

Joves i conducció: un dret i una responsabilitat

Comissió d'Experts
per a l'Estudi de la Problemàtica
dels Joves i la Seguretat Viària

INFORME DE CONCLUSIONS I RECOMANACIONS

GENER 2007

Aquest informe recull les conclusions i les recomanacions de la Comissió d'Experts per a l'Estudi de la Problemàtica dels Joves i la Seguretat Viària. La Comissió està formada per les persones següents:

PRESIDENT

Carlos Sainz, campió del món de ral·lis.

MEMBRES

Mar Cogollos, directora de l'Associació per a l'Estudi de la Lesió Medul·lar Espinal (Aesleme).

Concepción Estrada, vicepresidenta del Consell de la Joventut d'Espanya.

M. Eugènia Gras, codirectora del Grup d'Investigació en Psicologia de la Salut de la Universitat de Girona.

Jordi Jané, president de la Comissió de Seguretat Viària del Congrés dels Diputats.

Antoni Lladó, economista, especialista en mobilitat.

Isabel Maestre, pedagoga, especialista en mobilitat.

Arancha Pato, directora de la revista *Autopista*.

Víctor Pérez Díaz, catedràtic de Sociologia de la Universitat Complutense de Madrid.

Divera Twisk, presidenta de JTRC Working Group on Young Driver Risks and Effective Counter Measures (OECD).

Javier Urrea, psicòleg del Tribunal Superior de Justícia de Madrid.

Joan Vidal, cap de la Unitat de Lesions Medul·lars de l'Institut Guttmann.

David Ward, director general de la FIA Foundation.

Rita Cuypers, responsable de Seguretat Viària de la FIA Foundation.

La Comissió ha portat a terme les seves tasques entre el maig i l'octubre del 2006. Aquest Informe de Conclusions i Recomanacions està basat en les aportacions escrites que han fet els membres de la Comissió. Aquestes aportacions es poden consultar a l'adreça www.racc.cat.

La Comissió d'Experts per a l'Estudi de la Problemàtica dels Joves i la Seguretat Viària és una iniciativa de la Fundació RACC.

Joves i conducció: un dret i una responsabilitat

Comissió d'Experts
per a l'Estudi de la Problemàtica
dels Joves i la Seguretat Viària

INFORME DE CONCLUSIONS I RECOMANACIONS

GENER 2007

Primera causa de mortalitat entre els joves

Prop de 1.400 joves van perdre la vida a les carreteres espanyoles l'any 2005, una xifra que és una autèntica epidèmia. La taxa de mortalitat en accident de trànsit dels nostre joves duplica la d'Holanda i Suècia, dos dels països que més han lluitat contra la sinistralitat viària a través de mesures globals que posteriorment han inspirat Fòrmula Zero, el programa de la FIA que s'ha fixat com a objectiu la consecució de la xifra de zero morts a les carreteres.

Tot i que encara queda un llarg camí per recórrer, la implantació del permís per punts, la millora de la seguretat dels vehicles i les campanyes de formació que incideixen sobre els hàbits bàsics (l'ús del cinturó de seguretat, del casc, dels sistemes de retenció infantil, etc.) han aconseguit en els últims anys una esperançadora reducció de les xifres de sinistralitat a les nostres carreteres.

No obstant això, en el segment dels conductors joves la situació és radicalment diferent i molt més preocupant, sobretot entre el grup dels homes i, encara més, en el cas de les motos. L'escassa experiència, la sobreexposició al risc, la velocitat inadequada i altres factors com el consum d'alcohol han convertit els accidents de trànsit en la primera causa de mortalitat entre els menors de 30 anys, responsables d'un de cada tres morts en aquest sector de la població. Cal afrontar amb urgència aquesta veritable xacra. Com succeeix amb moltes altres qüestions de trànsit, el degoteig constant de víctimes –quatre joves morts al dia– provoca que aquesta epidèmia esdevingui un fenomen silenciós. Les xifres passen desapercibudes malgrat l'extrema gravetat del problema i s'accepten com a inevitables situacions que són evitables, perquè un accident sempre es pot evitar.

Per capgirar la situació no serveixen les campanyes genèriques, sinó les accions i els missatges específics dirigits a un públic molt concret, a través de les estratègies més adequades. La Fundació RACC, conscient de la magnitud del problema, va constituir al maig del 2006 la Comissió d'Experts per a l'Estudi de la Problemàtica dels Joves i la Seguretat Viària, amb la participació de nombrosos especialistes d'Espanya i Europa provinents d'àmbits diversos (psicòlegs, sociòlegs, economistes, pedagogs, periodistes, metges, polítics, etc.). La Comissió disposa del suport de la FIA Foundation a través del director general de l'entitat, David Ward, i està presidida per Carlos Sainz, que aporta la seva gran experiència com a pilot d'elit i el seu important lideratge social per resoldre un problema crucial per al país.

A les pàgines següents trobaran les conclusions de les tasques que ha portat a terme la Comissió entre maig i octubre del 2006 i que inclouen una exposició de la problemàtica des de diferents punts de vista i, el que és més important, una àmplia sèrie de recomanacions que tindrien una incidència molt positiva en la lluita contra l'accidentalitat dels nostres joves. La dimensió de la problemàtica exigeix, des del punt de vista de la Fundació RACC, un pacte entre l'Estat i la societat per a la mobilitat segura dels joves. La xifra actual de víctimes resulta, certament, inadmissible.



Sebastià Salvadó
President del RACC

“ **L**elevada sinistralitat viària dels nostres conductors més joves és, sens dubte, un problema de gran importància per al nostre país. Estem davant un fenomen la magnitud real del qual encara és, en gran part, desconeguda. Per aquest motiu, cal que aflori a la superfície en totes les seves dimensions perquè poguem començar a abordar-lo d’una manera efectiva.

D’altra banda, estem davant un problema que ens afecta a tots. No s’ha d’assenyalar els joves com a únics responsables del que està passant. Tan sols des d’un enfocament global, en el qual tothom –la ciutadania en general, els mitjans de comunicació, l’Administració– hem de participar, aconseguirem redreçar el problema.

Un problema que és d’actitud i d’aptitud alhora. Hem d’aconseguir que els nostres joves condueixin millor i, sobretot, que entenguin que quan circulem per una via pública, el risc que assumim no només ens pot afectar a nosaltres, sinó a tots els que ens envolten.

Espero que els resultats de les tasques que ha portat a terme la Comissió d’Experts que presentem en aquest informe siguin útils i serveixin per marcar un camí de millora que, insisteixo, tan sols podrem recórrer si tots hi estem implicats. Aconseguir-ho depèn de tots nosaltres”.



