

EDITORIAL

Alcohol, drogas, seguridad vial y accidentes de tráfico

Luis Montoro González

Desde que se descubrieron y generalizaron a finales del siglo pasado los vehículos propulsados por un motor de explosión, estos se han convertido en uno de los inventos más revolucionarios e influyentes de la sociedad del siglo XX. Incomprendiblemente, no se han realizado demasiadas reflexiones sobre este hecho. La libertad de movimientos de los seres humanos, la difusión de la cultura, los intercambios comerciales, el progreso tecnológico y científico, etc., han estado y estarán estrechamente ligados a la masiva motorización a que hemos llegado.

Sería de todo punto injusto no reconocer que los vehículos con motor han introducido todo un complejo conjunto de transformaciones sociales y personales que han supuesto un cambio radical en la vida de todos los seres humanos contemporáneos, pudiéndose decir que en la actualidad el automóvil se ha convertido en algo vital e inseparable de nuestra forma de vida.

Pero siendo evidente las ventajas aportadas por los vehículos con motor, lamentablemente estos también han mostrado sus dimensiones negativas, entre las que destacan por su especial gravedad e importancia los accidentes de tráfico, problema que se ha convertido con el paso del tiempo en un verdadero reto sanitario y, posiblemente, en uno de los mayores problemas de salud pública de las modernas sociedades.

Aunque las estadísticas en este ámbito son bastante incompletas y problemáticas, los datos de que disponemos son claros. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS),

en el mundo mueren anualmente unas 700.000 personas por causa de los siniestros de la circulación, produciéndose cerca de 20 millones de heridos graves. En la Unión Europea los muertos en 1996, entre las ciudades y las carreteras, fueron cerca de 65.000. Algunos estudios apuntan a que en los últimos 20 años más de 12 millones de seres humanos han muerto en el mundo por causa de los accidentes de tráfico, y unos 250 millones han sufrido heridas de mayor o menor gravedad.

Pero si la situación es grave a nivel internacional, no parece que tenga un buen pronóstico de futuro. Según un reciente informe de la OMS, las enfermedades mentales con todas sus secuelas y los accidentes de circulación debidos a los vehículos con motor son los dos grandes retos sanitarios de los próximos 25 años.

En España, en el año 1989 perdieron la vida en los accidentes cerca de 9.000 personas y alrededor de 170.000 resultaron heridas de mayor o menor gravedad. En 1996 fueron 6.000 los fallecidos (accidentes tanto en ciudades como en carreteras) y cerca de 125.000 los heridos.

A todo ello hay que añadirle otra dimensión no menos importante relacionada con el coste social de esta situación. Aunque no resulta fácil una cuantificación completa, las pérdidas económicas que ocasionan los accidentes de circulación en España son extremadamente elevadas, calculándose que están cercanas a los dos billones de pesetas anuales. Este dato vendría dado por la suma del coste de las hospitalizaciones, los gastos materiales del accidente, los gastos de

gestión, los gastos personales, los gastos sociales por pérdida de productividad, indemnizaciones, etc.

Averiguar cuáles son las causas últimas que provocan los accidentes es algo sumamente difícil. Son muchos y muy complejos los factores que se encuentran implicados en un siniestro de circulación. La explicación última habría que buscarla en todo caso en la interacción de los cuatro grandes elementos que componen el sistema de tráfico: el vehículo y su estado; el diseño y conservación de la vía; la normativa y la supervisión policial; y, finalmente, está el denominado factor humano: el comportamiento de los conductores y la situación de todas sus capacidades psicofísicas.

En este contexto, todas las investigaciones son concluyentes a nivel internacional: entre el 70% y el 90% de los siniestros con resultado mortal son debidos a fallos humanos y, dentro de ellos, el consumo de alcohol está implicado aproximadamente en el 50%, y los fármacos y demás drogas en un 10%. En España estos datos también han sido confirmados por diversos estudios realizados en todo el Estado y en comunidades concretas como Andalucía, Navarra, Cataluña y Comunidad Valenciana, entre otras.

El problema ciertamente no es nuevo en la dilatada historia del transporte rodado. Ya en una vieja pirámide del antiguo Egipto se encontró una curiosa frase que decía de esta manera: "No bebas mucha cerveza porque si te caes en la calle nadie querrá recogerte, y tu cabeza acabará en el polvo si coges tu carro y tropiezas con alguna piedra".

