

INCIDENCIA DEL ALCOHOL-DROGAS, VELOCIDAD Y ATENCIÓN EN LA CONDUCCIÓN COMO FACTORES IMPORTANTES DE SINIESTRALIDAD



Clemente García Barrios
Comandante de la Guardia Civil

Hablar de la incidencia del alcohol, de las drogas, de la velocidad y de la atención en la conducción, como factores de siniestralidad, es hablar, en plan coloquial, de las causas de la mayoría de los accidentes de tráfico que se producen en nuestras carreteras y calles, pues hay que tener en cuenta que, aproximadamente, el 90% de los accidentes de tráfico se deben a factores humanos, entre los que ocupan un lugar destacado los antes citados, tanto por cantidad, como por gravedad.

Ustedes, al ver el título de la exposición, seguro que han reflexionado sobre el mismo, y habrán llegado, en su interior, a una conclusión muy parecida a la mía; para unos, esos factores, serán la causa de casi todos los accidentes de circulación viaria, otros, pensarán que un porcentaje muy elevado de esos accidentes, que algunos fijarán en el 60%, otros en el 70% y los menos, incluso, en el 80%, tienen su origen en esos factores, solos o combinados.

Es decir, tanto ustedes como yo, llevados por el exceso de información que sobre los accidentes de tráfico se publica, algunas veces sin demasiado criterio, pues de seguridad vial, como de fútbol, sabemos todos, estamos generalizando sobre las causas de uno de los mayores males de las sociedades modernas, los accidentes de tráfico.

Tanto su respuesta, como la mía, aunque en menor medida por el nivel de información que dispongo, no dejan de ser incompletas, pues ustedes solo conocen una parte de la información, la que publican los medios de comunicación, o la recogida en los estudios que hayan leído; en mi caso, no será completo porque hay numerosos accidentes, basta ver el desfase entre los recogidos en las estadísticas policiales y los declarados por las compañías de seguros, que no existen para las estadísticas oficiales de accidentes, y, por tanto, desconoceremos sus causas y los factores que han influido en ellos.

Los anuarios estadísticos de accidentes que todos los años son elaborados y publicados por la Dirección General de Tráfico, después de tratar los datos recogidos en los formularios estadísticos que se cumplimentan en cada accidente con víctimas, nos va a permitir saber la incidencia de la velocidad y la desatención en la conducción como causa de este tipo de accidentes; al ser una muestra significativa, podemos concluir en que porcentaje, aproximadamente, de los accidentes de tráfico ocurridos en España, se encuentra la velocidad y la desatención como causa principal de los mismos.

La Dirección General de Tráfico señala, al respecto, que en cuanto a las causas generadoras de los accidentes, casi siempre, intervienen diversos factores que contribuyen a que se produzca el accidente. Por ello, se suele hacer referencia a la existencia de factores concurrentes y no a una única causa como factor desencadenante del accidente.

Para saber la incidencia del alcohol y otras drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, recurriré a la Memoria “Análisis Toxicológico. Muertes en accidentes de tráfico. Año 2002”, elaborada por el Instituto Nacional de Toxicología, órgano técnico adscrito al Ministerio de Justicia. Al igual que en los factores antes descritos, aquí, también, hay que tener en cuenta que el alcohol y las drogas concurren con otros factores, por lo que la proyección que hagamos de los resultados obtenidos será, igualmente, de forma aproximada.

Antes de examinar la incidencia real de esos cuatro factores en los accidentes de tráfico, voy a analizar de una forma esquemática, casi telegráfica, pues seguro que otros, en estos días, lo harán con más profundidad, la accidentalidad en España en términos absolutos y su comparación con los países de nuestro entorno, es decir, los países de la Unión Europea.

En el año 2002, hubo en España 98.433 accidentes de tráfico con víctimas, de estos, 44.871 se produjeron en carretera y 53.562 en las vías urbanas, con un resultado de 152.264 víctimas, 5.347 muertos y 146.917 heridos, de los cuales 26.156 fueron graves y 120.761 leves.

AÑO 2002	
ACCIDENTES CON VICTIMAS	98.433
“ EN CARRETERA	44.871
“ EN VIAS URBANAS	53.562

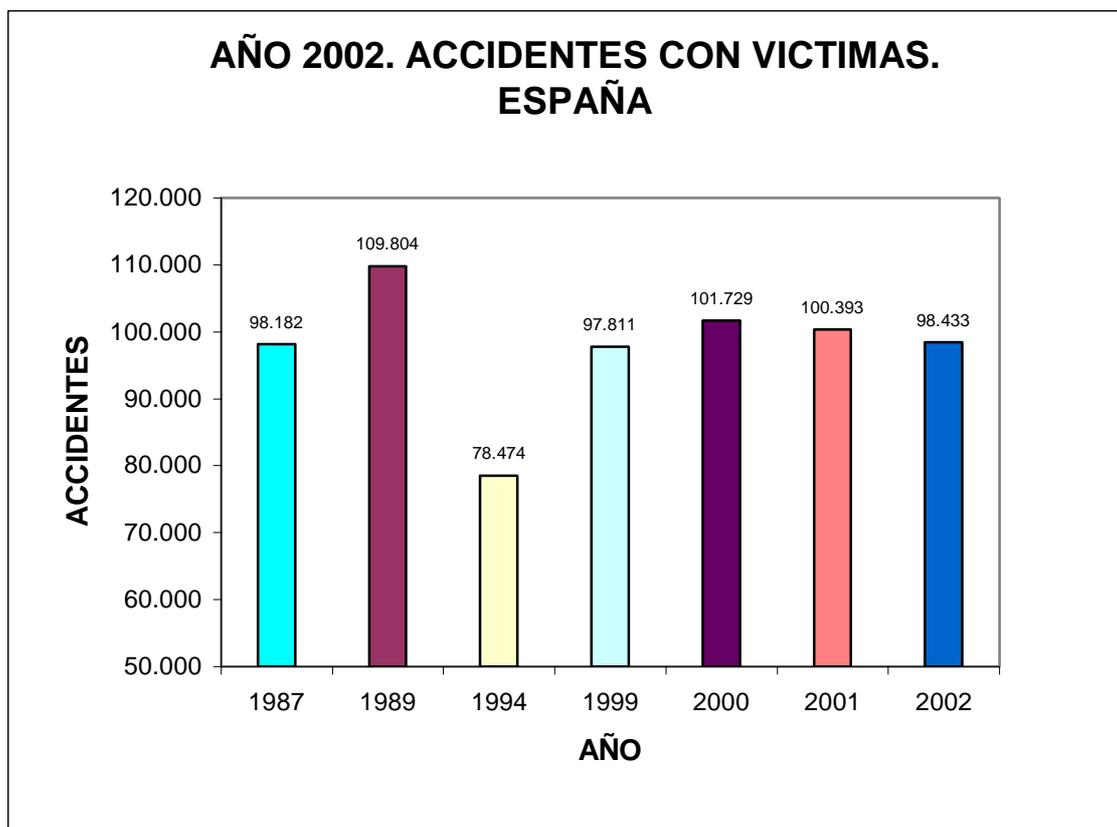
AÑO 2002	
VICTIMAS	152.264
MUERTOS	5.347
HERIDOS	146.917
LEVES	120.761
GRAVES	26.156

Sin embargo, aunque los accidentes dentro de los núcleos de población son más frecuentes que en las carreteras, el número de muertos es notablemente superior en estas últimas; 4.435 fallecidos frente a las 912 personas que perdieron su vida en las ciudades. Más concretamente, cerca del

