

BOLETÍN CRIMINOLÓGICO

Nº 80

Instituto andaluz interuniversitario de Criminología

JUNIO - JULIO 2005

LA SINIESTRALIDAD EN LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO Y LA IMPLICACIÓN DE DROGAS Y ALCOHOL

*Antonio Miranda Miranda
Carlos José Coronil Rodríguez
José Antonio Mingolla Aranda
José Montesinos Aguilar
Miguel Angel Ordoñez González
Natalio Díaz Arroyo*

Introducción

España ocupa uno de los últimos lugares de la Unión Europea en materia de seguridad vial, siendo fundamental la repercusión que el consumo de alcohol/drogas tiene en la alta siniestralidad que registran las carreteras españolas.

Los estudios epidemiológicos realizados en nuestro país en los últimos años muestran la frecuencia del consumo de alcohol/drogas en la población general así como los cambios en las pautas de consumo. Asimismo, la información disponible nos indica que uno de los principales problemas relacionados con el alcohol/drogas son los accidentes de tráfico, y esta problemática es más grave en un país como el nuestro donde existe una gran permisividad y tolerancia hacia el alcohol y hacia los problemas que éste genera.

Los autores del presente trabajo descriptivo analizan la relación entre alcohol/drogas y la accidentalidad del tráfico, así como lo que se puede y debe hacer para evitarlo. Entre las medidas propuestas merece la pena destacar las medidas de carácter administrativo y judicial o las intervenciones divulgativas y educativas. Todo ello indica que la gran mayoría de los accidentes se pueden prevenir. Todas estas propuestas son conocidas, pero es necesario que se instauren de una manera coordinada y desde una perspectiva interdisciplinar.

En el año 2002 la tasa mundial de mortalidad por traumatismos en accidentes de tráfico fue de 19 por cada 100.000 habitantes, dando lugar a 1, 18 millones de fallecimientos. Se estima que entre 20 y 50 millones de personas fueron hospitalizadas por traumatismos, quedando 5 millones discapacitados de por vida. Los adultos de 15 a 44 años de edad representan más del 50% de la totalidad de víctimas mortales de accidentes de tráfico, y aproximadamente tres de cada cuatro de éstas son varones.

Si la tendencia actual se mantiene, en el año 2020 el número de muertes y discapacidades por accidentes de tráfico habrá aumentado en más del 60%, convirtiéndose en el tercer factor más importante de aquellos que contribuyen a la morbilidad y a los traumatismos.

En la Unión Europea se producen al año casi 39.000 muertes en carretera, lo que representa el 97% de las muertes ocurridas en todos los medios de transporte, siendo los accidentes de tráfico la causa principal de muerte en ciudadanos de la UE. El 88% del transporte de pasajeros de la UE se realiza por carretera, generando 100 veces más muertes que el resto de las modalidades de transporte juntas. Actualmente, el 93% del total de los gastos por colisiones de transporte son generados en la carretera, siendo estos gastos superiores a los que originan los problemas de movilidad, contaminación, cáncer o enfermedades coronarias.

En España, los accidentes de tráfico son la primera causa de mortalidad del grupo de edad comprendido entre los 18 y 29 años. En nuestro país, y a causa

de los accidentes de tráfico, muere una media de 130 personas por cada millón de habitantes, lo que nos sitúa por encima de la media europea (105 por cada millón) y tan sólo por detrás de Grecia y Portugal. Los costes económicos son de 5.889 millones de euros al año (980.000 millones de pesetas, es decir, 25.000 pesetas por español y año), o la mitad de los ingresos por turismo, a lo que habría que añadir los costes psicológicos y familiares.

El uso de alcohol y otras drogas explica casi la mitad de los accidentes en carretera de nuestro país. Entre el 35% y el 50% de los accidentes de tráfico mortales se relacionan con índices de alcoholemia superiores al 0,8 gr./litro de sangre. El máximo permitido es 0,5 gr./l., excepto para profesionales y aquellos con menos de 2 años de antigüedad de permiso de conducción, que es de 0,3 gr./l. Un 15-35% de los controles de alcoholemia en los accidentes con víctimas son positivos. Tres de cada diez conductores ebrios quedan heridos graves. Estos porcentajes aumentan si los hechos ocurren en fines de semana o durante la noche. El 54% de las alcoholemias positivas detectadas corresponden a las pruebas realizadas tras un accidente de tráfico, el 31% tras cometer una infracción y el 15% restante en controles preventivos. El 25% de los muertos en carretera son menores de 25 años, a pesar de que esta franja de edad sólo supone el 13% de la población total.