Obviamente, el problema es ahora mucho más grave debido a la extraordinaria proliferación de los vehículos con motor (más de 650 millones en todo el mundo) y las altas velocidades que estos alcanzan. Se calcula que cada hora que pasa, en el mundo

unas 35 personas pierden la vida por causa del alcohol en el tráfico y unas 800 sufren heridas de mayor o menor gravedad. En España posiblemente más de 30.000 personas han perdido la vida por esta causa en los últimos 10 años, habiendo una especial incidencia del problema en la población conductora más joven. Todo ello sin tener en cuenta el elevado coste económico de esta situación y que, en definitiva, recae sobre el conjunto de la sociedad.

Estas cifras, por escalofrantes que puedan resultar, no son de extrañar si tenemos en cuenta el impacto que tiene el alcohol sobre las capacidades psicofísicas de los conductores. Precisamente de entre los fallos humanos que precipitan el accidente, los debidos a los efectos del alcohol son posiblemente los más estudiados y conocidos. Existe desde hace muchos años una importante línea de investigación al respecto que muestra claramente -tanto en situaciones reales como en simulación- cómo las bebidas alcohólicas producen serios deterioros en el comportamiento del que maneja un vehículo, le hacen más proclive a cometer infracciones y afecta gravemente a todos los niveles motrices, órganos sensoriales, tiempo de reacción, campo perceptivo, coordinación, percepción del riesgo, etc.

No es éste, en general, el caso de las demás drogas y de los fármacos. Pese a su alto impacto en la siniestralidad, lamentablemente -y en comparación con el caso del alcohol- no tenemos un cuerpo importante de investigaciones que nos permitan disponer de un retrato preciso de su acción sobre la conducción. Por ello, y en lo que se refiere al caso concreto de los fármacos, tendremos en el futuro un doble problema. En primer lugar, el conocimiento exacto de las repercusiones de los medicamentos sobre las capacidades psicofísicas de los conductores, hasta ahora una dimensión bastante desconocida y olvidada pese a su

importancia. En segundo lugar hay otra cuestión que sería necesario abordar y que va a plantear un verdadero reto de futuro, tal como han apuntado investigadores como Linnoila o Santiago Grisolia, responsable del proyecto Genoma Humano de la Unesco: el hecho de que en pocos años aparecerán nuevas generaciones de fármacos, algunos de ellos muy diferentes de los actuales, y que deberían generar una investigación permanente y específica sobre su incidencia en la seguridad vial.

Este es y será también el caso de muchos productos adictivos. Con independencia de las drogas clásicas, la proliferación constante de las denominadas drogas de diseño, producidas de manera sencilla en laboratorios muy elementales, tendría que obligar a las sociedades e instituciones a un esfuerzo investigador permanente para conocerlas a fondo. En todo caso, con el tema de las drogas en la actualidad se está creando ya una situación insostenible en algunos colectivos y plantea un verdadero reto de formación, legislador y de sistemas técnicos para conseguir su detección rápida y sencilla en los conductores que las han ingerido.

Lamentablemente, esta dimensión que relaciona el alcohol, las drogas o los fármacos con la salud pública a través de la vía de los accidentes de tráfico, es algo que se suele olvidar con frecuencia, incluso entre los profesionales del tema, lo que resulta de todo punto incomprensible, al menos por dos razones. En primer lugar, porque a diferencia del uso individual de un producto tóxico, cuando se maneja un vehículo bajo sus efectos, el riesgo ineludiblemente se comparte con los otros usuarios de las vías. En segundo lugar, porque directa o indirectamente algunos productos tóxicos están causando más daños en las carreteras que en ningún otro ámbito.