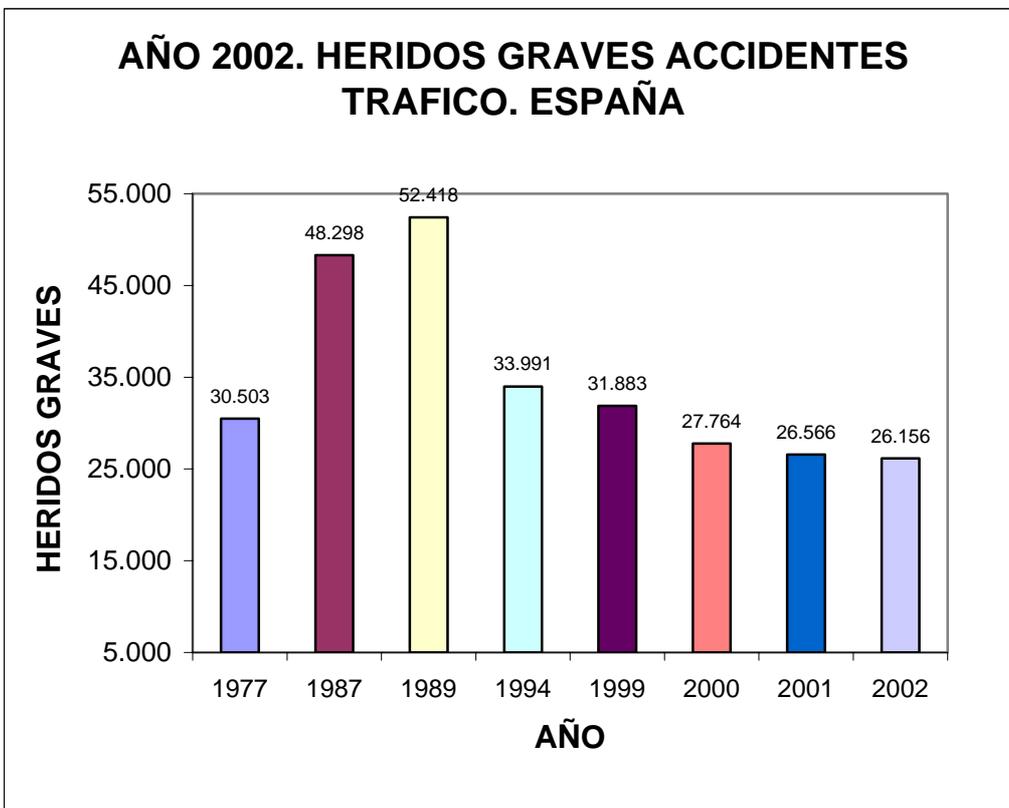
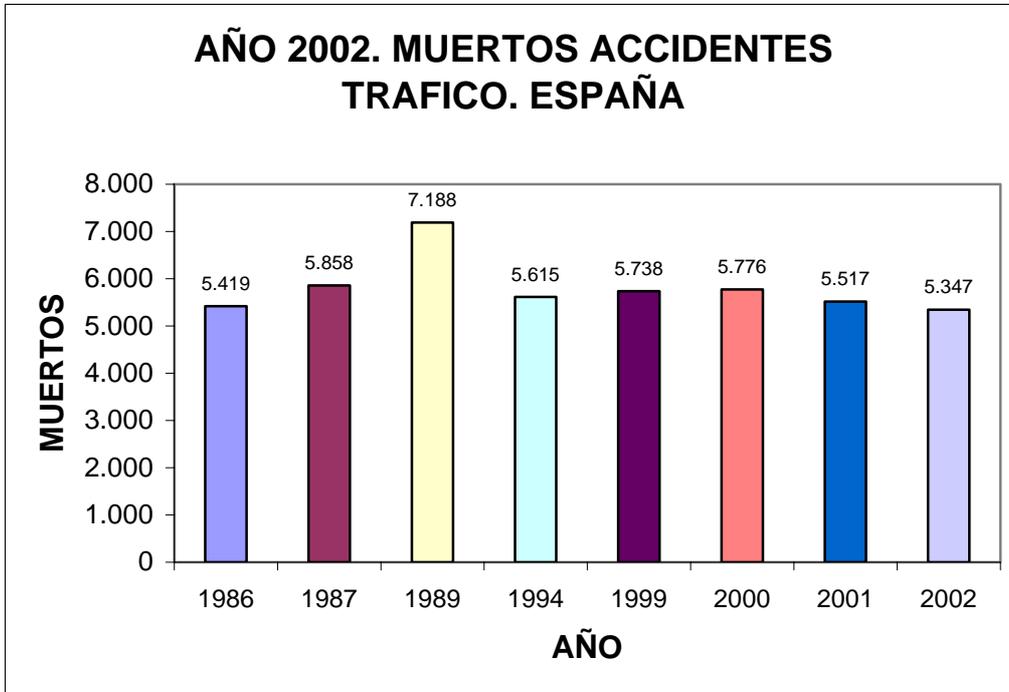
80% de las muertes en carretera se produjeron en desplazamientos entre poblaciones y, dentro de este porcentaje, el 45% de las víctimas perdió la vida en carreteras de doble sentido. Sólo la maniobra de adelantamiento, según datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), causa cada año 700 muertes en España.

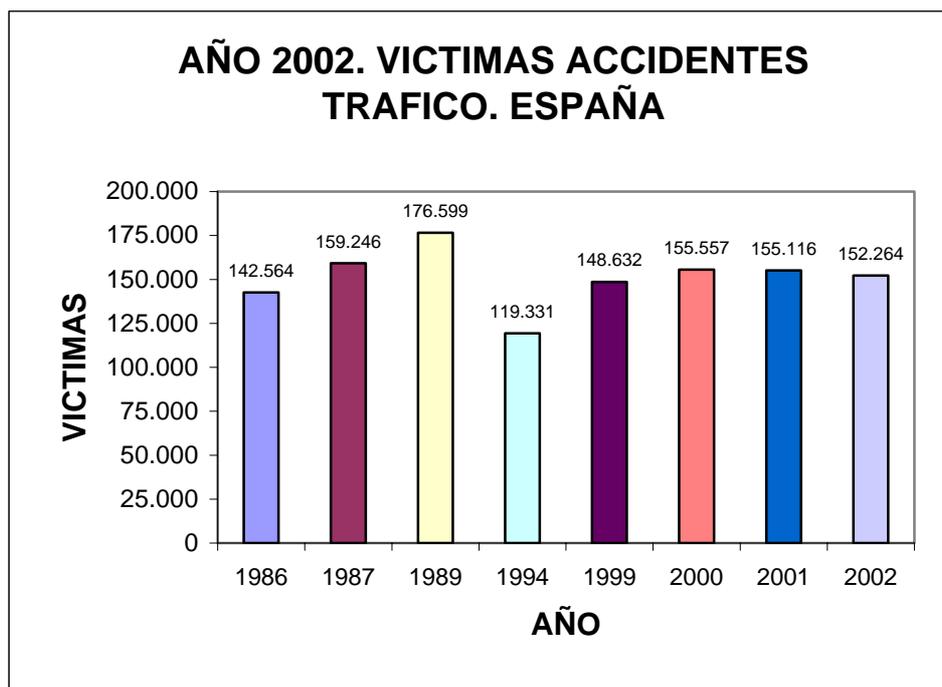
AÑO 2002	
VICTIMAS MORTALES	5347
EN CARRETERA	4435
EN VIA URBANA	912

¿Qué conclusiones podemos sacar de estos datos?, al compararlos con los de otros años podemos concluir que se confirma una aceptable evolución iniciada hace tres años, así, el número de accidentes con víctimas es similar al de 1987 (98.182) e inferior en 3.296 a los ocurridos en el año 2.000.



Respecto al número de víctimas, vemos que el número de muertos es el más bajo desde el año 1985, cuando se produjeron 4.903; los heridos graves alcanzan la cifra más baja desde que se inicia la serie estadística en 1977; sin embargo, el número total de víctimas, aunque baja por tercer año consecutivo, está en niveles superiores a 1986 (142.246).





Es el precio que hemos pagado por la rápida motorización que ha sufrido España, afortunadamente, parece que ya la estamos asimilando y las cifras vuelven a mejorar.

En resumen, podemos estar satisfechos, ya que la tendencia alcista se ha invertido desde hace tres años, y hoy España tiene un nivel de accidentalidad muy similar al de hace 15 años, pese al crecimiento del número de vehículos que circulan por nuestras vías, a 31 de diciembre de 2002, el parque nacional de vehículos estaba compuesto por 25.065.732, es decir, 7.255.835 vehículos más que en 1993; el número de nuevos conductores aumenta, igualmente, año tras año, alcanzando el 31 de diciembre de 2002 la cifra de 19.823.212 (sin contar las licencias de conducción), lo que supone respecto al año 1993 un aumento de casi cuatro millones (3.941.426); por último, destacar asimismo, que el aumento de la intensidad de circulación ha sido espectacular, incrementándose en el año 2001 un 14,2% respecto al año 2000.

PARQUE VEHÍCULOS	
31-12-02	25.065.732
31-12-93	17.809.897
DIFERENCIA	+ 7.255.835
CONDUCTORES CON PERMISO EN VIGOR	
31-12-02	19.823.212
31-12-93	15.881.786
DIFERENCIA	+ 3.941.426

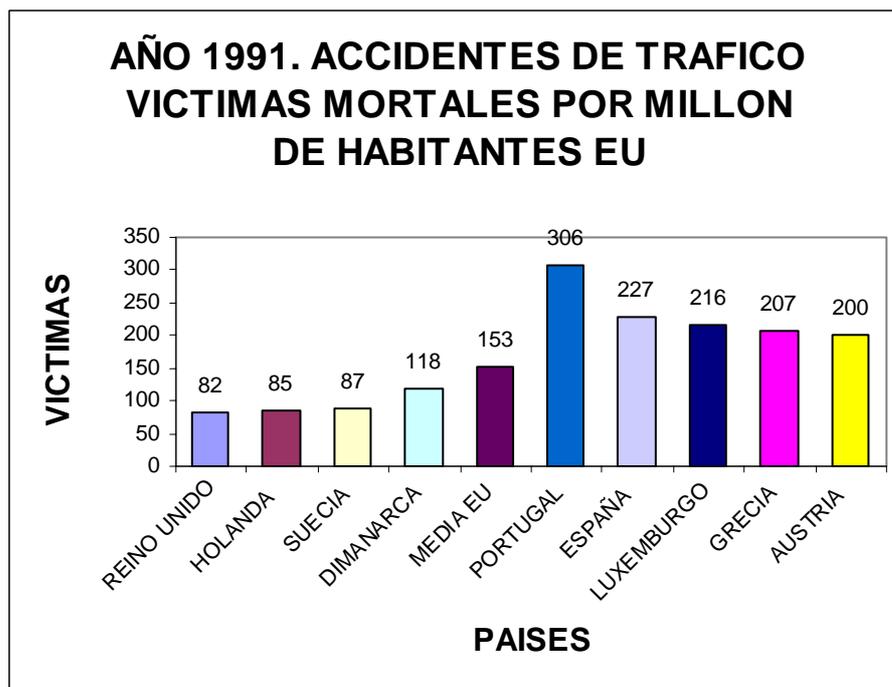
¿A que se ha debido esta ligera mejoría?, la respuesta tiene que ser la aplicación de un conjunto de medidas que, cuanto menos, han conseguido parar y disminuir la sangría que suponen los accidentes de tráfico, entre estas podemos destacar la mejora de las carreteras, con un notable aumento de las vías desdobladas (se ha pasado de 3000 kilómetros, que había en el año 1985, a 11000 kilómetros a finales del año 2002), la incorporación de nuevos elementos de seguridad en los coches (airbag, ABS, ITS, y, sobre todo, el uso generalizado del cinturón de seguridad), la renovación del parque automovilístico, gracias a los planes RENOVE y PREVER y al mejor nivel de vida de todos nosotros, una mayor eficacia en la vigilancia policial del tráfico, al incorporar nuevos medios técnicos (cinemómetros y cámaras fijas, vigilancia mediante video, cinemómetros láser, básculas móviles, calculadoras HTC para detectar las manipulaciones de los tacógrafos y limitadores de velocidad), una mejora de la normativa que ha traído consigo un endurecimiento de las medidas coercitivas y la simplificación del procedimiento sancionador y, como no, una mayor concienciación e implicación de la sociedad en la seguridad vial, creándose incluso, grupos activos que luchan por una circulación vial mas segura y con menos víctimas.