Carlos Sainz

*Campió del món de ral·lis
President de la Comissió d’Experts
per a l’Estudi de la Problemàtica
dels Joves i la Seguretat Viària*

Índex

1. Els fets. Un problema molt greu	7
Un problema, sobretot, dels barons joves	
Comparació internacional	
Tipologia dels accidents	
Conducció i consum d'alcohol	
i altres substàncies psicoactives	
Els joves i les motos	
Llarg termini i perspectives de futur	
2. Els costos	15
Costos totals	
Costos individuals	
3. Les causes	18
L'edat	
El gènere	
L'experiència	
Els joves i la major predisposició al risc	
4. Recomanacions de la Comissió d'Experts	21
Cal reaccionar!	
5. Propostes	23
Fer aflorar el problema	
Reconèixer el problema	
Canviar les actituds	
Educar des de la infància	
Millorar les actituds	
Augmentar l'oferta de transport públic	
Reduir les situacions de risc	
Reforçar els controls	
Millorar els nivells generals de seguretat	
Ajudar les víctimes	
6. Un pacte entre l'Estat i la societat per a la mobilitat segura dels joves	34
La Comissió d'Experts	38

1. Els fets

UN PROBLEMA MOLT GREU

Durant l'any 2005 van morir a Espanya 1.387 joves d'edats compreses entre els 15 i els 29 anys en accident de trànsit. A més, 8.497 joves van resultar ferits greus i 45.713 van resultar ferits lleus. Els anys anteriors, aquestes xifres van ser encara més elevades. Per exemple, entre els anys 2000 i 2004, la mitjana anual de joves morts a la carretera va ser de 1.795, la de ferits greus de prop de 11.000 i la de ferits lleus de més de 52.000¹. En aquests anys els joves van ser prop del 33% del total dels morts en accident de trànsit a Espanya i, aproximadament, el 42% del total dels ferits greus i lleus, unes xifres que estan molt per damunt del seu pes en el total de població que se situava al voltant del 22% en aquest període (quadre 1).

Quadre 1. Víctimes d'accidents de trànsit a Espanya per trams d'edat

Gravetat accident	Total joves	Total	% joves
Morts			
Mitjana 2000-2004	1.795	5.356	33,5
2005	1.387	4.442	31,2
Ferits greus			
Mitjana 2000-2004	10.412	25.719	40,5
2005	8.497	21.859	38,9
Ferits lleus			
Mitjana 2000-2004	52.039	121.344	42,9
2005	45.713	110.950	41,2
Total			
Mitjana 2000-2004	64.245	152.419	42,2
2005	55.597	137.251	40,5

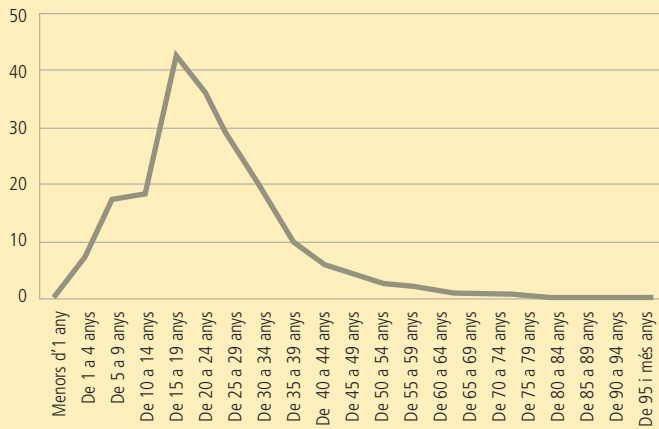
Font: DGT i elaboració pròpia.

Aquestes xifres suposen que l'any 2004 els accidents de trànsit van ser la primera causa individual de mort entre els joves de 15 a 29 anys (gràfic 1), amb un 33% del total de les morts, molt per damunt de causes com "altres malalties"

¹ Aquestes xifres, provinents de la DGT, suposen una estimació de mínims de la magnitud del problema. Segons l'Enquesta Nacional de Salut, elaborada per l'Institut Nacional d'Estadística l'any 2003, els accidents de trànsit van provocar danys corporals de major o menor gravetat a 807.000 persones, una xifra molt superior a les 156.034 víctimes que va registrar la DGT el mateix any. En el cas de la cohort dels joves, les diferències entre l'una i l'altra font també són molt importants, cosa que suggereix que el problema de la sinistralitat viària dels joves podria ser encara més greu del que es dedueix dels registres de la DGT. Tot i que el que mesuren l'una i l'altra font no és exactament el mateix, la magnitud de la diferència indica que cal indagar a fons quines són les causes que les provoquen.

(25%) "altres accidents" (16%), els tumors (11%) o el suïcidi (11%). En el cas dels barons d'aquesta franja d'edat, el percentatge de morts per accident de trànsit (35%) va ser més elevat que en el grup de les dones (26%) i assoleix les xifres més elevades entre els barons de 15 a 19 anys (el 46% del total de les morts en aquesta franja d'edat).

Gràfic 1. Els accidents de trànsit, el pitjor enemic de la joventut. 2004
Morts en accidents de trànsit sobre morts totals per a cada edat a Espanya



Font: Institut Nacional d'Estadística i elaboració pròpia.

Aquestes xifres per si mateixes alerten de la gravetat del problema. Però, amb una finalitat il·lustrativa, resulta útil comparar-les amb les xifres de víctimes per altres causes de mort que, com els accidents de trànsit, tenen el seu origen en determinats comportaments de risc. Així, per exemple, resulta revelador comprovar que l'any 2004 van morir a Espanya 114 joves de 15 a 29 anys a causa de les drogues i 49 a causa de la sida. La xifra de 1.387 joves morts en accident de trànsit va superar, fins i tot, el total de morts per consum de drogues (532) i va ser molt semblant al nombre de morts a causa de la sida (1.551).

UN PROBLEMA, SOBRETOT, DELS BARONS JOVES

L'elevada sinistralitat viària entre els joves es concentra sobretot en el grup dels barons. Durant l'any 2004 van morir a causa d'un accident de trànsit a Espanya prop de 25 de cada cent mil barons joves de 15 a 29 anys, mentre que en el cas del grup de les dones joves la taxa va ser de 7 per cada cent mil (quadre 2). Aquesta diferència no varia gaire quan s'ajusten les dades pel fet que els barons condueixen més que les dones. És a dir, les xifres quant a sinistralitat entre els barons joves per quilòmetre recorregut són molt superiors a les de la cohort de les dones.

Quadre 2. Espanya, 2004
Taxes de mortalitat per accident de trànsit de vehicles de motor, per edat i sexe (en tant per 100.000 habitants)

	Ambdós sexes	Barons	Dones
Totes les edats	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
Mitjana joves 15-29 anys	16,4	25,9	6,8
Risc relatiu joves 15-29 anys		1,4	1,2

Font: INE. Defuncions segons causa de mort, 2004.

Les taxes de sinistralitat dels joves, tant en el cas dels barons com de les dones, són força més elevades que les de les mitjanes poblacionals respectives. Com és sabut, i com es remarcarà més endavant, el factor joventut suposa un risc afegit pel que fa a la seguretat viària. Ara bé, cal assenyalar que en el cas dels barons aquest risc relatiu és considerablement més gran: el risc dels barons joves es multiplica aproximadament per 1,4 el risc del conjunt dels barons, mentre que en el cas de les dones joves, el risc les multiplica per 1,2, aproximadament. Dit d'una altra manera, les diferències entre les taxes de mortalitat per accident de trànsit entre els barons i les dones que, en general són molt elevades, ho són especialment entre el grup dels barons joves. Aquest fet sembla indicar que els barons joves tenen una predisposició especial al risc.

