

Los jóvenes se vuelven más prudentes al volante

Las víctimas de accidentes de tráfico de 15 a 24 años han bajado el 64% desde 2003 ● La presión ambiental y el carné por puntos han hecho popular la figura del chófer alternativo

ELSA GRANDA

Mala fama. Ése es el compañero de viaje más habitual de los jóvenes automovilistas españoles. Son aproximadamente el 22% de la población, el 20% del censo de conductores y soportan más del 36% de las muertes en accidente de tráfico y el 42% de los heridos graves. Todo esto podría justificar esa nefasta fama; sin embargo, son los más jóvenes quienes más han contribuido a la rebaja de las cifras de mortalidad sobre el asfalto en los últimos seis años (en torno al 64% para las personas de entre 15 y 24 años). Su vida al volante está rodeada de infinidad de mitos: se matan porque van ebrios o drogados; son conductores más imprudentes por el hecho de tener menos edad... Los accidentes de circulación son la primera causa de muerte de los españoles menores de 30 años. En la última década, 15.000 personas de entre 15 y 29 años han fallecido sobre el asfalto. Un joven español tiene el doble de posibilidades de sufrir un accidente y morir que un sueco o un inglés.

La prosperidad económica del país en la última década ha propiciado que nos encontremos seguramente ante la generación más motorizada de la historia. En 1960 se contaban 104 habitantes por cada vehículo, y actualmente está en torno a dos personas por automóvil. Y en una década se ha pasado de 68 vehículos por cada 1.000 jóvenes a 86. Según una encuesta del Real Automóvil Club de Cataluña (RACC), el 45,8% de los jóvenes afirma que utiliza el coche en sus salidas de ocio.

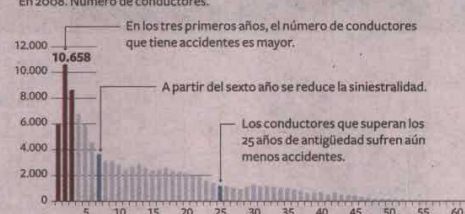
Pero, ¿qué ha pasado para que se haya producido una mejora tan importante en un grupo que presenta características de tanto riesgo? Varias son las claves: el carné por puntos, la reforma del Código Penal, el aumento de controles, las campañas de concienciación, la generalización de la figura del conductor alternativo y el rechazo en el entorno juvenil de las conductas temerarias. Pero también se ha reducido en los últimos dos años, en torno al 3%, el número de conductores jóvenes, como señala José Eugenio Medina, criminólogo y policía local de Elche. Y aún un dato más, que aporta Roberto Durán, director del área del Psicología del Tráfico del Colegio de Psicólogos de Madrid: ha mejorado la atención al accidentado, con lo cual se han evitado muchas muertes. Durán

Los jóvenes y la seguridad vial

EVOLUCIÓN DE FALLECIDOS EN ACCIDENTES POR GRUPOS DE EDAD 2003-2009



CONDUCTORES CON ACCIDENTES Y ANTIGÜEDAD DEL PERMISO



ALCOHOLEMIAS POSITIVAS EN CONDUCTORES FALLECIDOS EN 2008



destaca que el buen comportamiento de los padres al volante es fundamental para el futuro conductor: "En la educación vial, si no cuentas con los padres, todo lo que hagas no tiene ningún valor". Según una encuesta de Actitudes, los progenitores más multados o accidentados tienen hijos más multados o accidentados. La falta de experiencia es "sin duda" un factor de riesgo, con más peso que la corta edad. "Pero inexperiencia, no sólo en la parte mecánica, sino en cómo enfrentarte a cada escenario. No hay ninguna referencia anterior", señala.

El carné por puntos, que otorga cuatro créditos menos a los au-

tomovilistas noveles, ha calado con fuerza y ha hecho su trabajo en este colectivo. Entre julio de 2006 y finales de enero pasado, 29.335 personas de entre 14 y 24 años perdieron todo el saldo del permiso, el 37,2% del total. Por contra, el porcentaje de conductores menores de 24 años denunciados por infracciones que detraen puntos fue del 11,8%. Es decir, los jóvenes no son los conductores más sancionados, pero sus infracciones están entre las más graves y les restan más puntos. Las principales, relacionadas con el alcohol, la velocidad y el casco.

Miquel Nadal, director de la Fundación RACC, destaca el cam-

bio se está produciendo en los propios jóvenes, "que están ejerciendo una importante presión entre ellos" para evitar las conductas de riesgo. "Por ejemplo ir en el coche borracho cada vez está peor visto", señala. Sin embargo, también considera, utilizando un símil futbolístico, que "España está aún en zona UEFA, no en Champions" de la seguridad vial.

La etapa más peligrosa para un conductor novel es la comprendida entre el primer y el tercer año. La directora del Observatorio de Seguridad Vial señala que no es hasta el sexto año de experiencia al volante cuando se estabiliza la siniestralidad, "por lo tanto no tiene tanto que ver con la edad, sino con la experiencia". También señala que aunque se pone el acento en el consumo de alcohol en los jóvenes, "no se están encontrando las alcoholemias más altas precisamente ahí. Se habla mucho de los sitios de ocio, pero eso es porque no miramos las comidas de negocios, ¡que si las miráramos...!".