No obstante, no podemos permanecer impasibles ante este grave problema social, no es asumible que cada hora transcurrida en el pasado año se produjeron más de once accidentes con víctimas en las carreteras españolas, uno cada cinco minutos, o que catorce personas fallecieran cada día.

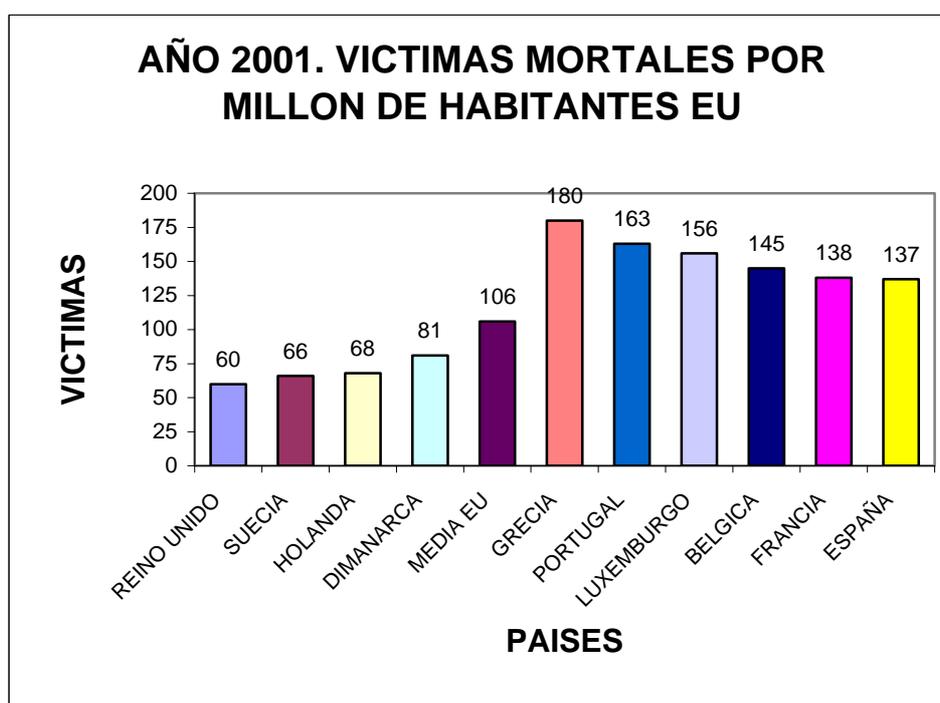
Para ver en que situación nos encontramos respecto a los países de la Unión Europea, podemos analizar y comparar diferentes variables, el número de muertos, accidentes con víctimas y víctimas en números absolutos, el número de muertos por millón de habitantes, el número de muertos por millón de vehículos de parque, accidentes con víctimas por cada 10.000 vehículos de parque, o cualquier otra.

Con la finalidad de no cansarles con tanto número, solo voy a comparar el número de víctimas mortales por millón de habitantes.

En 1991 , España tenía los segundos peores niveles de seguridad vial en muertos por millón de habitantes, inmediatamente detrás de Portugal.



En 2001, diez años después, hemos avanzado bastante, ya tenemos por detrás de nosotros a cuatro Países, entre ellos a Francia, aunque con el plan de choque que ha puesto en marcha, este año volverá a estar por delante, pues lleva una reducción superior al 20% en víctimas mortales; a pesar de todo, aún estamos lejos de la media europea, y mucho más lejos de los Países con mejores resultados, Reino Unido y Suecia.



Año tras año, pues, España se sitúa en los primeros puestos entre los países europeos, en lo que a siniestralidad y mortandad en la carretera se refiere. La antigüedad de los vehículos, el mal estado de las carreteras y el insuficiente número de agentes de tráfico, tanto en las vías urbanas como interurbanas, son para los expertos, junto al factor humano, las principales razones de esta pésima clasificación. Yo, al respecto, tengo que discrepar, pues del estudio de las estadísticas de la Dirección General de Tráfico, entiendo que el estado de la carretera influye poco en el resultado final de la accidentalidad; igualmente, el número de agentes de policía dedicados a la vigilancia y disciplina del tráfico, aun siendo escaso, tampoco lo considero como un factor decisivo para reducir la accidentalidad, pues en la vigilancia del tráfico el factor humano puede ser sustituido por los medios técnicos, como han hecho los países con mejores resultados.

ACCIDENTES DE TRAFICO EVALUACIÓN 1991-2001			
<i>NÚMERO DE VICTIMAS MORTALES EU</i>			
ESTADO	1991	2001	%
EU	56.027	38.884	- 30,59%
ESPAÑA	8.836	5.516	- 37,57%
REINO UNIDO	4.753	3.588	- 24,51%
SUECIA	745	583	- 21,74%

Fuera de cualquier análisis concreto, basado en una u otra estadística, o en una u otra consideración, la realidad es tan simple como preocupante: las carreteras españolas se cobran demasiadas vidas en comparación con las de nuestros socios europeos, aunque mejoramos por encima de la media, las distancias se acortan poco, pues ellos siguen mejorando sus niveles de seguridad vial a un ritmo más que aceptable, teniendo en cuenta de donde partían.

Visto de una forma esquemática, tal como les dije, cómo está la seguridad vial en España y su comparativa con los países de la Unión Europea, ahora voy a analizar la influencia de los factores objeto de la exposición y su incidencia en la accidentalidad, empezaré por el alcohol y las drogas, en las que incluiré los medicamentos.

El alcohol, una droga psicodpresora, incluso en pequeñas dosis, influye muy negativamente en la conducción, ya que perturba las aptitudes del conductor. Esta droga, después de ingerirse y al pasar a la sangre, se

extiende por todo el organismo afectando al cerebro y a la vista. Probablemente, éste sea el factor de riesgo más importante en los accidentes de tráfico.

Las cantidades de alcohol no afectan de la misma forma a todas las personas. Así, habrá individuos que toleren más cantidades y otros que una cantidad ínfima les afecte gravemente. También es diferente el efecto según el sexo, a las mujeres les afecta más.

En un hombre de aproximadamente 70 Kg. de peso:

Hombre de 70 Kg.	0.3 gr/l. de sangre	0.5 gr/l. de sangre
Cerveza	1 lata (33 cl)	2 latas
Vino	1.5 vasos (45 cl)	2.5 vasos
Whisky	1 vaso (45 cl)	2 vasos

En una mujer de aproximadamente 60 Kg. de peso:

Mujer de 60 kg.	0.3 gr/l. de sangre	0.5 gr/l. de sangre
Cerveza	0.5 a 1 lata (33 cl)	2 latas
Vino	1 vaso (45 cl)	2.5 vasos
Whisky	0.5 a 1 vaso (45 cl)	2 vasos

Sin embargo, la creencia de algunos conductores de que por su capacidad de aguante pueden conducir bajo los efectos del alcohol, es totalmente errónea, ya que, por cada pequeño incremento del nivel de alcohol en el

organismo, hay un incremento paralelo de sufrir un accidente, sean cuales sean las condiciones del individuo.

Pero, ¿En qué afecta el consumo de alcohol a la conducción?, el alcohol, según los estudios psicológicos realizados al respecto, afecta de diversas formas:

- A niveles bajos, el alcohol produce una pérdida general de las capacidades para conducir. Se deterioran las percepciones y también la capacidad visual, de tal manera que el conductor ebrio no valora correctamente ni las distancias ni la velocidad. Además, el alcohol influye sobre la conducción, alterando la distinción entre los sonidos.
- El alcohol produce euforia, lo que implica que el que va al volante sobrevalora sus capacidades y afronta unos riesgos a la hora de tomar decisiones que no asumiría en condiciones normales.
- Otra de las consecuencias de beber alcohol, es la somnolencia.
- Los reflejos, por último, se ven claramente afectados por el consumo de alcohol, de tal manera que la reacción lógica ante un choque no se produce si el conductor está muy ebrio; el tiempo normal de reacción se alarga y, por consiguiente, aumenta la distancia recorrida desde que el conductor percibe la señal o el peligro hasta que actúa sobre los mandos del vehículo. Además, el alcohol reduce la respuesta del organismo ante el politraumatismo, por lo que las heridas pueden ser más graves para la persona afectada que haya bebido.

Con niveles superiores a 2 gramos por litro, se hace muy difícil la conducción, aunque el individuo puede no reconocer aún abiertamente su ineptitud para manejar un vehículo.

Lo más grave de esta sustancia es que el efecto que produce en el cuerpo aumenta de forma exponencial, cada pequeña cantidad que ingerimos aumenta considerablemente el riesgo a sufrir un accidente de tráfico, tal como vemos en la siguiente tabla.

Relación entre el nivel de alcoholemia, sus efectos en el conductor y el riesgo a sufrir un accidente de tráfico		
Alcoholemia (gr/l)	Efectos	Riesgo multiplicado por:
0,15	Disminución de reflejos	1,2
0,2	Falta de apreciación de las distancias	1,5
0,3	Subestimación de la velocidad, trastornos motores y euforia	2
0,5	Aumento del tiempo de respuesta	3
0,8	Trastorno general del comportamiento	4,5
1,2	Cansancio, fatiga y pérdida de la agudeza visual	9
1,5	Embriaguez notoria	16

Pues bien, teniendo en cuenta estos y otros estudios, los distintos Países han adoptado unas tasas máximas de alcohol en sangre que no se pueden superar para poder conducir. La Unión Europea ha recomendado la de 0,5 gr/l de alcohol en sangre; a pesar de esta recomendación, países como Gran Bretaña, Dinamarca, Italia y Luxemburgo no han reducido aún sus tasas máximas de alcohol permitido. Otros, como Portugal o Suecia, lo han reducido por debajo de la media adoptada por la mayoría de países (entre ellos España, con el 0,5 gr/l.), y han bajado el límite hasta el 0,2 gr/l. Aún más lejos van países como la República Checa, Eslovaquia o Hungría, donde se prohíbe el consumo de alcohol entre los conductores.

