

La seguridad vial de los jóvenes conductores



MIGUEL MUÑOZ MOLINA
Instituto MAPFRE de Seguridad Vial

ALGUNOS DATOS ILUSTRATIVOS DE LA SINIESTRALIDAD DE LOS JÓVENES

Al afirmar que la juventud es un grupo de alto riesgo, pero no el problema más importante de la seguridad vial, no incurrimos en la contradicción que aparentemente representa, porque es cierto que en España la juventud (y nos referimos, de acuerdo

con las convenciones estadísticas internacionales generalizadas, al tramo de edades comprendido entre los dieciocho y los veinticuatro años) representa un 11 por ciento de la población, y, sin embargo, se acerca al 20 por ciento la proporción de jóvenes en relación con el total de fallecidos en accidentes. Esta desproporción, entre su peso en la pirámide de población y en las estadísticas de acci-

dentos circulatorios, pone de manifiesto que ciertamente constituyen un colectivo especialmente proclive a provocar y sufrir (la condición de responsable y víctima no son conceptos antagónicos necesariamente) accidentes de circulación; pero esta misma frialdad de los datos quiere decir que el 80 por ciento de los accidentes los provocan los adultos. Ciertamente el tramo de edad al que consideramos adulto es mucho más amplio que el de joven, y estadísticamente requiere, para un estudio más pormenorizado, la segmentación del concepto de adulto en una serie de intervalos que puedan hacer homogéneas las comparaciones. Sin embargo, es necesario retener el dato anterior.

Las estadísticas de accidentes circulatorios son abundantes y, en sus magnitudes básicas, no difieren sustancialmente de las oficiales de las que emanan del sector asegurador; sin embargo, para los propósitos del presente informe, nos limitaremos a reflejar a continuación las siguientes

SUMARIO

En este artículo, el autor, en base a su amplia experiencia, expone de forma pormenorizada algunos datos sobre la siniestralidad de los jóvenes conductores, sus rasgos psicosociales, el porqué de la concentración del riesgo en el fin de semana y, por último, aporta una serie de soluciones de cara a paliar este grave problema social.

Palabras clave: Seguridad vial, alcohol, drogas, jóvenes conductores.

valoraciones descriptivas de las realidades más significativas:

– Los accidentes de tráfico son la causa de muerte no natural más importante (sin diferencias de edades) en las sociedades desarrolladas.

– Los accidentes de circulación constituyen la primera causa de mortalidad (natural y no natural) entre los jóvenes.

– Los accidentes de tráfico constituyen, como consecuencia de cómo percuten sobre la población joven, el segundo factor de pérdida de años de esperanza de vida. Les superan únicamente las malformaciones congénitas, y ello por la sencilla razón de que –aunque su importancia cuantitativa es mucho menor–, al provocar el fallecimiento de niños recién nacidos hace que lógicamente la pérdida de años de vida sea superior.

– Aproximadamente la mitad de las muertes de jóvenes en accidentes de circulación tienen lugar durante el fin de semana.

– El grupo de población joven es el que mejor ha evolucionado en la estadística de accidentes mortales durante los últimos cinco años; aunque sean datos muy discretos y producidos de forma muy paulatina, constituyen una tendencia consolidada, en el sentido científico-estadístico del término, puesto que ha ido bajando desde el 24 por ciento, del total de víctimas mortales en 1991, punto a punto y año a año; de tal suerte que en 1995 dicho porcentaje ha disminuido hasta el 19 por ciento.

RASGOS PSICOSOCIALES BÁSICOS DE LOS JÓVENES CONDUCTORES

Cuando se trata de describir con una óptica psicosocial a un determinado colectivo, siempre se corre el riesgo de la generalización indiscriminada, que, si se presenta insuficientemente matizada, puede tener como correlato inevitable el rechazo de quien lo lee. Si el lector tiene un sentido hipercrítico, que es tan frecuente en la gente joven, este rechazo puede ser frontal e inapelable. Por ello, es necesario aclarar que no todos tienen –ni siquiera en proporciones diferentes– las mismas características y que, en definitiva, cada ser humano es un universo perfectamente individualizable. No obstante, la investigación científica desarrollada sobre esta materia ha generado una documentación abundante y solvente que permite establecer, con carácter general, los siguientes rasgos como diferenciadores de los jóvenes conductores:

El joven bebe de acuerdo con pautas completamente distintas a las de los adultos. Durante los días laborables es muy probable que no tome nada de alcohol, pero, llegado el fin de semana, comienza a beber de forma compulsiva, porque el alcohol se convierte no en un medio para ayudar a pasar gratamente la velada, sino casi en un fin en sí mismo.

La falta de experiencia

Probablemente sea una cierta obviedad que el joven conductor carece de la experiencia que le podría configurar como un conductor seguro, con una razonable probabilidad de afrontar situaciones de riesgo con una mínima garantía de tomar las decisiones correctas y ejecutarlas de manera adecuada. La mayor parte de los investigadores suelen coincidir en que un conductor no puede considerarse como **experto** hasta que no ha conducido al menos 100.000 kilómetros. Con este punto de partida no podemos ignorar que hace falta un buen número de años para que un conductor adquiriera la experiencia suficiente como para alcanzar niveles de seguridad aceptables.

Distintos estudios apuntan a que la media de kilómetros que recorren los españoles oscila entre 10.000 y 12.000 al año, mientras que los jóvenes suelen quedarse bastante por debajo (es raro que pasen de la mitad de dicha cifra). Ello nos lleva a que, incluso después de cinco años de conducir (nos situamos por tanto alrededor de los veintitres o veinticinco años), es muy improbable que una persona haya adquirido la experiencia necesaria para una conducción segura.

Es indudable que la persona que con dieciocho o veinte años se pone al volante tiene ventajas indudables. Desde luego, es una edad muchísimo mejor para **aprender** a conducir que con edades más avanzadas.

Los jóvenes, además, tienen unas excelentes cualidades de tipo psicofísico para la conducción. Es muy raro que padezcan enfermedades de las que suelen considerarse perturbadoras para una buena conducción, y por otra parte, algunas cualidades psicológicas, como sus cortos tiempos de reacción, alta velocidad de anticipación o buena coordinación bimanual, les hacen especialmente aptos para desarrollar con eficacia lo que los británicos denominan «la tarea de conducir».

No obstante lo anterior, los jóvenes, salvo que hayan tenido la oportunidad de desarrollar una experiencia concentrada pero extensa, difícilmente han adquirido los suficientes reflejos que les permitan aprovechar adecuadamente sus capacidades naturales. Es muy frecuente, en el lenguaje vulgar, confundir «tiempo de reacción» con «reflejos». De hecho, se suele decir que los jóvenes tienen buenos reflejos porque sus tiempo de reacción y su velocidad de anticipación son especialmente buenos.

Los reflejos, sin embargo, son el resultado de una experiencia consolidada que permite que la información procesada sea confrontada con el bagaje de conocimientos y experiencias del sujeto, y, en consecuencia, éste pueda adoptar la decisión correcta.

