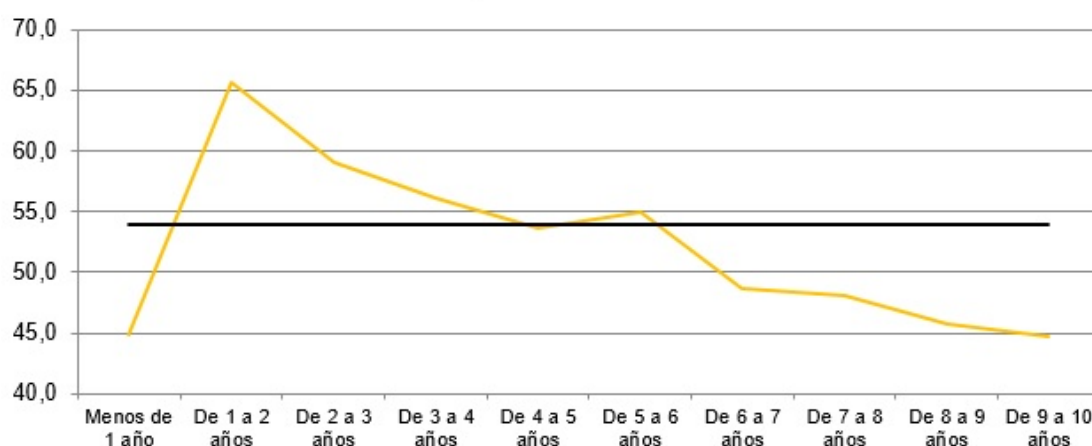
Accidentalidad y antigüedad del permiso de conducir

La experiencia en la conducción es un grado, como mínimo en lo que se refiere a la accidentalidad entre los conductores. Así parece que lo ponen de manifiesto las cifras de la DGT relativas a los accidentes que sufren los conductores en función de la antigüedad del permiso de conducir. Con la excepción de los conductores con menos de un año de antigüedad de carné, la tasa de accidentes era más alta que la media de la población por lo menos hasta el sexto año de vigencia del carné de conducir. En efecto, mientras para el conjunto de la población conductora se registraban 53,9 accidentes por cada 10.000 conductores, esta proporción era mucho mayor entre los que tenían un carné con una antigüedad comprendida entre uno y seis años.

El sorprendente resultado que obtienen los conductores con menos de un año de permiso de conducir puede explicarse por razones diversas. De entrada, jugaría a

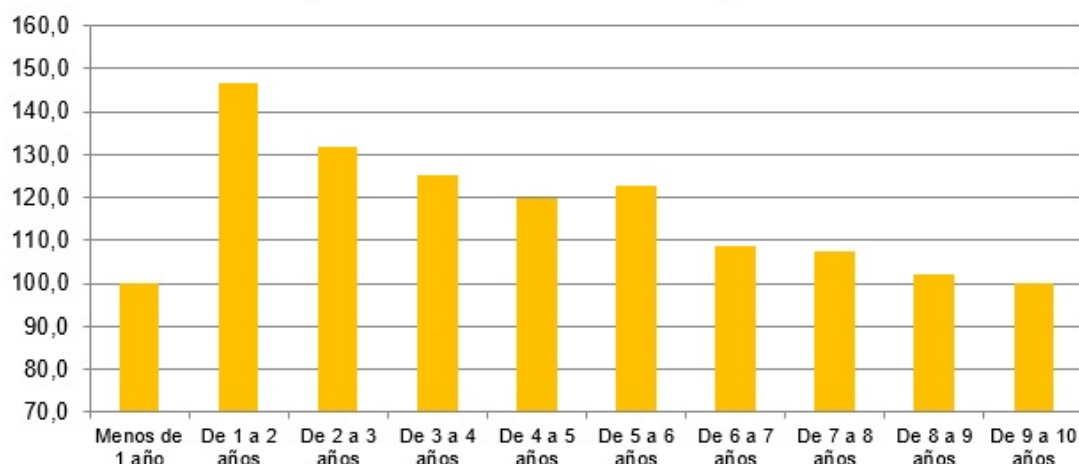
favor de esta hipótesis la mayor prudencia ante las inseguridades inherentes a los primeros meses de carné de conducir. No obstante, parecería más plausible pensar que la accidentalidad relativa baja debido al menor uso del vehículo privado, pues la actividad al volante es relativamente ocasional ya que los nuevos conductores no suelen disponer de un vehículo con regularidad. Finalmente, una tercera razón sería que, en promedio, los conductores con carné de menos de un año han conducido seis meses en la medida en que los permisos se han ido expidiendo a lo largo del año y, en consecuencia, en términos homogéneos de kilometraje total la tasa de accidentes sería cercana al doble del valor registrado.