También se puede ver la disparidad de sanciones, desde un máximo de 125 euros de Luxemburgo, hasta los 4.800 euros de Francia, o, incluso, la cárcel, como Portugal, Hungría, Noruega, Suecia o España desde octubre de 2004.

TASAS DE ALCOHOL PERMITIDAS EN EUROPA

País	Tasa de alcoholemia gr/litro (en sangre)	Sanciones
ALEMANIA	0,5	Hasta 0,8 gramos, retirada carné y sanción.
AUSTRIA	0,5	3.500 € máximo.
BÉLGICA	0,5	1.500 € máximo.
DINAMARCA	0,8	11.000 coronas danesas, mínimo
ESPAÑA	0,5 La tasa permitida se reduce a 0,3 para conductores de vehículos de PMA superior a 3,5 Tm., Transportes Especiales y Mercancías Peligrosas	Retirada de carné y sanción. A partir del 1 de octubre de 2004 puede tener prisión.
FRANCIA	0,5	4.800 € máximo.
GRAN BRETAÑA	0,8	De 300 a 2.500 libras esterlinas
GRECIA	0,5	60 € mínimo.
HOLANDA	0,5	90 € mínimo
HUNGRÍA	0,0	Hasta 0,8 gramos, multa o retirada del carné de conducir. Superior a esa cantidad, posible cárcel.
IRLANDA	0,8	1.100 libras irlandesas, máximo
ITALIA	0,8	Hasta 350 €.
LUXEMBURGO	0,8	Hasta 125 €.
NORUEGA	0,5	Multa variable y posible cárcel
PORTUGAL	0,2	120 € hasta 3 años de prisión.
SUECIA	0,2	De 1,33 a 4 meses de nómina y cárcel de seis meses a un año
SUIZA	0,8	2.000 francos suizos, máximo

En un estudio de la fundación APTITUDES, de la casa Audi, se ponía de manifiesto que el 51% de los encuestados desconocían la tasa de alcoholemia permitida para conducir en España. Recordemos pues, las tasas permitidas en España.

TASAS DE ALCOHOL PERMITIDAS EN ESPAÑA

APARTADO	CLASE DE VEHÍCULOS	ALCOHOL EN SANGRE	MÉTODO DE AIRE ESPIRADO
A	Conductor de vehículos	0'5 grs./l.	0'25 mgrs./l
B	Conductor de vehículos destinados al transporte de mercancías con P.M.A superior a 3.500 Kgrs, vehículos destinados al transporte de viajeros de más de 9 plazas o de servicio público, escolar o de menores, mercancías peligrosas, de servicio de urgencias o trasportes especiales.	0'3 grs./l	0'15 mgrs./l
C	Los conductores de cualquier vehículo, durante los dos primeros años siguientes a la obtención del permiso o licencia que las habilita para conducir. A estos efectos, sólo se computará la antigüedad de la licencia de conducción cuando se trate de la conducción de vehículos para los que sea suficiente dicha licencia.	0'3 grs./l	0'15 mgrs./l

Descritos los efectos que produce el alcohol sobre el conductor, y en que intensidad, también es interesante saber en que medida está presente en nuestras vías, y cómo incide en los accidentes que en ellas se producen, pues así tendremos más información para adoptar las correspondientes medidas correctoras.

Según los datos divulgados por la Dirección General de Tráfico, en relación con la explotación de los resultados de las pruebas de alcoholemia realizadas en el año 2000 por la Guardia Civil, Policías Autonómicas y Policías Municipales, último gran estudio publicado, la primera conclusión que se extrae es que la mayor parte de los conductores modera el consumo

de alcohol cuando utiliza el vehículo, prueba de ello es ese 76,10% con resultado **cero (0)**.

TASAS DE ALCOHOL EN AIRE ESPIRADO	PORCENTAJE
Valor menor de 0,15	12,20%
Valor entre 0,15 y 0,25 mgr/l.	4,40%
Valor entre 0,26 y 0,50 mgr/l.	3,90%
Valor entre 0,15 y 0,25 mgr/l.	3,40%
Abstemios	76,10%

Respecto al tipo de vía, las pruebas también presentan diferencias, según se trate de carretera, travesía o población, siendo en población donde el porcentaje es más elevado, mientras que en carretera y travesía son muy similares.

En los fines de semana los resultados positivos de las pruebas duplican a los registrados durante los días laborables.

Y es en la madrugada cuando los porcentajes de las pruebas positivas tienen mayor incidencia, siendo de 5 a 6 de la madrugada cuando dicho porcentaje es mayor.

En este caso, mi experiencia me dice que la franja horaria se ha desplazado hacia las 8 de la mañana, adaptándose al cierre de los establecimientos de copas.

En cuanto a la edad, se observa que los porcentajes de pruebas positivas en los conductores de 21 a 39 años se sitúan por encima de la media, siendo el tramo de 21 a 24 años el que presenta un mayor porcentaje de pruebas positivas.

En términos generales, los tests realizados a varones ofrecen un mayor número de resultados positivos que los realizados a mujeres, mas del doble, lo que parece indicar una mayor concienciación de la mujer conductora respecto al varón.

Estos resultados nos permiten extraer la siguiente conclusión, el positivo tipo es un varón de 20 a 40 años, que bebe los fines de semana, hasta la madrugada, casi la mañana, y que suele beber más si no tiene que desplazarse de su entorno, pero los que tienen que desplazarse son los que más

expuestos están al accidente, ya que al alcohol hay que sumarle la fatiga de una noche sin dormir.

Examinadas las pruebas de alcoholemia que se hacen año tras año y sus resultados, sin interpretación alguna, nos arrojan unos resultados que, aparentemente, no nos hacen ver la gravedad del problema, pues los porcentajes de positivos es muy bajo, basta ver la serie estadística desde 1979, estos, como ven, están en torno al 4%.

PRUEBAS DE ALCOHOLEMIA DEL CONDUCTOR (miles)						
	1979	1983	1989	2000	2001	2002*
Por accidente	29	46	62	72	70	74
% positivas	4,8	4,4	2,8	7,1	6,7	6,9
Por infracción	13	44	68	100	136	166
% positivas	4,5	2,6	1,9	3,8	2,8	2,15
Control preventivo		402	361	1.580	1.603	1.654
% positivas		0,9	0,8	5,0	5,0	4,4
Total General	42	492	491	1.762	1.822	1.909
% positivas	4,7	1,4	1,2	5,0	4,8	4,3

* Sólo AGTGC

Sin embargo, si recordamos, una vez más, que el efecto que produce el alcohol en los conductores es exponencial, la gravedad de esos porcentajes no admite discusión.

¿En qué medida es determinante el alcohol como causa de los accidentes de tráfico?

En España, no existe ningún estudio que revele el número de siniestros en los que interviene de forma determinante el alcohol, fundamentalmente, porque en la mayoría de los accidentes de circulación no se practica la prueba a los conductores o peatones heridos graves, y en el caso de los fallecidos, el Instituto Nacional de Toxicología solo analizó 1703 en el año 2002, es decir el 31%. Sin embargo, la Dirección General de Tráfico (DGT) estimaba, en 1997, que en el 38% de los siniestros estaba presente el alcohol o las drogas; afirmación que no se comprende, porque la realidad es que sólo un 7,9% de los conductores implicados en un accidente, en ese año, dieron positivo en la prueba de alcoholemia. Igualmente, de las más de 1,6 millones de pruebas que se realizaron, en igual periodo, en los controles preventivos de alcoholemia, sólo dieron positivas algo más del 3,6%.

En el Plan Nacional de Seguridad Vial para el 2003, la DGT reconoce que, cuando pretende obtenerse información de la presencia del alcohol en los accidentes, las estadísticas sobre esta materia resultan, como en todos los países de nuestro entorno, deficitarias, de modo que para tener una aproximación válida del alcance real del problema, hay que efectuar complejas investigaciones pluridisciplinarias, que permiten llegar a la conclusión, aceptada por la Conferencia Europea de Ministros de Transportes, de que el número de muertos en accidentes de tráfico a causa del alcohol puede situarse entre un 30% y un 50% del total, es decir, una franja muy amplia en comparación con el dato concreto que aportaba en 1997.

En definitiva, no se sabe la incidencia real del alcohol como causa determinante de los accidentes de tráfico.

Tal como les dije al principio de la exposición, voy a analizar la Memoria “Análisis toxicológico. Muertes en accidentes de tráfico. Año 2002”, elaborada por el Instituto Nacional de Toxicología, una vez vistos los resultados del mismo, confirmaremos que la incidencia del alcohol en los accidentes de tráfico como causa determinante está en el citado intervalo.