Evidentemente el tiempo de reacción es importantísimo porque acorta el lapso necesario para la toma de una decisión, pero el que esta decisión sea la correcta depende mucho más (aparte, claro está, de determinadas reacciones instintivas) de la experiencia.

Un ejemplo, probablemente, nos ayudará a entender mejor estas ideas: imaginemos una persona que va conduciendo por una carretera, de pronto ve que un niño irrumpe bruscamente en la calzada. Si su tiempo de reacción es excepcionalmente bueno, tardará quizá medio segundo desde que ve al niño hasta que toma la decisión de pisar el freno, e incluso, en ese mismo tiempo, habrá ejecutado la acción de pasar el pie derecho del acelerador al freno; sin embargo, una persona con un tiempo de reacción digamos normal, tardaría alrededor de un segundo.

Podemos aceptar como hipótesis de trabajo que, con carácter general, el conductor joven tiene un tiempo de reacción más corto que el adulto.

Pues bien, ello no nos garantiza que el joven tenga menor probabilidad que la persona madura de evitar el atropello, porque, a lo mejor, la decisión que se debería haber adoptado no sería la de frenar, sino la de eludir la presencia del niño con un fuerte acelerón acompañado de un enérgico golpe de volante.

Adoptar o no la decisión correcta es la conclusión de un proceso intelectual-intuitivo que se desarrolla en tiempo mínimo, durante el cual el conductor accede a su propia «base de datos», extrae de ella la información precisa y, finalmente, elige, entre las distintas opciones de actuación, la que juzga más adecuada.

La juventud como etapa de autoafirmación

El final de la adolescencia y principio de la edad adulta coinciden normalmente con un período de la vida humana en el que la persona necesita afirmar su personalidad ante sí mismo, ante su entorno inmediato y ante el conjunto de la sociedad. Esta idea es necesario retenerla desde el principio, porque sin ella difícilmente podrán entenderse las razones profundas de algunas características psicossociales e incluso de algunas pautas de conducta que examinaremos a continuación y que tienen una influencia importante sobre la seguridad vial. Una de las conclusiones del libro blanco sobre la seguridad vial y el factor humano, elaborado por MAPFRE, afirma que las personas autoafirmativas son especialmente peligrosas para la circulación. A este respecto interesa destacar que la idea de autoafirmación no se plantea como un rasgo profundo de la personalidad, sino como una actitud que determinadas personas pueden adoptar en unos momentos sí y en otros no; sólo cuando, respondiendo a motivaciones profundas o a estímulos externos, una persona adopta —en lugares y momentos concretos— esta actitud autoafirmativa es cuando se convierte en alguien con mayor potencialidad de riesgo.

Exhibicionismo

Como consecuencia de este período de autoafirmación, el conductor joven necesita demostrar a las personas más próximas —y tanto más si le acompañan en el coche— hasta qué extremo la conducción carece de secretos para él. Ello le lleva a desarrollar actitudes durante la conducción,



Durante la noche se producen el 40 por ciento de los accidentes mortales.

en las que, de manera más o menos consciente, asume situaciones de grave riesgo. En bastantes ocasiones es perfectamente consciente de ese riesgo adicional que está corriendo, pero, pese a todo, lo asume voluntariamente y desprecia el temor que ello le podría producir, porque el sentimiento que le domina es —obviamente, producto de su proceso autoafirmación— la necesidad de exhibir sus destrezas.

Alta capacidad de asunción de riesgos

Íntimamente ligado a la idea de autoafirmación está el hecho, bastante generalizado, de que el joven —y no sólo en el ámbito de la conducción— tiene una gran capacidad para asumir una serie de riesgos de todo tipo (no sólo físicos) que en las edades maduras difícilmente se aceptan. Está claro que esta característica no tiene en principio ninguna connotación negativa, y la realidad de la historia individual y colectiva está plagada de hechos relevantes y muchas veces positivos, resultado de esta capacidad de asumir riesgos. Lo malo surge cuando se exterioriza en un ámbito —cual es el de la conducción— en el que existen multitud de variables que escapan al control del conductor, sobre todo las reacciones y actuaciones del resto de los intervinientes de la circulación: otros conductores, peatones, etc. Si a eso le añadimos el factor inexperiencia, que le puede llevar a una errónea valoración de la importancia real de esa situación, cuyo plus de riesgo está asumiendo, pue-

de todo ello acabar en situaciones de imposible control y cuyas consecuencias son por definición imprevisibles.

La estimulación externa

El joven tiene una capacidad de afirmación ciertamente limitada y, por ello, es extremadamente vulnerable a las incitaciones y estímulos que provienen del exterior, fundamentalmente de aquellas que tienen su origen en el círculo de amigos más próximos.

Incitaciones exteriores, procedentes del grupo, del tipo de: «No te atreves», «Eso es de viejos», y otras análogas, provocan en ese contexto del proceso de autoafirmación la necesidad de demostrar su independencia de los prejuicios o de las construcciones normativas originarias del mundo de los adultos, y demostrar que sí se atreve, que no es un viejo y que, en definitiva, está perfectamente integrado en el grupo y actúa como el grupo espera de él. No olvidemos que esta autoasimilación al grupo constituye, más que una característica, una necesidad vital de los jóvenes. Incluso entre los núcleos marginales que tratan de despegarse al máximo de la sociedad establecida se da esta necesidad de asimilación e identificación incondicionada con sus afines.

CONCENTRACIÓN DEL RIESGO EN EL FIN DE SEMANA

Muy distintas investigaciones han apuntado a que en las características

antes examinadas radica la razón fundamental del elevado número de accidentes que sufren los jóvenes. Y ello tiene especial importancia si pensamos en algunas de las pautas de conducta que están bastante estabilizadas en los hábitos de la juventud en España en estos momentos.

Entre ellos destacan, de manera muy especial, los prolongados hábitos nocturnos de diversión durante los fines de semana. El dato de que entre el 45 y 50 por ciento de los fallecimientos de jóvenes en accidente de circulación acaecen en fin de se-

mana es indisoluble de esta realidad, y ello por varias razones:

– En primer lugar, el hecho de que la mayor parte de los kilómetros que recorren los jóvenes tienen lugar durante los fines de semana (alrededor del 80 por ciento).