COMPARACIÓ INTERNACIONAL

a) Espanya vs. la Unió Europea (15)

La taxa de morts joves a Espanya durant l'any 2004 se situa entre les més altes dels països de la Unió Europea (15) dels quals es disposa de dades. La taxa espanyola és lleugerament inferior a la d'Àustria, Luxemburg i França, però és molt superior a la de la resta de països que s'han tingut en compte en l'estudi (quadre 3). Concretament, és un fet evident que la taxa de mortalitat dels joves en accident de trànsit a Espanya és pràcticament el doble que a Suècia i a Holanda, dos dels països europeus més segurs des del punt de vista de la mobilitat

per carretera. La divergència és, doncs, enorme. En molt pocs terrenys (tant l'econòmic i el tecnològic com el sociològic, etc.) la distància del nostre país respecte als més ben situats és tan considerable. Ara bé, encara resulta més preocupant l'evolució que ha experimentat aquest indicador en els últims anys. Entre el 1995 i el 2004, la taxa de mortalitat per accident de trànsit dels joves a Espanya a penes s'ha reduït 2,27 punts percentuals, mentre que en molts altres països del nostre entorn ha caigut d'una manera notable: 22 punts a Portugal, 14 a Luxemburg, 10 a Àustria i 9 a França i a Dinamarca. És a dir, comparativament, el problema a Espanya ha evolucionat molt negativament respecte a altres països.

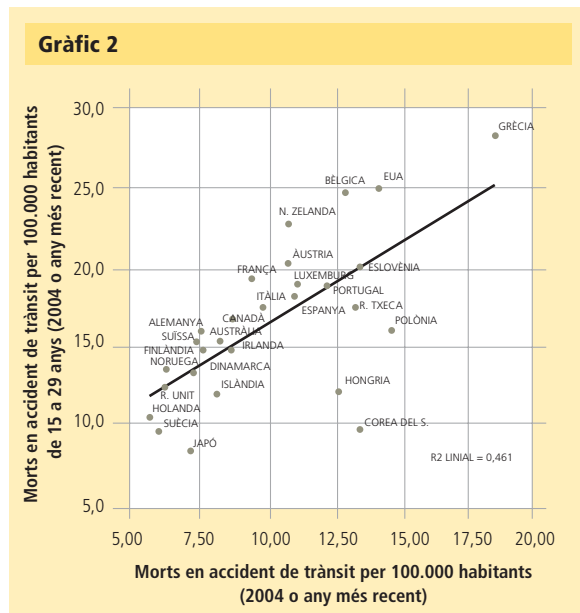
Quadre 3. Morts 30 dies després de l'accident
Per 100.000 habitants del grup d'edat (15-24 anys)

	1995	2000	2004	Diferència 2004-1995
Àustria	30,34	25,07	20,39	-9,95
Luxemburg	34,07	32,62	19,41	-14,66
França	28,31	30,00	19,28	-9,03
Espanya	20,34	21,59	18,07	-2,27
Portugal	40,19	25,39	17,91	-22,28
Itàlia	19,50	19,56	16,95	-2,55
Alemanya	28,18	22,59	16,04	-12,14
Finlàndia	13,28	10,51	14,47	1,19
Dinamarca	21,85	18,30	12,95	-8,90
Regne Unit	12,72	11,47	12,06	-0,66
Holanda	14,28	14,94	9,91	-4,37
Suècia	8,63	11,44	9,20	0,57
Irlanda	20,15	21,33	-	-
Bèlgica	25,76	29,60	-	-
Grècia	34,12	28,29	-	-

Font: elaboració pròpia amb dades d'IRTAD.

b) Taxa de morts joves i taxa total de morts

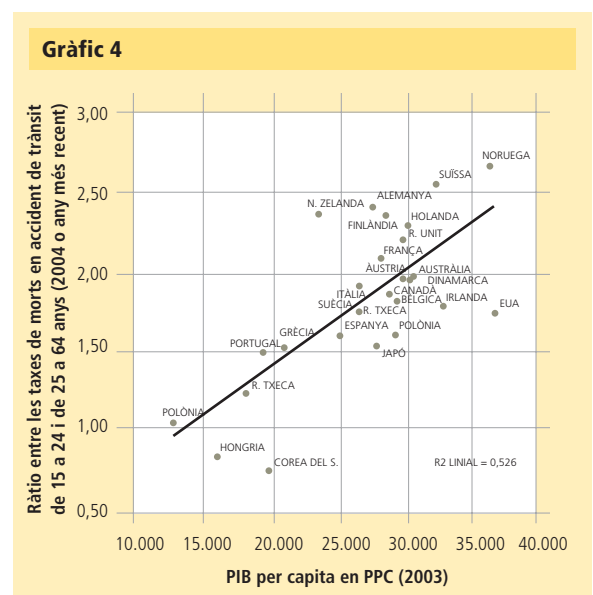
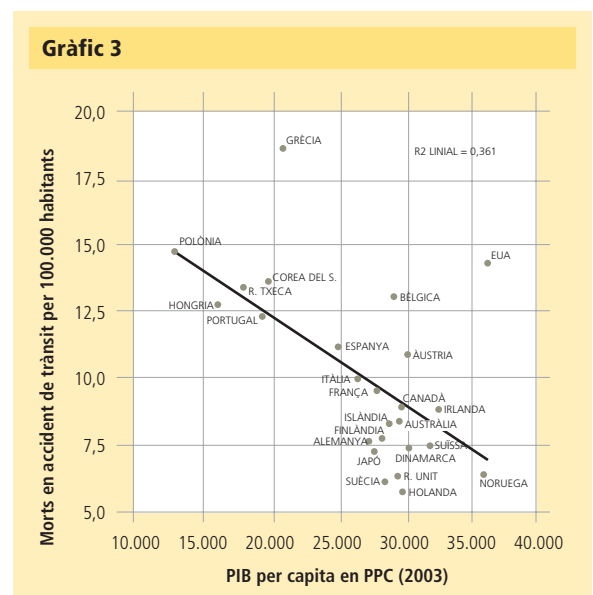
Resulta interessant observar que, en general, la taxa de morts joves està correlada positivament amb la taxa de morts del conjunt de la població, de manera que els països que tenen els índexs generals de morts més elevats acostumen a tenir al mateix temps les taxes de morts joves més altes (gràfic 1). Aquesta observació suggereix que l'elevada taxa de joves morts a Espanya està estretament relacionada amb l'elevada taxa general de morts per accidents de trànsit que es registra al nostre país. És a dir, a Espanya, una part molt important del problema dels accidents i les morts dels joves a la carretera està directament relacionada amb els nivells de sinistralitat que s'observen per al conjunt de la població.



