

IV PLAN JOVEN

“Prevención de conductas de riesgo: velocidad y consumos”

Cuando se plantean programas de mejora de la seguridad, es frecuente que –por razones básicamente competenciales– la gran mayoría de las actuaciones se diseñen para su aplicación en el contexto interurbano; sin embargo, las estadísticas de accidentes ponen de manifiesto que el problema de la seguridad en los entornos urbanos es muy grave, ya que alrededor del veinte por ciento de las víctimas mortales se producen en vías urbanas.

Por lo demás no puede soslayarse la importancia que tiene potenciar comportamientos prudentes y responsables en el ámbito urbano –en el que normalmente los conductores van adquiriendo su primera experiencia–, ya que cualquier hábito negativo se acabará proyectando indefectiblemente al mundo de la carretera en la que los riesgos son más graves en razón a las más elevadas velocidades a las que se circula.

Por razones psicológicas y psicosociológicas, unidas a su falta de experiencia en la conducción – suele considerarse que hacen falta no menos de unos cien mil kilómetros para que un conductor pueda considerarse razonablemente experto– es por ello que los jóvenes se constituyen en un grupo de riesgo muy definido. El dato estadístico, muy estable por cierto, de que, constituyendo el 11% de la población, están implicados en el 22% de los accidentes con víctimas es suficientemente revelador.

El conjunto de jóvenes de nuestra ciudad que posee autorización para conducir representa, aproximadamente, el 70%, frente al 30% restante que no lo tiene.

En cuanto al tipo de vehículo utilizado, la mayor parte conduce un automóvil (60%), le siguen quienes conducen una moto (19%), un ciclomotor (16%) o una furgoneta (5%).

Las principales utilidades del automóvil para los jóvenes son pasear, ir al trabajo, viajar, salir de noche, para trabajar y para ir al centro de estudios.

Es más habitual entre la juventud el uso del automóvil en actividades de ocio y recreo, que en aquellas relacionadas con la ocupación y el trabajo.

Entre las actividades de ocio que se hacen con coche, predomina pasear y salir de noche, mientras que usar el coche para viajar es más habitual a medida que van siendo mayores.

En cuanto a los principales usos juveniles de la moto, destaca sobre todo pasear, le siguen usar la moto para los desplazamientos al lugar de trabajo, para trabajar, para salir por la noche de juerga, para viajar y para ir al centro de estudios.

En cuanto a los principales usos juveniles del ciclomotor, destaca sobre todo pasear, seguido de usarlo para los desplazamientos al lugar de trabajo, para ir al centro de estudios, para trabajar, para salir por la noche de juerga y para viajar.

La moto y el ciclomotor aparecen como un vehículo de marcado carácter lúdico y ocioso, muy por encima del uso relacionado con la ocupación y el trabajo.

Por otro lado, de los datos estadísticos se deduce que uno de los colectivos en los que se registra mayor mortalidad en accidentes de tráfico es entre los jóvenes, siendo la principal causa de todo tipo de muerte –natural y accidental– en las edades jóvenes; además, sigue siendo la primera causa de discapacidades sobrevenidas, así como de todo tipo de lesiones neurológicas.

Los principales motivos son el menor grado de aptitud para la conducción de los jóvenes y un mayor grado de riesgo debido a la actitud. Es por eso que es importante la toma de conciencia ante este asunto por parte de todos los grupos sociales.

Se señalan como principales causas de los accidentes de tráfico en los jóvenes el exceso de velocidad en un 37% y el consumo de alcohol en un 33%. Sin embargo, en sus discursos ambas conductas son tachadas de "irresponsables e incontinentes". Aunque esto no significa que las conductas de riesgo se hayan erradicado. Además, sigue vigente la idea de que después de todo se "controla", pero en la medida en que en los grupos estas actitudes son criticadas y censuradas, son ellos quienes se convierten en agentes de prevención de accidentes, y este hecho sí puede incidir en el descenso de estos. Sin olvidar, la influencia de las sanciones.