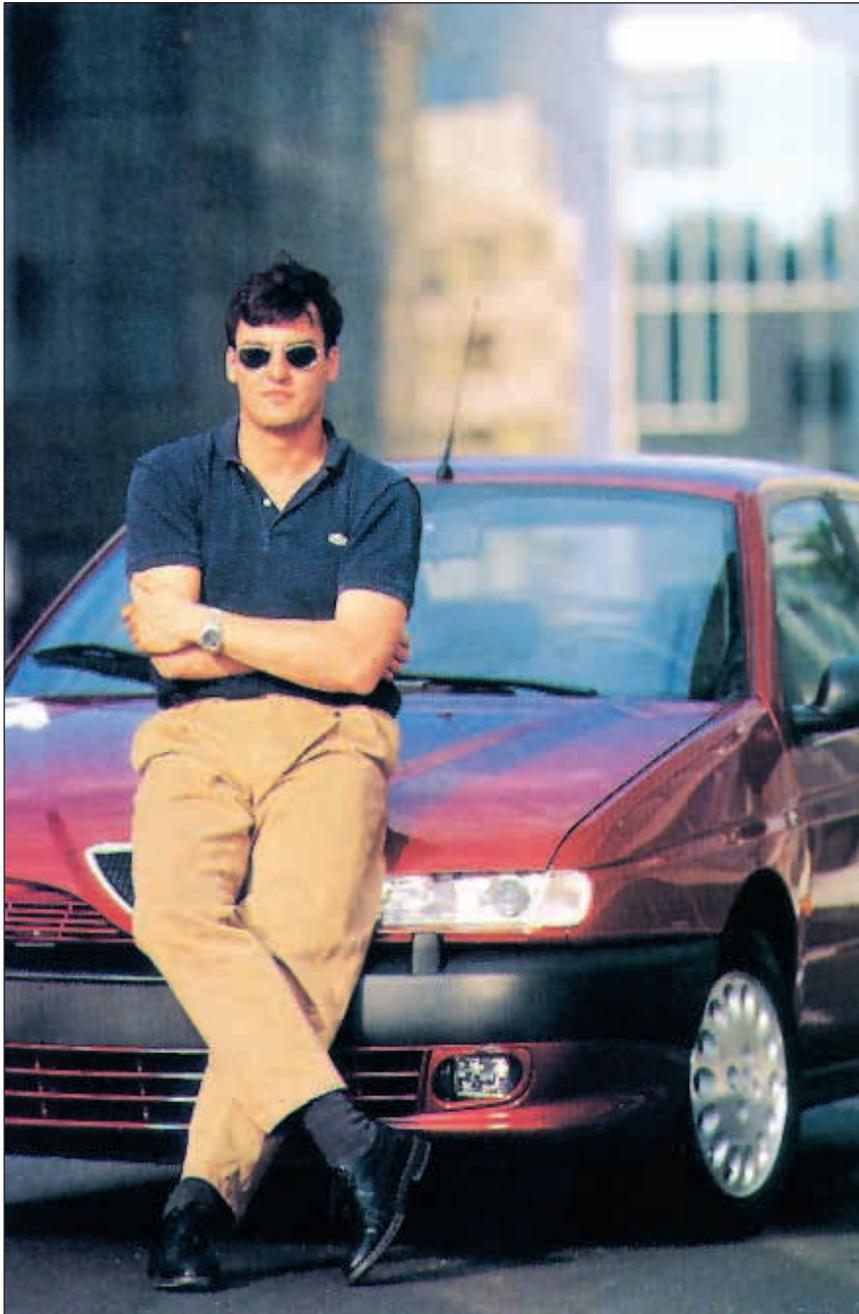
– Cuando hablamos de fin de semana estamos hablando en realidad de un período más largo del que en el lenguaje puramente cronológico corresponde a tal concepto. El fin de semana «social», y no «cronológico», puede estimarse que se extiende

desde las 20 horas del viernes hasta las 2 horas de la madrugada del lunes, es decir, estamos hablando de cincuenta y cuatro horas en las que no es infrecuente que se produzca un único período de diversión (o de «marcha», por utilizar el lenguaje juvenil) con mínimos, cuando no inexistentes períodos de descanso.

– Del alcohol, minoritario sin duda, hablaremos luego, pero no se puede soslayar la importancia de la fatiga que este tipo de conducta, indudablemente, trae consigo, porque la fatiga hace su aparición aun en personas que disfrutan de la fortaleza y la vitalidad que aportan los veinte años. Según van avanzando las técnicas de microinvestigación de accidentes se va reafirmando más y más la importancia del cansancio como factor de riesgo en todas las edades, y, aunque indudablemente una persona joven tiene en principio mayor resistencia, no es menos cierto que también esta resistencia se ve sometida a mayores agresiones, en función de las pautas de comportamiento descritas.

– Pero no es la fatiga el único componente de riesgo de la noche de los fines de semana, porque la noche es, en sí misma, un período que entraña un peligro añadido intrínseco. Con carácter general se suele estimar que durante las horas nocturnas se produce una intensidad circulatoria inferior al 15 por ciento de la diurna, y, sin embargo, durante la noche se produce casi el 40 por ciento de los accidentes mortales. En todo caso, es verdaderamente estremecedor el dato de que del total de jóvenes muertos de accidente de circulación casi un 30 por ciento mueren durante las horas nocturnas de los fines de semana, y nótese que ese 30 por ciento de fallecimientos se produce durante unas horas que escasamente representan el 8 por ciento del total.

– Las características del comportamiento juvenil, unidas a que el índice de motorización en los jóvenes es muy inferior a la media nacional, hace que, normalmente, los niveles de ocupación de los coches conducidos por jóvenes sean muy altos. Que en los momentos de diversión en fin de semana los coches vayan ocupados por cinco o incluso más personas es relativamente frecuente, y, por ello, lamentablemente, no es demasiado raro que este tipo de accidentes se salde con un número muy elevado de víctimas.



Como consecuencia del período de autoafirmación el conductor joven necesita demostrar a las personas más próximas –y tanto más si le acompañan en el coche– hasta qué extremo la conducción carece de secretos para él.

Dos tópicos que conviene evitar

No cabe duda de que el alcohol es uno de los problemas más graves en

su relación con la seguridad vial; pese a que la anterior afirmación es generalmente aceptada, no es menos cierto que, al abordar el problema del alcohol y la conducción, suele incurrirse en la tentación de simplificarlo con base en dos afirmaciones que son otros tantos tópicos:

- El alcohol es un problema que se da predominantemente (cuando no exclusivamente) en los jóvenes.
- El alcohol es un problema generalizado entre los jóvenes.

