Jóvenes y conducción: un derecho y una responsabilidad

Comisión de Expertos para el Estudio de la Problemática de los Jóvenes y la Seguridad Vial

INFORME DE CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

ENERO 2007

RACC Automóvil Club
Fundación

Este informe recoge las conclusiones y recomendaciones de la Comisión de Expertos para el Estudio de la Problemática de los Jóvenes y la Seguridad Vial. La Comisión está formada por las siguientes personas:

PRESIDENTE

Carlos Sainz, Campeón del mundo de Rallies.

MIEMBROS

Mar Cogollos, Directora de la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (Aesleme)
Concepción Estrada, Vicepresidenta del Consejo de la Juventud de España.
Mª Eugènia Gras, Co-directora del Grupo de Investigación en Psicología de la Salud de la Universitat de Girona.
Jordi Jané, Presidente de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados.
Antón Lladó, Economista, especialista en movilidad.
Isabel Maestre, Pedagoga, especialista en movilidad.
Arancha Pato, Directora de la revista Autopista.
Víctor Pérez Díaz, Catedrático de Sociología de la Universidad Complutense de Madrid.
Divera Twisk, Presidenta de JTRC Working Group on Young Driver Risks and Effective Counter Measures (OECD).
Javier Urra, Psicólogo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid.
Joan Vidal, Jefe de la Unidad de Lesiones Medulares del Instituto Guttmann.
David Ward, Director General de la FIA Foundation.
Rita Cuypers, Responsable de Seguridad Vial de la FIA Foundation.

La Comisión ha realizado sus tareas entre los meses de mayo y octubre de 2006. Este Informe de Conclusiones y Recomendaciones está basado en las aportaciones escritas que realizaron los miembros de la Comisión. Dichas aportaciones pueden ser consultadas en la dirección www.racc.es.

La Comisión de Expertos para el Estudio de la Problemática de los Jóvenes y la Seguridad Vial es una iniciativa de la Fundación RACC.

Jóvenes y conducción: un derecho y una responsabilidad

Comisión de Expertos para el Estudio de la Problemática de los Jóvenes y la Seguridad Vial

INFORME DE CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

ENERO 2007

Primera causa de mortalidad en los jóvenes

Casi 1.400 jóvenes perdieron su vida en las carreteras españolas en 2005, una cifra de auténtica epidemia. La tasa de mortalidad en accidentes de tráfico de nuestros jóvenes duplica la de Holanda o Suecia, dos de los países que más han luchado contra la siniestralidad viaria con medidas globales que luego han inspirado Fórmula Cero, el programa de la FIA que concibe como objetivo lograr cero muertes en las carreteras.

Aunque queda un largo camino por recorrer, la implantación del permiso por puntos, la mejora de la seguridad en los vehículos y campañas de formación que inciden sobre hábitos básicos (cinturón de seguridad, casco, sistema de retención infantil...) han logrado en los últimos años una esperanzadora reducción de las cifras de siniestralidad en nuestras carreteras.

En el segmento de los conductores jóvenes, no obstante, la situación es radicalmente diferente y mucho más preocupante, en especial entre los hombres y más en el caso de las motos. La escasa experiencia, la sobre exposición al riesgo, la velocidad inadecuada y otros factores como el consumo de alcohol han convertido los accidentes de tráfico en la primera causa de muerte entre los menores de 30 años, responsable de uno de cada tres fallecimientos en este sector de la población. Hay que afrontar con urgencia esta verdadera lacra. Como ocurre en otros temas de tráfico, el goteo constante de víctimas –cuatro jóvenes muertos al día- hace que la epidemia se convierta en silenciosa. Las cifras pasan desapercibidas a pesar de su extrema gravedad y se aceptan como inevitables situaciones que son evitables, porque un accidente siempre es evitable.

Para poner fin a la situación no sirven campañas genéricas, sino mensajes y acciones muy específicas, dirigidas a un público muy concreto y con estrategias adecuadas. La Fundación RACC, consciente de la magnitud del problema, constituyó en mayo de 2006, una Comisión de Expertos para el Estudio de la Problemática de los Jóvenes y la Seguridad Vial, con participación de especialistas de España y Europa en todos los ámbitos de actuación (psicólogos, sociólogos, economistas, pedagogos, periodistas, médicos, políticos...). La Comisión cuenta con el apoyo de la FIA Foundation a través de su Director General, David Ward, y está presidida por Carlos Sainz, que aporta su liderazgo social y su gran experiencia como piloto de élite al servicio de un problema crucial para el país.

En las páginas siguientes encontrarán las conclusiones de los trabajos realizados por dicha Comisión entre mayo y octubre de 2006 que incluyen una exposición de la problemática desde diferentes puntos de vista y, lo que es más importante, una amplia serie de recomendaciones que tendrían una incidencia muy positiva en la lucha contra la accidentalidad de nuestros jóvenes. La dimensión de la problemática exige, a juicio de la Fundación RACC, un Pacto de Estado y de Sociedad para una movilidad segura de los jóvenes. La cifra actual de víctimas resulta a todas luces inadmisible.

Sebastián Salvadó
Presidente del RACC

"La elevada siniestralidad vial de nuestros conductores más jóvenes es, sin duda, un problema de gran importancia para nuestro país. Estamos ante un fenómeno cuya magnitud real todavía es en gran parte desconocida y que, por ello, es necesario que salga en toda su extensión a la superficie para que podamos empezar a abordarlo de forma efectiva.

Estamos, además, ante un problema que nos atañe a todos. De ninguna manera cabe señalar a los jóvenes como responsables únicos de lo que está pasando. Sólo desde un enfoque global, en el que todos –la ciudadanía en general, los medios de comunicación, la administración– nos impliquemos, lograremos encauzar el problema.

Un problema que es de aptitud y actitud a la vez. Debemos conseguir que nuestros jóvenes conduzcan mejor y, sobre todo, entiendan que cuando se circula por una vía pública, el riesgo que asumimos no sólo nos implica a nosotros, sino también a todos los que nos rodean.

Espero que los resultados de los trabajos de la Comisión de Expertos que presentamos en este informe sean útiles y sirvan para marcar un camino de mejora que, insisto, sólo podemos recorrer si todos nos implicamos. En nuestras manos está conseguirlo".

Carlos Sainz
Campeón del Mundo de Rallyes
Presidente de la Comisión de Expertos
para el Estudio de la Problemática
de los Jóvenes y la Seguridad Vial

Índice

1. Los hechos. Un problema muy grave 7
Un problema, sobre todo, de jóvenes varones
Comparación internacional
Tipología de los accidentes
Conducción y consumo de alcohol
y otras sustancias psicoactivas
Los jóvenes y las motos
Largo plazo y perspectivas de futuro

2. Los costes 15
Costes totales
Costes individuales

3. Las causas 18
Los jóvenes y la mayor predisposición al riesgo

4. Recomendaciones de la Comisión de Expertos 21
¡Hay que reaccionar!

5. Propuestas 23
Hacer aflorar el problema
Reconocer el problema
Cambiar las actitudes
Educar desde la infancia
Mejorar las aptitudes
Aumentar la oferta del transporte público
Reducir las situaciones de riesgo
Reforzar los controles
Mejorar los niveles generales de seguridad
Ayudar a las víctimas

6. Un pacto de Estado y de Sociedad para la movilidad segura de los jóvenes 34

La comisión de expertos 38

1. Los hechos

UN PROBLEMA MUY GRAVE

En el año 2005 murieron en España 1.387 jóvenes de entre 15 y 29 años en accidente de tráfico. Además, 8.497 resultaron heridos graves y 45.713 resultaron heridos leves. En años anteriores, estas cifras fueron todavía más elevadas. Entre los años 2000 y 2004, por ejemplo, la media anual de jóvenes muertos en la carretera fue de 1.795, la de heridos graves de casi 11.000 y la de heridos leves de más de 52.000[1]. Durante esos años los jóvenes representaron alrededor del 33% del total de fallecidos en accidente de tráfico en España y en torno al 42% del total de heridos graves y leves, muy por encima de su peso en el total de población que se situó aproximadamente en el 22% en esos años (cuadro 1).

Cuadro 1. Víctimas de accidentes de tráfico en España por tramos de edad

Gravedad accidente	Total jóvenes	Total	% jóvenes
Muertos			
Media 2000-2004	1.795	5.356	33,5
2005	1.387	4.442	31,2
Heridos graves			
Media 2000-2004	10.412	25.719	40,5
2005	8.497	21.859	38,9
Heridos leves			
Media 2000-2004	52.039	121.344	42,9
2005	45.713	110.950	41,2
Total			
Media 2000-2004	64.245	152.419	42,2
2005	55.597	137.251	40,5

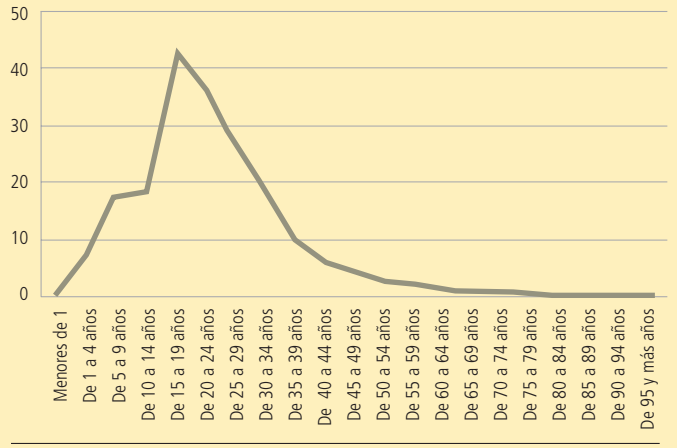
FUENTE: DGT y elaboración propia

Estas cifras suponen que en el año 2004 los accidentes de tráfico fueron la primera causa individual de fallecimiento entre los jóvenes de 15 a 29 años (gráfico 1), con un 33% del total de muertes, muy por encima de causas como

1 Estas cifras, provenientes de la DGT, suponen una estimación de mínimos de la magnitud del problema. Según la Encuesta Nacional de Salud, realizada por el Instituto Nacional de Estadística, en 2003 los accidentes de tráfico provocaron daños corporales de mayor o menor gravedad a 807.000 personas, una cifra muy superior a las 156.034 víctimas que registró la DGT en ese mismo año. En el caso de la cohorte de jóvenes, las diferencias entre una y otra fuente son también muy importantes, lo que sugiere que el problema de la siniestralidad vial de los jóvenes podría ser más todavía más grave que el que se deduce de los registros de la DGT. Aunque lo que miden una y otra fuente no es exactamente lo mismo, la magnitud de la diferencia aconsejaría indagar a fondo sobre sus causas.

"otras enfermedades" (25%) "otros accidentes" (16%), los tumores (11%) o el suicidio (11%). En el caso de los varones de esa edad, el porcentaje de muertes por accidente de tráfico (35%) fue mayor que en las mujeres (26%) y alcanza máximos en los varones de 15 a 19 años (46% del total de muertes a esa edad).

Gráfico 1. Los accidentes de tráfico, peor enemigo de la juventud. 2004
Muertos en accidentes de tráfico sobre muertes totales para cada edad en España



FUENTE: Instituto Nacional de Estadística y elaboració propia

Por sí solas estas cifras alertan de la gravedad del problema. Pero, a efectos ilustrativos, es útil compararlas con las cifras de víctimas de otras causas de muerte que, al igual que los accidentes de tráfico, tienen su origen en determinados comportamientos de riesgo. Así, por ejemplo, es interesante notar que en 2004 fallecieron en España 114 jóvenes de entre 15 y 29 años a causa de las drogas y 49 a causa del sida. La cifra de 1387 jóvenes fallecidos en accidente de tráfico superó, incluso, el total de muertos por consumo de drogas (532) y fue muy parecida al total de fallecidos por el virus del sida (1551).

UN PROBLEMA, SOBRE TODO, DE JÓVENES VARONES

La elevada siniestralidad vial de los jóvenes se concentra de forma preponderante en los varones. En el año 2004 fallecieron por accidentes de tráfico en España aproximadamente 25 de cada 100 mil jóvenes varones de entre 15 y 29 años, mientras que en el caso de las mujeres esa tasa fue de 7 por cada 100 mil (cuadro 2). Estas diferencias no varían mucho cuando se ajustan los datos para tener en cuenta el hecho de que los varones conducen más que las mujeres. Es decir, la siniestralidad de los jóvenes varones por kilómetro recorrido es sustancialmente superior a la de las mujeres.

Cuadro 2. España, 2004
Tasas de mortalidad por accidentes de tráfico de vehículos de motor, por edad y sexo (en tanto por 100.000 habitantes)

	Ambos sexos	Varones	Mujeres
Todas las edades	11,4	17,8	5,2
De 15 a 19	16,9	25,4	8,0
De 20 a 24	18,2	28,8	7,0
De 25 a 29	14,9	23,7	5,5
Media jóvenes 15-29 años	16,4	25,9	6,8
Riesgo relativo jóvenes 15-29 años		1,4	1,2

Fuente: INE, Defunciones según causa de muerte, 2004.

Las tasas de siniestralidad de los jóvenes, ya sean varones o mujeres, son sustancialmente más elevadas que las de sus respectivas medias poblacionales. Como es conocido, y como insistiremos más adelante, el factor juventud supone riesgos añadidos en lo que se refiere a la seguridad vial. Pero es interesante notar que en el caso de los varones ese su riesgo relativo es notablemente mayor: el riesgo de los varones jóvenes multiplica aproximadamente por 1,4 el riesgo del conjunto de los varones, mientras que el riesgo de las mujeres jóvenes lo hace por aproximadamente 1,2. Dicho de otro modo, las diferencias entre tasas de mortalidad por accidente de tráfico de varones y mujeres, que son elevadas en general, lo son especialmente entre en el caso de los jóvenes. Ello apunta a que los jóvenes varones tienen una especial predisposición al riesgo.