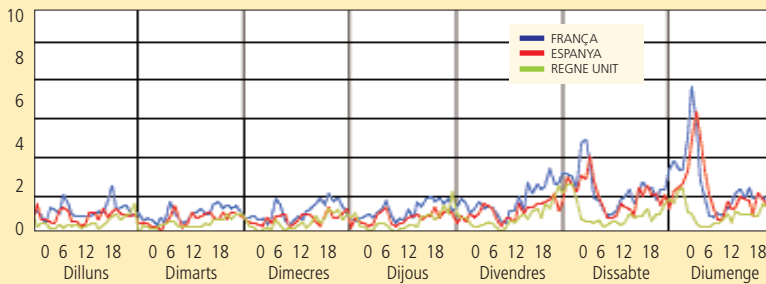
c) Taxa de morts joves i nivell de renda

A més a més, la comparació internacional mostra que hi ha una relació directa entre el nivell de renda i els nivells de seguretat viària. Tanmateix, aquesta relació és ambivalent. D'una banda, a mesura que augmenta la renda d'un país, baixa la taxa general de morts en accident de trànsit (gràfic 2). Però, d'altra banda, com més alt és el nivell de renda, la taxa relativa de joves morts és més elevada (gràfic 3).

Això es deu, segurament, a que l'augment de la renda afavoreix un augment més que proporcional de la motorització (accés a una moto o a un cotxe) dels joves, la taxa de mortalitat per accident a la carretera dels quals tendeix a evolucionar d'una manera menys favorable que la taxa general.



Gràfic 5
Joves conductors morts (de 18 a 25 anys) per dia i hora de la setmana
(2000/04) França, Espanya i Gran Bretanya



Font: CARE (base de dades d'accidents de carretera de la UE).

TIPOLOGIA DELS ACCIDENTS

Els accidents en els quals hi ha conductors joves implicats responen, tant a Espanya com a altres països, a una tipologia molt determinada. Sovint es tracta d'accidents que tenen lloc durant el cap de setmana, sobretot dissabte, de matinada, quan es retorna d'alguna activitat d'oci (gràfic 5). A Espanya, el 60% dels accidents amb víctimes mortals de 15 a 29 anys es produeixen de divendres a diumenge i, la meitat d'aquests accidents tenen lloc entre les dotze de la nit i les sis del matí. Aquests accidents s'associen gairebé sempre a les activitats d'oci dels joves, tot i que cal no oblidar que, a causa de les hores de la matinada en què es produeixen, el cansament acumulat també acostuma a ser un factor concurrent determinant.

CONDUCCIÓ I CONSUM D'ALCOHOL I ALTRES SUBSTÀNCIES PSICOACTIVES

Com s'ha assenyalat més amunt, una part molt important dels accidents de trànsit i de les morts dels joves a la carretera tenen lloc durant els desplaçaments d'oci. Això fa que, en una gran part d'aquests accidents, el consum d'alcohol o de substàncies psicoactives estigui present com a factor desencadenant o concurrent. La Comissió no ha tingut accés a dades oficials que permetin conèixer amb precisió la influència d'aquest consum en la taxa de joves morts en un accident de trànsit i l'evolució que ha experimentat en el temps. Tanmateix, tot indica que aquesta influència és important i creixent².

Segons una enquesta recent³, un 7,5% dels joves admet que ha conduït després de consumir alcohol (tot i que fins a un 64% creu que els altres joves ho fa i més d'un 80% considera que el consum d'alcohol incideix en l'accidentalitat dels joves) o d'ingerir drogues, un 15% admet que ha pujat en un cotxe com a passatger malgrat que el conductor hagués begut, mentre que un 6% també admet que ha anat de passatger tot i que el conductor hagués consumit drogues. A més a més, gairebé un 42% afirma que, quan surt, pot beure "perquè conec els meus límits".

² Segons les dades de la memòria *Anàlisi toxicològica. Morts en accidents de trànsit. Any 2004* del Ministeri de Justícia, el 41,4% dels joves les edats dels quals oscil·len entre els 21 i els 30 anys morts en un accident de trànsit l'any 2004, van donar alcoholèmies positives. A més, el dels joves és el segment en el qual els nivells de concentració d'alcohol detectats van ser més elevats. Finalment, cal destacar que aquesta memòria ha detectat, en general, un augment considerable en els últims anys de l'associació d'alcohol i drogues, la presència de la qual com a factor concurrent en les morts per accident de trànsit, pràcticament, s'ha duplicat entre els anys 2000 i 2004.

³ Enquesta Joves i Mobilitat, Fundació RACC 2006.

Quadre 4. Espanya. Prevalença de consum de substàncies psicoactives entre els escolars de secundària de 14 a 18 anys ("últims 30 dies") (1994-2004)

	1994	1996	1998	2000	2002	2004
Barons						
Alcohol	75,3	66,8	67,5	60,4	56,7	65,5
Cànnabis	15,1	18,4	20,3	24,5	25,8	28,3
Èxtasi	2,9	2,8	1,9	3,8	2,1	1,9
Al·lucinògens	3,6	3,8	2,6	2,6	1,8	2,3
Anfetamines	2,9	3,2	2,7	2,5	2,5	2,7
Cocaïna	1,4	2,1	3,2	3,4	3,7	5,1
Heroïna	0,4	0,4	0,6	0,5	0,3	0,7
Dones						
Alcohol	74,9	66,7	68,5	59,9	55,4	65,7
Cànnabis	9,8	13,2	14,5	16,9	19,6	22
Èxtasi	1,4	1,9	1,3	1,7	1,6	1
Al·lucinògens	1,7	1,9	1,5	1,3	0,7	0,7
Anfetamines	1,6	2	1,5	1,4	1,5	1
Cocaïna	0,7	1,2	1,8	1,5	2,8	2,6
Heroïna	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1

Font: elaboració pròpia amb dades de l'enquesta estatal sobre el consum de drogues a l'ensenyament secundari de l'Observatori Espanyol sobre Drogues.

D'altra banda, les últimes dades disponibles respecte al consum d'alcohol i de substàncies psicoactives entre els joves (Enquesta estatal sobre l'ús de drogues a l'ensenyament secundari, Observatori Espanyol sobre Drogues, 2005) són encara més preocupants. D'aquestes dades es desprèn que el consum d'alcohol, tot i que sembla que s'ha estabilitzat durant els últims anys, és molt elevat entre els joves, tant entre els barons com entre les dones: l'any 2004, un 65% dels joves de 14 a 18 anys van reconèixer que havien consumit alcohol durant els "últims 30 dies" (quadre 4).

Pel que fa a les substàncies psicoactives, les dades revelen un augment molt important del consum de cànnabis i de cocaïna, tant entre els barons com entre les dones: en el primer cas, s'ha duplicat en els últims 10 anys, mentre que en el segon cas, s'ha triplicat. D'altra banda, el consum d'altres substàncies s'ha mantingut en els mateixos nivells –baixos– en els últims anys (quadre 4). Aquesta tendència clarament creixent del consum de cànnabis i cocaïna indica que la seva incidència en l'accidentalitat dels joves també ha augmentat en gran manera.