Todos estos datos aconsejan que se de prioridad política al problema de los accidentes de tráfico. Actualmente existe una Comisión especial en el Congreso dedicada al asunto de la siniestra-



METODOLOGÍA

Para la realización de este estudio, meramente descriptivo, se han analizado datos estadísticos de la Jefatura de Policía Local de Estepona (Málaga) en el año 2003. El universo consiste en 573 incidencias (accidentes o infracciones), la muestra consiste en 91 casos de alcoholemias positivas (44 de ellas realizadas por estar los conductores implicados en accidentes de tráfico y las 47 restantes realizadas tras cometer éstos una infracción de tráfico)

lidad. También la Comisión Europea se ha marcado el ambicioso objetivo de reducir a la mitad la cifra de víctimas en 2010.

El presente trabajo se divide en dos partes. En la primera, se aportan los resultados obtenidos de una investigación empírica con el objeto de demostrar la estrecha relación existente entre la siniestralidad en los accidentes de tráfico y el consumo de alcohol y drogas. En la segunda, se propone un bloque de medidas encaminadas a disminuir la cifra de siniestros.

Resultados

Analizando en primer lugar las edades (gráfico 1), se rompe el tópico de que los más jóvenes (16-25 años) conducen con más frecuencia bajo los efectos de las drogas o el alcohol, observándose que el tramo de 25 a 35 años de edad es el que mayor número de alcoholemias positivas presenta.

En lo atinente al sexo, las alcoholemias positivas en varones resultan ser el 94,4%, representando las mujeres tan solo un 6,6%. En cuanto al tramo del horario en que se registran las alcoholemias positivas, hay que resaltar que desde las 00:01 a las 6:00 se registran el 53,3% de ellas.

Más del 50% de los incidentes se registraron durante los fines de semana o en un día festivo (gráfico 2) y un 84,6% de los vehículos eran turismos.

Respecto a los meses, los índices más altos se dan en marzo, octubre y diciembre, quizás debido a la festividad de Navidad y Semana Santa.

Por último, hemos analizado la nacionalidad de los conducto-

res cuyos tests de alcoholemia resultaron positivos (gráfico 3), observando que, aunque la gran mayoría son de nacionalidad española, destaca un alto porcentaje de conductores consumidores de nacionalidad británica.

Propuestas de mejora

Todos y cada uno de los conductores que nos ponemos al volante de un vehículo somos los principales responsables del problema que estamos tratando. No somos conscientes de la enorme responsabilidad que conlleva el cumplir con la normativa establecida, principalmente aquella que contribuye a reducir la siniestralidad, como pueden ser el respecto a los límites de velocidad, circular usando los sistemas de seguridad preceptivos (casco y cinturón), respetar la señalización (señales de stop, de ceda al paso o semáforos), distracción al volante (encender el cigarrillo, manipular la radio o hablar por el móvil) y, muy especialmente, conducir sin consumo de alcohol o drogas. En el siguiente apartado vamos a aportar algunas medidas aplicables que pueden ayudar a lograr una deseada disminución de la siniestralidad, haciendo especial hincapié en aquellas dirigidas a evitar la conducción bajo la influencia de alcohol o drogas.

a) Medidas preventivas

1. Refuerzo de las campañas de concienciación

Las campañas de sensibilización que lleva a cabo la Dirección General de Tráfico, tanto a través de los medios de comunicación como mediante las advertencias

en los paneles indicativos situados en las carreteras, influyen en buena parte de los conductores, quienes se sienten sensibilizados mientras recuerdan los datos ofrecidos o las imágenes impactantes. De hecho, esta medida se encuentra entre las valoradas por los usuarios como más efectiva para reducir los accidentes de tráfico. Sin embargo, parece demostrado que todo ello dura poco tiempo en la memoria de los conductores. Esto, añadido a que las campañas prácticamente se llevan a cabo ante eventos puntuales como festividades nacionales con operaciones de salida y retorno, reduce significativamente la influencia de las medidas de concienciación. Por ello, proponemos que se utilicen de forma más asidua, con el fin de que los efectos negativos que se pueden obtener si se conduce habiendo consumido alcohol o drogas se encuentren presentes el máximo tiempo posible en el pensamiento de todo aquel que va a hacer uso de un vehículo.