COMPARACIÓN INTERNACIONAL

a) España vs la Unión Europea (15)

La tasa de fallecidos jóvenes en España en 2004 está entre las más altas de los países de la Unión Europea (15) para los que se dispone de datos. La tasa española es ligeramente inferior a la de Austria, Luxemburgo y Francia, pero muy superior a la del resto de países considerados (cuadro 3). En particular, es interesante resaltar que la tasa de mortalidad de los jóvenes en accidentes de tráfico en España prácticamente es el doble que en Suecia o Holanda, dos de los países europeos más seguros desde el punto de vista de la movilidad por carretera. La divergencia es pues enorme. En muy pocos campos (ya sean económicos, tecnológicos, sociológicos o de otro tipo) la distancia de nuestro país respecto a los mejores es tan importante. Más preocupante, si cabe, resulta la evolución observada de este indicador en los últimos años. Entre 1995 y 2004, la tasa de mortalidad por accidente de tráfico de los jóvenes en España apenas se ha reducido en 2,27 puntos porcentuales, mientras que en muchos países de nuestro entorno ha caído de forma mucho más notable: 22 puntos en Portugal, 14 en Luxemburgo, 10 en Austria, 9 en Francia y Dinamarca. Es decir, comparativamente, el problema en España ha evolucionado mucho peor que en otros países.

Cuadro 3. Muertos en los 30 días después del accidente
Por 100.000 habitantes del grupo de edad (15-24 años)

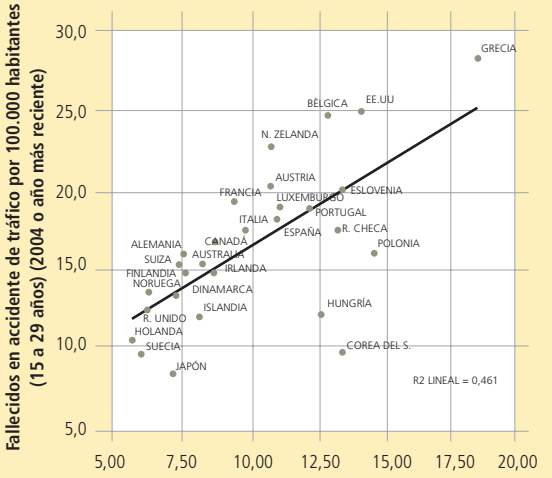
	1995	2000	2004	Diferencia 2004-1995
Austria	30,34	25,07	20,39	-9,95
Luxemburgo	34,07	32,62	19,41	-14,66
Francia	28,31	30,00	19,28	-9,03
España	20,34	21,59	18,07	-2,27
Portugal	40,19	25,39	17,91	-22,28
Italia	19,50	19,56	16,95	-2,55
Alemania	28,18	22,59	16,04	-12,14
Finlandia	13,28	10,51	14,47	1,19
Dinamarca	21,85	18,30	12,95	-8,90
Reino Unido	12,72	11,47	12,06	-0,66
Holanda	14,28	14,94	9,91	-4,37
Suecia	8,63	11,44	9,20	0,57
Irlanda	20,15	21,33	-	-
Bélgica	25,76	29,60	-	-
Grecia	34,12	28,29	-	-

Fuente: Elaboración propia con datos de IRTAD

b) Tasa de fallecidos jóvenes y tasa de fallecidos totales

Es interesante observar que, en general, la tasa de fallecidos jóvenes está correlacionada positivamente con la tasa de fallecidos del conjunto de la población, de forma que los países con mayores índices generales de muertos suelen tener también las tasas de fallecidos jóvenes más elevadas (gráfico 1). Esta observación sugiere que la elevada tasa de jóvenes fallecidos en España tiene mucho que ver con la elevada tasa general de muertos por accidentes de tráfico que registra nuestro país. O dicho de otro modo, que en España, una parte importante del problema de los accidentes y las muertes de los jóvenes en carretera está directamente relacionada con los altos niveles de siniestralidad que se observan para el conjunto de la población.

Gráfico 2



c) Tasa de fallecidos jóvenes y nivel de renta

La comparación internacional muestra, también, que existe una relación bastante directa entre el nivel de renta y los niveles de seguridad vial. Esta relación es, sin embargo, ambivalente. Por un lado, a medida que aumenta la renta de un país, baja su tasa general de fallecidos en accidentes de tráfico (gráfico 2). Pero por otro lado, a mayor nivel de renta, mayor es la tasa relativa de los jóvenes fallecidos (gráfico 3).

Ello se debe, seguramente, a que el aumento de renta propicia un aumento más que proporcional de la motorización (acceso a una moto o a un coche) de los jóvenes, cuya tasa de mortalidad por accidente en carretera tiende así a evolucionar de forma menos favorable que la tasa general.

Gráfico 3

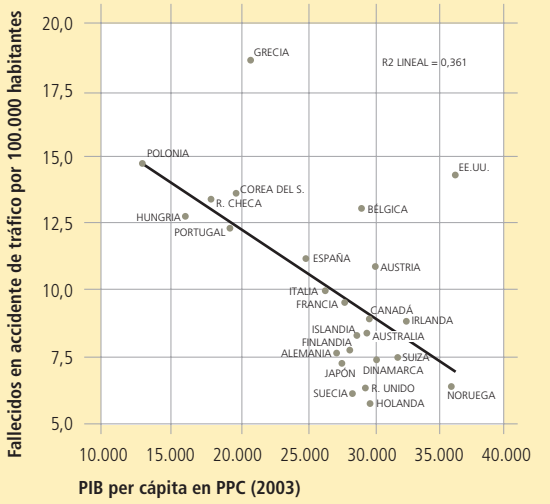


Gráfico 4

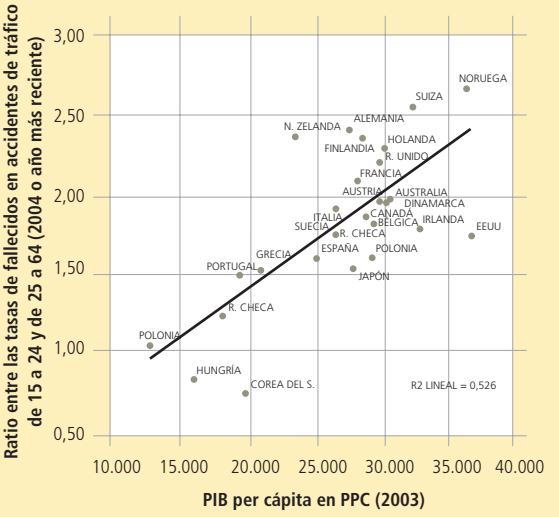
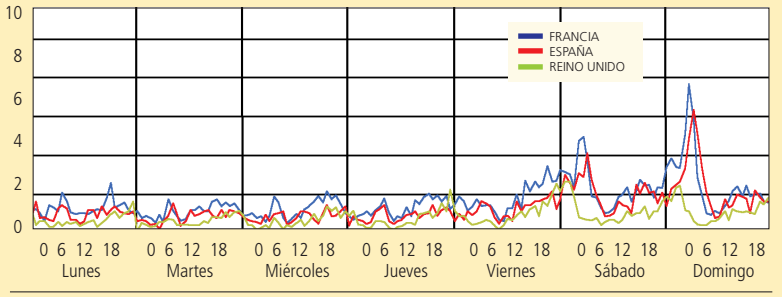


Gráfico 5
Jóvenes conductores muertos (18-25 años) por día y hora de la semana (2000/04) Francia, España y Gran Bretaña



Fuente: CARE (base de datos de accidentes de carretera de la UE)

TIPOLOGÍA DE LOS ACCIDENTES

Los accidentes con participación de jóvenes conductores responden, tanto en España como en otros países, a una tipología muy determinada. A menudo se trata de accidentes que ocurren en fin de semana, sobre todo en sábados, de madrugada, de regreso de alguna actividad de ocio (gráfico 5). En España, el 60% de los accidentes con víctimas mortales de 15 a 29 años ocurren de viernes a domingo y de ellos, la mitad tienen lugar entre las doce de la noche y las seis de la mañana. Estos accidentes están casi siempre asociados a actividades de ocio de los jóvenes, aunque no hay que olvidar que, por las horas de la madrugada en que muchos de aquellos se producen, el cansancio acumulado suele ser también un factor concurrente importante.

CONDUCCIÓN Y CONSUMO DE ALCOHOL Y OTRAS SUSTANCIAS PSICOACTIVAS

Como hemos señalado, una parte muy importante de los accidentes de tráfico y de las muertes de jóvenes en la carretera tienen lugar en momentos de ocio. Ello hace que en una parte sustancial de esos accidentes, el consumo de alcohol o de sustancias psicoactivas esté presente como factor desencadenante o concurrente. Esta Comisión no ha tenido acceso a datos oficiales que permitan conocer con precisión la influencia de dicho consumo en la tasa de jóvenes fallecidos en accidentes de tráfico y su evolución en el tiempo. Todo indica, sin embargo, que esa influencia es importante y creciente[2].

Según una encuesta reciente[3], un 7,5% de los jóvenes admite conducir habiendo bebido alcohol (aunque hasta un 64% cree que los demás jóvenes lo hace y más de un 80% considera que el consumo de alcohol incide en la accidentalidad de los jóvenes) o ingerido drogas, un 15% admite subir a un coche como pasajero a pesar de que el conductor haya bebido y un 6% también admite ir de pasajero a pesar de que el conductor haya consumido drogas. Además, casi un 42% afirma que cuando sale, puede beber "porque conozco mis límites".

2 Según datos de la memoria "Análisis toxicológico. Muertes en accidentes de tráfico. Año 2004" del Ministerio de Justicia, el 41,4% de los jóvenes de entre 21 y 30 años fallecidos en accidentes de tráfico en el 2004, dieron alcoholemias positivas. Además, el de los jóvenes es el segmento en el que los niveles de concentración de alcohol detectados fueron más elevados. Finalmente destacar que dicha memoria detecta, en general, un aumento muy importante en los últimos años de la asociación de alcohol y drogas, cuya presencia como factor concurrente en las muertes por accidentes de tráfico se ha, prácticamente, doblado entre el año 2000 y 2004.

3 Encuesta Jóvenes y Movilidad, Fundación RACC 2006

Cuadro 4. España. Prevalencia de consumo de sustancias psicoactivas entre los escolares de secundaria de 14 a 18 años ("últimos 30 días") (1994-2004)

	1994	1996	1998	2000	2002	2004
Varones						
Alcohol	75,3	66,8	67,5	60,4	56,7	65,5
Cannabis	15,1	18,4	20,3	24,5	25,8	28,3
Éxtasis	2,9	2,8	1,9	3,8	2,1	1,9
Alucinógenos	3,6	3,8	2,6	2,6	1,8	2,3
Anfetaminas	2,9	3,2	2,7	2,5	2,5	2,7
Cocaína	1,4	2,1	3,2	3,4	3,7	5,1
Heroína	0,4	0,4	0,6	0,5	0,3	0,7
Mujeres						
Alcohol (mujeres)	74,9	66,7	68,5	59,9	55,4	65,7
Cannabis (mujeres)	9,8	13,2	14,5	16,9	19,6	22
Éxtasis (mujeres)	1,4	1,9	1,3	1,7	1,6	1
Alucinógenos	1,7	1,9	1,5	1,3	0,7	0,7
Anfetaminas	1,6	2	1,5	1,4	1,5	1
Cocaína (mujeres)	0,7	1,2	1,8	1,5	2,8	2,6
Heroína	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1

Fuente: elaboración propia con datos de la Encuesta estatal sobre uso de drogas en enseñanzas secundarias, del Observatorio Español sobre Drogas.

Por otro lado, los últimos datos disponibles respecto al consumo de alcohol y de sustancias psicoactivas entre los jóvenes (Encuesta estatal sobre el uso de drogas en enseñanzas secundarias, Observatorio Español sobre Drogas, 2005) son todavía más preocupantes. De esos datos se desprende que el consumo de alcohol, aun cuando parece haberse estabilizado en los últimos años, es muy importante entre los jóvenes, tanto varones como mujeres: en 2004, un 65% de los jóvenes de entre 14 y 18 años reconocían haber tomado alcohol en los "últimos 30 días"(cuadro 4).

En cuanto a las sustancias psicoactivas, los datos revelan un aumento muy importante del consumo de cannabis y de cocaína, tanto entre varones como entre mujeres: en el primer caso se ha duplicado en los últimos diez años y en el segundo caso se ha triplicado. En cambio, el consumo de otras sustancias se ha mantenido en los mismos niveles -bajos- en los últimos años (cuadro 4). Esta tendencia claramente creciente al consumo de cannabis y cocaína sugiere que su incidencia en la accidentalidad de los jóvenes debe haber también aumentado sustancialmente.

LOS JÓVENES Y LAS MOTOS

En el año 2005 fallecieron en España 166 jóvenes de entre 15 y 29 años en accidente de ciclomotor y 178 en accidente de motocicleta. En años anteriores estas cifras fueron todavía mayores. Entre 2000 y 2004, la media anual de jóvenes fallecidos en accidente de ciclomotor y de motocicleta fue de 241 y 181 respectivamente. Durante esos años, los ciclomotores y las motocicletas representaron alrededor del 25% del total de los jóvenes muertos de entre 15 y 29 años. Más significativo, todavía, es el hecho de que del total de muertos en España por ciclomotor o motocicleta, alrededor del 50% eran jóvenes de entre 15 y 29 años (cuadro 5).