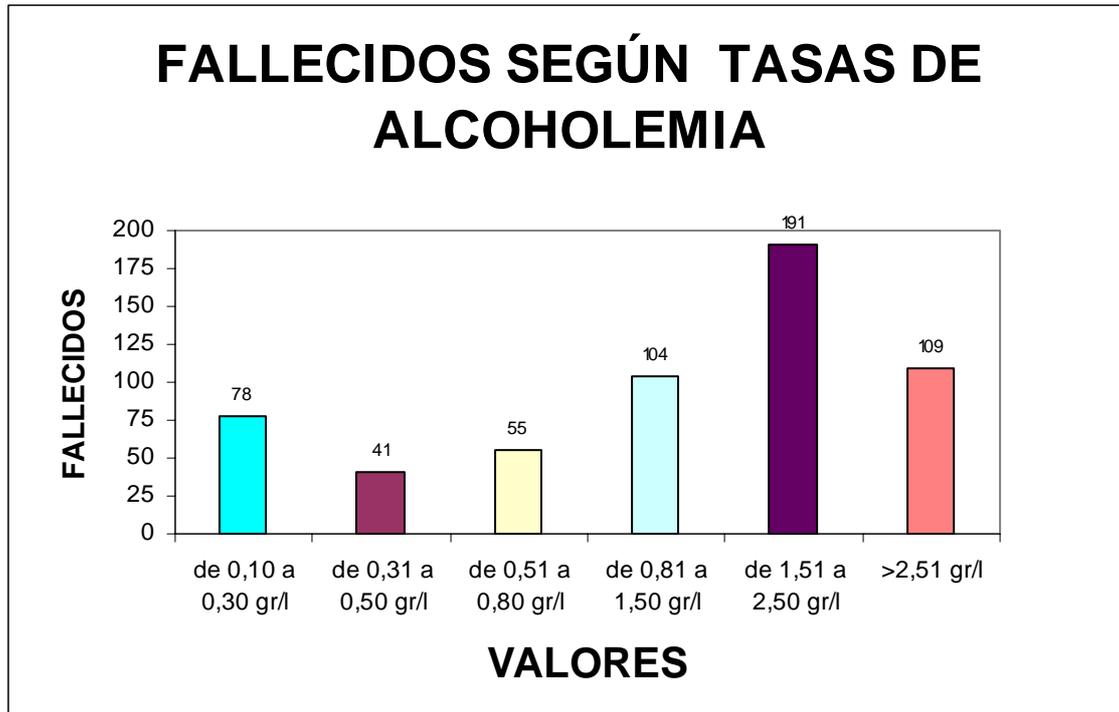
Después de analizar 1703 fallecidos en accidentes de tráfico, 1441 conductores y 262 peatones atropellados, desde el punto de vista toxicológico forense, en los Departamentos y Delegación del citado Instituto, se ha obtenido los siguientes resultados.

DESCRIPCIÓN DE LOS CASOS ANALIZADOS

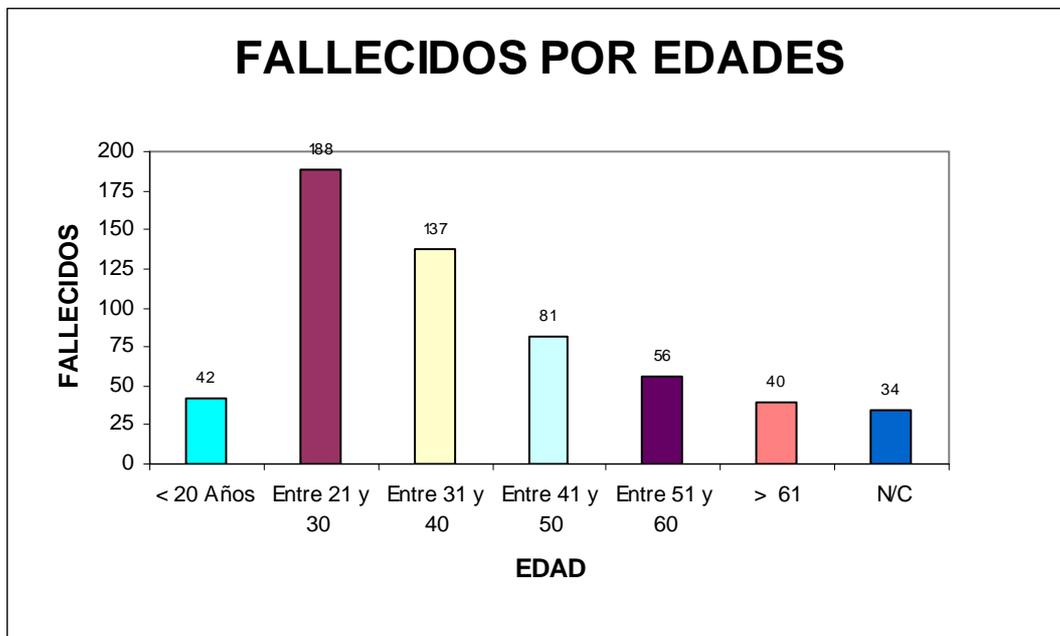
Número total de casos analizados		1.703
Conductores	Varones	1.292
	Mujeres	149
Peatones atropellados	Varones	199
	Mujeres	63

En este gráfico se observa que el mayor número de fallecidos se encuentra en el intervalo de 1,51 gr/l. a 2,50 gr/l. y que confirma lo tantas veces repetido, que a partir de 0,50 gr/l. la posibilidad de fallecer a consecuencia de un accidente de tráfico se dispara, así, las muertes en ese intervalo son,

casi, 5 veces superior a las del intervalo de 0,31 gr/l. a 0,50 gr/l., tasas límite para conducir en España.



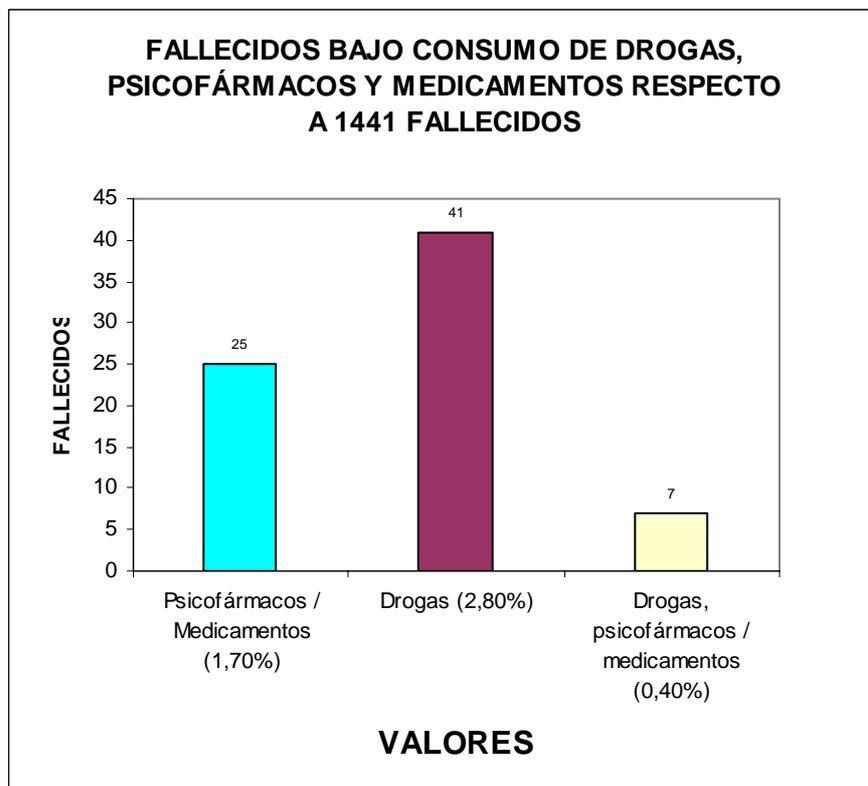
Por edades, se ratifica lo que ya he dicho a lo largo de la exposición, que el intervalo de edad más peligroso es el 21 a 30 años, seguido del de 31 a 40 años.



Por último, ver los 541 conductores fallecidos, de 1441, con un grado de alcohol en sangre superior a 0,30 gr/l., esto es, el 37 % de éstos.



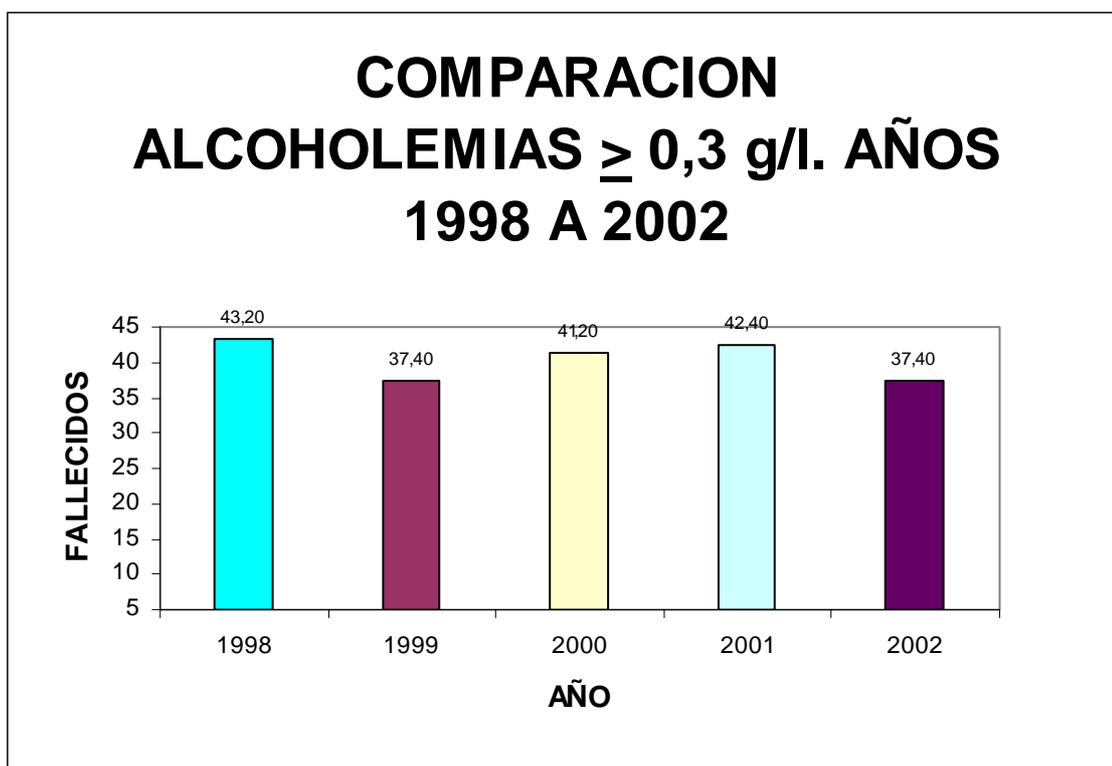
Y los 73 conductores bajo consumo de Drogas, psicofármacos y medicamentos con respecto a 1.441 fallecidos, es decir, el 5%, distribuidas de la siguiente forma.