**Conductores implicados en accidentes con víctimas
según antigüedad del permiso de conducir**
Casos por 10.000 conductores



Fuente: DGT y elaboración propia.

En cualquier caso, y con la excepción de este primer año de vida del carné, los datos parecen mostrar una probabilidad decreciente de sufrir un accidente a medida que se adquiere experiencia. De hecho, la probabilidad de sufrir un accidente en el segundo año después de haber conseguido el permiso de conducir es un 46% más elevado que tenerlo cuando se llega a los diez años de experiencia.

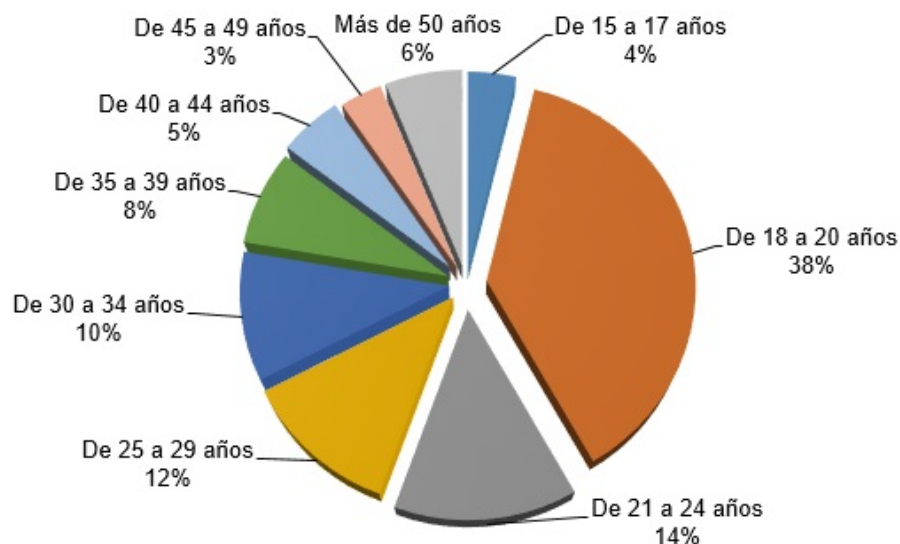
Sufrir un accidente en el segundo año de carné es un 46% más probable que sufrirlo a los diez años de vigencia

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

Accidentalidad, experiencia aparente y edad de acceso a la conducción

Sin embargo, no todos los conductores con poca experiencia son necesariamente jóvenes. Históricamente, los jóvenes de entre 18 y 24 años que obtienen el permiso de conducir suponen, con oscilaciones de dos o tres puntos porcentuales, alrededor del 50% del total de permisos expedidos.

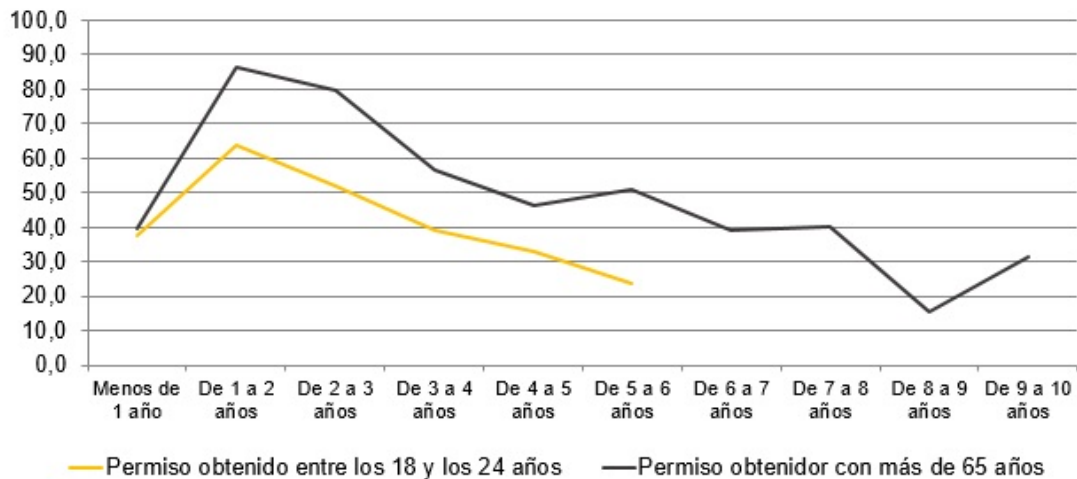
La última foto disponible, correspondiente al año 2012, lo pone claramente de manifiesto. En efecto, en este periodo se expidieron 708.631 permisos de conducir, incluidos los de motocicletas, de los cuales sólo un 38% correspondieron a jóvenes de 18 a 20 años y el 14% a jóvenes de entre 21 y 24 años. Así pues, de entrada no se puede asociar la inexperiencia a la edad en la medida en que prácticamente la mitad de conductores noveles tienen 25 años o más y no son pocas las personas que obtienen su permiso más allá de los cincuenta.