La tasa de accidentalidad de los ciclomotores y las motocicletas es especialmente elevada. Cuando se tiene en cuenta el número de kilómetros recorridos, se observa que, conducir un ciclomotor o una motocicleta supone un riesgo mucho más elevado que conducir un automóvil.

Cuadro 5. Los jóvenes y las motos

	Jóvenes 15-29 años muertos en accidente de moto	% sobre el total de jóvenes 15-29 años muertos en accidente	% sobre total de muertos en accidente de moto
Media 2000-04	422	23,5	54
2005	344	24,8	43,8

Por su particular relevancia, y por el debate que se ha suscitado últimamente en España respecto a la edad mínima para poder acceder a una licencia para conducir ciclomotores, conviene referirse al caso de los conductores más jóvenes[4]. Aunque la información disponible es escasa, existen algunos indicadores que son reveladores y en cierto modo contradictorios. Así, el número de jóvenes de entre 15 y 17 años muertos en accidente de ciclomotor ha bajado de 112 a 63 entre los años 2000 y 2005. Pero hay que tener en cuenta que durante ese periodo el número de licencias también ha descendido, lo que ha hecho que la tasa de riesgo de los conductores más jóvenes de ciclomotor haya seguido una trayectoria oscilante: descendió casi un 20% hasta 2002, repuntó en 2003 y 2004, y ha vuelto a caer, de forma notable, en 2005. Ello contrasta con lo ocurrido con la tasa de riesgo del conjunto de conductores, que en los últimos años se ha reducido de forma constante, siendo en 2005 cerca de un 30% inferior a la de 2000 (cuadro 6)

Para conocer las causas de la trayectoria tan oscilante de la tasa de riesgo de los adolescentes (15-17 años) conductores de motocicletas, sería necesario hacer un análisis más detallado, que, sin embargo, los datos públicos disponibles no permiten realizar. En todo caso, sí cabe señalar que, entre 2000 y 2005 el riesgo medio de los motociclistas adolescentes ha tendido a reducirse, aunque lo ha hecho en menor medida que el riesgo general del conjunto de conductores (cuadro 6).

LARGO PLAZO Y PERSPECTIVAS DE FUTURO

La evolución de las tasas de riesgo relativo de los jóvenes en los últimos 25 años en España, muestra que éstas no han mejorado. En el caso de los varones, aunque con oscilaciones, la tasa de riesgo relativo ha pasado de 1,3 en 1980 a 1,4 en 2004. En el caso de las mujeres, se ha pasado de 0,98 en 1980 a 1,3 en 2004. Es decir, las mujeres de 15 a 29

Cuadro 6. Los adolescentes y los ciclomotores

	Adolescentes 15-17 años muertos en accidente de ciclomotor	Tasa de riesgo en adolescentes (año 2000=100)	Tasa de riesgo general (año 2000=100)
2000	112	100	100
2001	97	94	95
2002	76	83	90
2003	82	97	89
2004	86	101	76
2005	63	71	70
Media 2000-05		**91**	**87**

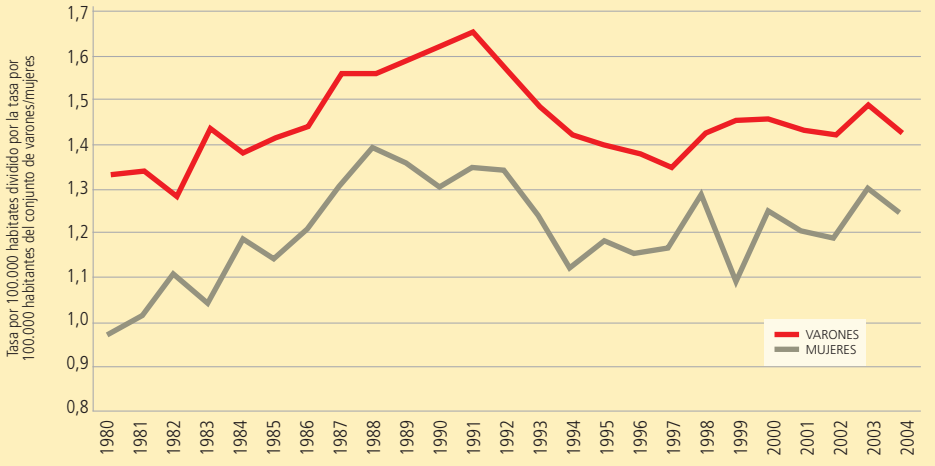
4 Desde 1997, se permite en España obtener la licencia para conducir ciclomotores a partir de los 14 años. Anteriormente esa edad estaba fijada en los 16 años. Al parecer, existen propuestas, que el Gobierno está estudiando, para volver a fijar dicha edad mínima en los 16 años.

años, que hace 25 años tenían una tasa de fallecimientos en carretera ligeramente inferior a la media del total de mujeres, hoy tienen una tasa que es un treinta por ciento superior a esa media (gráfico 6).

En línea con lo observado a nivel internacional, es probable que este empeoramiento de las tasas de riesgo relativo de los jóvenes en España en los últimos 25 años esté relacionada con la mejora de la renta en nuestro país y con el acceso generalizado de los jóvenes, en particular de las mujeres, a la conducción de coches y motocicletas.

Ello alerta sobre cual puede ser la evolución futura de la tasa de mortalidad por accidente de tráfico de los jóvenes en España en el próximo futuro. Si bien es indudable que la previsible mejora de las carreteras y de los coches continuarán favoreciendo la reducción en términos absolutos del número de jóvenes muertos en accidentes de tráfico, es probable que la esperable mejora de los niveles de bienestar en nuestro país en los próximos años tienda a empeorar la tasa relativa de mortalidad de los jóvenes. Dicho de otro modo, es muy probable que el problema de los accidentes de tráfico en España sea, cada vez más, un problema que afecta particularmente a los jóvenes.

Gráfico 6. España. Jóvenes de 15 a 29 años fallecidos en accidentes de tráfico según riesgo relativo, por sexos (1980-2004)



Fuente: elaboración propia con datos de Defunciones según causa de muerte (INE) y diversas cifras de población por edades (INE).

2. Los costes

Evaluar el coste de los accidentes de tráfico es una labor en cierto modo baldía: ni el dolor, ni por supuesto la muerte tienen un precio. Sin embargo, la muerte, o en su caso, las lesiones derivadas de un accidente de tráfico tienen unas consecuencias sobre la vida de las víctimas que, aunque sólo sea parcialmente, pueden ser reparadas o paliadas mediante la aplicaciones de recursos humanos o materiales que, por su naturaleza, sí pueden ser evaluados con alguna exactitud.

Para la realización de este informe hemos procedido a estimar los costes que tienen los accidentes de tráfico de los jóvenes. Es la primera estimación de este tipo que se realiza en España. Los resultados obtenidos son sorprendentes, por lo elevados de los mismos. Aún así, conviene advertir que se trata de estimaciones de mínimos, pues no tienen en cuenta los daños morales de los accidentes. Además, en la estimación de los distintos conceptos de coste se ha utilizado hipótesis conservadoras, tendentes a minimizar los costes[5].

COSTES TOTALES

Según las estimaciones realizadas, el coste de los accidentes de tráfico de los jóvenes de 15 a 29 años en España en 2005 ascendió a 4.175 millones de euros. De ellos, 56 millones de euros correspondieron a los costes de los servicios policiales y de emergencia, 60 millones de euros a costes médicos y hospitalarios, 243 millones de euros a costes de las secuelas de los discapacitados, 2.144 millones de euros a costes de capital humano (producción perdida) y 1.676 millones a costes materiales. Estos costes equivalen al 0,46 % del PIB y al 47% del coste total de los accidentes de tráfico en España en 2005 (cuadro 7).

Del total de los 4.175 millones de euros que supusieron los costes de los accidentes de tráfico de los jóvenes en 2005, 1.292 millones de euros correspondieron a las víctimas mortales, 1.306 millones de euros a los heridos graves y 1.577 millones de euros a los heridos leves. En ese año hubo 1.387 víctimas mortales y 8.497 y 45.713 heridos graves y leves, respectivamente (cuadro 8).

Cuadro 7. Estimación de los gastos de jóvenes (15 a 29 años) por accidentalidad. 2005
En millones de euros, para personas jóvenes (15 a 29 años) accidentadas en carretera y en zona urbana

	Jóvenes	Total
Estimación costes policiales y de servicios de emergencia	50,82	127,28
Estimación costes médicos y hospitalarios	60,48	155,52
Estimación de los costes de las secuelas de los discapacitados	243,29	411,45
Estimación de costes de capital humano	2.143,96	4.072,80
Estimación de costes materiales	1.676,20	4.138
Total	**4.174,75**	**8.905,05**
En % del PIB	0,46%	0,98%

Fuente: Elaboración propia

Cuadro 8. Estimación de los costes por accidentalidad. 2005
En millones de euros, para personas jóvenes (15 a 29 años) accidentadas en carretera y en zona urbana en España

	Mortales	Graves	Leves	TOTAL
Número de víctimas	**1.387**	**8.497**	**45.713**	**55.597**
Estimación costes policiales y de servicios de emergencia	2,53	13,46	34,83	50,82
Estimación costes médicos y hospitalarios	0,24	53,90	6,33	60,47
Estimación de los costes de las secuelas de los discapacitados		243,29		243,29
Estimación de costes de capital humano	1.196,34	428,49	519,13	2.143,96
Estimación de costes materiales	92,54	566,95	1.016,72	1.676,21
Total	1.291,65	1.306,09	1.577,01	4.174,75

Fuente: Elaboración propia

5 Para más detalles, ver el informe de A. Lladó y el programa PECAT (programa de estimación del coste de los accidentes de tráfico).

De entre los heridos graves, el coste en el año 2005 de los que sufrieron gran invalidez[6] fue de 258 millones de euros, el de los que sufrieron invalidez absoluta[7] de 212 millones 835 millones de euros. Se estima que en ese año hubo 124 jóvenes que sufrieron gran invalidez y 174 que sufrieron invalidez absoluta (cuadro 9). Esta es una estimación de mínimos.

Cuadro 9. Estimación de los gastos de jóvenes (15 a 29 años) por accidentalidad. 2005
En miles de euros, para personas jóvenes (15 a 29 años) accidentadas en carretera y en zona urbana

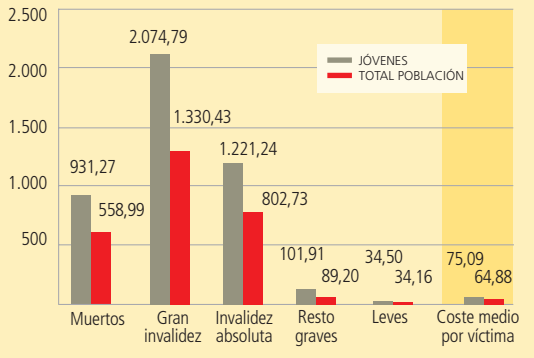
	Gran invalidez	Invalidez absoluta	Resto graves	Total graves
Número total de personas	**124**	**174**	**8.199**	**8.497**
Estimación costes policiales y de servicios de emergencia	87,08	121,92	13.248,10	13.457,10
Estimación costes médicos y hospitalarios	890,25	1.595,11	51.416,16	53.901,52
Estimación de los costes de las secuelas de los discapacitados	141.442,40	101.849,09		243.291,49
Estimación de costes de capital humano	107.252,50			
Estimación de costes materiales	8.296,03	11.614,45	547.037,86	566.948,34
Total	257.968,26	212.579,65	835.541,14	1.306.089,05

COSTES INDIVIDUALES

El coste individual de cada joven víctima de un accidente de tráfico varía de forma muy importante en función de la gravedad de las lesiones sufridas. En los casos de fallecimiento, el coste económico se estima en 928 mil euros. Pero son los casos que implican una discapacidad los que resultan en un mayor coste económico, sobre todo por los elevados costes post-tratamiento y de adaptación que suponen.

Así, se estima que el coste de cada víctima que sufre gran invalidez es 2,036 millones de euros y el de cada víctima con invalidez absoluta en 1,216 millones de euros. Así mismo, el coste económico de los no discapacitados se estima en 99 mil euros y el de un herido leve en 33 mil euros. El coste medio de cada víctima de accidente de entre 15 y 29 años fue de 74 mil euros. Estos costes son sustancialmente superiores a los estimados para el conjunto de la población (gráfico 7)

Gráfico 7. Coste medio de las víctimas jóvenes en accidentes de tráfico. 2005. En miles de euros



FUENTE: Elaboración propia

6. La gran invalidez es la situación que supone una incapacidad permanente y que, por consecuencia de pérdidas anatómicas o funcionales, necesita la asistencia de otra persona para los actos más esenciales de la vida, tales como vestirse, desplazarse, comer o análogos.
7. La invalidez absoluta es la situación que inhabilita por completo al trabajador para toda profesión u oficio

Cuadro 8. Estimación de los costes por accidente de las personas que sufren invalidez. En miles de euros

	Gran invalidez	Invalidez absoluta
NÚMERO TOTAL DE PERSONAS	**124**	**174**
Total policia	238	238
Total bomberos	102	102
Total ambulancias	298	298
Asistencia en carretera	63	63
Estimación costes policiales y de servicios de emergencia	700	700
Costes hospitalización	4.101	5.248
Costes tratamiento	3.059	3.915
Estimación costes médicos y hospitalarios	7.160	9.164
Costes hospitalarios post-tratamiento	16.825	9.605
Otros costes del primer año	28.400	13.685
Modificación de la vivienda	30.882	27.621
Costes post-rehabilitación	1.061.486	534.197
Estimación de los costes de las secuelas de los discapacitados	1.137.592	585.108
Pérdida por incapacidad laboral	807.881	497.544
Coste por jornadas laborales pérdidas	54.729	62.000
Estimación de costes de capital humano	862.610	559.543
Estimación de costes materiales	66.723	66.723
TOTAL	**2.074.786**	**1.221.239**
Total población	**1.330.428**	**802.729**

Fuente: elaboración propia.