ELS JOVES I LES MOTOS

L'any 2005 van morir a Espanya 166 joves les edats dels quals oscil·laven entre els 15 i els 29 anys en un accident de ciclomotor i 178 en un accident de motocicleta. Els anys anteriors aquestes xifres van ser encara més elevades. Entre l'any 2000 i el 2004, la mitjana anual de joves morts en accident de ciclomotor i de motocicleta va ser de 241 i de 181, respectivament. Durant aquests anys, els ciclomotors i les motocicletes van representar prop del 25% del total dels joves morts de 15 a 29 anys. Més significatiu encara és el fet que del total de morts a Espanya en un accident de ciclomotor o motocicleta, prop del 50%, eren joves que tenien entre 15 i 29 anys (quadre 5).

La taxa d'accidentalitat dels ciclomotors i les motocicletes és especialment elevada. Quan es té en compte el nombre de quilòmetres recorreguts, s'observa que conduir un ciclomotor o una motocicleta representa un risc molt més elevat que conduir un automòbil.

Quadre 5. Els joves i les motos

	Joves de 15 a 29 anys morts en accident de moto	% sobre el total de joves de 15 a 29 anys morts en accident	% sobre total de morts en accident de moto
Mitjana 2000-04	422	23,5	54
2005	344	24,8	43,8

A causa de la seva especial rellevància, i pel debat que s'ha suscitat darrerament a Espanya respecte a l'edat mínima per poder accedir a una llicència per conduir ciclomotors, convé referir-se al cas dels conductors més joves⁴. Tot i que la informació disponible és escassa, hi ha uns quants indicadors molt reveladors però que, alhora, són contradictoris. Així, el nombre de joves d'edats compreses entre els 15 i els 17 anys morts en accident de ciclomotor ha baixat de 112 a 63 entre els anys 2000 i 2005. Però cal tenir en compte que, durant aquest període, el nombre de llicències també ha disminuït, cosa que ha provocat que la taxa de risc dels conductors de ciclomotor més joves hagi seguit una trajectòria oscil·lant: va minvar prop d'un 20% fins l'any 2002, va repuntar els anys 2003 i 2004, i ha tornat a caure, d'una manera notable, l'any 2005. Això contrasta amb el que ha succeït amb la taxa de risc del conjunt dels conductors, que en els últims anys s'ha reduït d'una manera constant, essent el 2005 prop d'un 30% inferior a la del 2000 (quadre 6).

Per conèixer les causes d'aquesta trajectòria summament oscil·lant de la taxa de risc dels adolescents (de 15 a 17 anys) conductors de motocicletes, caldria fer una anàlisi més detallada de la qüestió que, tanmateix, les dades públiques disponibles no permeten realitzar. En tot cas, sí que cal assenyalar que, entre el 2000 i el 2005 el risc mitjà dels motociclistes adolescents ha tendit a reduir-se, tot i que ho ha fet en menor mesura que el risc general del conjunt dels conductors (quadre 6).

LLARG TERMINI I PERSPECTIVES DE FUTUR

L'evolució de les taxes de risc relatiu dels joves en els últims 25 anys a Espanya mostra que aquestes xifres no han millorat. En el cas dels barons, tot i que amb oscil·lacions, la taxa de risc relatiu ha pujat de l'1,3 el 1980 a l'1,4 el 2004. En el cas de les dones, aquesta taxa ha passat del 0,98 el 1980 a l'1,3 el 2004. És a dir, les dones de 15 a 29 anys, que fa 25

Quadre 6. Els adolescents i els ciclomotors

	Adolescents de 15 a 17 anys morts en accident de ciclomotor	Taxa de risc dels adolescents (any 2000=100)	Taxa de risc general (any 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
Mitjana 2000-05		91	87

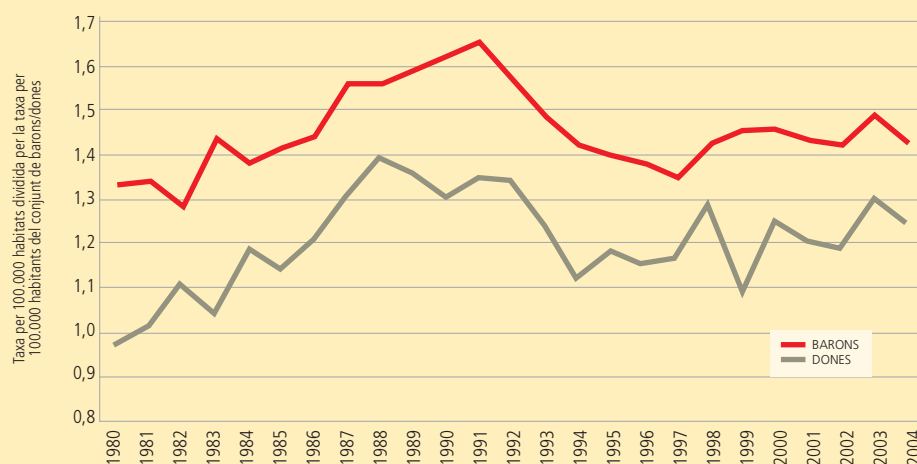
⁴ Des del 1997, és permès a Espanya obtenir la llicència per conduir ciclomotors a partir dels 14 anys. Anteriorment aquesta edat estava fixada en els 16 anys. Però sembla que s'han fet diverses propostes, que el Govern està estudiant, per tornar a fixar l'edat mínima per a l'obtenció d'aquesta llicència en els 16 anys.

anys tenien una taxa de mort a la carretera lleugerament inferior a la mitjana del total de les dones, actualment tenen una taxa que és un trenta per cent superior a aquesta mitjana (gràfic 6).

Amb referència al que s'observa a escala internacional, és probable que aquest empitjorament de les taxes de risc relatiu dels joves a Espanya en els últims 25 anys estigui relacionat amb la millora de la renda al nostre país i amb l'accés generalitzat dels joves, sobretot de les dones, a la conducció de cotxes i motocicletes.

Aquestes dades alerten sobre quina pot ser l'evolució que experimentarà la taxa de mortalitat per accident de trànsit dels joves a Espanya en un futur pròxim. Tot i que és indubtable que la previsible millora de les carreteres i dels cotxes continuarà afavorint la reducció en termes absoluts del nombre de joves morts en accident de trànsit, és probable que l'esperable millora dels nivells de benestar al nostre país en els pròxims anys provoqui l'empitjorament de la taxa relativa de mortalitat dels joves. Dit d'una altra manera, és molt probable que el problema dels accidents de trànsit a Espanya sigui, cada vegada més, un problema que afecti especialment els joves.

Gràfic 6. Espanya. Joves de 15 a 29 anys morts en accidents de trànsit segons el risc relatiu, per sexes (1980-2004)



Font: elaboració pròpia amb dades de Defuncions segons causa de mort (INE) i diverses xifres de població per edats (INE).

2. Els costos

Avaluar el cost dels accidents de trànsit és una tasca, en certa manera, vana: ni el dolor ni, per descomptat, la mort, tenen un preu. Tanmateix, les lesions derivades d'un accident de trànsit tenen unes conseqüències sobre la vida de les víctimes que, tot i que sigui parcialment, poden ser reparades o pal·liades mitjançant l'aplicació de recursos humans o materials que, a causa de la seva naturalesa, sí que poden ser avaluats amb una certa exactitud.