Permisos de conducir expedidos por edades (2012)

Desde esta perspectiva, se pueden contemplar distintas curvas de experiencia según la edad en que una persona ha obtenido el permiso de conducir. Así, entre los más jóvenes, la tasa de accidentes baja de forma intensa con la adquisición del hábito de conducir, siendo los más peligrosos los dos primeros años. De hecho, de una tasa de 63,7 accidentes por 10.000 conductores con víctimas entre el primer y segundo año de carné se pasa a valores muy bajos, 23,9 accidentes por 10.000 conductores, entre los que tienen seis años de experiencia.

Estas cifras, sin embargo, deben ser interpretadas con cautela, ya que las condiciones de entorno han variado sensiblemente. En este sentido, los conductores que tenían seis años de experiencia en 2012 (habían obtenido el carné en 2006) constituían una cohorte relativamente numerosa, ya que superaban los 550.000. Por otra parte, el nivel de movilidad en 2012 era muy inferior y también lo era la accidentalidad, por lo que el número de accidentes con víctimas por conductor era menor.

Accidentes con víctimas según antigüedad del permiso de conducir y edad de obtención
Accidentes por 10.000 conductores



Fuente: elaboración propia.

Un perfil similar presenta la tasa de siniestralidad entre las personas que obtuvieron el permiso con más de 65 años de edad con la diferencia respecto a los jóvenes del riesgo relativo de sufrir un accidente. En el segundo año de carné, 86,4 conductores sobre 10.000 de los que han obtenido el permiso con más de 65 años registran un accidente con víctimas, tasa mucho más elevada que la de los jóvenes y que la de la media de la población (55 casos por 10.000).

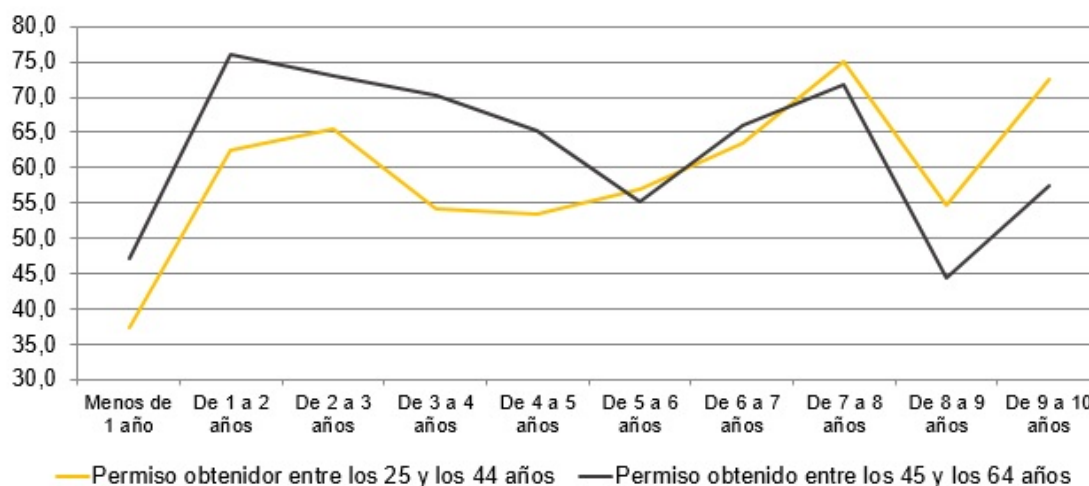
Por otro lado, la tendencia decreciente a partir de la adquisición de experiencia debe ser interpretada con prudencia, pues puede ser resultado de la menor movilidad en vehículo privado de este segmento de población. Pensamos que una persona que tenga unos cuantos años de experiencia como conductor y haya obtenido el permiso más allá de los 65 puede tener una edad en la que tenderá a minimizar los desplazamientos como conductor de su propio vehículo. Desde esta perspectiva, parecería lógico establecer una corrección al alza de la siniestralidad si fuéramos a recorridos homogéneos.