El desglose de los costes de las víctimas que resultan con una gran invalidez o una invalidez absoluta muestra la importancia de los costes de la secuelas, que supera el millón cien mil euros en el primer caso y se acerca a los seiscientos mil euros en el segundo. Por sí solas esta cifras dan una idea de la magnitud de los costes que, a titulo individual, representan los accidentes de tráfico. Estas cifras suponen que cada joven accidentado que queda en estado de gran invalidez tiene un coste aproximado de 121 euros diarios; en el caso de los jóvenes accidentados que sufren una invalidez absoluta el coste diario es de 68 euros.

3. Las causas

¿Por qué los jóvenes conductores tienen un índice tan alto de accidentes? La respuesta se puede resumir en tres grandes factores, edad, género, y experiencia.

EDAD

La implicación de conductores noveles en accidentes de tráfico baja a medida que sube la edad a la que se les autoriza a conducir solos. Ello indica que el factor edad desempeña un papel importante como factor causante de accidentes. La inmadurez física y emocional, así como el estilo de vida propio de la juventud, incrementan el riesgo de sufrir accidentes y pueden aumentar también la gravedad de los mismos. Los jóvenes se hallan generalmente en un periodo de maduración, en el cual ponen a menudo a prueba sus límites y quieren hacer valer su libertad. Se encuentran en un periodo de su vida socialmente muy intenso, que con frecuencia incluye la realización de actividades de ocio por la noche y sobre todo los fines de semana. Estas actividades suelen realizarse en grupo y a veces incluyen el consumo de alcohol y/o drogas.

GÉNERO

Los jóvenes varones sufren más accidentes mortales que las mujeres, incluso cuando se tiene en cuenta el hecho de que conducen más que éstas. Es decir, el índice de accidentes mortales por quilómetro recorrido de los varones es sustancialmente superior al de las mujeres. Distintas investigaciones han puesto de manifiesto que los varones tienen una mayor tendencia a asumir riesgos y a buscar nuevas sensaciones, lo que les lleva a menudo a incurrir en comportamientos antirreglamentarios como superar los límites de velocidad, conducir de forma temeraria, o no llevar abrochado el cinturón de seguridad. También se ha demostrado que es más habitual que los varones sobrestimen sus capacidades de conducción y sean más susceptibles a la influencia de los amigos. Sobre todo ello insistiremos más adelante.

EXPERIENCIA

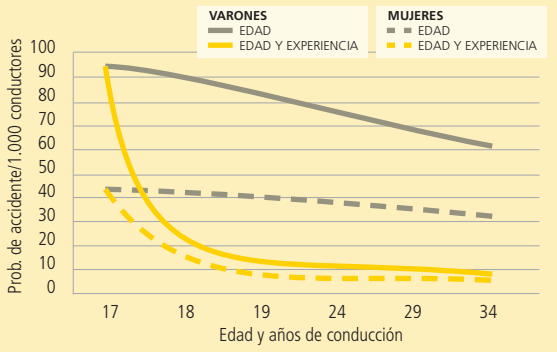
La experiencia es otro factor explicativo fundamental. Aprender a conducir requiere tiempo y se necesita mucha práctica para alcanzar un nivel de competencia suficiente. Con el tiempo, acciones como cambiar de marcha, mirar por el retrovisor, manipular el volante con destreza o evaluar correctamente las situaciones de riesgo y saber reaccionar a las mismas acaban siendo acciones que se ejecutan con cierto automatismo. Para los conductores noveles, sin embargo, estas acciones no son sencillas, incrementan la carga de trabajo mental y aumentan su grado de distracción. La atención del conductor novel resulta así fácilmente sobrecargada y su capacidad de ejecutar acciones simultáneas es baja. Asimismo, en la medida en que los accidentes son sucesos relativamente poco frecuentes, los conductores noveles no disponen de la información negativa que puede inducirles a conducir con mayor cuidado.

La interacción de factores relacionados con la experiencia y la edad, y ajustados por diferencias de género, hacen que la situación de riesgo de los jóvenes conductores sea única. La evidencia disponible es reveladora:

• Para empezar, la probabilidad de que un conductor novel varón tenga un accidente en sus primeros años de conducción es el doble que en el caso de las mujeres (gráfico 8, comparación de las líneas negras continua y discontinua).

• En cuanto al factor edad, probabilidad de sufrir un accidente disminuye a medida que aumenta la edad de obtención del permiso de conducir. Ello es así sobre todo en el caso de los varones: la probabilidad de que un varón que obtiene su licencia con 34 años, sufra un accidente en su primer año de conducción es un 30% inferior a la probabilidad que tiene un varón que haya obtenido su permiso con sólo 18 años (gráfico 8, línea negra continua). Algo similar ocurre en el caso de las mujeres, si bien la reducción no es tan significativa (gráfico 8, línea negra discontinua).

Gráfico 8
Edad, experiencia y género – Posibilidad de sufrir un accidente entre conductores y conductoras noveles
Gran Bretaña



Fuente: Adaptado de Maycock, 2002b. Basado en datos de la policía

• Pero es el factor experiencia el que resulta más determinante. En el caso de los varones, la evidencia disponible apunta a que con sólo un año de experiencia la probabilidad de sufrir un accidente se reduce a casi una quinta parte en comparación con la probabilidad que registra inmediatamente después de obtener la licencia (gráfico 8, línea amarilla continua).

Dicho de otro modo, la probabilidad de sufrir un accidente de un conductor joven varón en su segundo año de conducción puede ser hasta cinco veces inferior a la de ese mismo conductor durante su primer año de conducción. En el caso de las mujeres, el factor experiencia es también muy importante: tras un año de experiencia, su probabilidad de accidente puede ser hasta 3 veces más baja que en el momento de estrenarse en la conducción (gráfico 8, línea amarilla discontinua).[8]

8 Es muy significativo en este sentido, que, según la encuesta Jóvenes y Movilidad 2006, de la Fundación RACC, casi un 40% de los jóvenes admite que pasar un examen como el actual no les capacita para conducir.

LOS JÓVENES Y LA MAYOR PREDISPOSICION AL RIESGO

La disposición al riesgo es seguramente inherente a la condición humana, aunque varía de forma importante entre las personas. Hay personas más dispuestas que otras a correr peligros, o a perder dinero, por ejemplo, en aras a conseguir un bien ulterior. De igual modo, las hay más dispuestas que otras a conducir o a adoptar comportamientos al volante que pueden aumentar la probabilidad de sufrir un accidente. En este caso, sin embargo, y esto es muy relevante, quien incurre en un riesgo de este tipo está afectando a los demás. Es decir, el riesgo en la conducción, no sólo afecta a quien incurre en él, sino supone un riesgo *externo* sobre terceros, ya sean acompañantes, otros conductores, peatones o ciclistas.

Predisposición natural

¿Por qué los jóvenes, y especialmente los varones, tienen una mayor disposición a asumir riesgos? Las explicaciones son múltiples y muy diversas, sin que ninguna baste, por sí sola, para dar cuenta de un fenómeno tan complejo. Seguramente hay un componente evolutivo, ligado a la necesidad de demostrar una cierta competitividad (en el sentido de capacidad social de destacar), justo antes de la entrada en la edad adulta. Puede haber también elementos ligados a un desarrollo emocional insuficiente, que algunos estudios han relacionado con el proceso de desarrollo del cerebro. Ello podría explicar la tendencia observada entre los jóvenes a primar el presente frente al futuro, a "vivir el momento", lo que se traduciría en una cierta incapacidad de autocontrol o en una mayor impulsividad.

Más allá de estas explicaciones, que suponen una predisposición natural de los jóvenes a involucrarse en situaciones de riesgo –y que por lo tanto darían poco margen para una acción correctora-, lo cierto es que en esta cuestión confluyen también factores sociales o de aprendizaje muy relevantes, sobre los que las políticas públicas y los individuos pueden incidir de forma significativa. ¿Cómo explicar, si no, la elevada variabilidad existente en las tasas de accidentalidad de los jóvenes en distintos países? ¿Cómo entender que algunos países, como hemos señalado en apartados anteriores, hayan logrado en poco tiempo mejoras importantes en las tasas de accidentalidad de los jóvenes?

Entorno y modelos

Existen factores *culturales*, influenciables, por tanto, desde una perspectiva de corto o medio plazo, que condicionan de manera muy relevante de la predisposición de los jóvenes al riesgo. El más importante de ellos es, sin duda, el entorno y los modelos. Los jóvenes imitan aquello que ven hacer en su entorno más directo y lo adoptan fácilmente como patrón de comportamiento. La influencia de los padres en la adopción de comportamientos preventivos de seguridad vial es así fundamental. Numerosos estudios han demostrado, por ejemplo, que el uso del cinturón de seguridad por parte de los jóvenes depende directamente de la frecuencia de uso por parte de sus padres. De forma más general, la lógica y la evidencia científica disponible apuntan a que una parte importante del comportamiento de un joven conductor depende de lo que éste haya visto y aprehendido como pasajero en el coche familiar.

Siendo ello así, conviene notar, de paso, que en España se detectan en este aspecto algunos síntomas preocupantes. Si bien es cierto que, por ejemplo, en los últimos años se ha conseguido un uso mucho más generalizado del cinturón de seguridad, también es verdad que parece existir un margen importante de mejora en el papel de modelos que juegan los padres respecto a sus hijos. Según una encuesta reciente, 4 de cada 10 niños entre 6 y 12 años afirman que cuando van en coche no todos los ocupantes utilizan el cinturón de seguridad o el sistema de retención infantil, y que tres de cada cuatro considera que por lo que se refiere a los sistemas de retención, ellos mismos no circulan correctamente[9].

Presión social

En general las personas, y los jóvenes de forma particular, tendemos responder a la *presión social percibida*. El sentimiento de pertenencia al grupo (aquel con el que nos identifiquemos) modula nuestros comportamientos. Las normas comunes determinan en gran manera los comportamientos individuales. La *cultura vial* imperante en una sociedad o en un grupo afecta así notablemente a la forma de *moverse* de sus miembros. De forma general, que los conductores eviten circular en situaciones de riesgo depende mucho de que exista una presión social para ello.

Esta influencia del entorno se demuestra en situaciones, anecdóticas si se quiere, pero que son reveladoras. ¿Qué conductor español no ha modificado su forma de conducir –normalmente hacia patrones de mayor prudencia- cuando ha viajado por países como Holanda o Suecia, con una fuerte cultura vial que prima la reducción de riesgos? El mismo conductor, con las mismas habilidades pero sujeto a incentivos distintos, conduce *mejor* y de manera más responsable cuando el entorno así se lo exige.

En el caso de los jóvenes, la presión de los pares es quizá todavía más influyente. Sobre todo en momentos de ocio, es frecuente que los jóvenes excedan los límites de velocidad o pongan la música del vehículo muy alta (limitando así su capacidad de concentración), por citar dos de las infracciones más frecuentes[10], sin duda por el *"subidón"* de emociones colectivas que ello supone. Existe amplia evidencia, así mismo, de que la presencia de acompañantes varones jóvenes está asociada a una mayor tasa de accidentes de varones jóvenes que conducen. Es fácil concluir, por tanto, que evitar que los jóvenes incurran en comportamientos temerarios al volante depende sobremanera de que *ellos* mismos primen en su escala de valores la conducción prudente sobre la imprudente.

Aptitud y actitud

El entorno, las normas comunes son el resultado de procesos muy complejos, en los que confluyen multitud de factores. Uno de ellos, decisivo, es la educación. El desarrollo de determinados valores sociales requiere que el conjunto de individuos que conforman una sociedad reciba los estímulos y el entrenamiento adecuados a lo largo de todo su ciclo formativo, que le hagan interiorizarlos debidamente. Esta necesidad de educar aplica también al ámbito de la seguridad vial y la movilidad. Y lo hace en un sentido amplio, en la medida en que, como hemos apuntado más arriba, el acto de conducir no es puramente individual, sino que afecta a terceros.

9 Encuesta Niños y Movilidad, Fundación RACC, 2005.
10 Ver Encuesta Jóvenes y Movilidad, Fundación RACC, 2006.

Para desarrollar una verdadera cultura de la movilidad que sea efectiva y ayude a reducir los accidentes, no basta con que los conductores aprendan determinadas técnicas de conducción o memoricen el significado de las señales de tráfico, sino que, además, resulta imprescindible que esos conductores entiendan las consecuencias de todo tipo que implica el manejo de un coche o una motocicleta. Es necesario educar en la aptitud, pero sobre todo en la actitud.

En la práctica, ello depende del sistema educativo en general. Pero existe margen, también, para educar específicamente en la movilidad. La experiencia de países como Suecia, Holanda o Dinamarca, con una interesante cultura de la movilidad, donde la educación en seguridad vial forma parte del currículo escolar, muestra la importancia de educar desde las edades más tempranas si se quiere obtener buenos resultados cuando esos niños devengan conductores.