2. Promoción de alternativas en situaciones de riesgo

Mediante la divulgación de conceptos como el de "un conductor, una noche" se pretende incentivar, por ejemplo, la rotación de los conductores de un mismo vehículo para asegurar que la persona que ha de conducir no consuma sustancias tóxicas. Esta posibilidad además se puede promocionar mediante una serie de gratificaciones al "conductor alternativo", como el acceso libre a las discotecas de la localidad, consumiciones gratuitas, entradas para actividades deportivas y de ocio, recargas de móviles o des-

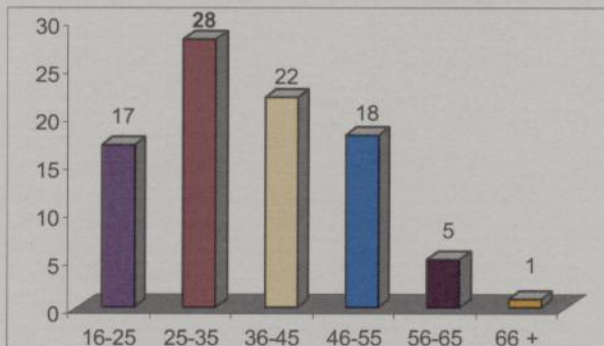


Gráfico 1: Alcoholemias positivas por tramos de edad

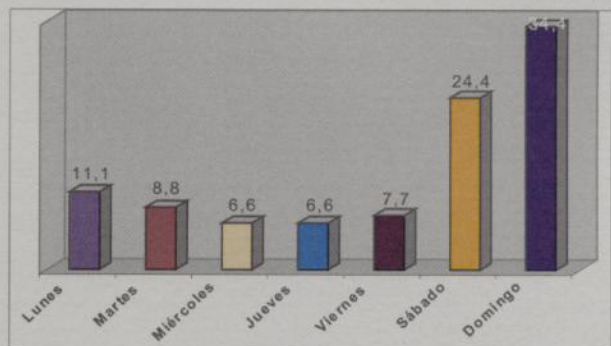


Gráfico 2: Alcoholemias positivas en función de los días de la semana

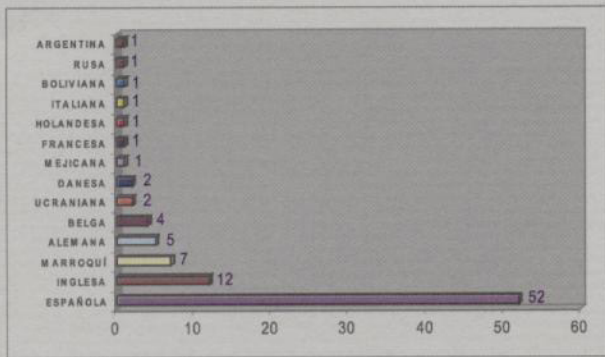


Gráfico 3: Alcoholemias positivas en función de la nacionalidad del infractor

cuentos para repostar en las gasolineras.

3. Limitación de la publicidad

Se podría prohibir la publicidad de tabacos y bebidas con graduación alcohólica superior a 20 grados, así como la publicidad de bebidas alcohólicas y de tabacos en aquellos lugares donde estén prohibidos su venta o consumo.

4. Publicidad de impacto

Se podría estudiar la posibilidad de estampar en las botellas de alcohol mensajes similares a los que llevan las cajetillas de tabaco y en los que se advierta que ese producto, en ciertas dosis, es incompatible con la conducción.

5. Medidas a aplicar por las compañías de seguros

Según una encuesta de Automovilistas Europeos Asociados (AEA), el 72% de los conductores desconoce que los seguros no cubren los daños causados por un conductor cuando circula ebrio y el 82% desconoce igualmente que el propietario debe responder, en caso de prestar su vehículo a otro conductor, de los daños causados si éste circula ebrio. La Ley del Seguro permite a las aseguradoras (que inicialmente deben de indemnizar a la víctima) reclamar las cantidades que han debido pagar al conductor ebrio o al propietario del vehículo.

Estas compañías podrían igualmente instruir e informar a sus asegurados, por ejemplo, enviándoles al domicilio información sobre la forma de comportarse en carretera a fin de evitar accidentes de tráfico. Otra forma posiblemente efectiva sería a través de cursos de asistencia para actualización, en los que se premiase a los que asistiesen con una reducción en la cuantía de la póliza. No cabe duda de que esta inversión repercutiría directamente en la reducción de colisiones y, por tanto, reportaría más ganancias a la empresa.

tendría sentido huir del lugar del accidente sin aportar los datos del seguro cuando se ocasionan algunos daños leves a otros vehículos, lo que aportaría una conducta cívica más apropiada a la que actualmente rige en nuestra sociedad.