Las pólizas de los seguros suelen poner trabas a los conductores poco expertos. Algunas compañías los rechazan sistemáticamente. Otras han visto un granero de asegurados, de 18 a 30 años, sin exponerse a excesivos riesgos. Por ejemplo, Mapfre ha puesto en marcha el YCar. Un terminal telemático analiza la conducción. Si no hay siniestros y se respetan los límites, el seguro es más barato y se obtienen vales de combustible. Javier Ramírez, canario de 22 años, lleva tres con esa caja negra instalada. "Mis amigos me dicen que estoy loco, que a ellos no les gusta que les controlen, pero yo siempre he sido muy prudente; siempre he tenido en mente que el coche puede ser un arma. Y llevarlo no me molesta".

Y ese arma muchas veces se carga con munición pesada: alcohol, drogas... Las estadísticas indican que el consumo de cannabis se ha duplicado en los últimos 10 años; mientras que en el caso de la cocaína, se triplica. Los efectos de ambas son demoledores sobre la visión, la percepción y la reacción. Según el presidente del Consejo de la Juventud, Daniel Lostau, los controles para detectar estas sustancias deben ser tan estrictos como los del alcohol. El fiscal de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, espera que se puedan generalizar y simplificar en breve, con la aprobación de la reforma del Código Penal que se tramita

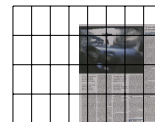


El 46% de los jóvenes utiliza el coche en sus salidas de ocio, según el Real Automóvil Club de Cataluña. / CONSELLO BAUTISTA

en el Congreso. "En algunos ayuntamientos se están haciendo [los controles] y en las próximas jornadas de fiscales delegados, el 15 de marzo, abordaremos el asunto".

Alfonso Montero, propietario de una autoescuela en Ciudad Real, señala que se nota el cambio de los nuevos alumnos: "Desde hace seis o siete años están más sensibilizados con la seguridad vial, quieren aprender y no solamente obtener el permiso. Salen mejor preparados, su comportamiento ha mejorado muchísimo y han disminuido sus conductas imprudentes y exhibicionistas". Y añade: "Lo que sí noto es que las chicas no se precipitan tanto, elaboran más la respuesta".

La Fundación RACC radiografió en 2007 los siniestros de los conductores de entre 15 y 29 años. Los jóvenes se accidentan sobre todo los fines de semana: el 60% de los siniestros mortales de este grupo de edad sucede entre el viernes y el domingo, y de éstos la mitad tuvieron lugar entre las doce de la noche y las seis de la madrugada. Anna Ferrer, directora del Observatorio de Seguridad Vial de la Dirección de Tráfico, que rechaza la imagen que tradicionalmente se ha dado de los jóvenes—"ha sido para nosotros los adultos muy fácil culpabilizarlos a ellos"—, completa el perfil del



El 37,2% de quienes se han quedado sin puntos tiene entre 14 y 24 años

Conducir borracho está cada vez peor visto entre los adolescentes

accidente tipo: "El 72% se produce en turismo; y, dentro de éstos, la mayoría, en carretera de un carril por sentido. Y suben mucho las motos, especialmente entre 500 y 700 cc". También es destacable el alto porcentaje de salidas de vía por pérdida de control del vehículo o por distracción. Una curiosidad: los conductores más jóvenes se accidentan más cuando van acompañados y los adultos, son más propensos a estrellarse cuando viajan solos. Luis Montoro, catedrático de Seguridad Vial y presidente de Fesvial, señala que "el joven, por naturaleza, es competitivo, exhibicionista, buscador de emociones, amante del riesgo; eso es algo que en sí mismo no es malo, el problema es que esa forma de ser o vivir llevada al vehículo desencadena el riesgo". Montoro tiene claro que el mayor enemigo de los conductores más inexpertos es la sobrevaloración de su capacidad: el "yo controló y no me va a pasar nada", y señala que un automovilista no es experi-

mentado hasta que no ha conducido 100.000 kilómetros. Son los chicos quienes presentan una tasa de mortalidad más alta, cuatro veces superior a la de las chicas. El riesgo de los varones jóvenes multiplica por 1,4 el del conjunto de los automovilistas de su género, debido a que tienden a sobreestimar sus habilidades y se dejan influenciar más por los amigos. En muchos casos la inmadurez física y emocional mezclada con un tipo de vida centrada en la autoafirmación, en la competición, el exhibicionismo y la necesidad de ser aceptado por el grupo, lleva a los jóvenes a ponerse en peligro. Se sienten inmortales. El 56% de los automovilistas menores de 30 años reconoce haber conducido sin carné y el 40% excede de la velocidad permitida y se salta los semáforos habitualmente.

La buena noticia es que aunque estos conductores son muy permeables al mensaje de riesgo, también asimilan y se adaptan mejor al de seguridad.