Son mayoría los jóvenes que declaran no conducir muy rápido, frente a los que se muestran de acuerdo con la afirmación "Soy muy rápido conduciendo", además, aparecen en mayor medida entre el grupo de menor edad, que aún no pueden conducir automóviles, por lo que se deduce una clara contradicción en el discurso juvenil entre velocidad y prudencia, son pocos los que se consideran que es "Muy rápido conduciendo", resultando un porcentaje escaso el que se declara imprudente al volante. La representación y el concepto de prudencia para cierto número de jóvenes, no se asocia a la mayor o menor velocidad en la conducción.

Aunque la mayoría de los jóvenes hace un cumplimiento habitual de las normas que regulan los límites de velocidad, es importante observar aquellos que las incumplen, que aunque no son excesivamente elevados, sí que pueden resultar especialmente peligrosos, lo que muestra alguno de los problemas de actitud entre los jóvenes en sus prácticas de conducción.

Por otro lado, todas las drogas, incluido el alcohol, son dañinas para la salud. En cualquier proporción, circunstancia y edad. Frente a esta certeza afirmada por muchos expertos, la juventud cree que las drogas sólo son nocivas en ciertas cantidades. Cantidades que cree conocer y poder controlar. La realidad es que el consumo de estas sustancias suele terminar por dominar la voluntad de quienes las consumen.

En esta visión condescendiente que tiene la juventud sobre las drogas llama la atención la idea de normalidad con la que la juventud concibe su consumo, que conlleva a su vez, la legitimación de la ingesta de drogas que hasta hace poco se ocultaban en mayor medida, como ocurre en el caso del cannabis y la cocaína.

Nueve de cada diez jóvenes consideran que el alcohol, tabaco, cocaína, éxtasis y hachís es perjudicial para la salud y casi el 91% estaría de acuerdo en que se puede salir de marcha sin beber alcohol. Sin embargo, el alcohol se ubica dentro de un proceso de integración social, mientras que el cannabis está siendo poco a poco legitimado dentro de lo lúdico y lo terapéuticamente saludable, lo que alerta de una incorporación a edades cada vez más tempranas a estos dañinos consumos y su salida más tardía.

La gran mayoría no conduce nunca después de haber tomado alcohol o drogas, aunque sea en pequeña cantidad. Sin embargo, aparece un buen número de jóvenes que sí afirma hacerlo, esto es, haber conducido pocas veces después de beber un poco, y escasos los que dicen hacerlo bastantes veces. Además, no es frecuente para la mayoría de jóvenes conducir después de consumir alcohol en una cierta cantidad o algún tipo de droga. La inmensa mayoría no conduce nunca en ese estado; sin embargo, un escaso número de jóvenes reconoce haber conducido en alguna ocasión (pocas veces) tras la ingesta de abundante alcohol o de alguna droga.

El alcohol o las drogas merma las capacidades físicas para conducir y afecta también de forma importante a la capacidad de concentración y de reacción ante situaciones imprevistas; en el caso de los conductores noveles (con una antigüedad inferior a los dos años), el alcohol o las drogas se configuran, así, como un riesgo añadido a las ya altas tasas de riesgo que estos conductores soportan por su falta de experiencia.

A pesar de todo, los/as jóvenes consideran mayoritariamente acertadas todas las medidas destinadas a paliar los accidentes de tráfico, aunque algunas aparecen mejor consideradas que otras:

- 1- La medida mejor valorada para la reducción de accidentes es la aplicación de los controles de alcoholemia y drogas.
- 2- Le siguen los controles de velocidad.
- 3- Las campañas de publicidad son destacadas como instrumentos eficaces para el control de accidentes.
- 4- La señalización especial de Puntos Negros o peligrosos resulta una medida acertada.
- 5- La consideración como delitos penados con la cárcel de determinadas infracciones graves, es considerado acertado.
- 6- El “carnet” por puntos.

De todo lo expuesto se deduce que el problema del consumo de alcohol, de drogas y el exceso de velocidad contribuyen al aumento de los accidentes de tráfico. Es, por tanto, necesario seguir desarrollando iniciativas de sensibilización y prevención para frenar este fenómeno, mediante la puesta en marcha de actividades de impacto y concienciación, con un formato lúdico y participativo, implicando para ello a jóvenes y a otros agentes sociales.