6. Potenciación de la educación vial

Las enseñanzas que se adquieren en los primeros años de vida (infancia y adolescencia) se arraigan con firmeza en la personalidad y comportamiento que se adopta al llegar a la edad adulta. El ser humano es un animal de costumbres. Por ello, cuando se le inculcan a un menor unos valores y se le enseña a comportarse correctamente al hacer uso de las vías públicas, bien sea como peatón o conductor, y se le muestra lo peligroso que resulta la conexión entre el consumo de sustancias tóxicas y el tráfico rodado, lo más normal es que al llegar a mayor mantenga esas enseñanzas y recrimine a quienes las infringen. Por todo ello, entendemos que se hace absolutamente necesario implantar en la enseñanza básica la asignatura de seguridad vial. Del mismo modo, se debe implicar en la acción educativa a la familia, así como ampliar el conocimiento del programa de seguridad vial a otros ámbitos sociales cercanos a la escuela (colectivos de ciudadanos, culturales, asociaciones, etc.)

b) Medidas disuasorias y coercitivas

1. Mayor vigilancia del tráfico. Más agentes y medios técnicos

Está demostrado que la presencia policial reduce significativamente las posibilidades de conducción imprudente, más aún, es una muestra perfecta de medio eficaz de disuasión ante el posible consumo de sustancias tóxicas. Por ello, estimamos necesario au-

mentar la plantilla de agentes que velen por la seguridad del tráfico, especialmente controlando el consumo de alcohol y drogas durante determinadas horas y días de la semana y en aquellas zonas conflictivas con cifras más altas de siniestralidad. Asimismo sería necesario proporcionar a los agentes los medios técnicos más modernos y necesarios para que la lucha a afrontar sea lo más efectiva posible.

De esta forma, no

mentar la plantilla de agentes que velen por la seguridad del tráfico, especialmente controlando el consumo de alcohol y drogas durante determinadas horas y días de la semana y en aquellas zonas conflictivas con cifras más altas de siniestralidad. Asimismo sería necesario proporcionar a los agentes los medios técnicos más modernos y necesarios para que la lucha a afrontar sea lo más efectiva posible.

2. Aumento del castigo de imprudencias graves con resultado grave (homicidio o lesiones muy graves)

La frecuencia con que se archivan estos casos al haber llegado a un acuerdo compensatorio la parte perjudicada con la compañía de seguros, crea una sensación de impunidad respecto a estos delitos. Se empieza a exigir a la justicia una actuación más rigurosa y un cambio de actitud en la forma de llevar a cabo la aplicación de la ley. La población, sobre todo aquellos sujetos que están dispuestos a transgredir las normas establecidas, debe tener presente que si se deciden a ello se arriesgan a obtener un correctivo contundente. Por tanto, parece evidente que la situación necesita una solución inmediata para mantener el efecto de la prevención general.

3. Puesta en funcionamiento del carné por puntos

Se trata de un sistema destinado a los conductores, en el cual cada uno de ellos dispone de un número de puntos determinado, los cuales se irán reduciendo al cometerse infracciones peligrosas para la seguridad del tráfico, de forma que cuando un conductor se queda sin puntos pierde el derecho a conducir durante un tiempo determinado. Transcurrido ese tiempo, podrá recuperar la autorización a conducir siempre y cuando supere con éxito un curso de reciclaje, en los términos que a continuación se detalla.

El carné por puntos existe ya en varios países, concretamente en Francia desde 1992 y en Italia desde julio de 2003. En Italia, la aplicación del permiso de conducir por puntos -consta de 20 puntos- está siendo valorado como un éxito. El número de muertos se redujo un 18% y el de heridos un 23% en los primeros seis meses de aplicación. En el caso francés, cada conductor tiene un crédito de 12 puntos (los noveles sólo 6), que se van restando según se van

cometiendo infracciones tipificadas con esta "carga" –el máximo de puntos que puede perderse por una sola infracción es de 8–, además de pagar la sanción correspondiente. Cuando el número de puntos llega a cero, se anula el permiso y el conductor debe examinarse de nuevo. También se recuperan puntos sometiéndose a un curso de sensibilización de 2 días (4 puntos) o no cometiendo infracción durante tres años.