Sentimiento de vulnerabilidad y las sanciones

Otro factor importante que condiciona la disposición al riesgo es el mayor o menor grado de vulnerabilidad que se sienta ante las consecuencias de determinados comportamientos. O mejor dicho, ante la inmediatez de esas consecuencias. Cuando los jóvenes incurren en situaciones de riesgo en la conducción son probablemente conscientes de que ello aumenta las probabilidades de tener un accidente, pero prefieren el beneficio cierto presente (en forma de diversión, o lo que sea) a un coste hipotético futuro; aunque éste pueda resultar finalmente mucho mayor. Algo parecido puede suceder con la no utilización del casco o del cinturón de seguridad: se prefiere la *comodidad* inmediata de no llevarlos, a una mayor gravedad de las lesiones en caso de accidente. Y ello a pesar de que se reconozca de forma general la efectividad de ambos dispositivos para evitar lesiones.

Este peso tan determinante de la inmediatez de las consecuencias en el proceso de toma de decisiones pone de manifiesto la importancia que puede tener el despliegue de un buen sistema sancionador para aumentar el sentimiento de vulnerabilidad (a la multa, en este caso) y corregir o evitar así comportamientos de riesgo. Los conductores pueden pensar que nunca tendrán un accidente (y por lo tanto incurrir repetidamente en conductas peligrosas), pero si saben que esas conductas serán sancionadas con una alta probabilidad, no les quedará más remedio que optar por una conducción tranquila, acorde con las normas. Un buen sistema sancionador, que sea justo y transparente, resulta así decisivo para prevenir riesgos excesivos en la carretera. Sobre ello insistiremos más adelante.

Percepciones equivocadas

Todo ello sugiere, por otro lado, que el problema de los jóvenes y la seguridad vial no es, en lo fundamental, un problema de información. Los peligros o las consecuencias de una conducción arriesgada son a menudo conocidos. Lo que seguramente no se conoce tanto es el nivel de riesgo efectivo en el que se incurre y, sobre todo, la capacidad para hacerle frente. Son muchos los estudios que demuestran que los jóvenes, sobre todo los varones, presentan a menudo un *sesgo optimista*, que les hace infravalorar la posibilidad de tener un accidente y sobrevalorar sus habilidades para hacer frente a situaciones de riesgo. Es el "tranquilo, yo controlo", que a menudo se oye a la salida de alguna discoteca después de haber bebido más de una copa. Trabajar sobre las percepciones de los jóvenes y adaptarlas a sus verdaderas capacidades resulta así una cuestión fundamental para afrontar el problema.

4. Recomendaciones de la Comisión de Expertos

¡HAY QUE REACCIONAR!

Hay que reaccionar. Los datos y la discusión anteriores muestran a todas luces la necesidad de actuar. Nos encontramos ante una epidemia que, aunque en muchas de sus manifestaciones continúa oculta a los ojos de la opinión pública y de la mayoría de la ciudadanía, tiene unas dimensiones muy preocupantes. Es urgente articular medidas correctoras que permitan encauzar el problema.

Actuar es posible. De la discusión en apartados anteriores, se deduce que hay margen para la mejora, que no estamos ante una situación inevitable o un problema que no tiene solución. Desterremos todo atisbo de resignación. Con la impli-

cación de todos los actores afectados, es posible reducir de forma significativa el número de jóvenes que cada año mueren o resultan heridos en nuestras carreteras. Es cuestión de que como país, como sociedad, nos lo propongamos.

Actuar es rentable. El coste económico de los accidentes de tráfico de los jóvenes es enorme: más de 4.000 millones de euros al año, el equivalente al 0,5% del PIB. Pero ello significa que invertir en seguridad vial de los más jóvenes puede ser muy rentable. Con pocos recursos podemos ahorrar muchas vidas y muchos heridos.

Un problema complejo. Nos encontramos ante un problema complejo. La accidentalidad de los jóvenes les afecta a ellos, en primer lugar, pues son las víctimas directas del problema. Pero afecta también a los padres, a las familias en general, a los educadores, a los medios de comunicación. Afecta, también, por supuesto, a la administración, que no puede mantenerse ajena a un problema de tal relevancia. Nos afecta a todos, que, como sociedad madura que aspiramos a ser, no debemos tolerar esta sangría de dolor, talento y recursos que tiene lugar cada día en nuestras carreteras.

No hay una solución única. Por su propia complejidad, este problema no tiene una solución única. Al contrario, es necesario actuar en múltiples frentes, de forma simultánea y coordinada. Si queremos corregir de verdad el problema, es necesario una actuación conjunta que incluya medidas en el campo de la educación y la formación, de la concesión de los permisos de conducir, de la efectiva aplicación de las normas y de la comunicación. Y es necesario que esa actuación, que puede requerir cambios en la legislación, se extienda en el tiempo. Un esfuerzo puntual no bastará dada la magnitud del problema que debemos afrontar.

Hay síntomas esperanzadores. La complejidad del empeño que nos ocupa no debe hacernos olvidar de que existen algunos indicios esperanzadores, sobre los que debemos apoyar ese cambio de actitudes. Es indudable, por ejemplo, que el uso del cinturón y del casco se ha extendido de forma casi generalizada también entre los jóvenes en los últimos años. También es significativo, como hemos apuntado, que escasamente un 8% de los jóvenes admita haber conducido bajo los efectos del alcohol. Es posible, por tanto, que el cambio de actitud que pedimos se esté ya produciendo, aunque no sea todavía visible. Debemos, pues, hacerlo visible, y que toda la sociedad sepa que lo raro, lo que no tiene prestigio social, es conducir de forma imprudente.

Cambiar las actitudes. El objetivo último debe ser conseguir un cambio de actitud en los jóvenes, y en la sociedad en general, a la hora de moverse y, particularmente, de conducir un coche. No se trata únicamente de que se mejoren las técnicas de conducción o de que los jóvenes conduzcan de forma más prudente por miedo a ser sancionados. Se trata, sobre todo, de que los jóvenes se convenzan de los peligros que, para ellos y para los demás, representa una conducción temeraria y que, en consecuencia, la conducción responsable tenga el debido *prestigio social*.

No criminalizar. Actuaciones como las que a continuación se proponen sólo serán posibles y surtirán los efectos deseados si se hacen, desde el principio, con la participación y el consentimiento de los jóvenes. No valen, por tanto, planteamientos que tomen como punto de partida una cierta culpabilidad de los jóvenes y los criminalicen. Tampoco son aceptables propuestas que supongan una merma decisiva en las posibilidades de movilidad de los jóvenes. Al contrario, el objetivo debe ser propiciar esa movilidad, pero en un entorno que facilite una reducción efectiva de las situaciones de riesgo que la misma genera.

Proponer en positivo. Las medidas posibles a plantear para reducir los niveles actuales de accidentalidad de los jóvenes pueden ser de muy diversa índole. A menudo, el debate se centra, de forma casi exclusiva, en medidas de tipo restrictivo, como si el problema pudiese solucionarse a partir de una limitación de la movilidad o de un aumento de las sanciones. Este enfoque es erróneo por sesgado. Hay muchas medidas *positivas*, de mejora de la educación, de las actitudes y de las aptitudes que, sobre todo desde una perspectiva de largo plazo, son las que pueden tener un mayor efecto. El hecho de que su puesta en marcha sea, seguramente, más compleja y requiera más recursos no puede ser en ningún caso excusa para obviarlas.

5. Propuestas

HACER AFLORAR EL PROBLEMA

Un primer paso, absolutamente imprescindible, es hacer aflorar el problema de los jóvenes y la seguridad vial. Hay que dar visibilidad a esta *epidemia silenciosa*, que demasiado a menudo queda en un goteo de noticias, sin que se haga un esfuerzo para comprender su verdadera dimensión de conjunto.

Para hacer que el problema sea visible es necesario, en primer lugar que exista información sobre el mismo. Hoy en día esa información es muy escasa e impide tener una visión completa del problema. Por eso es imprescindible que desde los organismos públicos responsables (la DGT y, en su caso, las autoridades autonómicas de tráfico) se elabore y se ponga a disposición de la opinión pública la máxima información posible relativa a las causas, la tipología, los factores concurrentes y las consecuencias de los accidentes que impliquen a jóvenes conductores. Así mismo, es necesario que esa información se presente desagregada por territorios, a nivel de Comunidades Autónomas y de grandes ciudades, al objeto de facilitar un seguimiento más detallado de la misma.

La Comisión propone, así mismo, que se cree un *Registro de Víctimas de Accidentes de Tráfico*, al objeto de poder disponer de una mejor información. Este registro debería ser de acceso público y podría ubicarse en el seno del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, dependiente de la DGT. Este Registro podría tener una financiación público-privada.

Desde las instancias políticas es necesario que se haga un seguimiento específico y sistemático de la cuestión. En este sentido, la Comisión propone que en el marco de la Comisión de Seguridad Vial y de Prevención de los Accidentes de Tráfico del Congreso de los Diputados se dedique como mínimo una sesión al año a analizar y discutir el problema, dando voz a todas las partes implicadas en el mismo, en particular a sus víctimas más directas, los jóvenes. Sesiones similares podrían tener lugar también en los Parlamentos Autonómicos.

RECONOCER EL PROBLEMA

La Comisión entiende que sólo desde un reconocimiento explícito del problema será posible articular una estrategia comprensiva y extendida en el tiempo que permita hacerle frente. Es preciso entender que estamos ante un problema de salud pública de primera magnitud, con un coste económico –además de emocional- elevadísimo, que requiere un tratamiento específico.

En este sentido, la Comisión hace las siguientes propuestas:

• que en el marco del Plan Estratégico de la DGT, al igual que se hace para el conjunto de la población, se fijen objetivos de reducción de la tasas de mortalidad de los jóvenes en accidente de tráfico para los próximos años. En la medida en que, como se ha apuntado a lo largo del informe, la tasa relativa de los jóvenes es sustancialmente más elevada que la total, ese objetivo de reducción debería ser más ambicioso que para el conjunto de la población;

• que en el marco del presupuesto de la DGT se identifiquen actuaciones y partidas presupuestarias concretas dirigidas a combatir específicamente la accidentalidad de los jóvenes. Dado que, como se ha estimado en el informe, el coste de los accidentes de los jóvenes supone aproximadamente el 50% del coste total de los accidentes de tráfico en España, se considera que esa cifra es una buena referencia para determinar la importancia que los programas dirigidos a jóvenes deberían tener en las actuaciones de la DGT destinadas a prevenir comportamientos de riesgo;

• que se haga uso de toda la experiencia acumulada en la prevención de otros grandes problemas de salud pública, como el sida, en los que se ha obtenido resultados muy positivos. En este sentido, se propone que exista una colaboración más estrecha entre La DGT y el Ministerio de Sanidad que se traduzca en la puesta en marcha de iniciativas conjuntas para prevenir los accidentes de tráfico de los jóvenes.

CAMBIAR LAS ACTITUDES

Hemos insistido reiteradamente a lo largo del informe en que el entorno tiene una incidencia determinante en la accidentalidad de los jóvenes en la carretera. Sólo a partir de un cambio de actitud general, que incumba a los jóvenes pero también a todos los demás actores o agentes que influyen sobre aquella, será posible situar el problema en cotas mínimamente aceptables. Este cambio de actitud pasa, a nuestro entender, por conseguir que el conjunto de la sociedad valore positivamente la conducción segura y las actitudes prudentes al volante y, a *sensu contrario*, que vea en el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas o cualquier otro comportamiento temerario como elementos de *desprestigio social*.

El cambio debe empezar en los mismos jóvenes. De la misma forma que hoy el joven puede verse incitado a conducir de modo agresivo e imprudente porqué percibe que esa es la conducta esperada y valorada en su entorno más inmediato, hay que conseguir que la norma social percibida sea precisamente la contraria y que la conductas de riesgo gratuito sean "censuradas" por los propios jóvenes.

Un cambio de este tipo sólo puede operarse a largo plazo a partir de la participación de todos los actores implicados y de un esfuerzo *pedagógico* permanente. Para propiciar este cambio de actitudes la Comisión propone las siguientes medidas:

1. Realizar campañas de información dirigidas específicamente a jóvenes que expliquen los riesgos de la conducción. Además que insistir sobre las consecuencias de los accidentes de tráfico, hay que explicar como determinadas conductas aumentan el riesgo de tener un accidente. Campañas como la realizada en Alemania[11], mostrando como el consumo de alcohol reduce de forma dramática las habilidades en la conducción, son fundamentales para reducir la sobrecapacidad percibida por parte de muchos jóvenes conductores respecto a sus habilidades para hacer frente a situaciones de riesgo.

2. Promover la figura del conductor alternativo, consistente en que cuando un grupo de amigos sale a divertirse y bebe siempre hay uno de ellos, distinto en cada ocasión, que no bebe y se encarga de llevar a los demás de forma segura. La figura del conductor alternativo garantiza así una movilidad con mucho menos riesgo. Pero además, es una iniciativa interesante porqué refleja una actitud de responsabilidad y de autorregulación por parte de todo el grupo que se personaliza cada vez en un componente distinto. Es una forma de solidaridad con la que se refuerza a la vez la actitud conjunta de responsabilidad.