Pudiendo servir de referencia los siguientes tipos de objetivos:

Generales:

- 1- Reducir las cifras de accidentalidad vial de la población joven.
- 2- Concienciar a la juventud sobre las consecuencias de unir alcohol y otras drogas con la conducción.
- 3- Establecer las bases que promuevan una mejora en el comportamiento de las personas usuarias de la red viaria urbana en general.
- 4- Prevenir el consumo de alcohol y de drogas entre la juventud.
- 5- Fomentar los valores positivos de un ocio sano.
- 6- Educar en el respeto a los límites de velocidad y de las normas de tráfico.
- 7- Concienciar a la juventud sobre los riesgos del uso de ciclomotores y otros vehículos tanto para ellos como para terceros.

Específicos:

- 1- Realizar actividades de impacto, concienciación, información y sensibilización, lúdicas, etc...
- 2- Transmitir el mensaje de que “alcohol u otras sustancias + conducción” es una mala elección.
- 3- Formar monitores/as voluntarios/as entre los jóvenes que participarán en la puesta en marcha de las actividades.
- 4- Elaborar y repartir Material referente a la información sobre las consecuencias de unir alcohol/drogas/no respeto a los límites de velocidad y conducción para crear una cultura vial imperante en estos grupos que evite conducir en situaciones de riesgo.
- 5- Recopilar datos sobre los hábitos de conducción, así como del consumo de alcohol y otras drogas entre la población destinataria y emisión de informes al respecto, para que ellos primen en su escala de valores la conducción prudente sobre la imprudente.
- 6- Si bien el alcohol y otras sustancias, como factor de accidente, tienen un peso similar en todos los tramos de edad, es cierto que los jóvenes tienen unas pautas de consumo diferentes que pueden requerir tratamientos específicos de tipo preventivo para evitar que conduzcan y garantizar una movilidad efectiva y segura, por lo que se debería incentivar en el ámbito urbano la implantación de medios de transporte público que

lleguen a los centros de ocio, en condiciones económicas, de horario, etc. que los hagan atractivos a los jóvenes.

Por todo ello, las actuaciones a realizar para lograr los citados objetivos serían:

- Información adecuada en Educación Vial en todos los ámbitos (escolar, extraescolar y lugares de ocio), con los objetivos:
 - i. Potenciar la información y el conocimiento adecuado de las normas de circulación vial.
 - ii. Desarrollar campañas informativas sobre educación vial adecuadas a la juventud en todos los ámbitos, para conseguir que la conducción segura y las actitudes prudentes al volante tengan el debido prestigio social.
 - iii. Trabajar sobre las percepciones equivocadas de los jóvenes y adaptarlas a sus verdaderas capacidades, ya que tienden a infravalorar la posibilidad de tener un accidente y sobrevalorar sus habilidades para hacer frente a las situaciones de riesgo.
 - iv. Impulsar la educación en la aptitud, pero sobre todo en la actitud, para entender todo tipo de consecuencias que implica la conducción de una motocicleta o de un coche y conseguir que se vea en el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas o cualquier otro comportamiento temerario como elementos de desprestigio social.

- Campañas de prevención de accidentes de tráfico para explicar cómo determinadas conductas aumentan el riesgo de tener un accidente, adoptando medidas de diversa índole para la mejora de las actitudes y de las aptitudes en la conducción que propicie una movilidad en un entorno que facilite una reducción efectiva de las situaciones de riesgo que la misma genera, y así disminuir esta sangría de dolor, talento y recursos que tiene lugar en nuestras calles cada día en pro de una conducción responsable y prudente.

- Reforzar los controles del cumplimiento de las normas de tráfico es esencial para reducir las situaciones de riesgo, en las que incurren particularmente los jóvenes. No sólo debe servir para sancionar conductas antirreglamentarias, sino que sobre todo debe ayudar a prevenir comportamientos imprudentes.

Zaragoza, 24 de abril de 2.009

JUAN MANUEL MAROTO VALER

Intendente de la Policía de Zaragoza