

Expertos analizan su siniestralidad: más de un tercio de los muertos en carretera tiene entre 15 y 29 años

Jóvenes y accidentes

ELLOS NO TIENEN TODA LA CULPA



Casi 1.400 jóvenes murieron en accidente de tráfico en 2005. Falta de experiencia, estilo de vida (noche, botellón...), actitudes de riesgo... son características presentes en sus accidentes. Sociólogos, médicos, economistas, políticos... analizan en este reportaje la accidentalidad de los jóvenes, las iniciativas que se están desarrollando y las medidas que podrían reducir esta tragedia. Todos están de acuerdo: no sólo hay que culpabilizarlos.

Mercedes LÓPEZ
Fotos: Lucía RIVAS

Cuando en una ecuación aparecen los términos joven, coche y accidente, resolver la incógnita es sobrecogedoramente fácil. En demasiadas ocasiones hay que hablar de tragedia. Casi 1.400 jóvenes de 15 a 29 años perdieron la vida en accidente de tráfico en 2005, según datos de la Dirección General de Tráfico (DGT). De ellos, alrededor del 25% iba en moto. Otro dato: del total de muertos en accidente de dos ruedas, casi el 50% eran jóvenes.

Estas cifras indican que los jóvenes suponen más del 30% de las víctimas mortales, aunque representan en torno al 20% de la población y del censo de conductores. Por el contrario, un dato esperanzador: es el grupo de edad que más ha reducido el número de víctimas en 2005. Anna Ferrer, directora del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT, así lo apunta: "Al analizar su participación porcentual como víctimas mortales, el grupo de 15 a 24 años supone el 20% de los muertos y el de 15 a 29 años, el 31%. Pero en años anteriores estos porcentajes habían sido ligeramente superiores".

Según las cifras del Instituto Nacional de Estadística relativas a 2004, los accidentes de tráfico son la primera causa (33%) de muerte en ese tramo de edad, por encima de apartados como 'otras enfermedades', responsables del 25% de los fallecimientos, tumores (11%) o suicidios (11%). Sin olvidar a los casi 900 jóvenes que, cada año, quedan inválidos por las lesiones sufridas, según el doctor Juan Vidal, jefe de la Unidad de Lesiones Medulares del Instituto Guttman.

Además, "la probabilidad de que un joven muera en España en accidente de tráfico es el doble que en Suecia o Holanda" indica Miquel Nadal, director de la Fundación RACC. Para Nadal, las razones de esta diferencia "aunque no están claras, es posible que tengan que ver con una cultura diferente, por la educación recibida..."

Y a la tragedia hay que añadir, según las estimaciones de los economistas Antonio Lladó y Ramón Roig, el coste de estos accidentes, que en 2005 ascendió a 4.175 millones de euros.

FALTA EXPERIENCIA. Pero, ¿por qué la siniestralidad de los jóvenes es mayor que la media de la población? El análisis de las características de sus accidentes puede dar alguna clave. En primer



► Los jóvenes se inician en el consumo del cannabis (porros) a los 14,7 años.

lugar, los expertos hablan de la aptitud. Aprender a conducir requiere un tiempo y mucha práctica. “Esto es así para todos los conductores noveles, no sólo para los jóvenes”, dice Divera Twisk, presidenta del Grupo de Trabajo de Jóvenes Conductores en la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE).

Cambiar de marcha, mirar el retrovisor, manejar el

volante... acaban siendo acciones automáticas, pero al novel le requiere más atención y trabajo mental. La Fundación RACC estima que, durante el primer año de permiso de conducción, la probabilidad de tener un accidente es hasta cinco veces superior a la de un conductor experimentado.

En este sentido, Anna Ferrer adelanta que la DGT está trabajando en la modificación de contenidos de formación y en la forma de obtenerla. También señala que en algunos países ya se realizan experiencias muy positivas como la conducción acompañada (una forma de que los jóvenes puedan ir adquiriendo

experiencia en la conducción) o cursos prácticos que simulan situaciones de riesgo o de circulación normal (trazado de curvas...) para que los alumnos aprendan a reaccionar.