La Comisión hace suyo el llamamiento del Congreso de los Diputados[12] instando al Gobierno a apoyar decididamente y participar en las campañas de educación vial de fomento de la figura del conductor alternativo. La Comisión considera que en esta iniciativa deben implicarse, también, las administraciones autonómicas y locales, así como las empresas vinculadas a actividades de ocio nocturno.

3. Realizar campañas que potencien los valores de la conducción prudente. En este ámbito puede resultar interesante la implicación de personajes atractivos para la juventud como *modelos* de conducción responsable. Deportistas de éxito, cantantes o actores son sin duda referentes de conducta para muchos jóvenes y el reconocimiento público por parte de éstos de la importancia de la conducción responsable puede incrementar en los jóvenes el valor de los comportamientos prudentes.

11 Ver artículo "La promoción de la seguridad en los jóvenes conductores: una tarea clave para las automóviles clubs a nivel mundial"
12 Proposición no de ley de 1/6/05. Comisión de Seguridad Vial y de Prevención de los Accidentes de Tráfico.

LA IMPORTANCIA DE LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN

Los medios de comunicación desempeñan un papel fundamental para conseguir mejorar los niveles generales de seguridad vial y, de forma particular, la tasa de siniestralidad entre los más jóvenes. A la prensa, la radio y, sobre todo, a la televisión, les atañe una gran responsabilidad, tanto a la hora de informar, como de formar; es decir de ayudar a crear un *clima de opinión* que fomente actitudes adecuadas en la conducción de vehículos y la movilidad general de las personas.

Es indudable que los medios han contribuido de manera positiva en los últimos tiempos a que la problemática de los accidentes de tráfico ocupara un cierto espacio propio en la agenda social y política del país. Quizá como resultado del proceso de maduración en todos los ámbitos que ha experimentado la sociedad española en los últimos tiempos, la preocupación por la seguridad vial se ha manifestado en un volumen creciente de titulares, editoriales y contenidos en general de muchos medios de comunicación.

Pero, a pesar de los progresos alcanzados, no hay duda, tampoco, de que queda mucho por hacer. A la apuesta por la cantidad, debe seguirle una apuesta por la calidad. No se trata simplemente de informar a partir de datos y estadísticas más a menos sofisticados.

Los medios deben hacer un esfuerzo de explicación, de indagar sobre las causas, de establecer las relaciones necesarias con todos aquellos factores que pueden influir en la accidentalidad de los jóvenes. La inmediatez de la noticia relativa a un accidente, por ejemplo, no puede ocultar el problema más estructural que éste puede esconder.

Este esfuerzo de indagación y de interrelación es especialmente relevante en el caso de los accidentes que involucran a jóvenes. A menudo, esa falta de contextualización contribuye a dar una imagen distorsionada de la juventud, como si todos los jóvenes fuesen unos "locos al volante", cuando de lo que se trata es de saber las circunstancias que, en un caso concreto, pueden haber desembocado en conductas imprudentes o temerarias.

La televisión, particularmente, por ser un medio que llega especialmente a los jóvenes, podría hacer un esfuerzo de *pedagogía* importante. Sobre todo en el caso de las cadenas públicas, a las que atañe una especial responsabilidad en este tipo de problemáticas, se echa de menos la presencia en su parrilla de programación de espacios dedicados a la seguridad vial, que en otros momentos sí estuvieron presentes y realizaron una gran labor de información y concienciación. Así mismo, es necesario que en las series de ficción, de gran influencia sobre la juventud, se incorporen códigos de comportamiento que primen la conducción prudente. De la misma manera que el tabaco ha desaparecido de la pantalla, tanto en los programas de ficción como en los de información o divulgación, urge que la *movilidad responsable* impregne nuestra parrilla televisiva.

Finalmente, conviene no olvidar la contribución que pueden hacer las nuevas tecnologías al desarrollo de una mejor cultura vial. Sobre todo entre los más jóvenes, que son quienes más usos hacen de estos nuevos medios. Convendría que desde las instancias públicas se habilitasen los instrumentos, en internet, por ejemplo, para ayudar a informar y formar a nuestros jóvenes en una movilidad más responsable.

EDUCAR DESDE LA INFANCIA

La formación de un conductor no puede limitarse, ni concentrarse tan siquiera, en el momento en que obtiene su permiso de conducir. Antes que conductor, el joven habrá sido pasajero, ciclista o peatón y es muy importante que en esos estadios reciba también una formación adecuada. Esa formación influirá de forma determinante en sus actitudes futuras cuando conduzca un automóvil o una motocicleta.

Más allá de la importancia de la educación que reciba *en casa* es indudable que la escuela juega un papel clave en la formación del niño y del joven. Ese papel se refiere a la educación en general, a la adquisición o fortalecimiento de determinados valores; pero aplica también, de forma más particular, al aprendizaje de determinados conocimientos relacionados con la movilidad y con la asimilación de que la calle o la carretera es un lugar común en el que hay ciertas normas (no sólo de tráfico, sino sobre todo cívicas) que hay que respetar.

Muchos países han introducido en los ciclos de educación primaria y secundaria contenidos de movilidad y de seguridad vial. En Suecia, Alemania, Bélgica o en muchos estados de Estados Unidos, por citar algunos ejemplos, existen programas o asignaturas, a menudo obligatorias, que introducen al niño o al adolescente al mundo de la educación vial. Todos los estudios disponibles apuntan a que estos programas tienen una influencia positiva en las actitudes que adoptan esos chavales a la hora de *moverse*, ya sea a pie, en bicicleta o en cualquier otro medio de transporte.

Lamentablemente, en España, no ha existido hasta ahora una formación reglada de este tipo. Ha habido, a lo sumo, esfuerzos encomiables de algunas instituciones privadas o de policías locales para acercar la educación vial y la movilidad a las escuelas. Aun así, los resultados obtenidos han sido muy positivos. La Ley Orgánica de Educación, aprobada recientemente, ha abierto sin embargo una puerta a la esperanza. Así, la LOE contempla como uno de sus objetivos en la etapa de primaria "fomentar la educación vial y las actitudes de respeto que incidan en la prevención de accidentes de tráfico" y para la etapa de bachillerato "afianzar actitudes de respeto y prevención en el ámbito de la seguridad vial". Esos objetivos deberán materializarse dentro de la asignatura de "Educación para la ciudadanía", de nueva creación. Es, sin duda, un paso adelante importante que habrá que materializar debidamente.

En este sentido, la Comisión hace las siguientes propuestas:

1. Que los contenidos de educación vial tengan efectivamente una cobertura adecuada en la asignatura de "Educación para la ciudadanía". Esos contenidos no deben ser puramente simbólicos o residuales.

2. Que la traslación de esos objetivos a los curricula escolares se haga de forma rápida y participativa. La Comunidades Autónomas tendrán mucho a decir respecto a los contenidos efectivos a impartir. Pero es importante que se cuente también con aquellas instituciones privadas que acumulan un importante conocimiento y experiencia en el campo de la educación vial y de la movilidad;

3. Que los contenidos aborden la problemática de la movilidad en un sentido amplio. No se trata de enseñar seguridad vial sin más. El objetivo debe ser educar al niño y al adolescente en los valores de prudencia, respeto y solidaridad a la hora de *moverse*.

4. Que en la puesta en marcha efectiva de esos nuevos contenidos educativos relativos a la movilidad se cuente con todos los agentes implicados. Las enseñanzas en torno a la movilidad no pueden limitarse a unas explicaciones teóricas por parte del profesor, sino que deben incluir elementos *vivenciales*, con participación de todas aquellas personas o instituciones que puedan enriquecer los contenidos a explicar.

La Comisión propone, como una primera aproximación, un pequeño esbozo del contenido que podrían tener las materias de movilidad en primaria y secundaria (ver recuadro).

PROPUESTAS TENTATIVAS PARA LA INTRODUCCIÓN DE LA EDUCACIÓN PARA LA MOVILIDAD EN EL MARCO DE LA LOE

ASIGNATURA: EDUCACIÓN PARA LA CIUDADANÍA Y LOS DERECHOS HUMANOS EN EL TERCER CICLO DE LA EDUCACIÓN PRIMARIA

Objetivos Conocer el uso de los diferentes medios de transporte y las diversas posibilidades a la hora de moverse, especialmente los medios de transporte público y vehículos de baja contaminación atmosférica y acústica.
Reconocer la parte de riesgo de la movilidad y saber poner los medios de seguridad adecuados.
Contenidos Camino escolar: la seguridad y la autonomía en el recorrido desde casa al centro escolar.
Sistemas de seguridad pasiva y activa en peatones, conductores y usuarios de transporte público y privado.
Análisis de los medios de transporte más habituales bajo los parámetros de eficiencia energética, costes medioambientales y facilidad de uso.

ASIGNATURA: EDUCACIÓN PARA LA CIUDADANÍA Y LOS DERECHOS HUMANOS EN UNO DE LOS TRES PRIMEROS CURSOS DE LA ESO

Objetivos Conocer los factores colectivos/sociales/globales de la movilidad, el porqué de las normas viales y, en consecuencia, asumir su respeto.
Participar como ciudadanos en la organización de la movilidad en las ciudades.
Contenidos La necesidad de movilidad por parte de los ciudadanos. Identificación de los factores que intervienen, los conflictos que genera y las diversas soluciones aplicadas a lo largo de la historia o de las distintas sociedades.
Accidentabilidad vial en el Municipio, la Comunidad y el Estado. Especial incidencia en los aspectos relacionados con la accidentabilidad vial juvenil.
Las conductas de riesgo en la circulación más habituales entre los jóvenes. Sus posibles consecuencias a nivel personal, familiar y social.
Mecanismos de opinión, alerta y/o mejora del entorno en movilidad vial: instancia al municipio, participación en clubes o asociaciones y organismos específicos.

Metodología En todos los casos la metodología para el desarrollo de estos contenidos debe tener en la vivencialidad uno de sus aspectos mas importantes. Ya sea a través de la experimentación por parte del alumnado (practicas en circuitos), el contacto directo con protagonistas (médicos, policía local, accidentados,…) y el análisis de situaciones reales (simuladores, dilemas).
El encuentro entre generaciones y/o entre grupos culturales diferentes (transportistas, ecologistas, comerciantes,..) para dar a conocer como viven su movilidad cotidiana, contrastar sus necesidades y aprender a convivir es otro de los elementos a desarrollar.

MEJORAR LAS APTITUDES

1. Introducir la conducción acompañada

En apartados anteriores de este informe hemos hecho referencia a cómo influye la experiencia en la probabilidad que tienen un conductor novel de tener un accidente. Los datos son sorprendentes por su magnitud. La evidencia disponible más rigurosa muestra que esa probabilidad cae en picado a medida que el conductor adquiere experiencia y automatiza ciertos mecanismos: tras un año de experiencia un conductor joven tiene una probabilidad entre tres y cinco veces menor de sufrir un accidente que en el momento de obtener su permiso de conducir.

A la vista de toda esta evidencia, la Comisión recomienda que, en línea con lo que se está haciendo en otros países (ver recuadro), se estudie por parte de los órganos correspondientes (la Administración y el Parlamento) la forma de introducir la conducción acompañada en España. Esta medida supone un cambio muy profundo respecto al sistema vigente en la actualidad y requiere una cuidadosa puesta en marcha.

En este sentido, resulta especialmente importante determinar las condiciones en que se podrá realizar dicha conducción acompañada y especificar con detalle los requerimientos que deberían reunir las personas que ejercen el papel de tutor. La Comisión recomienda que se haga un análisis a fondo sobre cómo han implantado esta medida los países de nuestro entorno.

La Comisión considera que esta medida podría ir acompañada de una reducción en la edad mínima para empezar a conducir. Como primera aproximación, la Comisión propone que la conducción acompañada pueda tener lugar a partir de los 17 años. La edad de obtención del permiso de conducir se mantendría en los 18 años.

2. Reforzar las pruebas para obtener el permiso de conducir

En la actualidad, las pruebas necesarias para obtener el permiso de conducir consisten en una parte de evaluación de la aptitud psicofísica, otra de control de conocimientos teóricos y una final de control de aptitud y comportamiento práctico. En estos momentos la Comisión no es partidaria de introducir grandes cambios en este sistema de evaluación.

La Comisión considera, sin embargo, que en la parte teórica habría que reforzar los contenidos relativos a seguridad vial y a conocimiento por parte del aspirante de los riesgos en que se incurre en la conducción. La Comisión considera interesante la posibilidad de que se introduzca la utilización de medios informáticos para la simulación de ciertos comportamientos o situaciones de riesgo usuales en la conducción de los distintos tipos de vehículo.[13]

3. Modificar el sistema de examen para obtener la licencia para conducir ciclomotores

Dado el mal comportamiento que ha registrado la siniestralidad de los conductores más jóvenes de ciclomotores, la Comisión considera necesario que se refuerce el sistema de obtención de la licencia que habilita para poder conducir este tipo de vehículos. La Comisión considera que dicho reforzamiento es necesario, no sólo para mejorar los conocimientos con los que el joven sale a la carretera, sino también para aumentar el grado de conciencia –a menudo insuficiente– de éste respecto a la responsabilidad que supone conducir un vehículo.

La Comisión considera, en este sentido, que, en lo fundamental, no existe ninguna razón para que el sistema de prueba para obtener la licencia (que habilita para la conducción de ciclomotores) sea distinto del sistema de examen para obtener el permiso de conducción. Los requisitos mínimos para poder circular no pueden variar en función de la edad del conductor. Por ello recomienda que el sistema se haga más homogéneo y las enseñanzas y pruebas para la obtención de la licencia se asemejen a las del permiso de conducción.

