

LOS JÓVENES Y LA SINIESTRALIDAD VIAL

La relación entre los jóvenes y la velocidad constituye un serio y preocupante problema por cuanto, de una parte, estamos ante uno de los más destacados de todos los grupos de riesgo al hablar de la accidentalidad y, por otra, abordamos uno de los más importantes factores de los concurrentes en los accidentes de circulación.

Los accidentes constituyen la primera causa de muerte en los grupos de población entre 1 y 30 años. Entre los accidentes, los de tráfico ocupan también el primer lugar, afectando especialmente a la población joven: en España 15 de cada 10.000 jóvenes entre 15 y 24 años mueren cada año a consecuencia de un accidente de tráfico, sufren heridas de gravedad o quedan incapacitados de por vida a consecuencia de las lesiones sufridas en aquél.

Y es que los accidentes no sólo son importantes por las muertes y lesiones que producen, sino porque aquellas se concentran en edades tempranas, principalmente adolescencia y juventud, de modo que reducen considerablemente los años potenciales de vida y comportan un elevado coste social y económico.

Aunque en cierto modo constituyen un fenómeno vinculado con aspectos fundamentales del desarrollo y la estructura de la civilización contemporánea, la mejora de la calidad de vida a través de una mayor seguridad vial pasa por considerar la extremada importancia de la población en general, pero de determinados grupos en particular, como parte de una sociedad a la que hemos de ir sensibilizando desde las primeras edades de la vida. Porque, lejos de ser aleatorios e imprevisibles, los accidentes de tráfico son la consecuencia lógica e inevitable de la conducta que los ha ocasionado.

Ahora bien, ¿Son realmente los jóvenes un grupo de riesgo? ¿Y constituye la velocidad un problema singular para este grupo?

Es una realidad incuestionable que los accidentes de tráfico entre los jóvenes constituyen un auténtico problema en las sociedades modernas hasta el punto de que en todos los países de nuestro entorno, igual que en el nuestro, no sólo constituyen un grupo de riesgo, sino el más importante de todos los grupos de riesgo.

Sin embargo, si consideramos todas las variables que podrían servir para analizar el fenómeno, estaríamos obligados a hacer múltiples matizaciones.

Es frecuente que en torno a la juventud se hayan ido configurando teorías sobre actitudes absolutamente determinadas. Los accidentes de jóvenes se atribuyen a su falta de pericia y experiencia, ocurren por salidas de la vía durante las noches de los fines de semana, suelen darse con varios ocupantes, en coches viejos con neumáticos desgastados, o en vehículos excesivamente potentes, sin hacer uso de los cinturones de seguridad y, en una altísima proporción, se producen bajo los efectos del alcohol.

Con el respaldo de un importante número de muertos y heridos de cortas edades, éstas y otras muchas afirmaciones parecidas han contado durante años con el acuerdo unánime de cualquiera que haya tratado de estudiar el asunto.

No es que el paso del tiempo haya acabado totalmente con aquellos estereotipos, pero la evolución muestra resultados inesperados que tal vez obliguen a renovar algunos planteamientos. Y unos pocos datos serían suficientes para ilustrar la situación.

De las 150.000 **víctimas** anuales en accidentes de circulación, en torno a un 28% son jóvenes. De los 5.400 **muertos**, en torno a un 21% son jóvenes y de los 25.000 **heridos graves**, casi un 30% también lo son.

Estas son, en principio, cifras escalofriantes si consideramos que los jóvenes constituyen en torno al 13% de la población total y la misma proporción de la población conductora según datos del censo de conductores, y con una tendencia clara a disminuir tanto en uno como en otro caso.

Sin duda el grupo al que nos referimos representa las tasas más altas de siniestralidad, sólo superado por el grupo de entre 25 y 34 años con el

que viene a sumar más del 40% del total de muertos y del 52% del total de heridos.

Sin embargo y a pesar de todo, es preciso decir que considerando la evolución de los últimos años, los jóvenes han logrado descensos significativos tanto en el número de víctimas como de muertos, frente al comportamiento lineal del resto de la población.

