



ORGANIZACIÓN PARA LA COOPERACIÓN
Y EL DESARROLLO ECONÓMICO



CONFERENCIA EUROPEA
DE MINISTROS DE TRANSPORTE

CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE



JÓVENES CONDUCTORES

El camino hacia
la seguridad

Documento resumen



Centro conjunto de Investigación del Transporte

En enero de 2004, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) y la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (CEMT) aunaron su capacidad de investigación sobre el transporte y crearon el **Centro de Investigación del Transporte**.

El Centro está constituido por 50 miembros de pleno derecho de Asia y el Pacífico, Europa y Norteamérica, e integra a todos los miembros de la OCDE y de la CEMT.

El objetivo del Centro es promover el desarrollo económico y contribuir a las mejoras estructurales de las economías de la OCDE y CEMT a través de los programas cooperativos de investigación sobre el transporte dirigidos a todos los tipos de transporte interior y sus conexiones intermodales en un contexto económico, social, medioambiental e institucional más amplio.

Jóvenes conductores: El camino hacia la seguridad vial es el producto de uno de los tres proyectos de seguridad vial llevados a cabo en paralelo por el Centro. Los dos restantes son *Obtención de objetivos de seguridad vial ambiciosos* y *Gestión de velocidad*.

Para más información sobre el Centro Conjunto OCDE/CEMT de Investigación del Transporte, incluso para obtener el programa completo de las actividades de investigación y otras publicaciones recientes, por favor consulte www.cemt.org/JTRC/index.htm.

Para más información sobre el proyecto del Centro sobre jóvenes conductores, por favor, consulte www.cemt.org/JTRC/WorkingGroups/SpeedManagement/index.htm.

La traducción al castellano de la versión original en inglés ha sido realizada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico, con la autorización de la OCDE.

Principales conclusiones

A continuación se expone un resumen de las conclusiones clave del informe *Jóvenes conductores: El camino hacia la seguridad* del Centro de Investigación del Transporte OCDE/CEMT.

La elevada presencia de jóvenes conductores en las colisiones y accidentes mortales en la carretera es un grave problema de salud pública, que se traduce en un precio inaceptable desde el punto de vista humano, social y económico. Los jóvenes conductores representan cerca del 27% de las víctimas mortales en carretera en los países de la OCDE, mientras que este mismo grupo constituye tan sólo el 10% de la población. Además, entre el 20% y el 30% de los accidentes mortales de tráfico tienen en los jóvenes conductores a alguno de los protagonistas de la colisión.

Entre éstos, el índice de accidentes mortales provocados por los hombres es tres veces superior al de las mujeres y, aún después de ajustar el factor teniendo en cuenta las mayores probabilidades de exposición por parte de ellos, el índice sigue estando por encima del de ellas. En algunos países, incluso, el riesgo relativo de los chicos jóvenes está aumentando en comparación con el de otro tipo de conductores.

Los altos niveles de riesgo de los jóvenes (hombres y mujeres) resultan principalmente de los factores de falta de experiencia, edad y sexo. Este riesgo se agrava además debido a las circunstancias en las que conducen muchos de los jóvenes. Sobre todo los hombres, están muy presentes en las colisiones a altas velocidades, nocturnas, con pasajeros de edades similares, con alcohol y, frecuentemente, sin cinturones de seguridad.

Para abordar este problema hay que tener en cuenta lo siguiente:

- Se reducirá considerablemente el riesgo de los jóvenes si se aumentan los niveles generales de seguridad vial, para lo que se requiere una legislación eficaz, una aplicación efectiva y normativas concretas, especialmente orientadas a los problemas de la velocidad, alcohol y drogas, así como a la obligatoriedad de utilizar siempre el cinturón de seguridad.
- Especialmente antes de los 18 años, cualquier aumento en la edad de obtención del carné de conducir tendrá como consecuencia una disminución tanto de los accidentes como de la mortalidad. Las condiciones de obtención del carné para los vehículos de dos ruedas deberían ser lo suficientemente restrictivas para evitar migraciones hacia medios de transporte menos seguros.
- Aumentar los niveles de prácticas con supervisión antes de obtener el carné para conducir solo (con prácticas en las que se tenga que enfrentar a variadas circunstancias al volante), tendrá como resultado una reducción en el número de accidentes mortales. Aunque se recomienda un mínimo de 50 horas de práctica previa a la obtención del carné de conducir, la experiencia en un país demostró que al aumentar este número a 120 horas, las colisiones se redujeron en los dos años siguientes en aproximadamente un 40%.
- La exposición al riesgo es especialmente grande inmediatamente después de haber obtenido el carné de conducir y puede reducirse con restricciones orientadas a proteger, que se vayan retirando gradualmente según vaya ganando experiencia el conductor novel, como ocurre en los sistemas de carné gradual (CCG - Carné de Conducir Gradual). Cuando los comparamos con conductores de más edad, el riesgo de accidente de los jóvenes conductores aumenta cuando consumen bebidas alcohólicas y, por ello, los conductores noveles deberían estar sujetos a unas restricciones de presencia de alcohol en la sangre no superior a 0,2 g/l. Igualmente, se ha demostrado que cuando empiezan a conducir es adecuado impedir que lo hagan con pasajeros también jóvenes o por la noche, ya que se reduce extraordinariamente el riesgo de accidentes, por lo que deberían ponderarse seriamente estas opciones.

- Los jóvenes conductores noveles deberían estar sometidos a periodos de prueba iniciales en los que puedan perder más puntos de los habituales por infracciones cometidas o por el incumplimiento de las condiciones de conducción, y que puedan acarrear consecuencias concretas y directas como, por ejemplo, la pérdida del carné de conducir.
- El objetivo fundamental del sistema del carné de conducir, incluyendo la enseñanza en las autoescuelas y los exámenes, debería ser crear conductores tanto seguros como técnicamente competentes. Los conductores noveles necesitan adquirir una mayor capacidad de autoevaluación y comprensión de los factores subyacentes para cada riesgo.
- Junto a otras medidas, se debería efectuar una comunicación persuasiva con el objetivo de cambiar actitudes y crear una mayor comprensión del riesgo. Hay que tener en cuenta que las actitudes referidas a la seguridad se forman muchos años antes de la edad de empezar a conducir y están fuertemente influidas por los diferentes modelos de comportamiento.
- Las últimas reducciones importantes en el riesgo de los conductores jóvenes son el fruto de la aplicación tecnológica, como la adaptación inteligente de la velocidad, control de cruceo adaptativo, control de estabilidad electrónico, cajas negras, el *alcolock* o sistema de bloqueo anti-alcohol y tarjetas inteligentes. Se debería investigar más en esta área y centrarse especialmente en el impacto sobre los jóvenes conductores.
- Algunas medidas externas a la seguridad vial, como la existencia de transporte público disponible a bajo coste y la normativa relativa a la adquisición de alcohol, también pueden disminuir la exposición de los jóvenes conductores al riesgo.
- A pesar del gran potencial demostrado para salvar vidas, las medidas de seguridad vial no son, generalmente, bien acogidas antes de su aplicación. Por este motivo, se necesita un fuerte liderazgo político para hacer frente al reto del riesgo que representan los jóvenes conductores. La población debería verse implicada tomando como base las pruebas evidentes obtenidas en las investigaciones que demuestran los costes y los beneficios de las medidas correctivas y los resultantes de la pasividad.
- Se puede esperar un aumento absoluto en la accidentalidad (con víctimas mortales o no) de los jóvenes conductores en los países que no pertenecen a la OCDE, e incluso en algunos de los que son miembros de la CEMT. A través de la cooperación internacional se puede reducir el coste de comprensión del problema de los jóvenes conductores y del desarrollo de medidas correctivas. Todos los países deben cooperar para promover los hábitos más adecuados que reduzcan el riesgo a nivel internacional.