13 Ver, por ejemplo, el programa Driver ZED (Conducción con Cero Errores) de la Fundación AAA (American Automobile Association).

Finalmente, la Comisión considera que desde las instancias responsables debe hacerse una evaluación a fondo respecto a la posibilidad de volver a situar la edad mínima para la obtención de la licencia de conducir en los 16 años. Aunque la posibilidad de conducir ciclomotores con 14 años presenta ciertas ventajas –facilita la movilidad del joven y le permite adquirir antes una experiencia valiosa a la hora de conducir un vehículo–, la evidencia aportada en este informe sugiere que la evolución de la siniestralidad en ciclomotor de los jóvenes menores de 16 años resulta muy preocupante.

La Comisión considera que dicha evidencia debe completarse antes de tomar cualquier decisión. Por ello, urge a las instancias pertinentes[14] a que aporten más información, para que así se pueda analizar esta problemática con mayor profundidad, y a la vista de todo ello, se pueda tomar la decisión que favorezca la movilidad más segura de nuestros jóvenes.

VENTAJAS DE LA CONDUCCIÓN ACOMPAÑADA

Los conductores seguros no nacen, sino que se hacen. Conducir un vehículo no es una técnica que se aprenda de la noche a la mañana, sino que es un proceso que requiere un proceso de aprendizaje. De ahí que la adquisición de experiencia previa se configure como un condicionante fundamental para alcanzar los niveles de aptitud adecuados.

Ello explica que en varios países, sobre todo europeos (como Suecia, Reino Unido o Francia), desde hace ya algún tiempo se hayan puesto en marcha sistemas que incorporan la llamada conducción acompañada, consistente la adquisición de experiencia previa (además de la formación formal en autoescuelas) como parte del proceso de obtención del permiso de conducir. En Suecia, por ejemplo, en 1993 se redujo la edad mínima para aprender en compañía desde los 17 años y medio a los 16, mientras que la edad de obtención de la licencia se mantuvo en 18 años. Ello permitió que la media de horas de aprendizaje en compañía antes de obtener la licencia pasase de 48 a 118. Los resultados de este cambio fueron muy positivos: en los dos años posteriores a la obtención del permiso, la probabilidad de sufrir accidentes de los conductores jóvenes que habían empezado a prender a conducir a los 16 años se redujo en un 40%.

Es muy probable que la efectividad de la conducción acompañada se derive en gran medida del hecho que quien instruye al joven es normalmente alguien de su entorno, ya sea un familiar o un amigo, que tiene una capacidad grande de influencia sobre el mismo. En la conducción acompañada, por tanto, no sólo se transmiten ciertas técnicas de conducción sino que, acaso de forma más importante, se puede transmitir ciertos valores o actitudes que favorezcan la conducción prudente y responsable del joven.

14 Sobre todo, las autoridades nacionales y autonómicas de tráfico, y los municipios.

AUMENTAR LA OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Es conocido que los jóvenes utilizan a menudo medios de transporte propios por falta de una oferta adecuada de transporte público. Ello sin duda contribuye a aumentar las situaciones de riesgo en que se ven inmersos y, en última instancia, sus niveles de accidentalidad.

La necesidad de una oferta amplia de transporte público, en el espacio y en el tiempo, es hoy más perentoria que nunca. Son muchos los jóvenes que, al emanciparse, se ven obligados a salir a vivir fuera de las ciudades, en busca de pisos con precios más asequibles. Ello les aleja de sus centros de estudio, trabajo y de ocio, y les impone, en consecuencia, unas mayores necesidades de movilidad. La existencia de unas redes extensas de servicios de metro y autobuses resulta entonces esencial para garantizar que esa movilidad sea efectiva, equitativa y segura.

Algo parecido ocurre con la oferta horaria de transporte público. Hemos insistido a lo largo del informe en que las situaciones de riesgo y los accidentes de los jóvenes se concentran en los momentos de ocio, a menudo los fines de semana por la noche. Resulta así imprescindible que se articule una oferta adecuada de transporte público en esos horarios si queremos que nuestros jóvenes puedan volver a casa en las condiciones más seguras.

Las autoridades locales tienen en esta cuestión una responsabilidad fundamental.

REDUCIR LAS SITUACIONES DE RIESGO

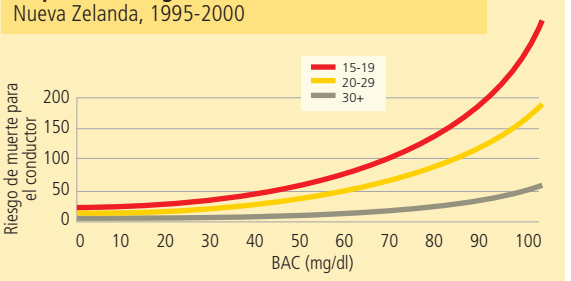
Los accidentes de jóvenes conductores responden a menudo, como hemos visto, a tipologías muy determinadas: conducción de noche, en fin de semana, bajo los efectos del alcohol. A menudo, estos accidentes ocurren en compañía de amigos.

Todos estas circunstancias han sido identificadas como factores de riesgo añadido y han llevado a muchos países a una regulación restrictiva de los mismos. Así, es común que se restrinja la conducción nocturna, sobre todo en fines de semana o cuando se va en compañía de amigos de la misma edad.

La Comisión considera que, en el caso de España, los beneficios potenciales de estas medidas deben ser calibrados en función de los costes que las mismas pueden representar, sobre todo en términos de equidad social. Restringir a los jóvenes la circulación a ciertas horas o llevando a otros pasajeros supone una limitación de su movilidad que puede condicionar su acceso a determinadas oportunidades profesionales, económicas o sociales. Además, la aplicación de tales medidas podría resultar en una migración de los jóvenes conductores hacia formas todavía menos seguras de conducción, como pueden ser las motocicletas. Por todo ello, la Comisión no considera procedente, en estos omentos, la aplicación de medidas restrictivas de este tipo.

Caso aparte es el de la conducción bajo los efectos del alcohol. En este caso, obviamente, no caben consideraciones de equidad social. La evidencia científica disponible, además es concluyente: el consumo de alcohol, incluso en pequeñas cantidades, aumenta el riesgo de accidente y afecta mucho más (el riesgo se multiplica hasta tres y cuatro veces) a los conductores jóvenes que a los más mayores (gráfico 9).

Gráfico 9. Riesgo de muerte por concentración de alcohol en sangre (mg/dl) y grupo de edad, respecto al riesgo de un conductor sobrio
Nueva Zelanda, 1995-2000



Fuente: Adaptado de Keall et al., 2004.

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

A la vista de todo ello, la Comisión propone que, en línea con lo dispuesto en muchos países de nuestro entorno, y de acuerdo también con la evidencia aportada por el Grupo de Expertos de la OCDE[15], se fije un límite cero para la tasa de alcohol en sangre de los conductores noveles. La Comisión quiere enfatizar que esta tasa debería ser de aplicación a todos los conductores noveles, y no únicamente a los jóvenes.

La Comisión considera que esta propuesta es sencilla, transparente y evitaría muchas dudas a los conductores respecto a su capacidad de conducir dentro de la legalidad. Además, es una medida que es coherente con la propuesta de fomentar la figura del conductor alternativo.

ASPECTOS MAS DESTACADOS DE LA NORMATIVA APLICABLE A CONDUCTORES NOVELES

La entrada en vigor del Carnet por puntos (LSV) ha supuesto una modificación importante en la normativa de seguridad vial que afecta a los conductores más jóvenes.

Los aspectos más importantes de dicha normativa son:

1. Los titulares de un permiso o licencia de conducción con una antigüedad no superior a 3 años dispondrán de 8 puntos, frente a los 12 puntos de que disponen los demás conductores, que se irán perdiendo por cada sanción firme en vía administrativa por la comisión de infracciones graves o muy graves. Transcurridos 2 años sin ser sancionados en firme por la comisión de infracciones que comporten pérdida de puntos, pasarán a disponer de 12 puntos.
2. El conductor novel, con menos de un año de antigüedad, debe colocar la señal de conductor novel, en la parte posterior del vehículo, en sitio visible, y no puede circular a velocidad superior a 80 km/h.
3. La conducción con tasa de alcohol superior al permitido (0,15 mg/l) supone la pérdida de 6 o 4 puntos, siendo mucho más exigente en los conductores noveles (titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad) y profesionales que para el resto de los conductores, que tienen una tasa de alcohol permitido de 0,25 mg/l.
4. La conducción sobrepasando la velocidad máxima autorizada supone la pérdida de 6,4,3 ó 2 puntos.

Esta en tramitación la modificación del Código Penal que define con mayor rigor todos los delitos contra la seguridad del tráfico vial y endurece las penas.

Se define que comete delito aquel que conduce bajo la influencia de bebidas alcohólicas, si la tasa de alcohol en sangre del conductor es superior a 1,2 gramos por litro y a quienes conduzcan a una velocidad superior en 50 km/h en vía urbana o en 70 km/h en vía interurbana a la velocidad máxima autorizada.

LSV : Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

15 JTRC Working Group of Young Driver Risk and Effective Countermeasures, OECD.

REFORZAR LOS CONTROLES

El reforzamiento de los controles del cumplimiento de la norma es esencial para reducir las situaciones de riesgo, en las que, como se ha dicho, incurren particularmente los jóvenes. El aumento de los controles, no sólo debe servir para sancionar conductas antirreglamentarias, sino que sobre todo debe ayudar a prevenir comportamientos imprudentes. El objetivo debe ser que ciertas situaciones no lleguen a producirse.

La Comisión hace suyo el llamamiento del Pleno del Congreso de los Diputados[16] instando al Gobierno a poner en marcha un Plan Especial de Prevención de Fines de Semana a partir de la intensificación de los controles preventivos, especialmente los referidos al consumo de alcohol y drogas. La Comisión considera positivo el aumento de esos controles observado en los últimos tiempos e insta a las autoridades competentes (centrales, autonómicas y locales) a mantenerlos, y en su caso, reforzarlos en el futuro.

En relación con los controles de alcoholemia, la Comisión propone que éstos, además de incrementarse, se realicen no sólo a la salida de los locales de ocio, sino también en el momento en que los jóvenes se dirigen a los mismos. La Comisión considera que esa es una forma efectiva de avisar y de evitar, por tanto, que la conducta de riesgo (la conducción bajo el efecto del alcohol o de las drogas) acabe produciéndose.

MEJORAR LOS NIVELES GENERALES DE SEGURIDAD

Finalmente, un factor clave para reducir la tasa de accidentalidad de los conductores jóvenes es mejorar los niveles generales de seguridad vial. Dado que los jóvenes sufren proporcionalmente más accidentes y muertes en la carretera que la media de la población, una mejora general de los niveles de seguridad les beneficiará especialmente. Este punto es importante porque nos recuerda que el problema de los jóvenes y la seguridad vial no es una cuestión aislada, si no que se inscribe en la problemática general de los accidentes de tráfico.

La Comisión valora en este sentido muy positivamente la puesta en marcha del carnet por puntos en España, una medida que, por su naturaleza, es probable que tenga una incidencia especialmente positiva en la accidentalidad de los jóvenes (ver recuadro).

Aún así, en la medida en que los jóvenes, sobretodo los varones, presentan una tasa de accidentalidad muy superior a la de la media de la población, ello indica la necesidad de poner en marcha actuaciones específicas que incidan de forma particular sobre este colectivo, como las expuestas en los puntos anteriores.

AYUDAR A LAS VÍCTIMAS

Las víctimas deben ocupar un lugar central en cualquier estrategia que se diseñe para combatir el problema de los accidentes de tráfico de los jóvenes. Hemos insistido a lo largo del informe en la necesidad de prevenir. Pero no podemos olvidar que también hay que curar. Y aunque no hay remedio para los más de 1.500 jóvenes que mueren en nuestras carreteras cada año, sí hay un margen importante para ayudar a los más de 8.000 heridos graves. Para ellos, tras el accidente, empieza una nueva vida, en unas condiciones físicas y psicológicas muy difíciles. El objetivo debe ser cubrir al máximo sus nuevas necesidades y facilitar su adaptación al entorno.

La primera necesidad de la víctima es sentirse arropada. En contraste con lo que ocurre en las grandes catástrofes, en que se habilitan equipos especiales de apoyo para atender a las víctimas y a sus familiares, los accidentados de tráfico, al producirse en forma de goteo, reciben una atención mucho menor.

En general, se echa de menos un apoyo psicológico especializado, que ayude a la víctima y a su entorno, a superar el trauma que supone el accidente. Muy a menudo la víctima se siente sola y ello merma su capacidad para hacer frente a su nueva realidad. La Comisión recomienda, por tanto, que desde los organismos competentes (Ministerio de Sanidad y consejerías autonómicas) se pongan en marcha las medidas necesarias para asegurar un adecuado apoyo psicológico a los jóvenes víctimas de accidentes de tráfico y a sus familias.

16 Proposición no de Ley del GPS y de CiU de 23/11/04.

EL CARNET POR PUNTOS, UN PASO ADELANTE DECISIVO

La Comisión considera que la implantación del carnet por puntos en España desde el pasado uno de julio representa un hito muy importante en la historia de la seguridad vial en nuestro país, que, si se aplica correctamente, puede contribuir de forma notable a reducir las elevadísimas tasas de siniestralidad en carretera. Es por tanto una medida que debe ser bienvenida.