Por supuesto que ese favorable descenso tiene su razón de ser, entre otras cosas, en las mejoras de seguridad pasiva de los vehículos y los avances en los sistemas de atención prehospitalaria, que han mostrado sus más claros resultados en este grupo de edad.

Ahora bien, igual que los otros usuarios de la vía, los jóvenes actúan dentro del fenómeno circulatorio como **conductores**, como **pasajeros** y como **peatones**.

Es interesante observar que de todos los papeles asumidos por ellos en la circulación, el de **peatón** es sin duda el que presenta índices más bajos de siniestralidad, en lo que a mortalidad se refiere, no pudiendo sin embargo afirmar que los jóvenes muestren una conducta segura como peatones, situándose muy próximos a los tramos de edad más vulnerables en la siniestralidad peatonal.

Como **pasajeros** sus índices tienden a elevarse, constituyendo el grupo de edad con más altas cotas de siniestralidad respecto de los otros grupos de edad. Representan en torno al 30% del total de pasajeros víctimas seguidos, con mucha diferencia, del grupo de 25 a 34 años que tan sólo representan el 17% del total y quedando el resto de tramos muy por debajo de estas cifras.

Pero, con todo, el acercamiento más exacto al problema de la seguridad vial pasa por centrarse en el joven **conductor**, por ser ese el rol de cuya actuación se producen los resultados con mayor significación a la hora de estudiar comportamientos o tratar de adoptar medidas a nuestro alcance para la consecución de objetivos por cuanto es, además, en esa etapa de la vida, cuando su papel como conductor se inicia.

Y la cuestión es que también en esta categoría los jóvenes representan casi el 30% del total de conductores víctimas, duplicando a otros grupos de edad, siendo equiparados por el grupo inmediatamente siguiente de 25 a 34 años que también representa entorno al 30%, sumando entonces entre los dos grupos casi el 60% del total de conductores víctimas.

Lo cierto es que sólo los conductores muertos de esa edad son casi tantos como los muertos entre 40 y 49 años, independientemente de que sean conductores, pasajeros o peatones, lo que pone de manifiesto la importancia del joven conductor muerto en accidente.

Pero los resultados de lesividad derivados de un accidente de circulación son a veces aleatorios y sus consecuencias debidas en parte al azar, por lo que la verdadera aproximación al problema pasa por la consideración de **conductor implicado en accidente**, sea cual fuere el resultado lesivo.

Así, de los 170.000 conductores implicados en accidentes de circulación, casi un 25% son jóvenes, siendo lógicamente los tramos que representan los índices más bajos los menores de 14 años y los de más de 75 años. Resulta sorprendente observar que suele haber más conductores implicados en accidente de 17 años que de 44 años, cuando por las razones lógicas derivadas de las normas en virtud de las cuales pueden participar en el censo de conductores, se trata de edades bien diferentes.

Y si estas cifras son relevantes es porque su magnitud nos permite constatar la significación que este grupo tiene en toda la población, situando la edad media de conductores implicados en accidentes en 36 años. Y es que el 50% de los conductores implicados en accidentes con víctimas tienen menos de 34 años y el 75% menos de 49.

Considerado el grupo aisladamente, la frecuencia de participación en los accidentes aumenta a medida que aumenta la edad hasta alcanzar su cota máxima en los 25 años.

Ahora bien, podrían existir muchos parámetros para el análisis del joven conductor implicado en accidente de circulación.

Si analizamos el **tipo de conductor** que sufre el accidente, casi el 90% de los conductores implicados son conductores particulares y tan sólo en torno al 5% representan conductores profesionales.

Considerando el género, la edad no aporta apenas diferencias entre los conductores implicados en accidente de circulación. Podemos decir que, en general, el 85% de los conductores implicados en accidentes de circulación son varones, frente al 15% representado por las mujeres.

Respecto del **tipo de vehículo** con el que se producen los accidentes, destacaríamos que los ciclomotores y motocicletas están involucrados en accidentes con víctimas en una proporción muy superior a la que cabría esperar por su importancia en el parque automovilístico. Y ello se agrava en el caso de los jóvenes, donde un 40% de los implicados en accidente eran conductores de estos vehículos de dos ruedas y un 55% conductores de turismo. Distribución muy distinta en el caso del resto de conductores donde la participación de los vehículos de dos ruedas es mucho menor.