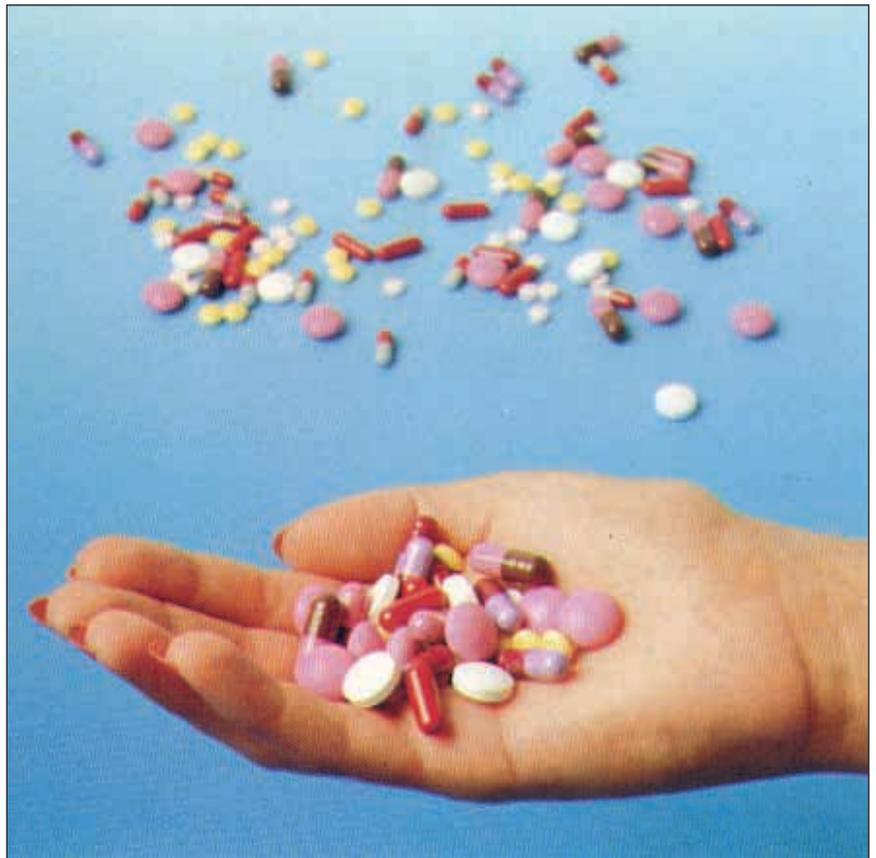
Las investigaciones más rigurosas permiten afirmar con rotundidad que la incidencia, como factor de causalidad, del alcohol entre los conductores jóvenes no es mayor que entre los adultos o maduros; un dato diferencial que conviene recordar aquí es que sí hay diferencias importantes entre los sexos, ya que en cualquier tramo de edad los varones beben más que las mujeres. Tanto en la información puramente estadística como en la obtenida a partir de investigaciones selectivas, aparecen de forma constante los siguientes datos, predicables igualmente de jóvenes y adultos:

- El alcohol está presente, entre otros factores de causalidad, en un tercio de los accidentes con daños personales.
- El alcohol es causa, también asociada a veces con otros factores, de la mitad de las muertes acaecidas en accidente.
- Pese a lo trágico y a lo elevadísimo de ambas realidades, lo cierto es que la proporción de personas que conducen bajo la influencia del alcohol no es muy alta. Normalmente suele estimarse que dicha proporción oscila alrededor del 6 por ciento.

Lo que, sin embargo, sí es sustancialmente distinto es el modo en el que se manifiestan los hábitos de consumo de alcohol entre jóvenes y adultos.

El adulto, la persona madura, en España puede encarnar el arquetipo de lo que se ha dado en llamar el «bebedor social». Es decir, que en España (como en el resto de los países latinos e incluso casi todos los mediterráneos) el consumo de bebidas alcohólicas forman parte de los hábitos cotidianos de vida. Este hábito del consumo de vino es lo que, a lo largo de los siglos, ha configurado las pautas de conducta en relación con el alcohol que hoy consideramos normales.

Es bastante frecuente que el adulto no dé importancia al alcohol que debe justamente por eso: porque es lo normal, y, en consecuencia, lo más



Cuando los jóvenes toman fármacos, lo hacen normalmente de forma voluntaria, casi siempre mezclándolos con alcohol o bebidas estimulantes, buscando efectos secundarios para incrementar su resistencia a la fatiga.

probable es que no modifique sus hábitos de ingestión de bebidas alcohólicas solamente por el hecho de que después vaya a conducir. Estas características de «bebedor social» se suelen traducir en que normalmente no bebe lo bastante como para embriagarse, pero con frecuencia –tal vez a diario– beba lo suficiente como para no poder conducir con seguridad.

El joven, sin embargo, bebe de acuerdo con pautas completamente distintas. Durante los días laborales es muy probable que no tome nada de alcohol, pero, llegado el fin de semana, tan pronto se incorpora al lugar de diversión, comienza a beber de una forma compulsiva, porque el alcohol se convierte no en un medio para ayudar a pasar gratamente la velada, sino casi en un fin en sí mismo. Las reglas que se ha autodictado el grupo exigen que al comenzar la fiesta hay que «colocarse», tomando una cantidad de alcohol que, con mucho, rebasa los límites que después le permitirían conducir con una seguridad razonable.

Llegados a este punto, tal vez sea imprescindible recordar que no estamos tratando de generalizar. Insisti-

mos en que la mayoría de los jóvenes no conducen bajo la influencia del alcohol, pero no es menos cierto que los jóvenes que sí lo hacen, en su mayoría actúan de esta forma compulsiva.

Como casi todas las realidades humanas, ello tiene una vertiente negativa (probablemente la más acusada), pero también presenta una pequeña, pero esperanzadora, faceta positiva: puesto que los jóvenes beben de manera voluntaria y expresamente querida, tal vez sea más fácil convencerles de que uno de cada grupo, el que cada noche vaya a conducir, no pruebe el alcohol. Ya podrá hacerlo (es de esperar que, en todo caso, de forma moderada) la semana siguiente, cuando sea otro, del grupo quien tenga que conducir.

Ésta es una costumbre relativamente arraigada en los países nórdicos, y son tres las posibles razones: una elevada educación cívica (y por tanto vial), un acentuado respeto (quizá temor) por las severas sanciones que pueden imponerse y, finalmente, la voluntariedad expresa de ir a embriagarse. Este último factor es, si no coincidente, sí relativamente similar a ese «colocarse» voluntariamente de

nuestros jóvenes bebedores compulsivos. Por eso, si el beber en exceso es un acto voluntario y buscado a propósito, puede ser más fácil realizar ese acto voluntario y consciente de no beber. Sin embargo, entre la población adulta se hace más difícil, debido a sus diferentes formas de entender los hábitos de bebida.

En todo caso —y aun a riesgo de resaltar reiterativos— hay que insistir sobre los peligros derivados del alcohol y la conducción, entre otras razones porque su extensión entre la población es ciertamente importante. Decíamos anteriormente que el porcentaje no era muy alto, pero si aceptamos el 6 por ciento como la cifra más probable de los conductores más o menos influenciados por el alcohol, nos encontraremos con que el total de personas que conducen (aunque no sea de modo habitual) bajo los efectos del alcohol, puede rondar los 900.000, y por lo que se refiere a los jóvenes, es muy probable que la cifra se acerque a los 100.000.

En todo caso, si el alcohol es siempre un factor de riesgo de extrema gravedad, ésta aumenta más cuando actúa sobre un conductor joven, según se desprende inequívocamente de la investigación epidemiológica al respecto. Ello obedece a dos razones fundamentales: en primer lugar, porque la falta de experiencia, sobre cuya importancia como factor de riesgo hemos insistido ampliamente, resulta más grave cuando el alcohol se encarga de neutralizar la principal ventaja que tiene el conductor joven, y

que es su superior aptitud psicofísica; en segundo término, porque el alcohol tiene una gran virtualidad desinhibitoria, por lo que actúa como amplificador importante de actitudes tan negativas para la conducción como los comportamientos exhibicionistas o la capacidad de aceptación del riesgo.