Resumen y comentarios

Este documento resume el informe denominado *Jóvenes Conductores: El camino hacia la seguridad*, publicado por el Centro Conjunto de Investigación del Transporte de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) y la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (CEMT). Este informe es el resultado de dos años de esfuerzo colectivo de un grupo de expertos en el campo de los riesgos de los jóvenes conductores de los países miembros de la OCDE y de la CEMT. El proyecto se centró en la investigación de los altos niveles de riesgo asociados a los jóvenes conductores noveles de vehículos de pasajeros, incluyendo las causas fundamentales y las posibilidades concretas de actuar contra dicho riesgo. Llamamos jóvenes conductores a los conductores menores de 25 años, sin olvidar que la edad mínima de obtención del carné de conducir varía de país a país. En cualquier caso, llamamos la atención hacia el hecho de que muchas de las medidas correctivas propuestas resultarían relevantes para todos los conductores noveles.

En líneas generales, los conductores entre los 16 y los 24 años tienen una fuerte presencia en las estadísticas de colisiones y accidentes mortales de tráfico. Representan un riesgo superior al de otros conductores, tanto para sí mismos como para sus pasajeros y para los restantes usuarios de la carretera. Este problema genera un gran coste social y económico sobre los individuos, las familias y la sociedad.

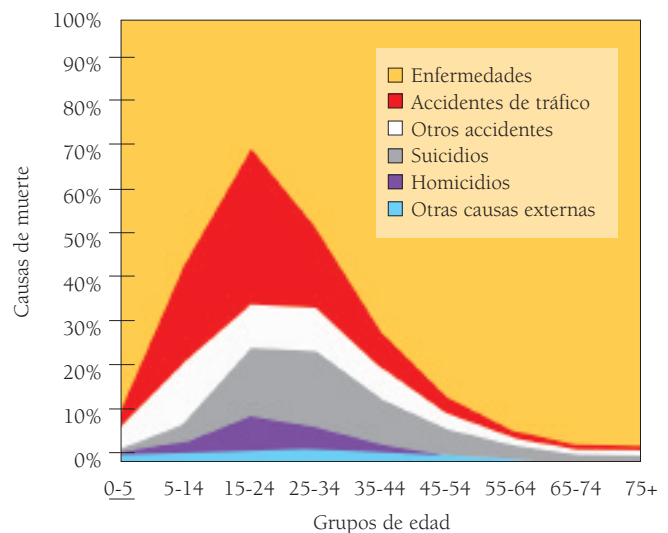
Los ministros de la CEMT se han propuesto el objetivo de reducir las muertes provocadas por los accidentes de tráfico al 50% en el periodo 2000-2012. Muchos de los gobiernos nacionales de la Comunidad Europea se han comprometido con cifras similares. En 2003, una Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas reconoció el alto coste de los accidentes de tráfico sobre la salud humana global y tuvo como resultado la iniciativa de Colaboración para la Seguridad Vial de la ONU, liderada por la Organización Mundial de la Salud (OMS). Será esencial centrarse en el riesgo que significan los jóvenes conductores (especialmente los chicos jóvenes) para conseguir los objetivos definidos por estas iniciativas.

¿Cuál es el ámbito y la naturaleza de este problema?

Los accidentes de tráfico son la principal causa de muerte entre los jóvenes de 15-24 años en los países de la OCDE. La figura 1 muestra el aumento brusco de las muertes por tráfico en este grupo de edad.

Figura 1

Causa de muerte por grupo de edad
Países de la OCDE; últimos datos disponibles



Fuente: Base de Datos de Mortalidad de la Organización Mundial de la Salud (Últimos datos disponibles por país)

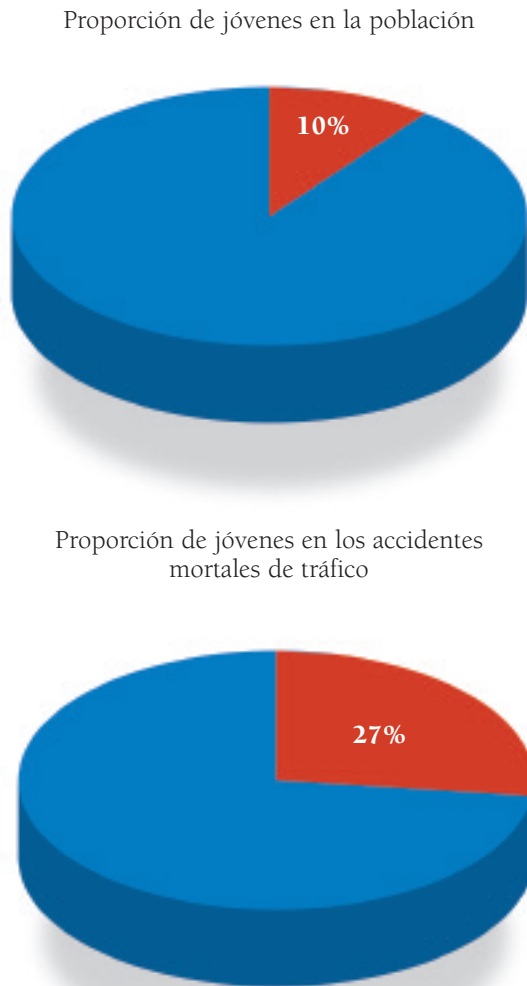
Nota: Datos más recientes de los siguientes países: Australia (2001), Austria (2002), Bélgica (1997), República Checa (2002), Dinamarca (1999), Finlandia (2002), Francia (2000), Alemania (2001), Grecia (2001), Hungría (2002), Islandia (2001), Irlanda (2001), Italia (2001), Japón (2002), Holanda (2003), Noruega (2001), Polonia (2002), Corea (2002), Luxemburgo (2002), España (2001), Suecia (2001), Reino Unido (2002) y Estados Unidos (2000).

Se estima que más de 8.500 jóvenes conductores de vehículos de pasajeros fallecieron en países de la OCDE en 2004¹. Casi 4000 en Estados Unidos, más de 750 en Alemania, 645 en Francia y más de 300 tanto en Japón como en España. Como podemos ver en la figura 2, estos jóvenes conductores representan el 27% del total de conductores fallecidos en países de la OCDE, aunque este mismo grupo de edad represente tan sólo el 10% de la población.

1. Basado en cifras de la Base de Datos Internacional de Accidentes de Tráfico (IRTAD).

Figura 2

Proporción de jóvenes en los accidentes mortales y en la población Países de la OCDE (2004)



Fuente: Base de Datos Internacional de Accidentes de Tráfico (IRTAD).
Nota: Información no disponible sobre algunos países de la OCDE.