LOS VARONES, MÁS RIESGO. Además, los expertos indican que hay que añadir los estilos de vida relacionados con la juventud que incrementan el riesgo (noche, fiesta, botellón...). El 60% de sus accidentes ocurren entre viernes y domingo y, fundamentalmente, entre 9 de la noche y 6 de la madrugada. De hecho, alrededor del 50% de los accidentes que se produce en estas horas lo

“SI EL CONDUCTOR ES VARÓN, LA PRESENCIA DE OTROS CHICOS ELEVA LA TASA DE ACCIDENTALIDAD” (V. PÉREZ Y J. C. RODRÍGUEZ, SOCIÓLOGOS)

protagonizan jóvenes, según la DGT.

Otra de las razones tiene que ver con la actitud. Luis Montoro, catedrático de Seguridad Vial, indica en este sentido: “Los jóvenes conducen como viven y su forma natural de vivir es más agresiva, más competitiva, más exhibicionista, más amante del riesgo y de las emociones; y esas peculiaridades, que no tienen por qué ser negativas, lamentablemente algunos las llevan a los vehículos. Allí espera el accidente”.

Los sociólogos Víctor Pérez y J. Carlos Rodríguez añaden que los jóvenes “suelen infraestimar el riesgo personal que corren y sobreestimar sus habilidades conductoras”. Sobre todo cuando van en grupo. “Es el momento de mostrar sus habilidades. Por eso, son más fáciles los accidentes de jóvenes con vehículos de alta ocupación”, señala Montoro. Además, Pérez y Rodríguez subrayan otro factor muy importante: “Cuando el conductor es varón, la presencia de otros chicos en el coche está asociada a una mayor tasa de accidentalidad, porque le incita a realizar



JOSE IRON

IVÁN CORRETJA

“NO ESTÁN EDUCADOS PARA SER CONSCIENTES DEL RIESGO QUE CORREN”

Hoy tiene 34 años y una prótesis en la pierna izquierda. La noche de San Juan, cuando tenía 14 años e iba de ‘paquete’ en una “Vespa” (los dos llevaban casco), un turismo que circulaba con exceso de velocidad se salió en una curva y se los llevó por delante.

Aparte de las secuelas físicas, nos cuenta Iván “hubo un duro proceso psicológico de aceptación del problema”. Pero quiere dejar muy claro que “desde el principio me sentí afortunado de seguir viviendo y siempre conté con el apoyo de mis familiares y amigos”. Han pasado 20 años y lo que todavía le duele son los pocos cambios que ha visto en la carretera donde tuvo el accidente: “El único es que cada día hay más ramos de flores en el lugar. Es muy triste”.

Iván —no ha vuelto a subirse a una moto, pero sí conduce con normalidad turismo— no se considera un referente, ni cree que en su entorno influyera el hecho de que él tuviera un accidente: “A los 18 años yo hice con el coche las mismas tonterías que cualquier chico de mi edad, porque —continúa

vehemente—, no es un problema de dar consejos. Les entrará por un oído y les saldrá por el otro. Tampoco hay que prohibir ni castigar a la juventud porque salga de marcha o beba. Es normal que lo haga. Lo que hay que conseguir es su concienciación”. Nos habla de la necesidad de educar y nos

pone un ejemplo: “Dentro de 15 años, mis hijos verán muy raro que la gente fume”. Eso es lo que hay que conseguir —puntualiza— en la seguridad vial. “No están educados para ser conscientes del riesgo que corren. La culpa no es de los jóvenes, sino de las autoridades que tienen que trabajar en la educación de los jóvenes”.

El consejo, afirma con rotundidad, hay que dárselo a las administraciones: “Ellas son las que tienen el problema. No puede ser que un joven tenga el doble de posibilidades de morir en un accidente en España que en Holanda o Suecia”.

Hoy, Iván, hermano del tenista Alex Corretja, es representante de deportistas de élite: Gemma Mengual, campeona de natación con seis medallas en el último Mundial, o Xavi, centrocampista del Barcelona.

JÓVENES Y ACCIDENTES DE TRÁFICO



JAVIER URREA

Escritor. Primer Defensor del Menor. Psicólogo Clínico y Forense. Patrono de UNICEF. Profesor Universitario.

Los accidentes de tráfico suponen la primera causa de mortalidad entre los jóvenes de 18 a 25 años. Con constancia se les ha de prevenir de los peligros para ellos, para los pasajeros que lleven a su cargo y para otros viandantes y conductores, responsabilizándoles de su forma de conducirse (no sólo con “la máquina”, sino no consumiendo alcohol y otras drogas). Transmitirles que deben respetar las normas, no querer demostrar nada con una conducción

deportiva no acorde a las carreteras, evitar actitudes temerarias resulta una necesidad. Hay que enseñarles a ser asertivo, a valorar la vida, a negarse a ir junto a un conductor bebido o de otra forma drogado; teniendo criterio y decisión para indicar que desea abandonar el coche cuando el tipo de conducción de riesgo así lo requiera.