Finalmente hay que poner de manifiesto otro dato gravísimo, obtenido de varias manifestaciones: un 20 por ciento de los jóvenes que son sorprendidos conduciendo con tasas de alcoholemia superiores a las permitidas no son víctimas de intoxicaciones puntuales aisladas, sino que se trata de alcohólicos crónicos: de enfermos, en una palabra.

Algunas consideraciones respecto de drogas y fármacos

Probablemente es bastante acertada la idea, cuando se habla de drogas, de que la diferencia básica entre el alcohol y lo que habitualmente se denomina «drogas», de una forma genérica e indiscriminada (y tal vez un tanto imprecisa), es únicamente su regulación jurídica. Es decir, que la producción, distribución, venta y consumo del alcohol son legales, y en las demás drogas no lo son, mientras que sus consecuencias sanitarias y sociales son muy parecidas. También en el mundo de la circulación hay diferencias de tipo jurídico, aunque éstas, en parte, derivan de algunas peculiaridades de orden médico y psicológico, a las que vamos a tratar de aproximarnos un poco.

En primer lugar, hay que precisar que cuando hablamos de «drogas» no nos estamos refiriendo a un tipo único de producto. Incluso bajo la denominación de «drogas ilegales» se ampara un buen número de sustancias bastante distintas. Desde los opiáceos (heroína o cocaína) hasta los derivados del cannabis (hachís o marihuana), pasando por eso que se ha dado en llamar «drogas de diseño», como el éxtasis u otras parecidas. En consecuencia, no es fácil enumerar de una forma sencilla y asequible cuáles son sus consecuencias en la conducción y, en especial, cuál es su influencia en la frecuencia de accidentes.

Incluso la droga que tiene más defensores (aunque afortunadamente son cada vez menos y con menos credibilidad), o sea, el conjunto de derivados del cannabis, actúa sobre el conductor de una manera muy parecida al alcohol, y sus efectos —en forma de euforia, alargamiento de los tiempos de reacción, errónea valoración del riesgo, etc.— son también muy parecidos, por lo que el consumo está siempre radicalmente contraindicado —y, por supuesto, prohibido— cuando se va a conducir. Es un elemento de riesgo clarísimo.

Si nos referimos al resto de drogas, la cuestión es bastante más grave, porque a todos esos efectos hay que añadir otros más específicos, entre los que destaca, de forma muy nítida, la aparición de graves trastornos de la personalidad, que incrementan la probabilidad de producir accidentes hasta límites insospechados. Todo ello aun sin tener en cuenta que lo más frecuente entre las personas adictas a las drogas es que nos encontraremos ante auténticos politoxicómanos, es decir, personas dependientes de varias drogas a la vez.

Además, con la droga nos encontramos con que no sólo es peligrosa la conducción bajo su influencia inmediata —lo que los médicos llaman intoxicación aguda—, sino que el toxicómano está siempre inhabilitado para conducir, porque cuando el drogodependiente está privado de la sustancia a la que está «enganchado», es decir, en pleno síndrome de abstinencia (el «mono», dicho en lenguaje de la calle), el sujeto puede llegar a ser tan peligroso como cuando ha tomado la droga. Esto se da igualmente en el alcoholismo, de ahí que también el alcohólico crónico esté inhabilitado para conducir.

Evidentemente, todo lo anterior no supone ninguna forma de marginación para quien —desde todos los puntos de vista— debe ser considera-



La mayor parte de los kilómetros que recorren los jóvenes tienen lugar durante los fines de semana.

do como un enfermo y no como un ser depravado. Ciertamente hay que colaborar en su desintoxicación, su curación y su reincorporación a la sociedad; pero a la conducción sólo debe incorporarse o reincorporarse cuando médicamente esté recuperado y su presencia en la circulación no sea un peligro para él mismo y para los demás.

La prohibición de conducir bajo la influencia de drogas existe, y también está en vigor la obligación de someterse a las pruebas correspondientes. La única diferencia con el alcohol es que en drogas no existe una tasa máxima fijada en el reglamento, sino que será siempre el juez quien determine si la droga influye en la conducción, y, por tanto, si existe delito.

En lo que se refiere a drogas, hay peculiaridades en cuanto a su consumo por parte de los jóvenes. Nuevamente hemos de insistir en que, cuando enfrentamos el binomio jóvenes-drogas, estamos ante una realidad absolutamente minoritaria. A partir de estos datos obtenidos de las distintas organizaciones (públicas y privadas) que trabajan en relación con la prevención o la represión de las actividades relacionadas con la droga, podemos concluir que actualmente entre los jóvenes se encuentra:

- En franca regresión el consumo de heroína.
- Estabilizado, con una ligera tendencia al alza el de cocaína.
- Bastante estabilizado el hachís y otros derivados del cannabis.
- En preocupante alza el uso de las drogas sintéticas o de diseño, especialmente el éxtasis y otras sustancias análogas cuyo efecto es básicamente estimulante.

Las «pastillas», como coloquialmente denominan los jóvenes al último grupo de drogas, se plantean casi como una necesidad entre los grupos entre los que se da esa «necesidad» de agotar cada minuto del fin de semana, en una búsqueda inagotable de una diversión compulsiva y sin interrupciones —que tiene un alto componente de evasión—, en la que no pueden prescindir del consumo de estimulantes para mantener el ritmo frenético que se autoimponen.

En cuanto al consumo de fármacos, referido a la juventud, presenta características similares a las de las drogas ilegales. Entre los adultos está mucho más extendida la costumbre de automedicarse, pero los jóvenes normalmente utilizan las medicinas con una finalidad análoga a la del alcohol o las drogas. No se trata de



El alcohol es un problema generalizado entre los jóvenes.

que unas medicinas autorrecetadas, o cuyos efectos sobre la conducción no hayan sido suficientemente valorados, perturben de manera involuntaria —aunque tal vez negligente— la capacidad para conducir, que es lo que se da —hay indicios de que de forma creciente— entre la población adulta y madura. Cuando los jóvenes toman fármacos que pueden alterar su capacidad como conductores, lo hacen normalmente de forma voluntaria, casi siempre mezclándolos con alcohol o con bebidas estimulantes, justamente buscando sus efectos secundarios como instrumento para incrementar la intensidad de las sensaciones o su capacidad de resistencia a la fatiga.

Las causas profundas son sustancialmente iguales que cuando se trata de drogas ilegales, por tanto, las medidas de prevención habrán de tener una orientación análoga.

SOLUCIÓN O SOLUCIONES

No cabe la menor duda de que el tráfico es un fenómeno complejo; complejos son, por tanto, el origen y la etiología de los accidentes (su disfunción fundamental) y, no podría ser de otro modo, complejas deben ser las soluciones que se aporten.