Daniel Lostau, considera que en el trayecto que queda por delante debe haber un apoyo activo de la Administración local para paliar la escasez de transporte público que acerque a los jóvenes a sus puntos calientes de ocio. "El transporte colectivo te acerca muy poco a la movilidad cultural y de ocio; y ése es el reto".

Cualquier fin de semana en una zona de copas es un repaso a todos los tópicos imaginables sobre el alcohol al volante. En Pozuelo, a 14 kilómetros de la capital, es sábado y los jóvenes se mue-

"Si tengo que salir y no beber, prefiero quedarme en casa", asegura un chico

La actitud de los padres al volante tiene gran influencia en los hijos

ven de local en local, muchos, con bastante alcohol en sus venas.

—¿No os da miedo tener un accidente y mataros?

—Nos preocupa más perder los puntos y tener que pagar una multa, dice Alberto.

Los controles de alcoholemia, como el que ha montado este sábado la Guardia Civil bajo el mando del sargento Charneco en la M-513, son una buena arma de disuasión. Javier, de 29 años, lo confirma: "Si voy a Madrid no bebo, pero por si me pillan, no por miedo a conducir así. Si supiera que no hay control, si cogería el coche".

Son las cuatro de la madrugada. Los agentes obligan a parar a dos de los cuatro coches en los que viaja una veintena de postadolescentes. Acaban de dejar un botellón en la capital y se dirigen a una fiesta rave clandestina. Ambos conductores dan positivo. El resto sigue bebiendo frente a los guardias, apostados en la cuneta, burlándose de sus compañeros.

Iñaki, de 21 años, con dos meses de carné e hijo de policía local, tendrá que pagar 600 euros y se quedará con sólo dos puntos. Su amiga Marta confiesa que cada uno lleva una media de cuatro copas y que alguno ha consumido drogas. "Esto es así todos los fines de semana. Pero es que todo el mundo sale a hacer botellón y a pillarse un pedo". Carlos irrumpe abruptamente y tambaleante en la conversación con una copa en la mano: "Yo si tengo que salir y no beber no saco el coche, me quedo en casa". Una de las frases más tarareadas por los protagonistas del etilómetro es que si van despacio, aunque hayan bebido, "no pasa nada".

Cuando son interrogados sobre la conducción bajo la influencia del alcohol, el 7% de los jóvenes admite conducir tras haber bebido, el 15% que ha subido como pasajero con un conductor borracho o drogado. El 80% considera que el consumo de alcohol tiene relación con la accidentalidad, y el 67,2% no conoce la cantidad de alcohol necesaria para dar positivo en un control.

A pesar de que las cifras mejoran, en 2009 murieron 730 menores de 35 años. El coste medio de cada joven víctima de la carretera es de 74.000 euros; una paraplejía son dos millones, una muerte, 928.000 euros.

+ EL PAÍS.COM

► **Participe**
¿Se ha vuelto un conductor más prudente? ¿Por qué?

"A mis niños no les pasará"

ANÁLISIS

Mar Cogollos

La educación es una carrera de fondo y los resultados no pueden verse a corto plazo, pero como ya decía Pitágoras "educad a los niños y no será necesario castigar a los hombres". La Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (Aesleme) ha explicado durante los últimos 20 años a cerca de dos millones de estudiantes, en sus horas lectivas, las causas de los accidentes de circulación, cómo prevenirlos, cómo actuar si ocurren y cuáles son sus consecuencias. Entre sanitarios y lesionados de tráfico, en la asociación somos unas 150 personas transmitiendo estos mensajes de prevención y educación vial a los niños.

Podría contar muchas anécdotas, por ejemplo, cómo nació el lema de nuestra campaña *Te puede pasar*, cuando una niña, ingresada en un centro sanitario, le dijo a uno de nuestros médicos: "Yo no sabía que esto podía pasar, nadie me lo había explicado nunca".

Después de todos estos años y de mucho trabajo, ahora, sin embargo, a veces nos encontramos con satisfacción a jóvenes en la universidad que nos dicen: "Tú viniste a mi colegio hace ocho años y desde entonces, cuando voy en el coche, llevo siempre el cinturón de seguridad y no bebo si tengo que conducir".

Las cosas han cambiado mucho. Al principio, cuando hablábamos con los directores de los colegios nos decían: "Eso [un accidente de tráfico] no les va a pasar a mis niños". También nos preguntaban si a la persona que iba a impartir la conferencia "se le notaba mucho la discapacidad". Había que convencer a los responsables de los colegios para impartir las charlas. Ahora no podemos atender toda la demanda.

Únicamente en la asignatura de Educación para la Ciudadanía hay un tema dedicado a la educación vial y una o dos horas para tratarlo; algo del todo insuficiente. Por eso, los colegios agradecen tanto que los agentes de la Policía Local o las asociaciones vayamos a sus centros a completar esos contenidos.

Nuestro trabajo salva vidas, pero siempre quedará algún joven que, por falta de información, sufra un accidente. Ojalá contáramos con recursos para llegar a todos los centros educativos. Cada uno de nosotros puede hacer algo para mejorar la seguridad vial en nuestra familia, en la empresa o con los amigos, ¿por qué no lo intentamos?

Mar Cogollos es directora de la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (Aesleme).