No es una medida orientada a castigar económicamente sino a cambiar la mentalidad de los conductores para que asuman que el permiso de conducir no es un derecho vitalicio, sino una autorización temporal que se va renovando automáticamente a medida que se haga buen uso del mismo. Para que este sistema pueda llevarse a cabo con éxito, la Administración deberá actualizar, inte-

rrelacionar y coordinar el sistema informático entre todas las comunidades, así como velar por que exista una colaboración fluida y eficiente de éstas con la administración local.

4. Cursos de reciclaje.

A partir del 1 de enero de 2004, a todos los conductores sancionados con tres infracciones muy graves en el espacio de dos años se les impone por la última infracción, además de la sanción administrativa pertinente, la revocación por un año del permiso de conducir. El conductor debe aprobar un curso de reciclaje o de reeducación para recuperarlo. Dicho curso estará enfocado a concienciar a los conductores acerca de las consecuencias, muchas veces irreparables, que se llegan a sufrir cometiendo infracciones como las que ellos han cometido, así como a concienciarles de la

importancia de cumplir la normativa existente a fin de que todos podamos hacer uso de las vías con el mínimo peligro posible. Estos cursos no los imparten las autoescuelas, sino la Federación Española de Municipios y Provincias y las distintas administraciones locales.

5. Medidas alternativas a las multas

En colaboración con el Ministerio de Justicia se podrían imponer medidas alternativas en materia de infracciones: por ejemplo, en lugar de pagar una multa o de sufrir una suspensión del permiso de conducción, los contraventores, previo acuerdo, podrían recibir un curso de conducta defensiva o acudir a establecimientos especializados para atender a personas con politraumatismo debido a accidentes de tráfico.

CONCLUSIONES

Para tratar de solucionar el problema de la siniestralidad en nuestras carreteras, con el consiguiente coste tanto humano como económico que acarrea, es absolutamente necesario tratarlo como una de las grandes prioridades en la política nacional. Del grado de implicación que tengan las autoridades en el problema va a depender el éxito que se consiga pues, la prioridad que requiere, evidentemente las partidas presupuestarias que se destinen van a verse aumentadas notablemente, consiguiéndose con ello uno de los puntales más importantes para afrontar este problema, que no es otro que el aspecto económico.

En el presente trabajo hemos tratado de poner de relieve la importancia de este tema, describiendo en primer lugar las características que presentan los conductores que dan positivo en los controles de alcoholemia, los cuales, recordamos una vez más, causan la mayor parte de los accidentes de tráfico en nuestro país. En segundo lugar, hemos tratado de exponer aquellas medidas preventivas, disuasorias y coercitivas que consideramos imprescindibles para poder acometer la tarea de evitar y reducir la producción de accidentes. No obstante, no queremos dejar de apuntar la primera y más importante de las medidas necesarias para que esto suceda, la concienciación ciudadana.

SOCIEDAD ANDALUZA DE VICTIMOLOGIA

El 14 de enero de 2005 se constituyó en Málaga la Sociedad Andaluza de Victimología (SAV), la cual está federada a la Sociedad Española de Victimología, presidida por el Prof. Dr. Josep M^a Tamarit Sumalla, que, a su vez se integra en la ya veterana World Society of Victimology.

Aspiramos a involucrar en este grupo a científicos, especialistas, y profesionales de implicación victimológica, desde cualquier punto del amplio espectro disciplinar y profesional que aborda el tratamiento y estudio de las víctimas del delito.

Quienes ya nos hemos comprometido con la SAV, procedentes de distintos ámbitos académicos y profesionales andaluces, saludamos con esperanza el inusitado momento actual, de creciente interés social y mediático por la víctima, al tiempo que llamamos a los especialistas a la creación, ahora más que nunca, de bases científicas, rigurosas y depuradas en torno al tratamiento de la victimización.

Nuestro interés es, así, estrictamente victimológico, y nuestra peculiar ambición es la de poder hacer confluír los amplios saberes concitados por las figuras victimales, en activos puntos de encuentro, divulgación y discusión. Confiamos en acrecentar, de este modo, el caudal de conocimientos y estudios sobre la víctima, de modo que se puedan consolidar los legítimos objetivos de una eficaz prevención penal en el marco de una convivencia social sensible y solidaria ante la victimización.

Myriam Herrera Moreno
Presidenta de la Sociedad Andaluza de Victimología

Las personas interesadas en asociarse a la SAV pueden solicitar información en la siguiente dirección:
aicerezo@uma.es