Per a la realització d'aquest informe s'ha procedit a estimar els costos que tenen els accidents de trànsit dels joves. És la primera estimació d'aquest tipus que es realitza a Espanya. Els resultats obtinguts resulten sorprenents, per les seves enormes dimensions. Així i tot, cal advertir que són estimacions de mínims, ja que no tenen en compte els danys morals que causen els accidents. A més, en l'estimació dels diferents conceptes de cost s'han utilitzat unes hipòtesis conservadores que tendeixen a minimitzar els costos⁵.

COSTOS TOTALS

Segons les estimacions realitzades, el cost dels accidents de trànsit dels joves de 15 a 29 anys a Espanya l'any 2005 va ascendir a 4.175 milions d'euros, 56 milions dels quals van correspondre al cost dels serveis policials i d'emergència, 60 milions als costos mèdics i hospitalaris, 243 milions als costos de les seqüeles de les persones amb discapacitat, 2.144 milions als costos en capital humà (en termes de producció perduda) i 1.676 milions als costos materials. Val a dir que aquests costos equivalen al 0,46% del PIB i al 47% del cost total dels accidents de trànsit que van tenir lloc a Espanya l'any 2005 (quadre 7).

Del total dels 4.175 milions d'euros que van suposar els costos dels accidents de trànsit dels joves l'any 2005, 1.292 milions d'euros van correspondre a les víctimes mortals i 1.306 milions als ferits greus, mentre que 1.577 milions d'euros van correspondre als ferits lleus. Aquest mateix any hi va haver 1.387 víctimes mortals, i 8.497 i 45.713 ferits greus i lleus, respectivament (quadre 8).

Quadre 7. Estimació de les despeses dels joves (de 15 a 29 anys) per accidentalitat. 2005

En milions d'euros, per a les persones joves (de 15 a 29 anys) accidentades en carretera i en zona urbana

	Joves	Total
Estimació dels costos policials i de serveis d'emergència	50,82	127,28
Estimació dels costos mèdics i hospitalaris	60,48	155,52
Estimació dels costos de les seqüeles dels discapacitats	243,29	411,45
Estimació dels costos en capital humà	2.143,96	4.072,80
Estimació dels costos materials	1.676,20	4.138
Total	4.174,75	8.905,05
En % del PIB	0,46%	0,98%

Font: elaboració pròpia.

Quadre 8. Estimació dels costos per accidentalitat. 2005

En milions d'euros, per a les persones joves (de 15 a 29 anys) accidentades en carretera i en zona urbana a Espanya

	Mortals	Greus	Lleus	TOTAL
Nombre de víctimes	1.387	8.497	45.713	55.597
Estimació dels costos policials i de serveis d'emergència	2,53	13,46	34,83	50,82
Estimació dels costos mèdics i hospitalaris	0,24	53,90	6,33	60,47
Estimació dels costos de les seqüeles dels discapacitats		243,29		243,29
Estimació dels costos en capital humà	1.196,34	428,49	519,13	2.143,96
Estimació dels costos materials	92,54	566,95	1.016,72	1.676,21
Total	1.291,65	1.306,09	1.577,01	4.174,75

Font: elaboració pròpia.

⁵ Per a una informació més detallada, vegeu l'informe d'A. Lladó i el programa PECAT (Programa d'Estimació del Cost dels Accidents de Trànsit).

Del grup dels ferits greus, el cost l'any 2005 dels que van patir una gran invalidesa⁶ va ser de 258 milions d'euros, i el dels que van patir una invalidesa absoluta⁷ va ser de 212 milions. S'estima que el mateix any hi va haver 124 joves que van patir una gran invalidesa i 174 que van patir una invalidesa absoluta (quadre 9). Aquesta és una estimació de mínims.

Quadre 9. Estimació de les despeses dels joves (de 15 a 29 anys) per accidentalitat. 2005

En milers d'euros, per a les persones joves (de 15 a 29 anys) accidentades en carretera i en zona urbana

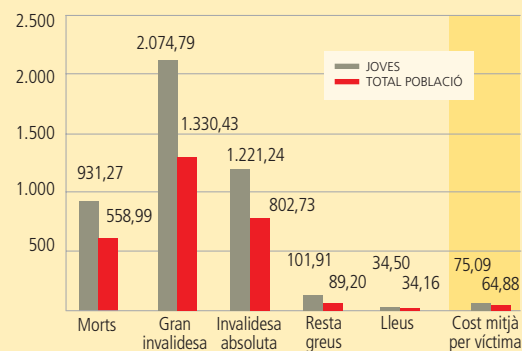
	Gran invalidesa	Invalidesa absoluta	Resta greus	Total greus
Nombre total de persones	124	174	8.199	8.497
Estimació dels costos policials i de servei d'emergència	87,08	121,92	13.248,10	13.457,10
Estimació dels costos mèdics i hospitalaris	890,25	1.595,11	51.416,16	53.901,52
Estimació dels costos de les seqüeles dels discapacitats	141.442,40	101.849,09		243.291,49
Estimació dels costos en capital humà	107.252,50			
Estimació dels costos materials	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

COSTOS INDIVIDUALS

El cost individual de cada jove víctima d'un accident de trànsit varia considerablement en funció de la gravetat de les lesions que ha patit. En els casos de mort, el cost econòmic s'estima en 928.000 euros. Però són els casos que impliquen una discapacitat els que suposen un cost econòmic més gran, sobretot pels elevats costos posteriors al tractament i d'adaptació que representen.

Així, s'estima que el cost de cada víctima que pateix una gran invalidesa és de 2,036 milions d'euros, i el de cada víctima amb una invalidesa absoluta és de 1,216 milions. A més, el cost econòmic dels no discapacitats s'estima en 99.000 euros, i el d'un ferit lleu, en 33.000 euros. El cost mitjà de cada víctima d'un accident de 15 a 29 anys va ser de 74.000 euros. Aquests costos són força superiors als que s'estimen per al conjunt de la població (gràfic 7).

Gràfic 7. Cost mitjà de les víctimes joves dels accidents de trànsit. 2005. En milers d'euros



Font: elaboració pròpia.

⁶ La gran invalidesa és la situació que suposa una incapacitat permanent i que, a conseqüència de pèrdues anatòmiques o funcionals, qui la pateix necessita l'assistència d'algú altre en els actes més elementals de la vida diària, com vestir-se, desplaçar-se, menjar, etc.

⁷ La invalidesa absoluta és la situació que inhabilita per complet el treballador per exercir qualsevol professió o ofici.

Quadre 8. Estimació dels costos per accident de les persones que pateixen invalidesa. En milers d'euros

	Gran invalidesa	Invalidesa absoluta
NOMBRE TOTAL DE PERSONES	124	174
Total policia	238	238
Total bombers	102	102
Total ambulàncies	298	298
Assistència en carretera	63	63
Estimació dels costos policials i de serveis d'emergència	700	700
Costos hospitalització	4.101	5.248
Costos tractament	3.059	3.915
Estimació dels costos mèdics i hospitalaris	7.160	9.164
Costos hospitalaris posteriors al tractament	16.825	9.605
Altres costos del primer any	28.400	13.685
Modificació de l'habitatge	30.882	27.621
Costos posteriors a la rehabilitació	1.061.486	534.197
Estimació dels costos de les seqüeles dels discapacitats	1.137.592	585.108
Pèrdua per incapacitat laboral	807.881	497.544
Cost per jornades laborals perdudes	54.729	62.000
Estimació dels costos en capital humà	862.610	559.543
Estimació dels costos materials	66.723	66.723
TOTAL	2.074.786	1.221.239
Total població	1.330.428	802.729

Font: elaboració pròpia.