EN RESUMEN, DE LOS 1441 CONDUCTORES FALLECIDOS:

	MUERTOS	%
Alcohol \geq 0,30 gr/l. y drogas, psicofármacos/medicamentos	540	37,4
Drogas, psicofármacos y medicamentos	73	5,00
Alcohol etílico \leq 0,30 gr/l.	828	57,40

Si observamos la serie estadística de los conductores muertos en accidentes de tráfico, desde el año 1998, que presentaban una concentración de alcohol en sangre \geq 0,3 gr/l._vemos que en el año 2002 el porcentaje de estos, respecto al año anterior, ha bajado 5 puntos porcentuales, siendo idéntico al del año 1.999.



Teniendo en cuenta las muestras estudiadas y los datos obtenidos de las mismas, para mí, el alcohol está presente, como causa determinante, en los accidentes con víctimas, en la franja porcentual que la DGT señala en el Plan Nacional de Seguridad Vial, es decir, entre el 30% y el 50% de los mismos, pero en su parte más alta.

¿Por qué afirmo esto?, porque si tenemos que el 37,40 de los conductores fallecidos en accidentes de tráfico, presenta concentraciones de alcohol superiores a 0,30 gr/l., y en la muestra de conductores fallecidos y concentración de alcohol etílico en intervalos, obtenemos que el 13,6% de estos tenían una concentración de alcohol en sangre entre 0,10% y 0,30%, concluyo que, con pequeñas desviaciones, el porcentaje de conductores fallecidos con alcohol en sangre está muy próximo al 50% (37,40% + 13,6%).

Extrapolar estos datos a los 98.433 accidentes con víctimas es un poco osado, pero yo, teniendo en cuenta ligeras correcciones a la baja, me inclino por una franja del 40% ↔ 50%.

Cómo explicar esta enorme diferencia con el porcentaje que nos muestran las estadísticas de positivos en las pruebas de alcoholemia realizadas tras un accidente.

Yo apporto dos posibles razones:

- Que no tenemos datos de la cantidad de alcohol en sangre que llevan los conductores cuando dan negativo.
- Y que la práctica totalidad de las pruebas se realizan en accidentes con daños materiales, por lo que, teniendo en cuenta los efectos del alcohol, muchos de ellos, probablemente, sean consecuencia de pequeñas dosis de alcohol en sangre.

De la incidencia de las drogas y medicamentos en los accidentes de tráfico, excepto la Memoria antes analizada, hay muy pocos estudios que cuantifiquen la misma. Esto tiene su explicación en que no hay medios técnicos para detectar esas sustancias en carretera y estudios clínicos apenas se han realizado.

Según esta memoria, como hemos visto, las drogas y medicamentos están presentes, solas, en un 5% de los conductores muertos y analizados por el Instituto Nacional de Toxicología; junto al alcohol se encuentran en otro 6,64%, por lo que estas sustancias, según el citado Instituto, no están presentes en los conductores muertos en más de un 11,64%.

Este porcentaje, aunque poco significativo, hay que tenerlo en cuenta, pues el efecto que estas sustancias tienen sobre los conductores es muy negativo y, además, cada día, se consumen más drogas ilegales y medicamentos, sobre todo antihistamínicos, antidepresivos y ansiolíticos; los antihis-

tamínicos, como saben, tomados para las alergias, producen unos efectos similares a los del alcohol en sus tasas límite.

Sin entrar en grandes profundidades sobre la incidencia de estas sustancias en los conductores, analizando cada una de ellas y los principios activos de sus componentes, campo reservado para los psicólogos y profesionales de la medicina y la farmacología, voy a resumir sus efectos.

No solo los medicamentos afectan a la actividad de conducir, también influye la enfermedad que se padezca. En general, los medicamentos, como efecto secundario, producen somnolencia, trastornos visuales (visión borrosa o doble), alteraciones neuromusculares y afectan al sentido del equilibrio.

Las drogas que más se han detectado en conductores, en los pocos estudios que se han llevado a cabo en España, son la cocaína, opiáceos y sus derivados (heroína, morfina y metadona) y el cannabis. El consumo de cocaína produce en el usuario una sensación de euforia que le hace afrontar mayores riesgos en la conducción, aumentando la velocidad y la agresividad. Los opiáceos tienen dos fases, en un primer momento producen un efecto relajante, disminución del miedo y la ansiedad y euforia, incrementando el riesgo y la velocidad; en la segunda fase se produce adormecimiento y somnolencia, disminuyendo la capacidad de concentración. Por último, decir que el cannabis, si su uso es crónico, puede afectar al sentido del equilibrio.

La Unión Europea, vista la incidencia, cada día mayor, de algunos medicamentos en los accidentes de tráfico, recomienda introducir una clasificación y un etiquetado apropiado para estos, de tal forma que nos adviertan de sus peligros para la conducción.

Si la incidencia del alcohol y las drogas, incluidos los medicamentos, es muy grave en la siniestralidad viaria, cuantificándolo yo, como causa determinante de los accidentes con víctimas, en una cifra próxima al 50%, tengo que decir que la velocidad, en sus variantes de “exceso de velocidad” y “velocidad inadecuada”, le sigue en importancia como causa de estos accidentes, siendo, además, el factor que más agrava las consecuencias de los mismos una vez se han producido.

La Unión Europea es consciente que la velocidad excesiva e inadaptada es la causante de un tercio de los accidentes mortales y graves.

Por ello, pretende armonizar los límites de velocidad de los distintos Países, aunque no se ha decidido en que umbral, ya que las diferencias en

los límites no dan lugar a resultados diferentes. Por ejemplo, Luxemburgo con un límite de velocidad en carretera relativamente bajo de 90 km/h, registra 155 muertes por millón de habitantes, mientras que Alemania, con un límite de velocidad de 100 Km/h, registra 91 muertes por millón de habitantes. Se dan casos contradictorios, Francia decide endurecer sus normas e Italia aumentar sus límites de velocidad en autopista, hasta los 150 km/h. Como se puede ver, el mapa europeo, en materia de tráfico está totalmente fragmentado.

TASAS DE ALCOHOL PERMITIDAS EN EUROPA

País	Zonas urbanas	Carreteras	Autopistas	País	Zonas urbanas	Carreteras	Autopistas
Alemania	50	100	130 (recomendado)	Islandia	50	80-90	No existen
Austria	50	100	130	Italia	50	90-110	130 (en enero pasará a 150)
Bélgica	50	90	120	Letonia	50	90-110	No existen
Bulgaria	60	80	120	Lituania	60	90-110	No existen
Croacia	60	90-100	130	Luxemburgo	50	90	120
Chipre	50	80	100	Malta	40	64	No existen
Dinamarca	50	80	110	Noruega	50	80-90	90
Eslovenia	60	80-100	120	Polonia	60	90	110
España	50	90-100	120	Portugal	50	90-100	120
Estonia	50	90-110	No existen	Rep. Checa	50	90	130
Finlandia	50	80-100	120	Rep. Eslovaca	60	90	130
Francia	50	90-110 (80-100 mojado)	130 (110 mojado)	Rumanía	60	70-90	70-90
Gran Bretaña	48	96	112	Rusia	60	90	110
Grecia	50	110	120	Suecia	50	70	90-110
Holanda	50	80-100	120	Suiza	50	80	100-120
Hungría	50	80-100	120	Turquía	50	90	90
Irlanda	48	64-80	112	Yugoslavia	60	80-100	120

En este periodo de discusión sobre cuál es el límite de velocidad que se debería adoptar, todos los estudios, al respecto, revelan que disminuyendo la velocidad media disminuyen los accidentes con víctimas.

A continuación me referiré a algunos de estos estudios.

Estudio del Transport Research Laboratory (Laboratorio para la Investigación del Transporte) del Reino Unido –presentado en el seminario “Killing speeds, Saving lives (Salvando vidas, Reduciendo la velocidad), Bruselas, noviembre 2001. En este estudio se pone de manifiesto que, reducir la velocidad media en 3 km/h salvaría 5000 ó 6000 vidas en Europa todos los años, y evitaría de 120.000 a 140.000 accidentes, lo cual generaría un ahorro de 20.000 millones de euros. La experiencia adquirida en el Reino Unido refleja que la instalación de cámaras de vigilancia automáticas da lugar a una reducción de la velocidad media de 9 km/h; si se generalizaran en la Unión Europea, se podría evitar una tercera parte de los accidentes y reducir un 50% el número de muertos en carretera.

Investigaciones realizadas en la misma Alemania señalan que las vías sin límite de velocidad, las autobahns, presentan mayor cantidad de accidentes de tráfico y especialmente, mayor número de muertos y lesionados que aquellas vías que tienen límites. Al comparar la situación de Alemania con otras naciones desarrolladas como Inglaterra, Suecia, Australia, y Estados Unidos, donde se aplican límites de velocidad en todas las vías, se observa que la tasa de accidentes en las carreteras germanas es superior a la de dichos países.

La experiencia de algunos países que han aumentado los límites de velocidad, o que los han rebajado, nos ratifican los resultados obtenidos en los diferentes estudios; en el siguiente cuadro se observa que en EE.UU., que aumentó los límites de velocidad en carretera, aumentaron los accidentes mortales, mientras que Suiza y Suecia, que los bajaron, redujeron esta clase de accidentes.