Es importante referir el **estado** en que se encontraban los **vehículos** con los que se produce el accidente. Es frecuente pensar que los jóvenes utilizan coches excesivamente viejos cuyas deficiencias los ha hecho inservibles para los adultos. Pero lo cierto es que en la sociedad en que vivimos es cada vez más normal que el joven estrene vehículo casi a la vez que estrena permiso para conducirlo o que disponga del familiar con la misma facilidad con que lo haría si fuera propio.

Quizá es por ello que de los datos disponibles no se aprecia diferencia alguna en el estado del vehículo en el momento del accidente y tanto en el caso de unos como de otros conductores, más del 90% de los vehículos se encontraban sin defecto alguno aparente.

También puede resultar de interés el **momento** en que se producen los accidentes. La mitad de los accidentes en que al menos un joven conductor se vio implicado se producen entre las 21 horas del jueves a las 24 horas de domingo, mientras la mitad de los accidentes en que se ven implicados los demás grupos de edad se producen entre las 14 horas del jueves y las 24 horas del domingo.

No existen diferencias significativas entre los jóvenes y el resto de la población a la hora de considerar el **período del año** en el que ocurren los accidentes. Como para la totalidad de los conductores se aprecia una frecuencia mayor en los meses de verano que en el resto de los meses del año, siendo el mes de julio el que presenta los índices más altos, seguido de los meses de agosto y octubre. Por el contrario, es el mes de enero el mes en que se producen menos accidentes con jóvenes conductores implicados.

El **lugar en el que se producen los accidentes** es un factor de extraordinario valor desde el punto de vista epidemiológico. Las estadísticas suelen mostrar que en las zonas urbanas se producen más accidentes que en las carreteras, aunque los ocurridos en estas últimas suelen revestir mayor gravedad. De los datos relativos a la participación de los jóvenes puede apreciarse que su peso en los accidentes ocurridos en

zona urbana es mucho mayor que para el resto de la población. En las autopistas y autovías los jóvenes tienen una participación mucho menor que el resto de los conductores, lo que resulta coherente con que sus accidentes se produzcan con más frecuencia en los desplazamientos cortos dentro de las zonas urbanas durante los fines de semana, que en desplazamientos más largos como los que se realizan durante el período estival.

La tipología de los accidentes puede ser de gran utilidad para la posible adopción de medidas de prevención en seguridad vial. La modalidad en que se producen los accidentes es muy diferente cuando hablamos de jóvenes que cuando lo hacemos del resto de la población. Si tuviéramos que resaltar las diferencias más significativas, sería necesario mencionar que entre los jóvenes la colisión frontal, frontolateral y por alcance tiene una mayor significación que en los adultos. Y no es sorprendente que así sea cuando sabemos que los jóvenes sufren proporcionalmente más accidentes en las maniobras de adelantamiento o cruzando las intersecciones. Por el contrario, los atropellos y las salidas de la vía tienen una importancia mucho menor que para el resto de los adultos, lo que también resulta coherente con las vías por las que transitan y con algunas de las actitudes en que su más rápida capacidad de reacción por sus mayores reflejos podía tener más benévolas consecuencias, y ello a pesar de su importancia como conductores de las zonas urbanas.

De cualquier modo, si por todos es sabido que la participación del vehículo o la vía es realmente poco significativa, existe absoluta unanimidad respecto de que el mayor factor de causalidad de los accidentes es la acción y las actitudes de las personas. Y la población, que no es un todo homogéneo, alberga en su interior grupos con peculiaridades propias que se ven afectados en diferente medida por múltiples factores.

Como quiera que una de esas variables a la hora de configurar los grupos de riesgo más significativos es precisamente la edad, resulta interesante la **acción del conductor joven** en el momento de sufrir el accidente. Y podemos observar que la mayor parte de los sucesos, aproximadamente un 60% de ellos, se producen en una situación normal que no exigía la realización de ninguna maniobra. Tanto para los jóvenes como para el resto de los conductores, el accidente se produce simplemente “siguiendo la ruta”.