Como hemos tratado de poner de manifiesto a lo largo del presente artículo, la realidad de los jóvenes conductores, dentro del más específico ámbito de la seguridad vial, es algo lleno de facetas y matices, sobre lo que no cabe el intento de aplicar una

especie de solución global con pretensión de que tenga efectos milagrosos. A éste, como a todos los demás aspectos concretos del conjunto de la seguridad vial, hay que aproximarse con una actitud humilde y ambiciosa al mismo tiempo, teniendo siempre muy presente que, si bien no existe esa solución total y taumatúrgica, sí es posible obtener resultados positivos concretos sobre la base de ir abordando aspectos específicos de esta realidad, sobre los que se pueden aplicar remedios igualmente concretos, capaces de modificarlos, al menos parcialmente, en la certeza de que la adicción de muchos pequeños sumandos no pueden dar un resultado, si no satisfactorio, sí al menos esperanzador.

En todo caso, es la sociedad en pleno, con los poderes públicos a la cabeza, quien debe abordar las soluciones que afectan a las causas profundas de todo ello. Una inteligente y eficiente política de empleo, la búsqueda de alternativas a la marginación y al ocio estéril, en forma de propuestas de actividades culturales, deportivas, formativas, etc., será la base sobre la que se pueda cimentar el cambio profundo que se reclama.

Entre tanto hay que ir trabajando sobre los aspectos más concretos a que nos hemos venido refiriendo.

¿Son posibles los cambios radicales?

Ésta es la tentación globalizadora que probablemente sea más urgente



Aproximadamente, la mitad de las muertes de los jóvenes en accidentes de circulación sobreviene durante el fin de semana.

evitar. Los jóvenes son como son. Con toda su carga de valores positivos y negativos; además no son sustancialmente distintos de los jóvenes de hace treinta años. Hay pautas de comportamiento actuales que ciertamente no se daban en los años sesenta, pero en lo fundamental un joven actual es tan generoso y tan exhibicionista, tan solidario y tan arriesgado como lo fue el joven de la generación anterior. La diferencia fundamental, por lo que hace al mundo de la seguridad vial, es que la forma en que la motorización se ha extendido —y aun masificado— en nuestra época hace que las consecuencias de una forma de ser y actuar consustancial a la juventud tenga unas consecuencias fuertemente diferentes en forma de incremento importante de los accidentes circulatorios y sus lamentables consecuencias.

Por tanto, opinamos que no hay que intentar cambiar a los jóvenes. Hay que acostumbrarse a convivir con ellos como son y fijar únicamente objetivos aparentemente modestos, cuya consecución puede, sin embargo, proporcionar una alta rentabilidad.

Cómo corregir la inexperiencia

He aquí una de las cuestiones más importantes y también más difíciles de resolver cuando se pretende mejorar la seguridad vial de los jóvenes.

Ya dijimos que, aunque parezca una burda obviedad, la inexperiencia sólo se corrige con experiencia, es decir, practicando y recorriendo muchos miles de kilómetros, hasta adquirir una serie de hábitos y reflejos condicionados en los que se plasma el acervo de conocimientos y experiencias que definen al conductor seguro. No obstante, ese proceso de maduración en la conducción se puede concentrar acortándolo en el tiempo, sobre la base de que el joven (y novel) conductor pase unos ciclos de perfeccionamiento, sometiéndolo a una serie de incitaciones muy exigentes que, en condiciones normales, tardarían muchos kilómetros (y muchos años, por tanto) en tener la oportunidad de afrontar y de aprender a superar.

Desde luego, no es probable que vaya a producirse, ni siquiera en un horizonte de tiempo mínimamente previsible, un endurecimiento profundo de los exámenes de conducir, hasta el extremo de que sólo se entregue el permiso a la persona que científicamente pueda calificarse como experta (recordemos los miles de kilómetros que se consideran necesarios para ello), sencillamente porque la sociedad no está dispuesta —probablemente tampoco le sería posible— a soportar el elevadísimo coste que ello comportaría. Por ello hay que aceptar definitivamente la idea de que a la conducción real se van a seguir incorporando personas que

han demostrado que tienen unos conocimientos y destrezas que, aunque mínimos, son suficientes como para empezar a circular en unas condiciones aceptables de seguridad, para alcanzar, durante este proceso, la maduración suficiente que les acabe configurando a la larga como conductores seguros.

Acelerar el proceso de esto que podríamos llamar segundo aprendizaje es posible, aunque no esté, ni con mucho, exento de dificultades. Existe una cierta demanda social de este tipo de servicios, frecuentemente estimulados por la publicidad de algunas escuelas llamadas de perfeccionamiento, a cuyo frente suele aparecer alguna persona con un historial más o menos brillante en el mundo de la competición o en el de la prensa del motor.

Como es natural, no se puede despachar, con un solo juicio global, la opinión que puede merecer una actividad en la que las peculiaridades del sistema seguido en cada centro haría muy difícilmente generalizable la opinión que cada uno pueda merecer.

Con carácter general, entre los expertos en seguridad vial, estos cursos de perfeccionamiento suelen mirarse con un cierto recelo porque normalmente se basan en someter al conductor a una serie de circunstancias de circulación difíciles e infrecuentes, en las que se les enseña cómo reaccionar adecuadamente. A ello, en principio, es difícil poner reparos, porque indudablemente, cuanto mayor sea su destreza en el manejo del vehículo, un conductor estará en mejores condiciones de hacer frente a situaciones especialmente complicadas.

El problema surge si el programa se queda justamente en eso solamente, es decir, en la creación de una serie de habilidades, tales como la forma de corregir la aceleración lateral del vehículo cuando se produce derrape. Pero, siguiendo este supuesto concreto, si al mismo tiempo que estas habilidades no se inculca un especialísimo sentido de la responsabilidad, es más que probable que el sujeto, especialmente si es joven, acepte mucho más alegremente la posibilidad de derrapar (porque cree que siempre podrá controlarlo), conduciendo sin el plus de prudencia que el caso requeriría, cuando circule por la zona deslizante. Incluso puede que decida crear él artificialmente la situación de deslizamiento y trate de experimentar «la emoción» de tomar las curvas derrapando, tal como se hace en el mundo de la alta competición; al fin y al cabo «es ya un exper-

to y el derrapaje controlado no tiene secretos para él».

Las anteriores consideraciones no son fruto de ninguna especulación teórica, sino el resultado de rigurosos estudios, el más relevante de todos quizá sea uno que realizó la OCDE, del que se desprende inequívocamente que las personas que han pasado por este tipo de cursillos tienen una frecuencia de accidentes superior a la media de las personas de sus mismas características sociológicas.

La consecuencia de todo ello no puede, sin embargo, ser descalificatoria. Cualquier forma de perfeccionamiento es útil y conveniente, pero es imprescindible conseguir que sus contenidos se amplíen, reforzando especialmente (cuando no, creándola *ex novo*) un área de responsabilidad de la seguridad vial, que no puede bastar con una simple charla en la que, en síntesis, se venga sencillamente a recomendar precaución y no someterse a riesgos innecesarios. Es preciso que expertos en psicología y pedagogía de la conducción desarrollen un núcleo de materias, elaborado con rigor científico, cuyos contenidos y metodología tengan esa virtualidad de conciencia sobre la responsabilidad que asume toda persona que toma los mandos de un automóvil.

Información y educación: ¿soluciones o tópicos?