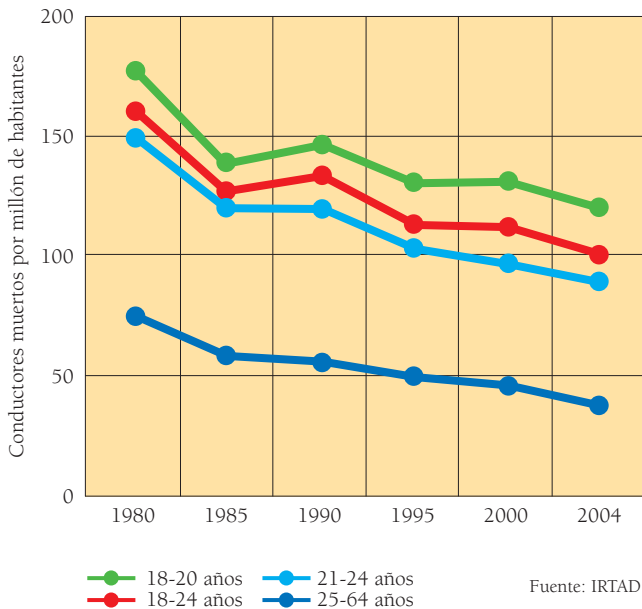
Además, de acuerdo con conclusiones obtenidas en Estados Unidos y en Holanda, por cada joven conductor que muere en un accidente, mueren en ese mismo accidente 1,3 pasajeros u otros usuarios de la carretera. La información de índole nacional de diversos países indica que los accidentes en los que está implicado un conductor joven suponen entre el 20% y el 30% de todos los accidentes de tráfico mortales. En otras palabras, los jóvenes juegan un papel desproporcionado en el problema global de la salud pública relativo al riesgo de la seguridad vial.

Aunque, en general, no haya información acerca de los países que no forman parte de la OCDE, debemos asumir que la situación de sus jóvenes conductores es similar. Se incluye, también, a algunos países de la CEMT en los que el nivel general de seguridad vial es inferior al de la mayoría de los países de la OCDE. A nivel mundial, los datos de la OMS demuestran que en 2002 los accidentes de tráfico fueron la segunda causa de muerte entre las personas de 15-29 años, y la primera causa de muerte entre los hombres en esa misma franja de edad.

Como podemos observar en la figura 3, que muestra una sección representativa de países de la OCDE, los índices de mortalidad de los conductores entre los 18 y los 24 años son el doble de los que presentan los conductores de más edad. Lo que es más, aunque el índice de mortalidad de los jóvenes conductores noveles haya descendido en las últimas décadas en muchos países, esta reducción es el reflejo de las mejoras globales en materia de seguridad vial, y el índice de mortalidad de los conductores entre los 18 y 24 años sigue siendo, sin embargo, más del doble del de los conductores de más edad. En otras palabras, a pesar de las mejoras globales en la seguridad vial, el problema específico del riesgo representado por los jóvenes conductores sigue pendiente de resolución.

Figura 3

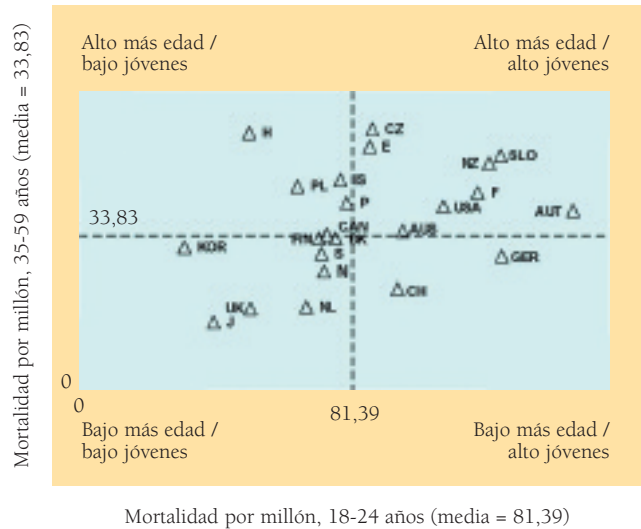
Histórico de mortalidad de conductores por millón de habitantes para los diferentes grupos de edad - Austria, Gran Bretaña, Holanda, Suecia, Suiza y Estados Unidos.



En general, la situación de los jóvenes conductores noveles es mejor en los países que presentan altos estándares de seguridad para el conductor. La figura 4 nos muestra que los que presentan un índice medio de mortalidad de conductores entre los 35-59 años se corresponden, con frecuencia, con aquellos que presentan un peor índice para conductores entre los 18-24 años.

Figura 4

Riesgo relativo – conductores muertos por millón de habitantes en los grupos de edad entre los 18-24 y los 35-59 años Países de la OCDE (2003)



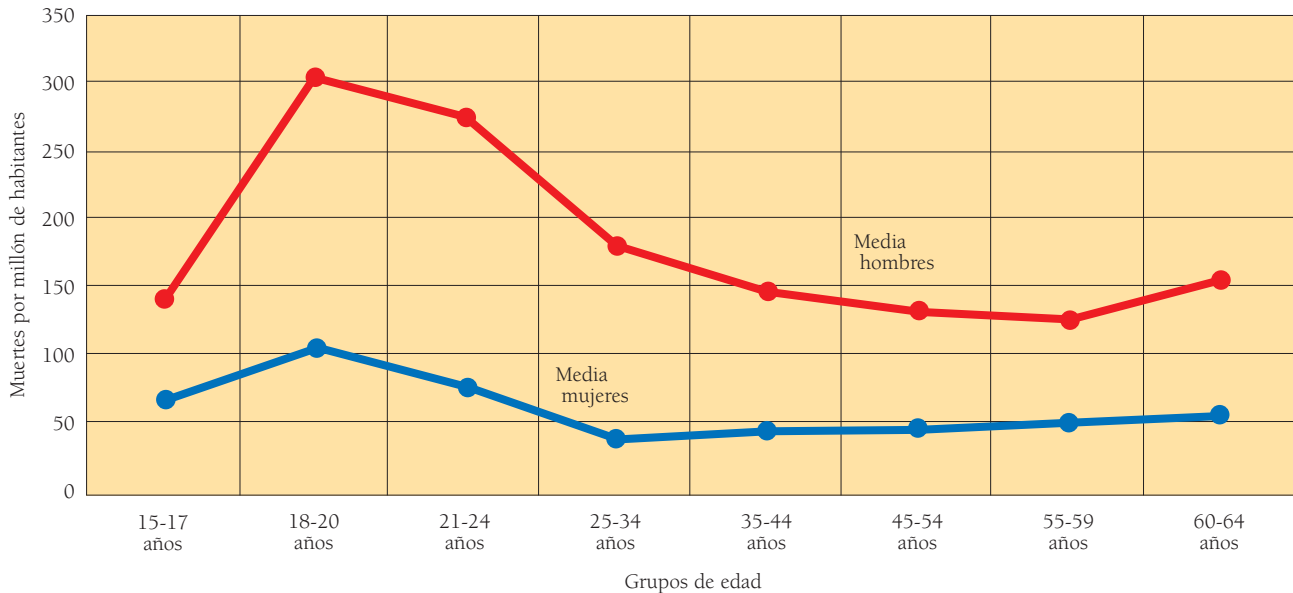
Nota: Datos del año 2003, salvo para Australia (1999), Canadá (2002), Hungría (2002), Japón (2002) España (2002) y el valor medio del periodo 1999-2003 en Islandia.