En cualquier caso, tanto entre los más jóvenes como entre los mayores, las puntas de accidentalidad detectadas al principio de la vida como conductor parecen recomendar una cierta tutela del proceso y, probablemente, una gradación de las posibilidades de utilización del vehículo por la vía de la limitación de la conducción en circunstancias de

mayor riesgo relativo, tanto atribuibles al propio conductor como a las características del entorno vial o social.

Sensiblemente distinto es el caso de los conductores que han obtenido el permiso de conducir en edad adulta. Así, para los que han obtenido el permiso de conducir entre los 25 y los 64 años, la curva de riesgo parece presentar un punto de inflexión a partir del quinto o sexto año de conducción. A partir de la información disponible se observa que las tasas de accidentalidad repuntan sensiblemente, llegando a las cotas del segundo año de conducción. Más de 70 conductores adultos de cada 10.000 sufren un accidente con víctimas unos siete años después de haber obtenido el permiso de conducir, tasa muy superior a los 55 casos que se constatan en el mejor momento de la curva de experiencia de estos segmentos de población.

Accidentes con víctimas según antigüedad del permiso de conducir y edad de obtención
Accidentes por 10.000 conductores



Fuente: elaboración propia.

Dicho de otro modo, la probabilidad de sufrir un accidente con víctimas en este segmento de población aumenta prácticamente entre un 30 y un 40% cuando el conductor parece haber minimizado los riesgos reales de sufrir un accidente. Por ello, a efectos de mejorar la seguridad vial, cabría pensar en medidas que permitieran mejorar la conciencia y la percepción de riesgos a lo largo de la vida del conductor.

Por otra parte, el riesgo de accidente no sólo parece una cuestión de olvido de riesgos sino también una cuestión vinculada a la edad de obtención del permiso de conducir.

En general, las personas que han obtenido el permiso con una edad más avanzada presentan riesgos superiores prácticamente durante toda su curva de experiencia.

Crisis económica, experiencia y formación: consideraciones finales

El panorama dibujado en estas líneas pone de manifiesto algunos hechos importantes en relación a la seguridad vial y a la obtención del permiso de conducir.

Parece que las cifras muestran que la experiencia es un grado y que la seguridad vial tiende a aumentar a medida que aumenta la antigüedad del permiso de conducir. No obstante, las cifras muestran también lo contrario, por lo menos para ciertos segmentos de población. En efecto, la propia experiencia puede actuar como factor de minimización de la percepción del riesgo real que incorpora la circulación. El exceso de confianza o el abandono de conductas preventivas de los factores de riesgo en la carretera (alcohol, velocidad, distracciones) parece actuar negativamente sobre el conductor con un cierto nivel de experiencia, sobre todo si ha obtenido la licencia en edad adulta.

Por todo ello resulta preocupante este fenómeno de retraso de la edad de obtención del permiso de conducir. Es cierto que los jóvenes tienen tasas de riesgo más elevadas en los primeros años de carné y que eso puede exigir una tutela especial durante este periodo, como también puede ocurrir con la población mayor de 65 años.

También parece cierto que su curva de experiencia progresa más rápidamente que la de otros segmentos de población y que al cabo de pocos años de conducción la probabilidad de accidente de un joven es más baja que la de personas de mayor edad con la misma experiencia al volante.

Finalmente, parecería también muy recomendable contemplar la formación del conductor como un proceso a lo largo de la vida. Hemos visto como las percepciones de los riesgos parecían disminuir con el paso de los años y la experiencia acumulada. Probablemente no estaría de más recuperar de alguna forma la sensibilidad por la conducción más allá del momento de la obtención del permiso de conducir.