Sin duda, la educación y la formación en materia de seguridad vial debe ser la gran prioridad. En definitiva, apostar por la educación como ingrediente fundamental de una estrategia de seguridad vial es una profesión de fe en el ser humano, al confiar en que sea su propio sentido de la responsabilidad lo que le haga adoptar actitudes de prudencia, sin necesidad del refuerzo negativo que supone la existencia de un régimen represivo más o menos severo.

Conviene, al hablar de educación vial, tratar de centrar al máximo la cuestión, ya que es algo de enorme complejidad. Educación (o formación) vial es un concepto amplísimo que abarca desde la educación escolar (o incluso preescolar) hasta las campañas divulgativas (generales o concretas en función de su contenido o su público objetivo), pasando por todas las acciones destinadas a mejorar la preparación de las personas que acceden al permiso de conducción, lo cual, a su vez, comporta una amplísima gama de actividades.

Por ello intentaremos eludir la elaboración de una teoría global de la educación vial para centrarnos en dos temas más concretos:

- Cómo enfocar las acciones de educación vial orientadas a los jóvenes.
- Cómo hacerlo desde la iniciativa privada.

Desde el punto de vista del «qué hacer», hemos insistido reiteradamente en la necesidad de evitar las propuestas de solución maximalistas que pretenden introducir cambios radicales en la mentalidad y en las pautas de comportamiento generalizadas entre los jóvenes. Pero no se interprete lo anterior como un gesto claudicante ante la inaceptable realidad de la relación jóvenes-seguridad vial.

Sin duda, hay que «empezar por el principio», recordando que el adolescente antes fue niño y que, por tanto, hay que comenzar a construir el edificio de la seguridad vial por los cimientos; es decir, es preciso conferir a la educación vial infantil la importancia que tiene y que, sin duda, es mucha. Desde un punto de vista científico, los pedagogos reconocen unánimemente que los ámbitos en los que esta educación debe impartirse son la escuela y la familia.

La forma en que la educación vial debe impartirse en el centro escolar ha sido un tema objeto de abundante

estudio por parte de los especialistas, y existe, al respecto, una práctica unanimidad en el sentido de que, sobre todo en la edad que puede llegar hasta los catorce años, aproximadamente, debe integrarse en las materias y disciplinas que podríamos denominar clásicas y correr a cargo de los mismos profesores encargados de ellas. Se pretende con ello evitar tres planteamientos:

- La configuración de una asignatura autónoma de educación vial, por considerar que nunca sería objeto de la necesaria atención, sino que tendría la inevitable consideración de materia secundaria. Esta opinión se da no sólo para España, y, ciertamente, los sobrecargados programas de estudios de nuestro país no hacen muy probable que la realidad fuera muy distinta de la esbozada.

- Trasladar a personas ajenas al sistema educativo (policías de tráfico, funcionarios, deportistas del motor, etc.) la responsabilidad de la impartición de la educación vial, ya que se considera que ante intervenciones de este tipo de personas, por rica que pueda ser su experiencia en relación con la circulación, inevitablemente el niño tenderá a abstraer lo que está oyendo de sus planteamientos de aprendizaje, y así que los contenidos que se le transmiten sean asimilados por él, se transforma en algo tremen-



Las reglas que se autodicta el grupo exigen que al comenzar la fiesta hay que «colocarse», tomando una cantidad de alcohol que, con mucho, rebasa los límites que después le permitirán conducir con una razonable seguridad.

damente aleatorio y dependiente casi en exclusiva de la mayor o menor brillantez del conferenciante.

– Suponer que la educación vial se identifica con los parques infantiles de tráfico, los cuales, si no se integran en el sistema educativo como una ayuda didáctica, se quedarán en algo parecido a un «tio vivo». Otro tanto podría decirse de otras actividades extraescolares, como cine, teatro, etc.

La observancia de estos principios, fruto, como decíamos, de la investigación de los expertos en pedagogía, no debe, sin embargo, interpretarse como descalificatoria del resto de actividades que pueden llevarse a cabo, las cuales cobran pleno sentido como actividades extraescolares complementarias –y nunca sustitutorias– del trabajo incardinado en el contexto curricular de la enseñanza.

A partir de los estudios y experiencias realizados se ha ido perfilando la idea de que la educación vial debe tratarse como «eje transversal», es decir, que, en lugar de crear la asignatura «educación vial», lo que hay que hacer es introducirla en las asignaturas tradicionales que conforman los denominados «ejes troncales».

Lo extraescolar adquiere, sin embargo, un protagonismo muy destacado cuando se trata de llevar la educación vial a ámbitos más elevados de enseñanza (entre los quince y dieciocho años), toda vez que ni los programas, ni la propia evolución intelectual, emocional y académica de los jóvenes (ya no cabe hablar de niños) hacen fácil su tratamiento como eje transversal. En la inteligencia de esta dificultad existen países (Estados Unidos es el caso más emblemático) que han tratado de incorporar un régimen de incentivos a la educación vial en este intervalo de edad, basados, sobre todo, en el otorgamiento del permiso de conducción tras un aprendizaje integrado en este ciclo formativo. La idea es ciertamente atractiva en principio, pero tal vez sea de difícil aplicación en Europa, donde esta enseñanza está mucho más profesionalizada (lo cual es, sin duda, deseable) y, además, porque esta forma de acceso al permiso de conducción es indisoluble de la cultura automovilística del país, de sus conceptos y realidades circulatorias y, en último término, del grado de maduración de la sociedad en su relación con la automoción.

Por ello, es imprescindible un gran esfuerzo de imaginación, sobre todo por parte de la Administración, pero coadyuvando la iniciativa privada, pa-

Los jóvenes propenden a dispensar su atención, por lo que los mensajes divulgativos, además de ser muy claros, tienen que expresar con mayor concreción algún contenido perfectamente identificable y aislable que le pueda ofrecer como alternativa, alguna pauta de conducta que vaya más allá de una genérica apelación a la prudencia o a la responsabilidad.

ra crear un núcleo de actividades educativas variado y sugestivo que suscite el interés de los jóvenes que se encuentran en esta fase crítica de preconductores o conductores de ciclomotores y motos de pequeña cilindrada.

En todo caso, una de las ideas que hay que infundir con mayor claridad, especialmente cuando se trata de inculcar los principios educacionales de la seguridad vial en la población joven, es la del carácter indisoluble entre la educación cívica general y la educación vial, que no es sino una parcela específica de aquélla.

Como ya hemos insistido anteriormente, todos los expertos solventes que han estudiado el comportamiento del conductor, tanto desde una perspectiva sociológica como psicológica, coinciden en afirmar que la gente conduce como vive; el que es competitivo o agresivo conducirá de forma competitiva o agresiva. Igualmente, la persona que se preocupa de no dejar latas de conserva en el monte es la misma que cumple con las normas de tráfico.