Abreviaturas utilizadas en la figura 4: H: Hungría, CZ: República Checa, E: España, SLO: Eslovenia, NZ: Nueva Zelanda, IS: Islandia, PL: Polonia, F: Francia, P: Portugal, USA: Estados Unidos, AUT: Austria, AUS: Australia, CAN: Canadá, FIN: Finlandia, DK: Dinamarca, KOR: Corea, S: Suecia, GER: Alemania, N: Noruega, CH: Suiza, NL: Holanda, UK: Reino Unido, y J: Japón.

Los índices de mortalidad de los chicos jóvenes son, sistemáticamente, muy superiores a los de las mujeres de la misma edad, generalmente tres veces superior o incluso más (véase la figura 5). Aún después de tener en cuenta el hecho de que los hombres conducen más que las mujeres, siguen percibiéndose grandes diferencias. Se ajuste o no a la exposición, la alta mortalidad en accidentes y el índice de heridos entre los jóvenes conductores noveles representan un grave problema para la salud pública.

Figura 5

Muertes de usuarios de carretera por millón de habitantes por sexo y edad.
Varios países de la OCDE (2003)



Nota: Datos de los siguientes países (año 2003): Austria, Australia, República Checa, Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Islandia, Japón, Corea, Holanda, Nueva Zelanda, Noruega, Polonia, Portugal, Eslovenia, Suecia, Suiza, Estados Unidos y Reino Unido.

Los datos de Holanda, Suecia y Reino Unido que podemos ver en la figura 6, demuestran que el riesgo relativo de los jóvenes conductores masculinos, en comparación con los datos de conductores de más edad, ha aumentado considerablemente en la última década, y que no ha ocurrido lo mismo con las mujeres conductoras jóvenes². En lo relativo al Reino Unido, en 1994 el riesgo de que un hombre joven estuviera implicado en un accidente mortal era ligeramente superior a 4,5 veces el de un conductor entre los 30 y los 59 años. En el 2002, esa misma probabilidad ha pasado a ser 7 veces mayor en el joven que en el hombre de más edad.

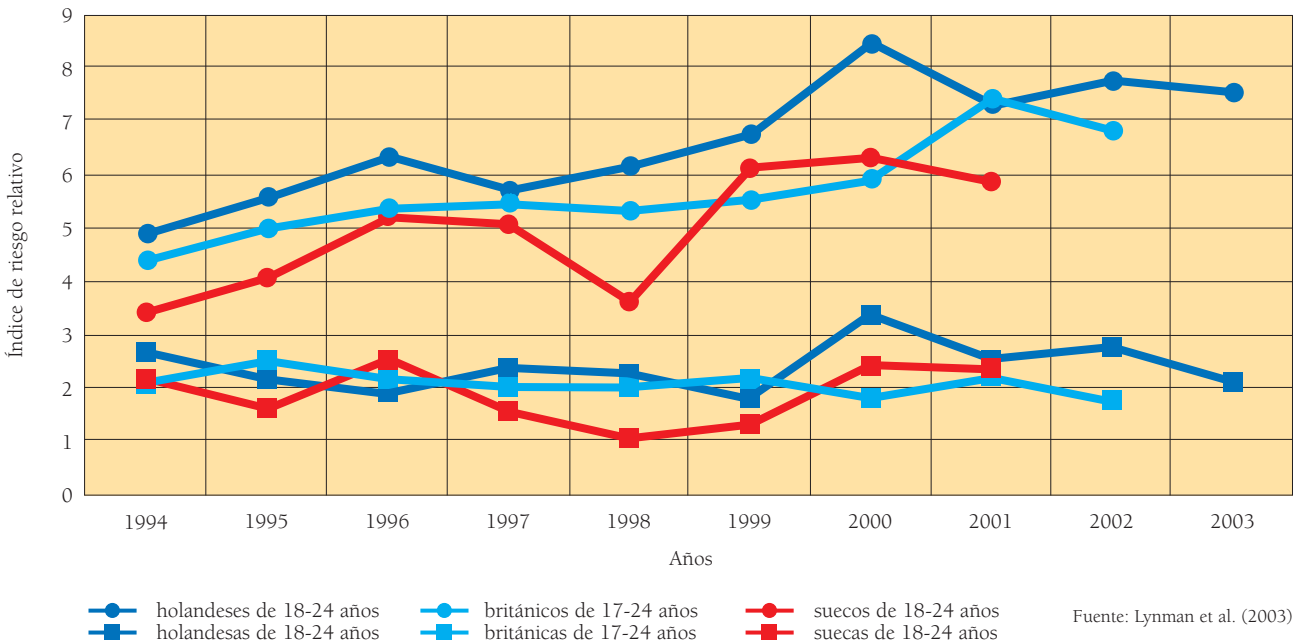
Los conductores jóvenes sufren un gran número de accidentes cuando conducen por la noche o durante los fines de semana, cuando llevan pasajeros de edad parecida a la suya, y también a consecuencia de la alta velocidad. El alcohol y no llevar puesto el cinturón de seguridad siguen siendo factores clave en los accidentes de los jóvenes conductores, y tienen como resultado lesiones graves y muertes. Cada vez se conduce con más frecuencia bajo los efectos de las drogas - especialmente cuando se trata de cannabis y, de modo particular, en el caso de los chicos jóvenes-, lo que se vuelve especialmente peligroso cuando se mezcla con el alcohol, y cuando se trata de consumidores habituales. Los jóvenes están demasiado presentes en los accidentes en los que sólo se ve afectado un coche y en casos de pérdidas de control, así como aquellos en los que el conductor gira 180° y queda en sentido contrario al de la conducción.

Además del enorme coste social, los accidentes de los jóvenes conductores suponen un altísimo peso económico sobre las sociedades. Sólo en los Estados Unidos, el gobierno estima que los accidentes de los conductores entre 15-20 años costaron 40.800 millones de dólares en 2002.

2. La figura 6 nos muestra, para cada año, el número de accidentes mortales en los que se ven implicados conductores jóvenes (hombres y mujeres) por kilómetro, divididos entre el número de accidentes mortales en los que se ven implicados conductores entre los 30 y los 59 años por kilómetro. Por ello, cuando los números de un país en concreto para las conductoras jóvenes sea 2, significará que las conductoras jóvenes tienen dos veces más posibilidades de estar implicadas en un accidente mortal por kilómetro que todos los conductores del mismo país que tengan entre 30 y 59 años de edad.

Figura 6

Riesgo histórico relativo de que los jóvenes se vean implicados en un accidente mortal, por sexo
Holanda, Suecia, Reino Unido



¿Cuáles son los factores clave subyacentes a este problema?

¿Por qué tienen un índice tan alto de accidentes los conductores jóvenes? La respuesta se puede resumir en tres titulares generales: experiencia, edad y sexo. El problema universal de los conductores jóvenes noveles es la falta de experiencia. Como la mayoría de las personas aprenden a conducir cuando son jóvenes, la falta de experiencia explica gran parte del alto nivel de riesgo de los jóvenes conductores. Además, hay una minoría de conductores jóvenes incapaces de manejar el complejo abanico de factores de riesgo adicionales (muchos de ellos están relacionados con la edad y con el sexo). Por lo tanto, se ven implicados en un número desproporcionadamente mayor de accidentes mortales.