Sin embargo, al contrastar los resultados del grupo de edad que analizamos con los del resto de conductores, vemos que los jóvenes se accidentan en mayor proporción que los adultos en la maniobra de

adelantamiento, sin duda por su menor percepción del riesgo que esta maniobra implica.

Por el contrario, lo hacen en una proporción menor que aquellos en imprevistos de la circulación, como la retención por imperativo de ésta o parados o estacionados, quizá porque esa mayor rapidez de reflejos les permite reaccionar en menor tiempo.

Si consideramos la posible realización de conductas contrarias a la norma, un repaso al **tipo de infracciones** que cometen los conductores implicados en accidentes con víctimas resulta suficientemente demostrativo de que, al igual que para el resto de los conductores, la conducción distraída o desatenta está presente en casi el 20% de los casos. No mantener la distancia de seguridad, adelantar incorrectamente e incumplir las indicaciones de las señales o de los semáforos constituyen también las infracciones más frecuentes.

Lo que sí resulta significativo es que frente a casi el 30% de adultos que no ha cometido ninguna infracción, poco más del 20% de los jóvenes no lo ha hecho, lo que nos permite afirmar que son en principio más infractores en términos generales.

Y, si pudiéramos decir que existe una infracción significativamente mayor representada en los jóvenes que en los adultos, nos referiríamos a la **velocidad**, por cuanto aunque no es un problema exclusivo de este grupo de edad, sí es uno de los factores más vinculados a sus accidentes.

Muchos son los que afirman que la necesidad de autoafirmación de los jóvenes, expresada en comportamientos competitivos y enfrentados a las normas y la autoridad, tiene su máximo exponente en los excesos de velocidad.

Se dice que los jóvenes conducen como viven: con agresividad, competitividad, exhibicionismo y búsqueda de riesgo, y que esa obsesión por vivir emociones intensas ha encontrado su brazo armado en la velocidad.

Aunque es cierto que el no respetar los límites de velocidad no es algo exclusivo de los jóvenes, reviste una importancia especial en ellos y de los datos disponibles es posible afirmar que en torno al 18% de los conductores jóvenes implicados en accidente de circulación lo hacía sobrepasando los límites de velocidad o con una inadecuada a las condiciones existentes, proporción que desciende a casi el 10% en el resto

de los conductores, por lo que no es posible obviar su importancia en los accidentes en que ellos participan.

Además, los conductores jóvenes implicados en accidente que infringen los límites de velocidad lo hacen de forma significativamente mayor en turismo, lo que puede ser muy interesante si atendemos a la posible influencia del nivel de ocupación del vehículo en el comportamiento del conductor. Y es muy interesante resaltar que, cuando infringen la velocidad, son muy tendentes a infringir otras normas acumulando con ello infracciones, verse influidos por las circunstancias en que conducen o por el motivo de su desplazamiento.

Podemos afirmar que en todos los tipos de vehículos en torno al 85% de los conductores que infringieron la velocidad, cometieron también otras infracciones de importancia.

Considerando el motivo del desplazamiento, aunque los lúdicos representan para todos los grupos los porcentajes más altos, en los desplazamientos de jóvenes adquieren mayor importancia. Por el contrario, y como cabía esperar, los accidentes ocurridos durante la jornada laboral tienen mayor significación en los adultos que en los jóvenes.

El resto de los motivos de desplazamiento apenas muestran diferencias destacables según la edad de los conductores, salvo una menor participación de los jóvenes respecto de los demás conductores en las salidas o regreso de vacaciones (desplazamientos largos), frente a la semejante participación de unos y otros en los viajes de puentes o festivos (normalmente desplazamientos más cortos).

Y en este marco, observamos que tanto los adultos como los jóvenes infringen más las normas de velocidad cuando están de vacaciones, fin de semana o salen por razones de ocio que en los desplazamientos por otros motivos. Sin embargo, los jóvenes lo hacen, cuando salen de ocio, de manera proporcionalmente más elevada que los adultos, lo que pone de manifiesto el aumento de riesgo que conlleva para los jóvenes el motivo de desplazamiento.