El carnet por puntos tiene una incidencia especial sobre los conductores más jóvenes, en la medida en que prevé un trato especial –más restrictivo– para los conductores noveles (es decir, aquellos que son titulares de permisos de conducción con una antigüedad de menos de dos años). Así, el crédito inicial de puntos que se les atribuye es menor y se prevén mayores pérdidas de puntos en casos de sobrepasar la tasa de alcohol reglamentaria o la velocidad máxima autorizada. Hay que notar positivamente que el nuevo sistema prima la conducción prudente, en la medida en que prevé la recuperación de puntos cuando un conductor está dos años sin recibir sanciones. Por todo ello, la Comisión considera imprescindible asegurar una correcta información y aplicación del Carnet por Puntos entre los jóvenes conductores.

En sí misma, la entrada en vigor de esta medida supone una apuesta clara por el desarrollo de los valores asociados a la conducción prudente y por una toma de conciencia mayor por parte de los conductores y automovilistas en general en relación a los riesgos que pueden suponer para ellos mismos y para terceros ciertas conductas temerarias. De hecho, este cambio de actitud parece que es ya perceptible: según una encuesta[17] realizada apenas un mes después de la puesta en marcha del carnet por puntos, casi un 40% de los conductores admite haber reducido la velocidad a la que circula. Es imprescindible que este cambio se consolide en el tiempo.

La Comisión considera que la aplicación del nuevo carnet por puntos debe hacerse de forma transparente y decidida. Es imprescindible asegurar una implantación homogénea en todo el territorio, en las infracciones en carretera y en ciudad, así como reforzar el despliegue de controles al objeto de que la mejora en la siniestralidad que se ha registrado en los últimos meses pueda mantenerse o incluso acentuarse en el futuro.

Así mismo, la Comisión valora positivamente la presentación del Proyecto de Ley Orgánica de reforma del Código Penal, que prevé la concreción del delito penal por sobrepasar la tasa permitida de alcohol en sangre, así como el límite máximo de velocidad en vías urbanas e interurbanas.[18] La Comisión considera que el trámite parlamentario debe servir para asegurar que las modificaciones que finalmente se aprueben sean razonables en su contenido y realistas en cuanto a sus posibilidades de cumplimiento y aplicación.

17 Encuesta Fundación RACC, agosto 2006.
18 Ver recuadro *Aspectos más destacados de la normativa aplicable a conductores noveles.*

Es preciso, también, que los jóvenes accidentados que quedan con alguna discapacidad, especialmente si es neurológica, puedan tener acceso a atención médica adecuada. En general, la atención hospitalaria que reciben los accidentados inmediatamente después del accidente es buena. Pero seguramente hay margen para mejorar la atención en la fase de rehabilitación, donde son necesarios equipos multidisciplinares incluyan fisioterapeutas, neurólogos, logopedas, psicólogos, neuropsicólogos, entre otros.

La Comisión considera que, en este campo, hay todavía lagunas importantes que las autoridades sanitarias deberían cubrir, sobre todo en relación a la escasez de centros de rehabilitación donde los pacientes puedan ser atendidos de las secuelas permanentes o de aquellas que requieren un período muy largo (de varios años) para conseguir su máxima rehabilitación.

Finalmente, la Comisión considera importante insistir en la importancia de los mecanismos que faciliten, en la medida de lo posible, la inserción social y laboral de los accidentados discapacitados y, en este sentido, considera urgente reforzar el contenido y la aplicación de la legislación sociolaboral actualmente vigente en España al objeto de asegurar el pleno cumplimiento por parte de empresas e instituciones públicas de la legislación vigente en materia de empleo y de supresión de barreras arquitectónicas.

6. Un pacto de Estado y de Sociedad para la movilidad segura de los jóvenes

La magnitud del problema a que nos enfrentamos, la multitud de iniciativas que requiere para alcanzar una situación satisfactoria, el elevado número de instituciones y estamentos implicados, la necesidad de actuar desde una perspectiva de largo plazo y, sobre todo, el convencimiento de que una actuación conjunta, coordinada y extendida en el tiempo puede dar grandes resultados, nos llevan a esta Comisión a plantear la necesidad de un *Pacto de Estado y de Sociedad* para una movilidad segura de los jóvenes.

La Comisión considera que en este Pacto deben involucrarse todos aquellos actores que son relevantes para facilitar una solución adecuada al problema planteado. Los jóvenes, en primer lugar, pero también los padres, los medios de comunicación, el mundo académico y educativo, las instituciones preocupadas de forma genérica con asuntos sociales y públicos, pueden jugar un papel importante, ayudando a dar visibilidad al problema y poniendo en marcha actuaciones que contribuyan a encauzarlo.

La Comisión considera, asimismo, que a los poderes públicos les corresponde un protagonismo importante en el desarrollo de este Pacto. En este sentido, la Comisión hace suyos los contenidos de la Resolución que aprobó, el pasado mes de Junio, por amplia mayoría el Pleno del Congreso de los Diputados en el Debate de Política General, donde por primera vez, se refuerzan los compromisos políticos en materia de seguridad vial. La Comisión considera esencial que los partidos políticos hagan una aportación constructiva a dicho pacto. En este sentido la Comisión valora positivamente la labor de consenso desarrollada en el marco de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados, y anima a los partidos políticos a que la seguridad vial siga considerándose como una cuestión de Estado, que trasciende de los intereses partidistas.

La Comisión considera que para que ese pacto sea efectivo, precisa de una implicación explícita de la Administración, tanto central, como autonómica y local. La Comisión solicita, en este sentido, que los ministerios y consejerías concernidos (interior, sanidad, educación..) hagan suyas las propuestas contenidas en este informe y ejerzan un papel de liderazgo en su puesta en marcha. La Comisión considera, asimismo, que el Congreso de los Diputados y los parlamentos autonómicos tiene también una importante contribución a hacer.

La Comisión considera, finalmente, que a la sociedad civil le corresponde también un papel decisivo. En este sentido, insta a todas las instituciones relevantes a participar activamente en ese Pacto de Estado y de Sociedad y a contribuir a la puesta en marcha de medidas e iniciativas que contribuyan a los objetivos que el mismo persigue.

En este sentido, la propia Comisión continuará trabajando, por diversas vías, para dar contenido a las propuestas hechas en este informe, con el objetivo último de reducir la intolerable tasa de accidentalidad en carretera que hoy afecta a nuestros jóvenes.

La Comisión de Expertos

CARLOS SAINZ
Presidente de la Comisión
Piloto de carreras. Campeón del mundo de Rallies en 1990 y 1992. Subcampeón del mundo en 1991, 1994 y 1995. Dos veces campeón de España de Rallies. Medalla al Mérito Deportivo y Gran Cruz de la Real Orden del Mérito Deportivo.

DIVERA TWISK
Presidenta de JTRC Working Group on Young Driver Risks and Effective Counter measures (OCDE). Experta en la investigación relacionada con conductores noveles, patrones de accidentes, procesos de aprendizaje y factor humano. Experiencia en estudios internacionales sobre la formación de conductores (GADGET, DAN, PROMISING). Directora de Programa del tema de investigación SWOV "Condiciones previas para un comportamiento seguro". Asesora Nacional y de los Consejos Regionales de Seguridad Vial de los Países Bajos. Asesora Internacional, colaborando con MUARC en Melbourne, BASt Alemania,
Miembro del grupo internacional de expertos "Reducir el riesgo de conductores jóvenes" 1995.

JORDI JANÉ
Abogado. Profesor de Derecho Constitucional en la Universidad Pompeu Fabra desde 1990 y Máster en Derecho Comparado. Desde el año 2000 es portavoz adjunto del Grupo Parlamentario catalán (Convergència i Unió) en el Congreso de los Diputados y Diputado por Barcelona desde 1999. Portavoz de CiU en las Comisiones de Justicia, Administraciones Públicas, Reglamento, Fomento y vivienda y portavoz en la Comisión de investigación sobre el 11-M. Desde el año 2004 es Presidente de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso, y fue portavoz y ponente del proyecto de Ley sobre el Permiso por Puntos.

ANTÓN LLADÓ
Licenciado en Derecho y Ciencias Económicas. Tras unos años de docencia universitaria en el Departamento de Economía de Empresa de la Universitat Autònoma de Barcelona, ejerce la actividad de consultoría independiente para diversas instituciones públicas y privadas en temas de economía general y aplicada. Entre las instituciones destacan la Caixa de Pensions, la Generalitat de Catalunya, la Fundación RACC y la Fundació d'Empresaris de Catalunya. Autor de diversos libros, publicaciones y artículos en el campo de la economía española e internacional, economía industrial, del transporte y la movilidad, innovación y industrias culturales.

CONCEPCIÓN ESTRADA
Vicepresidenta 1ª y responsable de la C.E. de Relaciones externas y desarrollo institucional del Consejo de la Juventud de España de la X Comisión Permanente (2004-2006) y reelegida en Marzo de 2006 para el desempeño de la misma responsabilidad en la XI Comisión Permanente por la misma entidad (Juventudes socialistas de España). Participante en las 3ª Jornadas de Reflexión Attitudes: Los jóvenes en el tráfico (víctimas o culpables), representando al Consejo de la Juventud de España.

JOAN VIDAL
Médico especialista en Medicina Física y Rehabilitación. Jefe de la Unidad de Lesionados Medulares del Hospital de Neurorrehabilitación Institut Guttmann de Badalona (Barcelona). Vicepresidente de la Sociedad Española de Paraplejia. Representante español de la ISCOS (Sociedad Internacional de Lesión Medular)

MAR COGOLLOS
Licenciada en Psicología, en la especialidad de psicología industrial. Desde 1992 es la Directora de Aesleme (Asociación para el estudio de la lesión medular espinal), asociación sin ánimo de lucro y de "utilidad pública" que se dedica a la prevención de accidentes y sus más graves consecuencias.

ARANCHA PATO
Periodista especializada en el mundo del automóvil. Lleva trabajando en periodismo de motor hace 19 años. Ha sido directora de la revista semanal Coche Actual durante cinco años y actualmente es directora de la revista Autopista y editora de todas las revistas de motor del grupo Motorpress Ibérica.

Mª EUGÈNIA GRAS
Doctora en Psicología. Profesora titular del departamento de Psicología de la Universitat de Girona (UdG). Miembro del Instituto de Investigación sobre Calidad de Vida y co-directora del Grupo de investigación en Psicología de la salud de la UdG y responsable de la línea de investigación sobre "comportamientos de riesgo en la conducción de vehículos".

DAVID WARD
Director General de la FIA Foundation para el Automóvil y la Sociedad. Es Secretario de la Comisión para la Seguridad Vial Mundial (CGRS), miembro de la Junta Directiva del Programa Euro NCAP, miembro del Comité Ejecutivo de la Sociedad para la Seguridad Vial Mundial (GRSP), y Director del Programa Internacional para la Evaluación de Carreteras (IRAP). También ha colaborado en comités asesores y grupos de trabajo relativos a la seguridad vial de la OCED, la OMS, las NU y la Comisión Europea. Fue Director General de la Oficina Europea de la FIA en Bruselas (1996 a 2001) y entre 1988 y 1994 fue Asesor Político jefe del fallecido diputado inglés John Smith (líder del partido laborista británico de 1992 a 1994 y portavoz de la oposición en temas de economía y hacienda).

RITA CUYPERS
Responsable de seguridad vial, implicada en actividades de la FIA Foundation para promover la seguridad vial mundial. Representante de la FIA Foundation en el grupo de trabajo para la seguridad vial (WP1) de la CEPE (la Comisión Económica para Europa en Ginebra) y en IRTAD (Banco de Datos Internacional sobre accidentes de tráfico). Promoción de las campañas de seguridad vial a nivel mundial de la FIA Fundación con sus miembros, los clubes automóviles en el mundo, para una máxima participación y distribución.

ISABEL MAESTRE
Asesora en Educación y Formación de la Fundación RACC.
Licenciada en Pedagogía por la Universidad Autónoma de Barcelona.
Diplomada en Educación Social por la Universidad Ramón Llull
Directora de proyectos de la empresa de servicios educativos DUNA, educación, movilidad y sostenibilidad,
Asesora en aspectos educativos en diversas entidades como la Agencia de Movilidad del Gobierno de Andorra, FECSA-Endesa y Fundación RACC entre otros. Vicepresidenta del Colegio de Educadoras y Educadores Sociales de Cataluña. Miembro del Consejo de Coordinación Pedagógica del Ayuntamiento de Barcelona.

VÍCTOR PÉREZ DÍAZ
Catedrático de Sociología en la Universidad Complutense de Madrid y Doctor en Sociología por la Universidad de Harvard. Ha sido Profesor Visitante en Harvard, MIT, California (San Diego) y Nueva York, y en el Instituto de Ciencias Políticas de París, y es autor entre otros libros de *La primacía de la sociedad civil* (Alianza, 1993), *España puesta a prueba 1976-1996* (Alianza, 1996), *La esfera pública y la sociedad civil* (Taurus, 1997), *Una interpretación liberal del futuro de España* (Taurus, 2002) y *Sueño y razón de América Latina* (Taurus, 2005).

JAVIER URRA
Psicólogo Especialista en Psicología Clínica, Pedagogo Terapeuta, ha trabajado como psicólogo en los Juzgados de Menores y en la Fiscalía del Tribunal Superior de Justicia de Madrid. En1996 fue elegido Defensor del Menor de la Comunidad de Madrid y entre 1999 y 2001 fue presidente de la Red Europea de Defensores del Menor. Miembro de la Comisión Deontológica del Colegio Oficial de Psicólogos de Madrid. Patrono de Unicef. Asesor de programas de televisión y director de colecciones de libros de psicología.