Experiencia

En lo que se refiere a los factores relacionados con la experiencia, aprender a conducir exige tiempo y requiere mucha práctica hasta conseguir alcanzar un nivel de competencia suficiente. Esta es una verdad universal para todos, no sólo para los jóvenes. Con el paso del tiempo, las acciones propias de la conducción (cambio de marchas, mirar por el espejo retrovi-

sor, mover el volante correctamente midiendo cada situación, reaccionar adecuadamente, etc.) se van automatizando. Sin embargo, en el caso de los conductores noveles, estas acciones requieren una atención especial, lo que aumenta la carga de trabajo mental general y posiblemente distrae su atención de la carretera. Por ello, la atención de los conductores noveles se sobrecarga fácilmente y presentan una capacidad relativamente escasa para combinar acciones simultáneas. Al mismo tiempo, como los accidentes graves son acontecimientos relativamente poco habituales, los nuevos conductores no siempre se enfrentan con alguno, y por lo tanto no obtienen una imagen negativa que les induzca a conducir con más cuidado. Sin embargo, en paralelo, sí pueden estar motivados por llegar a su destino lo más rápidamente posible, a lo que se unen otros factores como la presión del grupo o el deseo de “exhibirse”.

Edad

Los datos muestran que los conductores noveles se ven cada vez menos implicados en accidentes conforme mayor sea la edad de obtención del carné, por lo que el factor edad juega un papel importante a la hora de provocar accidentes. Evidentemente, la inmadurez

física y emocional, así como los estilos de vida asociados a la juventud pueden aumentar el riesgo de accidente y la posibilidad de que éste sea más grave. Los jóvenes se encuentran normalmente en un periodo de rápida maduración según van probando sus límites y afirmando su independencia. Están con frecuencia en una fase de la vida intensamente social, que les exige estar activos por la noche y durante los fines de semana, en grupos y con una importante presencia de alcohol o drogas.

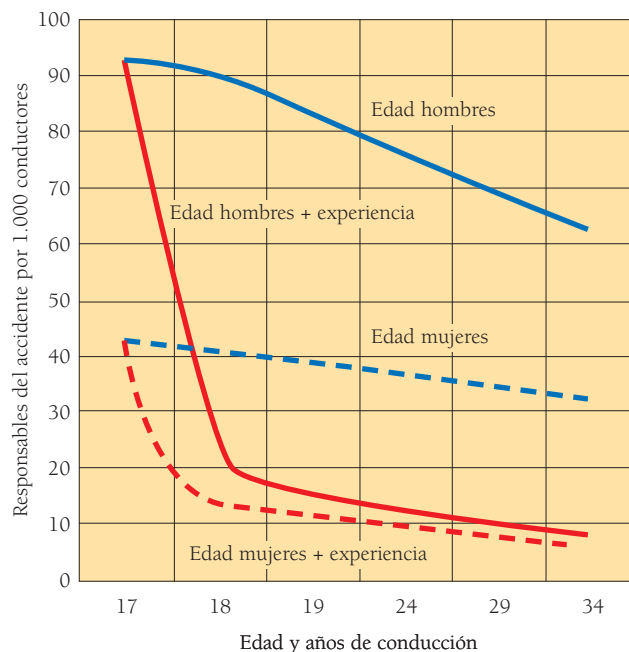
Sexo

Los chicos conducen más que las chicas y tienen más accidentes mortales por kilómetro conducido. Además, las investigaciones han revelado que, en líneas generales, están más inclinados hacia una conducta más arriesgada, antisocial, con velocidad y búsqueda de sensaciones, que la que presentan sus homólogas femeninas. También son más propensos a sobrestimar sus capacidades al volante y más fácilmente influenciados por sus amigos.

Resulta ser, precisamente, la interacción de los factores de experiencia y edad, agravados por las diferencias de sexo, lo que hace que los riesgos de los jóvenes conductores se transformen en una situación única. El impacto de la edad y de la experiencia se muestra en la figura 7, en la que las líneas azules representan el riesgo de accidente de hombres y mujeres que acaban de obtener su carné de conducir a diferentes edades, y las rojas la progresión del nivel de riesgo de accidente de hombres y mujeres que obtuvieron su carné a los 17 años. En otras palabras, las líneas azules muestran el impacto de la edad, mientras que las líneas rojas muestran el impacto de la experiencia. Como es obvio, el impacto sobre el riesgo de un año de experiencia es particularmente importante. No obstante, no debemos ignorar el mayor riesgo inicial asociado al hecho de adquirir el carné siendo joven. Además, aunque los hombres tengan más accidentes que las mujeres, independientemente del factor edad, el impacto del factor sexo es particularmente fuerte entre los jóvenes y agrava los efectos negativos tanto de la edad como de la falta de experiencia.

Figura 7

Edad, experiencia, y sexo – responsabilidad en los accidentes entre los conductores jóvenes noveles, hombres y mujeres. Gran Bretaña



Fuente: Adaptación del libro Maycock et al. 2002.
Nota: Basado en datos obtenidos por la Policía.

Son muy complejas las razones por las que la edad, el sexo y la experiencia se combinan de modo tan destructivo en los jóvenes en la carretera, y por qué algunos jóvenes tienen más riesgo que otros. Se ven envueltos una multitud de factores, incluyendo el desarrollo fisiológico y emocional, la personalidad, las normas sociales, el papel de los jóvenes en la sociedad, las circunstancias socioeconómicas del individuo, la incapacidad para desarrollar ciertas habilidades, las tareas de la propia conducción, y el tipo de conducción que frecuentemente adoptan los conductores noveles. Ciertos tipos de personalidad se ven sujetos de modo particular a una alta accidentalidad. Las normas sociales, incluyendo la presión del grupo y el énfasis de la cultura de rebeldía de los jóvenes, pueden afectar a la forma de conducir, igual que lo hacen los ejemplos dados por los modelos de conducta. El alcohol, las drogas, el cansancio, las emociones y las distracciones en el interior del coche, como es el caso de los teléfonos móviles, representan un impedimento para el desarrollo de las capacidades del conductor. Desde el punto de vista económico, los jóvenes tienen más posibilidades de conducir vehículos viejos con niveles de seguridad inferiores.

Las investigaciones recientes indican que el área del cerebro responsable de inhibir los impulsos y de ponderar las consecuencias de las decisiones tomadas pueden estar en desarrollo hasta bastante después de la adolescencia, con lo que probablemente afecte a la conducta al volante. Además, los diferentes niveles de testosterona explican parcialmente los comportamientos divergentes entre los chicos y las chicas. Resumiendo, los altos niveles de riesgo de los jóvenes conductores son producto tanto de cómo son ellos, como del ambiente en el que se mueven.

A pesar de ello, es importante señalar que, aunque los jóvenes conductores son en sí mismos un grupo de alto riesgo, la mayoría no son intencionalmente peligrosos. Lo mismo se puede aplicar a los jóvenes conductores hombres. Aunque exista el perfil de alto riesgo entre ellos, lo que se sabe hoy en día no permite que los individuos particulares sean objeto de medidas correctivas antes de que se verifique una conducción peligrosa.