El desglossament dels costos de les víctimes que pateixen una gran invalidesa o una invalidesa absoluta mostra la importància dels costos de les seqüeles, que superen el milió mil euros en el primer cas i s'aproximen als sis-cents mil euros en el segon. Aquestes xifres per si mateixes donen una idea de la magnitud dels costos que, a títol individual, representen els accidents de trànsit. Aquestes xifres mostren que cada jove accidentat que pateix un estat de gran invalidesa té un cost aproximat de 121 euros diaris, mentre que en el cas dels joves accidentats que pateixen una invalidesa absoluta el cost diari és de 68 euros.

3. Les causes

Per què els conductors joves tenen un índex tan elevat d'accidentalitat? La resposta es pot resumir en tres grans factors: l'edat, el gènere i l'experiència.

L'EDAT

La implicació de conductors novells en els accidents de trànsit disminueix a mesura que augmenta l'edat en què se'ls autoritza a conduir sols. Aquest fet indica que el factor edat té un paper molt important com a desencadenant dels accidents. La inmaduresa física i emocional i l'estil de vida propi de la joventut incrementen el risc de patir un accident i, a més, en poden augmentar la gravetat. Els joves, generalment, viuen un període de maduració durant el qual sovint posen a prova els seus límits i, a més, volen fer prevaler la seva llibertat. Travessen un període de la vida socialment molt intens, que freqüentment inclou el desenvolupament d'activitats d'oci a la nit, sobretot durant els caps de setmana. Aquestes activitats acostumen a practicar-se en grup i, de vegades, impliquen el consum d'alcohol i sovint, també de drogues.

EL GÈNERE

Els barons joves pateixen més accidents mortals que les dones joves fins i tot tenint en compte el fet que ells condueixen més que elles. És a dir, el nombre d'accidents mortals per quilòmetre recorregut dels barons és força superior al de les dones. Diversos estudis han posat de manifest que els barons joves presenten una major tendència a assumir riscos i a experimentar noves sensacions, cosa que comporta que freqüentment mostrin comportaments contraris al reglament com ara superar els límits de velocitat, conduir d'una manera temerària o no cordar-se el cinturó de seguretat. També s'ha demostrat que és més habitual que els barons sobreestimïn les seves capacitats de conducció i, a més, siguin més susceptibles davant la influència dels amics, qüestions que es reprendran més endavant.

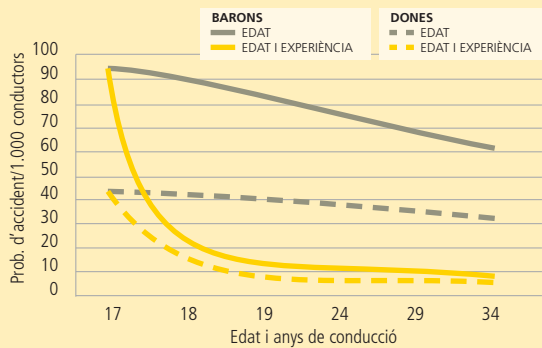
L'EXPERIÈNCIA

Sens dubte, l'experiència és un altre dels factors explicatius fonamentals. Aprendre a conduir requereix temps; calen moltes hores de pràctica per assolir un nivell de competència suficient. Amb el temps, accions com ara canviar de marxa, mirar pel retrovisor, manipular el volant amb habilitat o avaluar correctament les situacions de risc i saber reaccionar davant un imprevist esdevenen unes accions que s'executen d'una manera gairebé automàtica. Tanmateix, per als conductors novells aquestes accions no són senzilles, ja que incrementen la càrrega de feina mental i augmenten el grau de distracció. Així, l'atenció del conductor novell es veu sobrecarregada i la seva capacitat d'executar accions simultànies és baixa. A més, en la mesura que els accidents són successos relativament poc freqüents, els conductors novells no disposen d'una informació negativa que pugui induir-los a conduir amb un més alt grau d'atenció.

La interacció de factors relacionats amb l'experiència i l'edat, ajustats segons les diferències de gènere, provoca que la situació de risc dels conductors joves sigui única. L'evidència és realment reveladora:

- En primer lloc, la probabilitat d'un conductor novell, jove i baró, de patir un accident en els primers anys de conducció és el doble que en el cas de les dones (gràfic 8, comparació de les línies negres contínua i discontinua).
- Pel que fa al factor edat, la probabilitat de patir un accident disminueix a mesura que augmenta l'edat fixada per obtenir el carnet de conduir. Això és així, sobretot, en el cas dels barons: la probabilitat que un baró que obté la llicència amb 34 anys pateixi un accident durant el primer any de conducció és un 30% inferior a la probabilitat que té un baró que hagi obtingut el carnet amb tan sols 18 anys (gràfic 8, línia negra contínua). Una cosa similar succeeix en el cas de les dones, tot i que la reducció no és tan significativa (gràfic 8, línia negra discontinua).

Gràfic 8
Edat, experiència i gènere – Probabilitat de patir un accident entre conductors i conductores novells
 Gran Bretanya



Font: adaptat de Maycock, 2002b. Basat en dades de la policia.

• Però és el factor experiència el que resulta realment determinant. En el cas dels barons joves, l'evidència disponible assenjala que, amb tan sols un any d'experiència, la probabilitat de patir un accident de trànsit es redueix a gairebé una cinquena part davant la probabilitat que això succeeixi immediatament després d'obtenir la llicència (gràfic 8, línia groga contínua).

Dit d'una altra manera, la probabilitat de patir un accident d'un conductor baró jove durant el segon any de conducció pot ser fins a cinc vegades inferior a la d'aquest mateix conductor durant el primer any de conducció. En el cas de les dones joves, el factor experiència també és extraordinàriament important: després d'un any d'experiència, la probabilitat que hi ha que pateixin un accident pot ser fins a tres vegades menor que en el moment d'estrenar-se en la conducció (gràfic 8, línia groga discontinua)⁸.

ELS JOVES I LA MAJOR PREDISPOSICIÓ AL RISC

La predisposició al risc és, segurament, inherent a la condició humana, tot i que varia considerablement segons la persona. Hi ha persones més predisposades que d'altres a exposar-se al perill, o a perdre diners, per exemple, per tal d'aconseguir un bé ulterior. De la mateixa manera, hi ha persones més predisposades que d'altres a conduir o a adoptar comportaments al volant que poden augmentar la probabilitat de patir un accident. Tanmateix, en l'últim cas, i això és una qüestió molt rellevant, el qui s'exposa a un risc d'aquestes característiques també posa en perill els altres. És a dir, el risc en la conducció no només afecta el qui s'hi exposa: també representa un risc extern sobre tercers, tant per als acompanyants com per als altres conductors, els vianants i els ciclistes.