Decíamos que cuando infringen las normas de velocidad acumulan otro tipo de infracciones adoptando una conducta mucho menos respetuosa del sistema y esto llama especialmente la atención respecto de **la utilización de los dispositivos de seguridad** que, como es sobradamente sabido, si bien no tienen acción directa en la determinación del accidente, sí contribuyen a reducir la gravedad de las lesiones en él producidas.

Los estudiosos afirman que el riesgo de mortalidad en los usuarios de ciclomotores o motocicletas sin casco es del doble que en los usuarios que sí lo utilizaban. Por su parte, la efectividad del cinturón de seguridad está fuera de toda duda: el uso del cinturón disminuye en un 40-50% el riesgo de muerte.

A pesar de la creída reticencia a la utilización de elementos de seguridad precisamente por los conductores de alto riesgo, como los jóvenes, es preciso decir que los conductores jóvenes hacen uso de algún elemento de seguridad, ya sea cinturón o casco, en el momento de sufrir el accidente, en proporción parecida a los adultos.

Ahora bien, es curioso observar que si nos centramos en el caso de los jóvenes que infringen la velocidad cuando se ven implicados en el accidente, el nivel de utilización de esos dispositivos es mucho menor, lo que nos permite afirmar que, cuando los jóvenes infringen las normas de velocidad, pueden existir circunstancias que modifican su conducta respecto de otros factores de manera mucho más significativa que en los adultos.

Y por supuesto, esto tiene clara repercusión en los resultados de lesividad demostrando la clara influencia de los dispositivos de seguridad pasiva en las consecuencias de los accidentes.

Por otro lado, si contemplamos las infracciones de velocidad en función del día de la semana y la franja horaria, comprobamos que en todos los tipos de vehículos se infringe más la velocidad los fines de semana, o en los desplazamientos que se hacen por motivos lúdicos.

¿Y pudiera ser una circunstancia influyente en la conducta del joven el **nivel de ocupación de los vehículos**? Pues una de las cuestiones más estereotipadas en relación con los accidentes de jóvenes es el nivel de ocupación de los vehículos en el momento de producirse el accidente. Existe una tendencia a pensar que los jóvenes sufren los accidentes en vehículos sobrecargados. Tal vez a ello induzca la consternación que producen en la opinión pública los accidentes con gran número de víctimas en que así ha ocurrido. Pero el hecho es que analizando los conductores implicados en accidente con infracción de velocidad, sí parece haber una estrecha relación respecto de esta circunstancia.

Y, precisamente en las horas de la madrugada del sábado y el domingo tiene una importancia significativa el nivel de ocupación de los

turismos que los jóvenes conducen pudiendo advertir que cuando van acompañados los conductores pasan de infringir alrededor de un 22,5% a infringir un 40% con resultados lesivos francamente alarmantes.

Porque, lo que sí sabemos es que el nivel de ocupación de los vehículos es mayor para los conductores jóvenes que para el resto. Y que el nivel de ocupación es significativamente mayor los fines de semana, comprobando además que cuanto más alto es el nivel de ocupación de un turismo, más alto es el porcentaje de infracción de velocidad, representando el 17% cuando van solos, el 25% cuando llevan un acompañante, el 37% cuando llevan dos, el 40% cuando llevan tres, hasta elevarse a casi el 50% cuando llevan cuatro acompañantes en el vehículo.

Y finalmente, la condición del sujeto en el momento de sufrir el accidente será otro de los parámetros que en mayor medida servirán para conocer las posibles causas de aquél. Lo cierto es que, a pesar de lo que puede sorprender, no se aprecian diferencias en función de la edad a la hora de analizar las **condiciones psicofísicas** de los conductores en el momento de sufrir el accidente. En la mayoría de los casos las condiciones del conductor eran aparentemente normales.

El sueño y el cansancio se dan en proporciones idénticas al resto de los conductores implicados. Y, si bien sabemos que el consumo de alcohol es muy elevado en los jóvenes, los datos de que disponemos no nos permiten afirmar que el alcohol esté presente en los accidentes que éstos sufren en mayor medida que en los sufridos por los adultos.