Ello deja un problema de difícil resolución a los políticos. Mientras son jóvenes, los conductores noveles deben obtener la experiencia necesaria para ser más seguros, pero el proceso por el que obtienen dicha experiencia les expone a ellos, y a los otros, al riesgo de accidente. Por otro lado, la movilidad que genera la obtención del carné permite que puedan acceder a muchas oportunidades sociales, económicas y educativas. Los jóvenes conductores tienen mayor probabilidad que los de más edad de tener accidentes, y para muchos de estos individuos es una realidad, pero sólo un pequeño porcentaje de dichos accidentes acaban en heridas graves o muerte. Con esta perspectiva, ¿cómo abordamos el problema del riesgo de los jóvenes conductores sin limitar el acceso de los mismos a la experiencia y la movilidad? ¿Y cómo lo hacemos sin penalizar injustamente a los jóvenes o a un grupo de jóvenes, como es el caso de los chicos?

¿Qué opciones podemos llevar a cabo?

Considerando la gravedad del problema, es obligatorio que los gobiernos emprendan acciones para reducir el riesgo de los jóvenes conductores, y en especial medidas que mejoren su seguridad y permitan identificar rápidamente a los que acaben de obtener el carné.

Reducir el número de accidentes y la mortalidad entre los jóvenes conductores noveles exige un enfoque específico y coordinado que abarque educación, enseñanza en la autoescuela, obtención del carné, aplica-

ción de medidas, comunicación y uso selectivo de la tecnología, en combinación con otras medidas de seguridad vial. El éxito de este enfoque exige que se acepte pública y políticamente la gravedad del problema y la necesidad de actuar, así como la participación activa de los reguladores y legisladores; las administraciones de transporte, salud, seguridad y educación; la policía; los padres; y los propios conductores jóvenes. El objetivo de estos esfuerzos debería ser el de crear una situación en la que la seguridad vial global mejore continuamente y en la que las diferencias entre el nivel de riesgo existente entre los conductores jóvenes y mayores se vayan reduciendo, especialmente la relativa a los jóvenes conductores hombres.

Un primer paso clave para reducir el riesgo de los jóvenes noveles es trabajar para garantizar en la mayor medida posible las normas globales de seguridad vial. Considerando que los jóvenes se ven afectados por un mayor número de accidentes y muertes, se deberían ver beneficiados en gran parte por las medidas generales de seguridad vial, sobre todo en aquellos países en los que la seguridad vial es relativamente baja. La aplicación efectiva de las medidas tendrá un papel esencial y puede concentrarse en las circunstancias y momentos en los que los jóvenes están más expuestos al riesgo. Otro requisito previo es la implementación de algunas de las medidas específicas expuestas más adelante. Los altos niveles de seguridad de los vehículos y el diseño de las carreteras también tendrán un impacto importante. En cualquier caso, el gran espacio existente entre el riesgo de mortalidad de los conductores jóvenes y de más edad subraya el hecho de que las medidas generales de seguridad vial no son suficientes. Es esencial dirigirse concretamente al problema específico del riesgo entre los jóvenes conductores noveles.

Es importante aplicar medidas correctivas que reduzcan el espacio existente entre los niveles de riesgo de los conductores jóvenes y de aquellos conductores mayores, dotados de mayor experiencia. Dada la naturaleza de este problema, las acciones se deben concentrar en romper la peligrosa conexión históricamente desarrollada entre, por un lado, la inmadurez y la falta de experiencia y, por otro, el acceso ilimitado a una conducción sin supervisión en el ambiente desafiante que supone el tránsito. Romper esta conexión implica, inevitablemente, adoptar medidas que, o bien limiten las opciones disponibles, o bien alteren el posible atractivo de dichas opciones.

Las medidas correctivas para tratar el problema de los jóvenes conductores deberían exponerse sopesando

cuidadosamente los intereses y responsabilidades de los jóvenes conductores, así como la más amplia responsabilidad social que tienen los gobiernos de proporcionar un sistema de transporte vial seguro.

El proceso de obtención del carné de conducir presenta, por sí solo, oportunidades importantes en este sentido. Aunque los países empleen diferentes sistemas para obtener el carné, se intentan establecer objetivos comunes a nivel mundial para reducir este riesgo, por lo que hay semejanzas cada vez mayores entre los diferentes sistemas.

Edad de obtención del carné de conducir

Como hemos observado antes, cuanto más joven sea una persona cuando empieza a conducir sin supervisión, más fácil es que (él o ella) tenga un accidente mortal, especialmente si tiene menos de 18 años. Por ello, como primera medida, es muy importante establecer la edad adecuada para conducir sin necesidad de supervisión. Las administraciones deberían resistir, por motivos de seguridad, ante las presiones para disminuir la edad actual de obtención del carné de conducir. Debería ser más bien al contrario, ya que aumentar la edad necesaria para conducir sin supervisión reduciría los accidentes mortales. Las condiciones de obtención del carné para conducir vehículos de dos ruedas deberían ser lo suficientemente restrictivas para evitar migraciones hacia medios de transporte menos seguros.

Aprender a conducir

Hasta la fecha, no se ha demostrado que aprender por uno mismo sea eficaz para reducir el riesgo de accidente. El aprendizaje debería centrarse en crear conductores que sean seguros, no sólo técnicamente competentes, lo que significa que el aprendizaje tendría que centrarse más en la autoevaluación y el conocimiento de los factores que aumentan el riesgo, incluyendo el contexto en el que se efectúa la conducción. El periodo y los objetivos de aprendizaje y el examen deberían reforzarse mutuamente, y debería adoptarse un enfoque estructurado que garantice que los conductores noveles adquieran una vasta experiencia en todas las competencias necesarias.

Aumento de las horas de aprendizaje previas al examen de conducir

Los conductores seguros se hacen, no nacen. Deberían ampliarse las horas de aprendizaje como una condición previa para conseguir mayores niveles de aptitud cognitiva. Por ello, es especialmente importante que se tenga una experiencia sustancial en las condiciones de más bajo riesgo antes de empezar a conducir

sin necesidad de supervisión. Aumentar el nivel de prácticas con supervisión antes de obtener el carné, durante las cuales se tenga que enfrentar a variadas circunstancias al volante, tendrá como resultado la reducción en el número de accidentes mortales. Aunque se recomienda un mínimo de 50 horas de práctica previa a la obtención del carné de conducir, la experiencia en un país demostró que al aumentar este número a 120 horas, los accidentes se redujeron en los dos años siguientes en aproximadamente un 40%.³

Medidas de protección posteriores a la obtención del carné

El mayor riesgo se experimenta inmediatamente después de obtener el carné para conducir sin supervisión, especialmente durante el primer año. Aprobar el examen de conducir no debería exponer a los conductores noveles a riesgos que no sean capaces de controlar. Se puede reducir dicho riesgo en el periodo inmediatamente posterior a la obtención del carné con medidas restrictivas de protección, que se vayan retirando gradualmente como ocurre en los sistemas de carné gradual (CCG - Carné de Conducir Gradual).

- Los conductores jóvenes han demostrado ser más susceptibles que los conductores de mayor edad a los efectos del alcohol, incluso a bajos niveles de consumo. Por ello, resulta altamente deseable que los jóvenes conductores noveles tengan una restricción de presencia del alcohol en sangre no superior a 0,2 g/l.
- Se ha demostrado también que el riesgo se reduce de modo importante cuando se restringe temporalmente la conducción nocturna o con pasajeros jóvenes. Debería tomarse en consideración la puesta en práctica de dichas medidas, basadas en el conocimiento sólido y comprobado de la naturaleza del problema en cada jurisdicción, teniendo en cuenta factores tales como la gravedad del problema de los jóvenes conductores y la edad a la que las personas aprenden normalmente a conducir.