Esta correlación entre educación cívica y educación para la seguridad vial nos lleva a una especie de dilema que, inevitablemente, provoca en quien se lo plantea una doble sensación contradictoria: de modestia y de ambición. De modestia, en el sentido de que si la educación vial es una parte de la educación cívica, sólo en la medida en que mejore el sentido cívico general de nuestros conciuda-

danos mejorarán sus comportamientos en la circulación. Pero también de ambición, no exenta de un saludable optimismo, en el sentido de que si conseguimos entre todos una mejora en los niveles de seguridad en nuestras vías públicas se habrá realizado una importante contribución a mejorar la educación cívica. Lo que nunca puede ser la educación vial es una coartada para defender intereses ajenos a la seguridad vial, lo cual no es, ni mucho menos, excepcional.

La divulgación como especial acción educativa

Dentro del contexto de las acciones educativas dirigidas a jóvenes desde fuera del ámbito estrictamente docente, conviene hacer una referencia expresa a las acciones divulgativas, es decir, aquellas de contenido educativo que se dirigen a un público objetivo no individualizado a través de los medios de comunicación de masas. Con ello se trata de potenciar al máximo la capacidad de reflexión en relación con el conjunto de la seguridad vial o, preferiblemente, sobre algunos aspectos concretos de la misma. Conviene resaltar a este respecto que el tratamiento duro, dramático o impactante (cuando se decida utilizar este lenguaje) nunca debe ser un fin en sí mismo, sino únicamente un instrumento al servicio de esa potencialidad de inducir a la reflexión que se pretende.

Lo auténticamente importante es delimitar con claridad el objeto de la divulgación, que puede enfocarse desde varias perspectivas:

– Identificación del contenido de la acción. Así, habrá que decidir si se va a tratar de una llamada más o menos genérica a la responsabilidad o la prudencia, aunque tenga como destinatario un público objetivo parcialmente delimitado. Un ejemplo aclaratorio sería el dirigir un mensaje a los jóvenes, pero sin entrar en aspectos concretos de sus respectivas características conductuales o sociológicas como grupo de riesgo. En sentido inverso, otra línea de trabajo podría venir definida por el enfoque justamente contrario, es decir, centrarse en comportamientos muy concretos y en su relación con la seguridad vial; por ejemplo, alcohol, velocidad, adelantamientos, uso del cinturón de seguridad, etc.

– Elección del vehículo comunicativo más adecuado. En gran medida, la elección del medio viene condicionada por la extensión del mensaje o

mensajes que se pretenda trasladar; pero, en último término, la extensión condiciona no sólo el medio, sino incluso el propio soporte que se utilice. Por ejemplo, una vez que se ha decidido que una determinada idea debe difundirse por radio, su mayor o menor complejidad de contenido puede aconsejar su emisión a través de una «cuña», un microprograma, etc.

– Delimitación del tratamiento conceptual que se va a dar al tema (si se va a dar una visión general del mismo, o si va a incidir en las causas, consecuencias, etc.), o en algún aspecto muy concreto del mismo (por ejemplo, al tratar la velocidad, insistir solamente en cómo moderarla en caso de lluvia).

– Decisión de si esta idea, así perfilada, va a constituir una de las piezas de una campaña más o menos amplia, o si, por el contrario, es una acción puntual aislada. En el primer caso, normalmente se opta por dar un tratamiento común a todas las piezas, procurando que el conocimiento de una de ellas atraiga la atención del público sobre las demás. Esto no siempre se sigue, pero, en general, se suele considerar conveniente que haya un hilo conductor estilístico o, al menos, un eslogan aplicable a todas y cada una de las piezas.

A partir de esta sucesiva toma de decisiones se trazan las líneas maestras de la acción divulgativa, y del contacto con el mundo de la creación publicitaria surgirá el diseño, el estilo, la estrategia de medios, etc.

Todas las anteriores consideraciones, que tienen un cierto componente de generalidades, pueden orientarnos sobre cómo dirigir a los jóvenes una acción de tipo divulgativo. Para completarlas veamos, a continuación, algunas ideas centradas más concretamente sobre los jóvenes:

– La población joven es, como mínimo, tan receptiva y tan consecuente, a partir de esa receptividad, como puedan serlo los adultos.

– Normalmente, a los jóvenes les preocupa (por utilizar un término suave) mucho más la posibilidad de sufrir una minusvalía grave, sea de la naturaleza que sea, que la propia muerte.

– Les perturba notablemente la idea de que con una imprudencia suya puedan causar daños graves a otras personas, lo cual es una lógica consecuencia de la generosidad y solidaridad típica de los jóvenes.

– Pese a lo anterior, no conceden la misma importancia al daño moral y psicológico que sufriría su familia, especialmente sus padres, si él falleciera en accidente.



Los accidentes de tráfico son la causa de muerte no natural más importante en las sociedades desarrolladas.

– La tendencia a trivializar los mensajes divulgativos, como consecuencia de aquella voluntad de escapismo a la que anteriormente hicimos referencia, hace que sea necesario fijar con mucha claridad los contenidos de los mensajes divulgativos, evitando lenguajes comunicativos excesivamente simbólicos.

– Los jóvenes propenden a dispersar su atención, por lo que los mensajes divulgativos, además de ser muy claros, tienen que expresar con mucha concreción algún contenido perfectamente identificable y aislable que le pueda ofrecer como alternativa, alguna pauta de conducta que vaya más allá de una genérica apelación a la prudencia o a la responsabilidad.

Del conjunto de todas las anteriores ideas la organización que pilote una campaña divulgativa puede extraer los relaciones básicos de actuación. En relación con ello exponemos algunas breves conclusiones enfocadas desde la perspectiva de los propósitos de este trabajo.

– El núcleo central de toda acción divulgativa debe ser promover una reflexión sobre **las consecuencias** de los accidentes. Es cierto que esta decisión va a condicionar fuertemente el lenguaje y el estilo expositivo de la campaña, pero hay una práctica unanimidad entre los expertos en epidemiología al afirmar que, si se quiere prevenir una determinada patología,

lo más importante es que la población sea lo más consciente posible de las consecuencias de esa patología. Es inútil hablar de cómo prevenir el sida, por ejemplo, si la gente no conoce cuáles son sus efectos. Evidentemente, esta tensión descriptiva de las consecuencias puede relajarse cuando la sociedad, a raíz de otras campañas o de una información suficientemente extendida, ya tiene una serie de ideas claras al respecto.

– Una vez conseguido el efecto de que sean conocidas –y suficientemente valoradas– las consecuencias de los accidentes, es necesario completar la divulgación mediante una serie de mensajes en los que primen los contenidos de prevención en sentido estricto, es decir, cómo evitar los accidentes o, al menos, cómo reducir sus consecuencias.

– La divulgación que a este respecto se haga desde la iniciativa privada debe ser complementaria de la que desarrolle la Administración, a la cual corresponde, recordémoslo una vez más, la principal responsabilidad. Esta complementariedad puede, a su vez, venir marcada por alguno de los siguientes aspectos:

- Tratar algún tema concreto que haya quedado fuera de la divulgación pública.

- Completar el contenido de alguno de los que son tratados por la Administración, normalmente buscando una concreción específica sobre algún aspecto determinado. ■