No se trata de inculcar miedo, pero sí de aleccionar en una prudencia extrema.

Hay que hacerles saber del riesgo cierto de sufrir un accidente mortal o grave que sesgue o cercene para siempre la vida o calidad de la misma. Explorar los riesgos, dar a conocer no sólo datos, sino ejemplos próximos de tragedias resulta simplemente necesario.



► La conducción acompañada es una práctica habitual en algunos países.

EL TRIÁNGULO DRAMÁTICO

El triángulo jóvenes-alcohol-conducción puede denominarse un triángulo dramático. Aparentemente, los tres están vinculados, pero no necesariamente debería ser así.



FERNANDO TRIAS DE BES

Escritor

La bebida y la diversión no están reñidas. Embrorracharse es más antiguo que el pan y, seamos sinceros, todos hemos bebido alguna vez y, con cierto control, no hay nada de malo en ello si uno es mayor de edad y sabe lo que hace. El problema aparece al unir el último vértice del triángulo dramático. La mezcla de bebida, juventud y conducción es

mortal. Es imposible impedir que los jóvenes beban para divertirse, pero sí podemos educarles en que, entonces, aparquen su vehículo esa noche y se muevan en taxi o a pie. La bebida es un inhibidor de los sentidos que anula por completo la capacidad de reacción y que equipara al conductor con un niño de siete años al volante de un deportivo. Mi opinión es que, como se viene haciendo desde hace unos años, la educación y mensajes se centren en disociar bebida y conducción, y no tanto en perseguir el consumo de alcohol cuando se hace en lugares y momentos controlados. Si logramos separar el vértice conducción del de bebida, el triángulo dramático habrá desaparecido casi del todo. Todo es cuestión de concienciación y educación, de que entre los jóvenes esa sea una máxima tan incuestionable como su evidente y legítima necesidad de divertirse.



► El 25% de los muertos en accidente de tráfico viajaba en moto.

“HAY INICIATIVAS QUE FUNCIONAN: CONTROLES DE ALCOHOLEMIA, PRECIOS ALTOS...”
(SONIA MONCADA. PLAN NACIONAL DE DROGAS)

comportamientos más arriesgados”. Sus afirmaciones en este sentido son demoledoras para los chicos: incumplen las normas a una edad más temprana, tienden a usar menos el cinturón de seguridad, constituyen la mayoría de los conductores agresivos, los más arriesgados... Las estadísticas lo confirman: los chicos tienen una tasa de mortalidad por accidente de tráfico cuatro veces superior a la de las chicas.

Otra

► Las chicas tienen cuatro veces menos accidentes que los chicos.



característica de los accidentes de los jóvenes es la presencia de alcohol y otras drogas. Desde la Fundación RACC se afirma que más del 40% de los jóvenes entre 21 y 30 años fallecidos en accidentes de tráfico en 2004 dieron alcoholemias positivas y, destacan, elevadas. La última Encuesta Escolar de Drogas indica que “a los 18 años, el 26% de los encuestados afirma que ha viajado en un coche cuyo conductor iba bajo los efectos del alcohol”, un problema a cuya solución trata de contribuir la aseguradora Línea Directa al crear un nuevo servicio para sus clientes menores de 26 años: si el conductor ha bebido, con sólo realizar una llamada y gratuitamente, se le trasladará a él, sus acompañantes y al coche a su domicilio, durante las noches de los fines de semana.

HÁBITOS TOLERADOS. La edad media de inicio de consumo de alcohol en España es de 13,7 años; 14,7 años para el cannabis; y 15,8 para la cocaína. Otro dato alarmante: el 70% de los jóvenes de 16 años consume alcohol en el fin de semana, según los datos de la Organización Médica Colegial de España.