EFFECTOS POR CAMBIOS EN LÍMITES DE VELOCIDAD					
Año	País	Tipo de cambio	Cambio en límite de velocidad	Efectos en velocidad	Accidentes fatales
1985	Suiza	Autopista	130 Km/h. 120 Km/h.	5 Km/h. reducción de vel. media	12% reducción
1987	USA	Carretera	90 Km/h. 105 Km/h.	3-6 Km/h. aumento de vel. media	19 - 34% aumento
1989	Suecia	Autopista	110 Km/h. 90 Km/h.	14 Km/h. reducción de vel. media	21% reducción

En España tenemos límites de velocidad en nuestras carreteras desde el año 1.974, no por seguridad vial, sino porque los conductores tenían que adaptar su marcha a la de la economía, que afectada por la crisis del petróleo, a punto estuvo el Gobierno de racionalizar el uso del combustible. Aunque la economía remontó, los límites de velocidad, ya por seguridad vial, siguieron en nuestras carreteras.

Evolución de los límites de velocidad en España	1974	1980	1992
Autopista	130	120	120
Autovía	110	100	120
Vías rápidas y carreteras con arcén de más de 1,5 m	110	100	100
Otras carreteras	90	90	90
Zona urbana	60	60	50
Zona residencial	-	-	20

Pero en el tema de la velocidad, como en otros muchos temas, una cosa es lo que señala el reglamento y otra la realidad, estudios realizados sobre la velocidad real en nuestras carreteras nos ponen de manifiesto una realidad que todos sospechamos, las velocidades medias de los vehículos en carretera y ciudad es muy superior a la de los límites de las mismas.

LIMITES DE VELOCIDAD EN ESPAÑA					
	Turismos Motocicletas	Autobuses	Camiones y Articulados	Automóviles con Remol- que	Bicicletas y Ciclomotores
Autopistas y Autovías	120	100	90	80	40 (sólo Au- tovías)
* Vías rápi- das	100	90	80	80	40
Otras carre- teras	90	80	70	70	40
Vías urba- nas	50	50	50	50	40
Zonas resi- denciales	20	20	20	20	20

* y carreteras con arcén de más de 1,5 m

El Ministerio de Fomento, analizados los datos correspondientes al periodo 1997-2000, nos presenta el cuadro resumen que están ustedes viendo, en el que se aprecia que sólo en las autopistas de pago se rebasa el límite de velocidad establecido.

VELOCIDADES MEDIAS DE VEHÍCULOS LIGEROS	
Autovías y autopistas libres	118, 8 Km/h
Autopistas de peaje	131,0 Km/h
Red convencional	89,9 Km/h

Sin embargo, el RACE, tras medir la velocidad de más de nueve mil vehículos (turismos, camiones y autobuses), en vías urbanas e interurbanas, en un estudio que duró dos semanas, llegó a unos resultados que desvelan que el 68 por ciento de los conductores circula a más velocidad de la permitida

DATOS OBJETIVOS	
vehículos controlados	9.020
vehículos infractores	6.160
porcentaje infractores/controlados	68,29%
cometen infracción grave	1.262
porcentaje muy grave/controlados	13,99 %

Los estudios antes referidos no hacen más que corroborar lo que todos observamos a diario, que hay numerosos conductores que infringen las normas que regulan los límites de velocidad en nuestro País. Sin embargo, sus resultados distan mucho de los obtenidos en los controles de velocidad que establecen los distintos Cuerpos de Policía, en los que se denuncia a menos de un Cuatro por ciento de los conductores controlados.

	CONTROL DE VELOCIDAD POR RADAR (MILES)					
	1979	1983	1989	2000	2001	2002
Vehículos controlados	21.772	17.775	23.311	14.866	13493	13.347
Vehículos denunciados	873	941	927	510	492	458
% de denunciados sobre controlados	4,0	5,5	4,0	3,4	3,6	

*2002 SOLO ATGC

¿Por qué esa disparidad en los resultados?, yo vuelvo a apuntar dos respuestas, una, que los controles de velocidad son visibles, en contra de lo que piensa mucha gente, y por tanto, los conductores levantan el pie del acelerador cuando ven el vehículo que porta el cinemómetro; y como segunda justificación, citaré el amplio margen que se deja a los conductores infractores hasta que son denunciados, así, en una autovía o autopista hay que rebasar los 140 Km/h. para ser denunciados, cuando hemos visto que esas vías están limitadas a 120 Km/h.

Con una realidad como la descrita, no es de extrañar que el exceso de velocidad (rebasar los límites) y la velocidad inadecuada o inadaptada (no moderar la velocidad cuando las circunstancias de la vía, del tráfico, meteorológicas o ambientales así lo exijan) estén presentes como causa determinante de un buen número de accidentes.

De los conductores implicados en los 98.433 accidentes con víctimas que se produjeron a lo largo del año 2002, 21.362 habían cometido alguna infracción relacionada con la velocidad, es decir, casi el 22%, porcentaje muy similar al del año 2001, que fue del 20%.

Si desglosamos los resultados en carretera y en vías urbanas, tenemos que, en carretera, las infracciones de velocidad están presentes en el 32% de los accidentes con víctimas, mientras que, en los de las vías urbanas, tan solo esta presente en el 12% de los mismos.

INFLUENCIA DE LA VELOCIDAD EN LOS ACCIDENTES CON VÍCTIMAS.	
Total accidentes con víctimas	22%
Accidentes en carretera	32%
Accidentes en vía urbana	12%

Hay que recordar que la DGT, a la hora de recoger las infracciones que están presentes en los distintos accidentes, advierte que las infracciones de velocidad pueden ser concurrentes con otras. Por lo que no podemos saber en que número de accidentes con víctimas la velocidad es su única causa.

La tercera rueda de este vehículo que nos conduce, casi inevitablemente, a los accidentes graves y, en muchos de ellos, a la muerte, es la distracción o la desatención en la conducción; la cuarta rueda sería los fallos mecánicos, los factores meteorológicos, la vía y el resto de causas que tienen su origen en el factor humano, grupo de factores que no son objeto de esta exposición.

Para circular con seguridad todo conductor debe mantener un alto grado de atención, la conducción exige concentración. Partiendo de esta

necesidad, debemos saber que nuestra capacidad para gestionar la información es limitada, por lo que tenemos que elegir qué datos son necesarios e importantes para la conducción segura y cuáles no.

La capacidad de respuesta del conductor está influenciada no sólo por la información que recibe y cómo la recibe, sino por el tiempo empleado en recibirla, valorarla y transformarla en decisiones y acciones; una pequeña distracción retrasará el tiempo en recibirla, pudiendo ser el tiempo imprescindible para evitar el accidente, a mayor velocidad, mayor exigencia de atención, pues menos tiempo tenemos para reaccionar; igual pasa con la distancia de seguridad, a menor distancia, mayor nivel de atención.

Un informe de la Universidad de Carolina del Norte, Estados Unidos, que por primera vez empleó cámaras de video para filmar los hábitos de las personas mientras conducían, indica que un alto porcentaje de los automovilistas de ese país realiza diversas actividades cuando conduce. En las grabaciones se detectaron sus principales distracciones, tales como hablar por teléfono móvil, comer, beber, afeitarse, maquillarse o leer el diario y la correspondencia.

El estudio señaló que todos los conductores que fueron observados se distrajeron de la conducción durante más del 16 por ciento del tiempo que estuvieron en el interior del vehículo en marcha.

En resumen, con frecuencia las personas desestiman la gravedad de las distracciones porque no todas terminan en accidentes.

Las distracciones que causan un accidente o solo un susto, pueden ser de origen externo al conductor y estar motivadas por una acción puntual del mismo, como:

- Atender una llamada en el móvil o marcar un número en el teclado.
- Encender un cigarrillo.
- Quitarse la ropa.
- Contemplar el paisaje.
- Las carreteras largas, rectas y monótonas encierran el peligro de la distracción.
- Sintonizar una emisora, cambiar la cinta del cassette, poner el CD.
- Echar un vistazo a un mapa.
- Una conversación amena o acalorada con los acompañantes.
- Demasiados problemas y preocupaciones.
- Intentar echar fuera un insecto.
- Buscar algo en la guantera.

- Entretenerse en exceso en consultar el tablero de mandos.
- Mirar por el espejo retrovisor.
- Limpiar el vaho de los cristales.
- La señalización confusa y excesiva.
- Jugar con niños, con perros, etc.
- Ingerir alcohol, medicamentos o drogas, que alteran notablemente la capacidad de atención.

Ustedes seguro que añadirían alguna más, yo también, esta no es una lista cerrada, pues el conductor, como hemos dicho antes, se distrae con mucha facilidad y en cada viaje surge un nuevo motivo para hacerlo.

Las distracciones también pueden estar originadas por factores internos como el sueño, el estrés, la ansiedad, la fatiga, el ir ensimismado, etc. Destacan por su influencia cuantitativa el sueño y la fatiga.

Un conductor con sueño tiene menos capacidad de concentración y, por tanto, son más frecuentes las distracciones, además, tienden a irse a la izquierda, ocupando el centro de la calzada o el carril contrario, con el peligro de colisión que esa maniobra entraña.

Cuando conducimos y se presenta la fatiga deberíamos parar, pero, casi siempre, queremos avanzar un poco más, a ver si llegamos, esta decisión puede ser un grave error de impredecibles consecuencias.

El problema se agudiza con los conductores profesionales, pues están sometidos a unas exigencias laborales difíciles de asumir, al asumirlas, sus posibilidades de accidente aumentan mucho.

Por ello, los sindicatos europeos, el lunes 13 de octubre, celebraron el 7º Día Internacional contra la siniestralidad laboral en el transporte por carretera, bajo el lema “La Fatiga Mata”, éste se desarrolló simultáneamente en un centenar de países de Europa, África, América y Asia/Pacífico.