Estas medidas correctivas pueden ayudar considerablemente a abordar las circunstancias que contribuyen a la gravedad de muchos accidentes de jóvenes conductores noveles, como son los producidos durante la noche, con pasajeros o bajo la influencia del alcohol.

3. En Suecia, en 1993, la edad mínima para aprender a conducir se redujo de 17 años a 16, mientras que la edad para conducir sin supervisión se mantuvo en los 18 años. Aproximadamente, un 45-50% de los jóvenes de 16 años obtuvieron su carné de conducir durante los primeros 2 años del nuevo programa. La consecuencia fue un aumento de 117,6 horas con supervisión antes de obtener el carné, frente a las 47,6 horas antes del cambio de ley. Durante los dos años siguientes, el riesgo de accidente de los jóvenes conductores noveles que habían empezado a conducir bajo supervisión a los 16 se redujo en un 40%, ajustado teniendo en cuenta ciertos factores, y la accidentalidad total de los jóvenes conductores noveles lo hizo en un 15%.

Aplicación de las normas

Claramente, muchas de las medidas correctivas inherentes al proceso de obtención del carné carecen de relevancia si no se impone su cumplimiento, lo que duplica las repercusiones, muy graves, de que no actúen como incentivos negativos y originen infracciones a la normativa y una conducta insegura en general. Por ello, los conductores noveles deberían estar sometidos a un periodo de prueba durante el cual podrían perder su carné o tener que pasar de nuevo por un aprendizaje adicional si no cumplen las normas de tráfico o del carné de conducir. En paralelo, podría crearse una escala especial de pérdida de puntos para los conductores noveles, por la que se les otorgaría un umbral inferior para acciones punitivas frente a otros conductores. En cualquier caso, con frecuencia resulta difícil distinguir a los jóvenes conductores noveles en particular aunque, en este sentido, se podrían utilizar matrículas especiales. Por ello, se necesita, en líneas generales, una aplicación efectiva aunque se podría concentrar especialmente en circunstancias que se manifiestan habitualmente en los jóvenes, sobre todo los hombres, como es el caso del alcohol, la velocidad, las drogas o la no utilización del cinturón de seguridad.

Las nuevas tecnologías

Las nuevas tecnologías, como las cajas negras, llaves inteligentes, y los sistemas de bloqueo anti-alcohol ofrecen la posibilidad de garantizar que la conducción se realice en las condiciones adecuadas. Otras, como la adaptación inteligente de la velocidad, el control de crucero adaptativo, y el control de estabilidad electrónico podrían reducir tanto la conducción peligrosa voluntaria como la involuntaria de todos los conductores, incluyendo a los jóvenes. Se necesita continuar investigando en lo que se refiere a muchas de estas tecnologías. Conviene destacar que muchas de ellas pueden resultar especialmente beneficiosas para ayudar a los jóvenes conductores noveles en la tarea de conducir y para abordar sus problemas específicos.

Comunicación y educación

Las medidas correctivas, especialmente su aplicación eficaz, deberían llevarse a cabo con esfuerzos comunicativos y educativos en paralelo, cuyo objetivo sea cambiar las actitudes fundamentales que agravan el riesgo, dirigidas en particular a los conductores inexpertos, a los grupos de estilos de vida de alto riesgo y a los hombres. Hay que subrayar también que muchas de las actitudes relacionadas con la seguridad se establecen antes de la edad de conducir y que son

altamente influenciados por los modelos de conducta. Los padres y el resto de adultos son modelos de conducta que proporcionan información relativa a cómo deben actuar los jóvenes conductores para reducir los niveles de riesgo.

Medidas de seguridad no vial

También pueden tener sus consecuencias en el riesgo algunas medidas que no responden directamente a la seguridad vial, como la disponibilidad y el precio del transporte público y escolar, el coste de mantenimiento de un vehículo, el acceso y disponibilidad del alcohol para los jóvenes, o la ubicación de servicios de interés para los jóvenes. Todas las decisiones de la política pública deberían tener en cuenta su impacto potencial en la seguridad vial.

Cooperación global

La cooperación internacional a la hora de compartir los resultados de la investigación y las mejores prácticas ayudará a reducir los costes de combatir el riesgo de los jóvenes conductores. La difusión de las recomendaciones relevantes entre los países de la OCDE/CEMT, incluyendo las conclusiones de este informe sobre los conductores jóvenes, será de gran valor y ayudará a un amplio grupo de países en vías de desarrollo a abordar algunos de los grandes problemas de seguridad vial a los que se enfrentan actualmente. Los países pueden trabajar en conjunto, a través de mecanismos como la Colaboración de Seguridad Vial de la ONU, para garantizar que todos los países alcancen el nivel de seguridad vial más alto posible.

¿Cómo conseguimos el cambio?

Frecuentemente, hay resistencia al cambio; el público y las partes involucradas pueden ser reacios a aceptar nuevas medidas, especialmente si se les imponen más costes o se dificulta la obtención del carné; los encargados de tomar las decisiones pueden no estar a favor de apoyar medidas que sean tan impopulares. Superar las barreras para propiciar la aceptación de medidas efectivas puede resultar más fácil si se gestiona cuidadosamente el proceso de cambio.

Para empezar, los más altos legisladores implicados deben demostrar su valentía y liderazgo dando a conocer públicamente el problema y la necesidad de actuar en consecuencia.

Las medidas correctivas deben ser realistas y basarse en una investigación profunda del problema, así como en los costes y beneficios de las soluciones propuestas, que han de comunicarse con claridad.

Asimismo, se debe consultar a los implicados, incluso a los jóvenes conductores, padres, empleados, profesores de las autoescuelas, centros de examen, policía, sectores de salud y educación, industria aseguradora automóvil y, en general, a los usuarios de las carreteras. En algunos de estos sectores, las partes implicadas han de ejercer un papel esencial en la educación de los encargados de la toma de decisiones y del público en lo referente a la naturaleza del problema y a la proposición de soluciones.

Los diferentes organismos gubernamentales y los niveles gubernamentales internos han de coordinarse estrechamente y compartir recursos e ideas.

Finalmente, las medidas correctivas deberían separarse en diferentes fases, y establecer resultados concretos para cada una de ellas. Es necesario tener un cuidado especial para garantizar que no se originan impactos desiguales sobre los sectores más desfavorecidos de la sociedad. En este sentido, debería realizarse un análisis, y cuando los resultados obtenidos no se correspondan con lo adecuado o esperado, deberían llevarse a cabo los ajustes oportunos.

Tomar medidas

Es necesario poner en marcha medidas correctivas estratégicas para que haya resultados tanto inmediatos como a largo plazo. Al hacerlo, hay que prestar especial atención a los elementos clave que subyacen y que pueden agravar los riesgos. Además, hay diferencias importantes entre las diversas medidas que se deben tomar en términos de su impacto, coste y oportunidad con las que pueden ser implementadas, lo que condicionará las opciones de su puesta en marcha. Concretamente, se tardará un tiempo considerable en implementar aquellas que requieren cambios en la legislación vigente.