Dada la magnitud del problema, estaría plenamente justificado que se adoptara todo

un conjunto de medidas al respecto, que entre otras, podrían ir en línea de las siguientes, tal y como se han propuesto en algunos importantes congresos relacionados con el ámbito:

a) Investigación. Potenciar la realización de mayor número de investigaciones para conocer con exactitud cuál es la realidad del alcohol, las drogas y la seguridad vial, como paso previo para adoptar medidas preventivas o represivas. En este contexto es de destacar el reciente acuerdo de colaboración en España entre la Dirección General de Tráfico, el Ministerio de Justicia y la Delegación del Plan Nacional sobre Drogas, y que permitirá conocer si las víctimas de accidentes de tráfico, tanto los conductores como los peatones, habían consumido alcohol u otros productos tóxicos antes de fallecer.

b) Tasa de alcohol. Se debería reducir la tasa legal de alcohol en sangre permitida en muchos países de 0,8 gramos por mil a 0,5 y situarla como máximo en 0,3 para los conductores menores de 25 años y para los conductores novatos. Por otra parte, no debería permitirse en ningún caso que los conductores de vehículos pesados, de viajeros, servicio público, etc., sobrepasaran la tasa de 0,2 gramos por mil. Con el fin de evitar que los conductores tengan disonancias cognitivas de la norma entre países, al menos en el entorno de la Unión Europea se deberían unificar estos criterios para todos los países.

c) Sistema de medición. Admitir como evidencia válida de la alcoholemia los etilómetros simples que estén homologados, procurando todas las garantías, pero simplificando el sistema. Igualmente, se debería realizar un notable esfuerzo investigador para conseguir instrumentos sencillos y fiables que sirvan para detectar la presencia de productos tóxicos en los conductores, superándose la situación actual en la que se amparan muchos usuarios de

vehículos con motor para conducir impunemente bajo los efectos de alguna droga.

d) Formación. Dada la magnitud del problema y la generalización social del uso de los vehículos, se debería insistir en la formación que se da en las escuelas, autoescuelas y otros centros educativos, sobre los riesgos que conlleva conducir bajo los efectos del alcohol u otros tóxicos, explicando claramente las consecuencias que estos productos tienen en las capacidades psicofísicas de los conductores y de los peatones.

e) Campañas informativas. No cabe duda de que, como dicen los modelos de salud, la mejor base para la prevención es la información. En este sentido, se debería incrementar las campañas informativas sobre las consecuencias del alcohol y otras drogas y dirigir las de manera específica hacia los grupos de alto riesgo. Igualmente, habría que potenciar la información que se da sobre los efectos que tiene el uso de determinados medicamentos.

f) Alternativas al alcohol. Intentar popularizar las bebidas no alcohólicas en los lugares de parada frecuente de los conductores, así como en los sitios de diversión habitual de los jóvenes, potenciando los transportes alternativos públicos a los lugares de mayor afluencia de este sector de la población.

g) Sanciones. Con independencia de las sanciones económicas o la retirada del permiso de conducir a los usuarios que conducen bajo los efectos del alcohol u otras drogas, sería necesario buscar sanciones alternativas como la realización de servicios en centros sociales y, en el caso de los reincidentes, obligarles a pasar por cursos de formación y/o rehabilitación, dado que es evidente la ineficacia que tiene el actual sistema sancionador con algunos colectivos de conductores.

h) Controles. Es preciso incrementar el número y la calidad de los controles de alcoholemia, así como los medios personales y materiales dedicados a ello, especialmente en las grandes ciudades y sus alrededores, planificándolos de una manera científica en las horas, lugares y grupos de mayor riesgo. Aparte de su efecto disuasor, estos controles nos pueden aportar una valiosa información sobre el consumo de alcohol por parte de los conductores, información que luego puede ser aprovechada con carácter preventivo.

i) Implicación social. De todos es conocida la extraordinaria tolerancia social que existe con los infractores de tráfico y, en concreto, con los que conducen bajo los efectos del alcohol. En este sentido, es preciso desarrollar una política que rompa definitivamente este esquema y que, por contra, intente implicar en el problema a todos los sectores sociales que de alguna manera tengan competencia directa o indirecta en el problema.

En definitiva, los accidentes de tráfico son uno de los mayores problemas de salud pública de las modernas sociedades y en ellos parece que tienen una especial incidencia los debidos al uso de productos tóxicos. Sin embargo, y a diferencia de otros problemas sanitarios, los siniestros de la circulación tienen una clara peculiaridad que nos debería hacer reflexionar: todos eran evitables si se hubieran puesto los medios necesarios y, como dijera Víctor Hugo, "cuando una muerte es evitable, dejar morir es un crimen imperdonable que debería pesar sobre nuestras conciencias".

Luis Montoro González es doctor en Psicología, catedrático de Seguridad Vial en la Universidad de Valencia y director del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) de Valencia (España).