De hecho, los informes al respecto muestran el problema que constituyen por igual las alcoholemias más elevadas para todos los intervalos de edad, aunque el mayor porcentaje de positivos está en el tramo de 31 a 40 años, teniendo el mismo porcentaje de positivos los grupos de 21 a 30 que de 41 a 50 años.

Sin embargo, resulta paradójico que sean los conductores jóvenes, que están en condiciones óptimas para el ejercicio de las facultades que se consideran importantes para conducir sin riesgo (rapidez de reflejos, agudeza visual, resistencia al deslumbramiento), los que sufran mayor número de accidentes. Estamos seguros de que en ello tiene mucho que ver el alcohol (y probablemente otras sustancias) que, unido a su inexperiencia, puede dar lugar a una combinación altamente peligrosa.

La cuestión es que el alcohol y su influencia en los accidentes de circulación es por el momento difícilmente cuantificable, no sólo en España

sino en muchos de los países con quienes compartimos fluida información. Los datos derivados de los partes de accidentes no resultan ser suficientemente completos como para poderles atribuir validez estadística y es preciso llevar a cabo estudios complementarios que ayuden a conocer la dimensión del problema.

Así, sabemos que la implicación del alcohol en los accidentes de circulación es muy alta: se atribuye al alcohol en torno al 40% de los fallecidos en accidente de circulación y que el alcohol influye en mayor medida en la realización de tareas que no están suficientemente automatizadas, por lo que es un importante factor de riesgo para los principiantes en la conducción. Y sabemos que los hábitos respecto al alcohol son diferentes según las edades y, frente al consumo habitual y diario de los adultos, se percibe un tipo de bebedor de fin de semana en el joven, lo que tal vez de respuesta al modo y manera en que se producen los accidentes en que ellos se ven implicados como conductores.

En cualquier caso, si, como afirman los expertos, la misma dosis de alcohol por kilo de peso provoca mayores perjuicios en un adolescente que en un adulto, la edad representa, por sí misma, un factor de riesgo para el desarrollo de problemas relacionados con el consumo de alcohol, como es el caso de la conducción bajo sus efectos.

Pero también aquí estamos en condiciones de afirmar que respecto de jóvenes infractores de velocidad, en la franja horaria a que nos venimos refiriendo y cuando los desplazamientos son por razones de ocio, el alcohol cobra una importancia significativamente mayor.

En definitiva, el perfil del joven conductor que sufre accidentes de tráfico ciertamente responde al modelo básico tantas veces definido, en el que solemos incluir salidas nocturnas por razones de ocio, en desplazamientos cortos, acompañadas de alcohol y tal vez más de una imprudencia en la conducción. Sin embargo, y por otro lado, queda evidenciado que la participación de aquella sustancia en los accidentes y el riesgo que comporta no es exclusiva de este grupo de edad, sino que se comparte por el resto de la población, para la que constituye un problema, si cabe, de mayor dimensión. Por otro lado, los jóvenes no usan siempre coches mal cuidados y peor mantenidos y parecen ser conscientes de la importancia de los elementos de seguridad en los vehículos, pero queda patente cómo se ven influenciados por circunstancias del entorno que pueden agravar enormemente su participación en la accidentalidad y la gravedad de sus consecuencias.

De muchos de los ancianos estereotipos sólo quedan algunos ejemplos, porque la realidad va creando otros nuevos en continua evolución. Aunque los jóvenes y adolescentes siguen constituyendo un grupo de riesgo, son mucho más permeables a las mejoras y los cambios, de modo que normalmente las medidas adoptadas en favor de la seguridad suelen encontrar una respuesta evidente en sus comportamientos o, al menos, en los balances de siniestralidad.

Tal vez algunos de los resultados de los parámetros utilizados puedan sorprender, pero es probable que muchas de las características que los expertos atribuyen a la conducta de la juventud encuentren fiel reflejo en los mismos.

Mónica Colás Pozuelo
Jefa Área
Secretariado Permanente del Consejo Superior
de Tráfico y Seguridad Vial