A continuación sugerimos una aplicación inteligente de medidas paso a paso:

1 *Aumentar la notoriedad pública del problema.*

Esto puede implicar llevar a cabo campañas de comunicación basadas en información bien documentada, sensibilización pública acerca de la naturaleza del riesgo y dirigidas a cambiar las actitudes y la conducta. Igualmente, los líderes políticos han de realzar el problema en sus discursos y otras intervenciones públicas. Esta medida debe llevarse a cabo de inmediato. En sí misma, no se espera que

origine grandes reducciones de riesgo. Sin embargo, se trata de un requisito previo para propiciar el mayor conocimiento público del problema y para promover la aceptación posterior de las siguientes medidas. Además, la combinación de las otras medidas, especialmente las de cumplimiento efectivo de la ley, con la comunicación puede estimular cambios de actitud a largo plazo de cara a la seguridad. Hay, obviamente, costes inherentes, aunque probablemente esto no suscite polémica dada la importancia del mensaje y el hecho de que el público está acostumbrado a ver las campañas de comunicación de las autoridades públicas.

2 *Aplicar medidas globales de seguridad vial que también aborden el riesgo de los jóvenes conductores.*

Esto incluye garantizar la existencia de una legislación adecuada y el cumplimiento obligatorio de la ley de seguridad vial, centrándose en áreas en las que el riesgo para los jóvenes conductores es especialmente alto, entre las que destacan la velocidad, el alcohol, las drogas y la ausencia del cinturón de seguridad. Es un área en la que se deben emprender acciones inmediatas, basadas en las leyes y reglamentos existentes, de modo que se puedan ver los resultados a corto plazo. Se producirá un gasto importante en forma de recursos aplicados al cumplimiento efectivo de las normas, así como en la aplicación de altos estándares de seguridad en los vehículos y en la infraestructura. Por ello, será necesario desplegar una comunicación efectiva para obtener el apoyo popular. En todo caso, conviene prever que se produzca una resistencia popular, especialmente a la aplicación efectiva de las normas de tráfico.

3 *Es necesario tener en cuenta las implicaciones para la seguridad vial -especialmente en relación a los jóvenes conductores-, de las decisiones que no estén directamente relacionadas con dicha seguridad vial.*

Esto incluye, entre otros aspectos, asuntos como la disponibilidad y el coste del transporte público, la disponibilidad de aparcamientos en las universidades y otras áreas frecuentadas por los jóvenes, y la ubicación de bares y discotecas. No se puede esperar que tenga un impacto inmediato especialmente grande, aunque con el tiempo puede presentar importantes efectos acumulativos. Es un área en la que se pueden emprender acciones de forma inmediata, aunque se necesite más tiempo para formalizarlo en hábitos. Se debe esperar una resistencia particular en los casos en los que las decisiones limitan las opciones de los individuos y de las empresas.

4 Introducir altos niveles de aprendizaje con supervisión previo a la obtención del carné. Esta es, potencialmente, una de las medidas correctivas más eficaces. No obstante, puede ser necesario introducir novedades legislativas, lo que significa que no se pueda poner en marcha de inmediato. Los costes son relativamente bajos tanto para las administraciones como para el público, y consisten principalmente en un incremento del tiempo de supervisión de los jóvenes conductores noveles y de aquellos que les acompañan. En los países en donde el carné se puede obtener a partir de los 18 años, habrá una resistencia menor si se permite que la conducción con supervisión tenga lugar antes de esa edad. En los países donde el carné se puede obtener antes de los 18 años, nos toparemos con la resistencia de los propios conductores jóvenes, ya que esta medida significará un aumento real en la edad para conducir sin limitaciones ni supervisión. Sin embargo, convendría consultarlo con la comunidad, incluyendo colaboraciones con los grupos importantes de la misma, de modo que se pueda descubrir qué acciones son las más importantes para reducir el riesgo de los jóvenes conductores.

5 Aplicación de restricciones de carácter protector durante el periodo inicial de conducción sin supervisión. Esta medida correctiva conlleva un potencial considerable. Debería incluir niveles de alcohol en sangre no superiores a 0,2 g/l, así como considerar poner límites a la conducción nocturna o con pasajeros jóvenes. De nuevo, esto implica un cambio en las leyes actuales, aunque las limitaciones a la presencia del alcohol en sangre, probablemente, puedan ser puestas en práctica al amparo de la legislación actual específica sobre conducción bajo los efectos del alcohol. El cumplimiento efectivo de las normas comentado en el punto 2 es un requisito previo clave para estas medidas correctivas. También se incurrirá en costes administrativos adicionales asociados a los cambios en el sistema de obtención del carné. Se puede esperar que los propios jóvenes conductores ofrezcan una resistencia considerable a estas medidas, aunque la estrategia de comunicación efectiva pueda revelar que la sociedad, en general, las apoye sustancialmente.

6 Proporcionar incentivos negativos efectivos frente a la conducta al volante inadecuada. El cumplimiento obligatorio de las leyes de seguridad vial y de las medidas especiales sólo serán eficaces si vienen apoyadas por las repercusiones concretas de su no cumplimiento. Los jóvenes conductores noveles

deberían estar sometidos a periodos de prueba iniciales en los que puedan llegar a perder el carné o tener que volver a asistir obligatoriamente a la autoescuela por haber presentado una conducta inadecuada al volante; y todo ello puede ser reforzado por una escala especial de pérdida de puntos. Dichas medidas correctivas requerirán una nueva legislación pero no añadirán costes adicionales relevantes a aquellos asociados al cumplimiento efectivo, como ya hemos indicado. Aunque es probable que los jóvenes conductores ofrezcan una gran resistencia, es probable que tengan buena acogida en el resto de la sociedad. Otros incentivos negativos adicionales para la conducción insegura por parte de los jóvenes conductores pueden provenir del seguro del vehículo, y tanto la administración de seguridad vial como las compañías de seguros deberían estudiar modos de colaborar en este sector.

7 Mejorar la enseñanza y el examen, prestando más atención al conocimiento de uno mismo así como al de las circunstancias que crean una conducción más segura. Estos cambios exigirán un análisis previo importante, y probablemente la aplicación de acciones legislativas, por lo que se necesitará bastante tiempo para su puesta en marcha. Aunque sean importantes, no tendrán el mismo impacto que las medidas correctivas que limitan la exposición efectiva al riesgo y de aumento de la experiencia previa a la conducción sin supervisión como las que hemos indicado en los puntos 3 y 4. Inicialmente, habrá nuevos costes asociados a los cambios del sistema de carné y la resistencia se puede producir especialmente desde el sector de las autoescuelas.

8 Comprender los beneficios de las soluciones tecnológicas para controlar y obligar al cumplimiento de la normativa vigente, y para ayudar a los conductores noveles en la labor de conducir; aplicarlas de modo selectivo cuando se compruebe su eficacia. Esta es una iniciativa a largo plazo, especialmente si implica investigación y desarrollo. Aunque tengan un gran potencial, actualmente se desconocen los beneficios que se derivarían de las nuevas tecnologías. La incorporación de dichas tecnologías en los vehículos generaría inicialmente costes adicionales, que podrían traducirse en resistencia por parte de los conductores y de la industria automóvil. También habría que ocuparse de todos los asuntos relacionados con las implicaciones egales de las nuevas tecnologías, especialmente si se entiende que liberan al conductor de la responsabilidad total del funcionamiento del vehículo.

OCDE 