Estos hábitos, como indica Sonia Moncada –jefa del Área de Prevención de la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional de Drogas–, “tienen una tolerancia social muy alta que hay que cambiar”. Para lograrlo, Moncada señala algunas vías que funcionan: aumento de los precios, controles de alcoholemia (“una de las más eficaces”, enfatiza) y la implicación de los que venden. En este sentido, existen ya iniciativas como el Programa “Tu sirves, tu decides”, dirigido a dueños y empleados de establecimientos de hostelería bajo la coordinación de la Federación Española de

LA MORTALIDAD DE LOS JÓVENES

Representan el 20% de la población pero suponen más del 30% de las víctimas mortales. Esta es su evolución y comparativa con el resto de tramos de edad.

Comparativa por edades



Datos en porcentaje

Evolución
Compuerto realizado a 30 días



(Fuente: DGT)

Bebidas Espirituosas (FEBE). En él se imparten clases sobre servicio y venta responsable de bebidas y se enseña a tratar con clientes, en condiciones normales y de emergencia.

Otra iniciativa que cada día tiene más seguidores es el conductor alternativo: el que lleva el coche esa noche no bebe. La Fundación Alcohol y Sociedad empezó a promocionar esta figura en 2000, una figura que, en palabras de Jaime Gil Robles, director de FEBE, “les ayuda a afrontar el problema de mezclar alcohol y conducción y que para el 93% es una opción muy práctica, según una encuesta realizada entre los participantes de nuestras diferentes campañas”. Sin embargo, la solución no es culpabilizarlos, sino responsabilizarlos, tal y como aclara Mario Esteban, presidente del Consejo de la Juventud de España: “Los jóvenes deberíamos aceptar nuestra parte de responsabilidad, vinculada a ciertas actitudes de riesgo, pero el resto de la sociedad no debería escudarse en nosotros para



► El 70% consume alcohol el fin de semana.

CARLOS SAINZ

“SON RESPONSABLES DE ELLOS, SUS ACOMPAÑANTES Y DE LA GENTE QUE CIRCULA A SU ALREDEDOR”



La experiencia que acumula tras su larga y brillante carrera en el deporte del motor ha hecho que sea un hombre preocupado por la seguridad vial y, en especial, de los jóvenes. Por eso, actualmente es el presidente de la Comisión de Expertos para el Estudio de la Problemática de los Jóvenes y la Seguridad Vial, en la que, bajo la coordinación de la Fundación RACC, participan sociólogos, psicólogos, médicos, políticos, jóvenes...

- El tráfico es la primera causa de muerte de los jóvenes. ¿Cuáles son los factores que más influyen en esta alta siniestralidad?

- Es bastante complejo. Sin duda, hay que hablar de falta de experiencia, exceso de confianza y, por supuesto –y esto lo separaría–, las situaciones que se dan durante la noche y el fin de semana.

- ¿Por qué tantos jóvenes asumen riesgos innecesarios al volante?

- En líneas generales, y sobre todo los varones, se sienten con un exceso de confianza al valorar sus actitudes al volante y no tienen el sentido del riesgo adecuado; y, por otro lado, está la situación de las salidas nocturnas del fin de semana.

- ¿Qué se debería hacer para incrementar su responsabilidad?

INSISTE EN LA NECESIDAD DE CONCIENCIAR A LOS JÓVENES

- Sin duda, la educación desde una edad temprana determina la conducta en un futuro. Por tanto, sería fundamental enseñar educación vial desde la edad escolar. Por otro lado, los continuos mensajes a través de la DGT, poco a poco, pueden concienciarles de su responsabilidad –que a veces parecen olvidar– no sólo con

ellos mismos y sus acompañantes, sino con el resto de la gente que circula a su alrededor. Y claro, conseguir cumplan las normas de tráfico con el máximo rigor.

- ¿Qué consejos les daría al volante?

- Que aplicaran el sentido común. Muchas veces las condiciones en las que viajamos se complican y no disminuimos la velocidad. Y, sobre todo, insistir en que conducir bajo los efectos del alcohol pone en riesgo seriamente su vida. Si quieren conducir rápido y experimentar la conducción deportiva, que no duden en hacerlo, pero en un circuito cerrado, en una competición deportiva; para eso existen las carreras en circuito y los rallies.



cerrar los ojos ante un problema de esta magnitud". Todos están de acuerdo y Luis Montoro lo resume en una frase: "La palabra irresponsabilidad ni es justa ni acertada".

RESPONSABLES, NO CULPABLES.