Según datos del Ministerio de Trabajo, unos 400 conductores profesionales pierden la vida cada año en el ejercicio de su labor profesional en las carreteras. Dado que estos datos no incluyen a los trabajadores autónomos, diversos estudios estiman que esa cifra podría elevarse hasta 550 fallecidos anuales, lo que convierte al de transportes por carretera en el sector con mayor índice de siniestralidad laboral en España. De hecho, su tasa de mortalidad duplica a la del sector de la construcción y es cinco veces superior a la de la industria manufacturera.

Mención aparte merece el uso del teléfono móvil durante la conducción, por su importancia como factor de distracción le voy a dedicar más espacio, haciendo algunas consideraciones sobre el mismo.

Para tener una idea de su influencia en la conducción, reflejaré los datos de sendas encuestas sobre su uso al realizar esa actividad.

Los datos de la encuesta que realizó la Dirección General de Tráfico (DGT) con una muestra de 1.800 conductores, ponen de manifiesto que uno de cada tres reconoció haber hablado, como mínimo, una vez por el móvil manual mientras conducía, y concluye que su uso es tan común, que nueve de cada diez conductores lleva un móvil consigo cuando se monta en el automóvil y, de éstos, sólo el 14% cuenta con una instalación de manos libres.

Los resultados de la Encuesta nacional del Real Automóvil Club de Cataluña también han permitido configurar una radiografía del uso del teléfono móvil en España en el momento de la conducción.

Se pueden concluir que:

El móvil tradicional sigue siendo el más utilizado (82,8%), a pesar que los conductores usuarios de teléfono móvil al volante son conscientes de que es un elemento muy peligroso (78%).

El uso más habitual cuando se conduce es la recepción de llamadas.

Se valoran cómo los momentos de mayor peligro: marcar el número al que se llama y hablar por teléfono mientras se conduce
En vías urbanas y carreteras se usa más el móvil que en autovías y autopistas.

Los tipos de llamadas más usuales son las de motivos de trabajo.

Pues bien, si ustedes van conduciendo su vehículo por la carretera y suena el móvil, si lo cogen y responden, sepan que cambiarán sus pulsaciones y su actividad cerebral, produciéndoles un efecto sorpresa con altas posibilidades de distracción, es el momento de mayor peligro.

Un conductor hablando por el móvil tarda medio segundo más en reaccionar ante un imprevisto en la vía. Así lo ponen de manifiesto diversos estudios que, además, equiparan la capacidad de reacción de un conductor que habla por teléfono a la de un conductor ebrio, entre estos citaré la in-

investigación realizada por Transport Research Laboratory. U.K. (Marzo 2002), sobre la alteración del “Tiempo de reacción” y el riesgo de accidente por conducir con un teléfono móvil y un manos libres, comparado con los conductores que estaban bebidos.

Aunque los ojos estén mirando directamente algo, cuando se usa el teléfono móvil, no se esta seguro de verlo.

Para luchar contra los accidentes con víctimas cuya causa es la distracción, las líneas de actuación pasan, en primer lugar, por incrementar y mejorar la seguridad activa –que corrige el fallo humano, como el ABS, el ITS (sistemas inteligentes de conducción) o los controles de estabilidad y tracción, ESP– y pasiva de los automóviles –que minimizan las consecuencias de los accidentes mediante airbags, cinturones de seguridad, etcétera–, en segundo, desarrollar infraestructuras más seguras, y en tercero, que el conductor respete tres reglas básicas, velocidad, la adecuada, sin rebasar, en ningún momento, la que señale la vía, distancia de seguridad y, circular lo más próximo al borde derecho de la calzada.

Enumeradas algunas de las causas de la distracción o desatención en la conducción, y sabiendo que ésta es uno de los factores que más contribuyen a esa negra estadística de muertos y heridos en nuestras carreteras y calles, veamos en que medida es esa contribución.

Según el Anuario Estadístico de Accidentes 2002 de la Dirección General de Tráfico, de los conductores que se vieron afectados por los 98.433 accidentes de tráfico con víctimas, 30.700 habían realizado una conducción distraída y desatenta, es decir, en el 31% de los accidentes con victimas intervino un conductor con este tipo de conducta.

Por vías, se observa que este factor influye más en las vías interurbanas, en un 35% de los accidentes ocurridos en las mismas, mientras que en las vías urbanas la distracción interviene en un 27% de los accidentes que en ellas se producen.

INFLUENCIA DE LA DISTRACCIÓN O DESATENCIÓN EN LOS ACCIDENTES CON VICTIMAS.	
TOTAL ACCIDENTES	31%
ACCIDENTES EN CARRETERA	35%
ACCIDENTES EN VIA URBANA	27%

Tanto en unas vías como en otras, vemos que el peso específico de este factor es muy alto, superior al de la velocidad.

Demasiados accidentes tienen su origen o están agravados por una falta de atención en la conducción, por ello, al iniciar la conducción, nos teníamos que proponer desarrollar la actividad con suma concentración, como si de un trabajo exigente se tratara.

Empecé esta exposición haciéndoles una pregunta, recuerdan, les preguntaba ¿en cuantos accidentes, creen ustedes, que intervienen de forma decisiva el alcohol y las drogas, la velocidad y la falta de atención en la conducción?

Pues bien, a punto de finalizar la misma y después de tantos números, gráficos, porcentajes, estadísticas y matices sobre esos factores, no se si tienen respuesta o les pasa como a mí, que estoy como al principio, incapaz de cuantificar la incidencia de estos tres factores como causa determinante de los accidentes de tráfico.

Uno a uno, yo les he apuntado unos porcentajes, pero como en todos los accidentes hay factores concurrentes, saber exactamente cuanto influye uno u otro es imposible, hablaremos de horquillas o de intervalos, pero nunca de cantidades fijas para decir que este u otro factor influyen tanto o cuanto.

Tampoco pretendía eso, mi objetivo era hacerles ver cómo y no cuánto influyen estos factores en la siniestralidad viaria, espero que este objetivo lo haya conseguido y que todos ustedes tengan claro, en este punto, la influencia tan negativa, nefasta diría yo, que el alcohol y las drogas, la velocidad y la falta de atención tienen en la conducción; siendo la causa de la mayoría de los accidentes que se producen en nuestras carreteras y calles, por lo que si conseguimos reducir la incidencia de estos factores en la siniestralidad viaria, conseguiremos reducir esta.

Esta es la realidad presente, pero, cómo será el futuro, qué perspectiva tenemos.

A corto plazo no hay indicios que nos indiquen que la situación vaya a cambiar, aunque la Unión Europea se ha marcado un reto, reducir a la mitad el número de víctimas por accidentes de tráfico, en el horizonte del 2010, y España lo haya aceptado.

Difícil meta para nuestro País; la realidad social poco ayuda a conseguirla, pues hay demasiadas actitudes que no solo dificultan alcanzarla sino que van en sentido contrario, y sino qué pensar:

- Cuando un 12% de los encuestados, en un estudio de la Fundación Attitudes, de la casa Audi, afirma que es más peligroso abrocharse el cinturón de seguridad que no hacerlo.

- Cuando un 38%, según el mismo estudio, no conoce la normativa existente sobre el teléfono móvil.

- Cuando, como he recogido en esta exposición, el 51% de los encuestados desconoce la tasa de alcoholemia para conducir en España.

- Cuando los accidentes de tráfico absorben el 10% de los recursos hospitalarios y los médicos aún no informan de la incidencia de los medicamentos en la conducción.

- Cuando los excesos de velocidad no son socialmente reprochables, solo se piensa en hacer el trayecto en el menor tiempo posible, pues siempre hay alguien que lo ha hecho más rápido.

- Cuando los problemas nos pueden y la depresión y la ansiedad están cada día más presentes en la sociedad y en la conducción, con lo negativo que esto es.

- Cuando, según en la memoria del Plan Nacional sobre Drogas, los lugares de diversión preferidos por los jóvenes son los bares y pubs.

- Cuando el 70% de los jóvenes, según esa memoria, afirma que toma o ha tomado drogas, y, de ellos, más de la mitad las combina con alcohol.

- Cuando el 50% de los jóvenes, como recoge la misma memoria, ha conducido alguna vez bajo los efectos del alcohol, y más del 30% reconoce haberlo hecho después de tomar otro tipo de drogas.

- Cuando algunas administraciones públicas con responsabilidad en seguridad vial no exigen el cumplimiento de las normas de tráfico por populares.

- Cuando delatamos la presencia de un vehículo policial dando destellos de luz para evitar que los infractores sean denunciados, ¿haríamos lo mismo con un pirómano, un furtivo o un delincuente?, pues un exceso de

velocidad puede ser más peligroso que un incendio forestal, la caza de un venado o el hurto de un bolso.

La lista podría ser mucho más extensa, pero con estas llamadas de atención, creo que es más que suficiente para saber que nos queda mucho por hacer.

Hay que incrementar el nivel de educación vial de la sociedad, concienciándola, mediante campañas publicitarias, de la gravedad del problema que representan los accidentes de tráfico.

Hay que reforzar las medidas de prevención y cuando estas fallen, tener unas medidas de represión rápidas y eficaces.

Mirando a nuestro entorno geográfico, la Unión Europea, vemos que los países que tienen mejores resultados en seguridad vial no es por casualidad, es por el esfuerzo de sus sociedades y sus Administraciones.

Por ello, desearía concluir esta exposición con el deseo que la misma haya servido para mentalizarles, un poco más, de la importancia que tiene la seguridad vial y que todos debemos colaborar para mejorar sus niveles, igual que hacemos con la seguridad ciudadana, de la cual, para mi, forma parte; contribuyendo, de esa forma, a que en el 2010 los fallecidos por accidente de tráfico no superen los 3000, evitando que más de 2000 familias vivan el dolor de perder a un ser querido, y que otras muchas no sepan lo que es convivir con una persona dependiente por las secuelas de la tragedia que se vive, todos los días, en la carretera.

ooo000ooo