Los accidentes de tráfico necesitan una visión global, con la participación de todos los agentes implicados. Jordi Jané, presidente de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados, enumera una serie de actuaciones en las que se debería trabajar: "Fomento de alternativas al ocio nocturno (abrir espacios públicos en horarios nocturnos con una programación cultural, deportiva, de talleres), intensificar los controles preventivos, las campañas de sensibilización (la I Semana Mundial dedicada a la Seguridad Vial que, por iniciativa de la ONU, se celebró entre el 23 y 29 de abril, eligió como lema 'Juventud y Seguridad Vial'), promover el uso del transporte público..."

En este sentido, el Ayuntamiento de Barcelona, como prueba, ha puesto en marcha el servicio de Metro nocturno, entre las 2 y 5 de la madrugada de sábados y vísperas de festivos, desde abril hasta octubre. Sólo la primera noche, unas 25.000 personas utilizaron este medio de transporte. En Valencia, -en días de celebraciones especiales-, también funciona este servicio.

Por último, uno de los pilares más importantes para concienciar a los jóve-



► Después de una noche de fiesta, botellón... subirse a un coche puede terminar en tragedia.

nes es la educación, que debe desarrollarse desde todos los ámbitos. "En la familia, en las escuelas, desde las instituciones..."

"CONDUCE COMO VIVEN Y SU FORMA DE VIVIR ES EXHIBICIONISTA, AGRESIVA, AMAN EL RIESGO,,,"
(LUIS MONTORO, CATEDRÁTICO DE SEGURIDAD VIAL)

señala Sonia Moncada. Porque, como dice Jordi Jané, "siempre es mejor primar la educación sobre la sanción, dado que las sanciones, por sí solas, no modifican las pautas de comportamiento incívico, sino que simplemente las inhiben".

En esta línea, el pasado 2006 se aprobó una nueva Ley Orgánica de Educación (LOE), que incluye contenidos específicos de seguridad vial en la nueva asignatura Educación para la Ciudadanía. Pero la educación debe ser continua, "tanto en hábitos, como en actitudes y conocimientos" señala la directora del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, porque "los jóvenes son más permeables a los mensajes, a pesar de lo que se puede pensar, que los adultos". ♦

NO SABEN AFRONTAR SU DISCAPACIDAD

Los accidentes de tráfico son una de las causas más importantes de que los jóvenes sufran una lesión medular o un traumatismo craneoencefálico, con graves secuelas que, en muchos casos, son irreversibles.

Nuestra experiencia es que, en el primer período, les cuesta mucho aceptar que su vida ha cambiado y que su movilidad, su sensibilidad y otras funcio-

nes de su cuerpo estarán afectados de por vida, y que deberán aprender a adaptarse a esta nueva situación y, en muchos casos, a desplazarse en silla de ruedas.

Al principio no se reconocen, ni aceptan un cambio de vida tan radical, ni saben

cómo afrontar una realidad que, en sus inicios, comporta muchas dificultades de adaptación. Se pasa a depender de otras personas para realizar muchas actividades de la vida diaria.

Durante el proceso de rehabilitación en el hospital, los jóvenes van adquiriendo experiencia, potencian las partes no afectadas de su cuerpo con el objetivo de alcanzar la mayor autonomía posible y así, con renovados ánimos, poder reincorporarse a la sociedad y desarrollar una nueva actividad laboral o deportiva y una nueva vida social normalizada.



DR. JOAN VIDAL

Jefe de la Unidad de Lesión Medular. Institut Guttmann.

EVITAR LA FALTA DE EXPERIENCIA



Sólo la formación teórica no es suficiente. Este es un principio con el que trabajan diferentes clubes de automovilistas europeos. Es el caso del ÖAMTC de Austria, que ha establecido una red de Centros de Conducción Avanzada en los que el conductor novel se enfrenta a todas las situaciones que puede encontrar en la carretera y se le enseña a evitar situaciones peligrosas o a reaccionar si aparecen. Aprenden a frenar en suelo mojado, en curvas, a compensar el subviraje, a relacionar la velocidad con la

distancia de frenada, a conocer los dispositivos de seguridad activa y pasiva... En Alemania, el club ADAC ha desarrollado un programa en el que jóvenes conductores primero beben alcohol y luego realizan una serie de maniobras con el coche, como frenar repentinamente o esquivar a un muñeco. Su éxito ha sido total y muchos explican que su actitud ha cambiado: no subirán como pasajeros a un coche cuyo conductor haya bebido y, además, cuando salen, el que lleva el coche no bebe.