Predisposició natural

Per què els joves, i sobretot els barons, mostren una major predisposició a assumir riscos? Les causes són nombroses i molt diverses. Ara bé, cap d'aquestes causes pot explicar per si mateixa un fenomen tan complex. Probablement en el fons de la qüestió hi ha un component evolutiu, lligat a la necessitat de demostrar una certa competitivitat (en el sentit de capacitat social de destacar), just abans de l'entrada en l'edat adulta. També hi poden haver diversos elements lligats a un desenvolupament emocional insuficient, que alguns estudis han relacionat amb el procés de desenvolupament del cervell. Això podria explicar la tendència observada entre els joves a fer prevaler el present davant del futur, a "viure al dia", cosa que es traduiria en una certa incapacitat d'autocontrol o en una major impulsivitat.

Més enllà d'aquestes explicacions, que suposen una predisposició natural dels joves a involucrar-se en situacions de risc –i que, per tant, deixarien poc marge per a les accions correctives–, és cert que en aquesta qüestió també conflueixen factors socials i d'aprenentatge molt rellevants, sobre els quals les polítiques públiques i els individus poden incidir d'una manera significativa. Si no, com s'explica l'elevada variabilitat que hi ha entre les taxes d'accidentalitat dels joves als diferents països? Com s'entén que alguns països, com s'ha assenyalat més amunt, hagin aconseguit en poc temps millores importants en les taxes d'accidentalitat dels joves?

⁸ En aquest sentit, és molt significatiu, que, segons l'enquesta Joves i Mobilitat 2006, de la Fundació RACC, gairebé un 40% dels joves admet que passar un examen com el que es fa actualment no els capacita per conduir.

Entorn i models

Hi ha factors *culturals*, influenciables, per tant, des d'una perspectiva a curt o mitjà termini, que condicionen en gran manera la predisposició dels joves a assumir riscos. En aquest sentit, els factors més importants són, sens dubte, l'entorn i els models. Els joves imiten allò que veuen en el seu entorn més directe i ho adopten fàcilment com a patró de comportament. Així, la influència dels pares pel que fa a l'adopció de comportaments preventius en l'àmbit de la seguretat viària és fonamental. Nombrosos estudis han demostrat, per exemple, que l'ús del cinturó de seguretat que fan els joves està directament relacionat amb la freqüència d'ús que en fan els seus pares. D'una manera més general, la lògica i l'evidència científica disponible assenyalen que, en gran mesura, el comportament que mostra un conductor jove al volant depèn del que ha vist i ha après com a passatger en el cotxe familiar.

En aquest sentit, cal remarcar que a Espanya es detecten alguns símptomes preocupants. Tot i que és cert que, per exemple, en els últims anys s'ha aconseguit que la població faci un ús més generalitzat del cinturó de seguretat, també és veritat que encara hi ha un ampli marge de millora pel que fa al paper de models que juguen els pares respecte als seus fills. Segons una enquesta elaborada recentment, quatre de cada deu infants de 6 a 12 anys afirmen que, quan van en cotxe, no tots els ocupants utilitzen el cinturó de seguretat o els sistemes de retenció infantil, mentre que tres de cada quatre infants considera que, pel que fa als sistemes de retenció, ells mateixos no circulen correctament⁹.

Pressió social

En general les persones, i especialment els joves, tendeixen a respondre a la *pressió social percebuda*. El sentiment de pertinença al grup (el grup amb el qual ens identifiquem) modula el nostre comportament. Les normes comunes determinen en gran manera els comportaments individuals. La *cultura viària* imperant en una societat o en un grup afecta extraordinàriament la manera de *moure's* dels seus mem-

bres. En general, el fet que els conductors evitin circular en situacions de risc depèn bàsicament de l'existència d'una pressió social perquè ho faci.

Aquesta influència de l'entorn es demostra en situacions, potser anecdòtiques, però que són molt reveladores. Quin conductor espanyol no ha modificat la seva manera de conduir –habitualment cap a patrons de major prudència– quan ha estat viatjant per països com Holanda o Suècia, uns països amb una gran cultura viària on preval la reducció dels riscos? El mateix conductor, amb les mateixes habilitats però subjecte a incentius diferents, condueix *millor* i d'una manera més responsable quan l'entorn així li exigeix.

En el cas del jove, la pressió que exerceixen els pares és, potser, un factor encara més influent. Sobretot en els moments d'oci, freqüentment els joves ultrapassen els límits de velocitat o posen la música del vehicle molt alta (de manera que limiten la seva capacitat de concentració) –per esmentar dues de les infraccions més habituals¹⁰– sens dubte pel cúmul d'emocions col·lectives que això representa. D'altra banda, és evident que la presència d'acompanyants barons joves està associada a la major taxa d'accidentalitat dels barons joves que condueixen. És fàcil concloure, per tant, que evitar que els joves incorrin en comportaments temeraris al volant depèn en gran manera del fet que *ells* mateixos facin prevaler en la seva escala de valors la conducció prudent sobre la imprudent.

Aptitud i actitud

L'entorn i les normes comunes són el resultat d'uns processos molt complexos, en els quals conflueixen multitud de factors. Un d'aquests factors, decisiu, és l'educació. El desenvolupament de determinats valors socials requereix que el conjunt d'individus que formen una societat rebí els estímuls i l'entrenament adequats al llarg de tot el seu cicle formatiu que li permetin interioritzar-los degudament. Així, cal aplicar aquesta necessitat d'educar a l'àmbit de la seguretat viària i la mobilitat. I fer-ho en un sentit ampli, en la mesura que, com s'ha assenyalat més amunt, l'acte de conduir no és purament individual, sinó que afecta els altres.

⁹ Enquesta Infants i Mobilitat, Fundació RACC, 2005.

¹⁰ Vegeu l'enquesta Joves i Mobilitat, Fundació RACC, 2006.

Per desenvolupar una cultura de la mobilitat que sigui realment efectiva i ajudi a reduir els accidents, no n'hi ha prou amb què els conductors aprenguin unes tècniques de conducció determinades o memoritzin el significat dels senyals de trànsit, sinó que, a més, cal que aquests conductors entenguin les conseqüències de tota classe que implica el maneig d'un cotxe o d'una motocicleta. És a dir, cal educar en l'aptitud però, sobretot, en l'actitud.

En la pràctica, això depèn del sistema educatiu en general. Però també hi ha la possibilitat d'educar específicament en la mobilitat. L'experiència de països com ara Suècia, Holanda o Dinamarca, amb una gran cultura de la mobilitat, on l'educació en matèria de seguretat viària forma part del currículum escolar, mostra la importància d'educar els infants des de petits si es volen obtenir uns bons resultats quan aquests infants esdevinguin conductors.

El sentiment de vulnerabilitat i les sancions

Un dels altres factors fonamentals que condicionen la predisposició al risc és el major o menor grau de vulnerabilitat que se sent davant les conseqüències d'uns comportaments determinats. O, més ben dit, davant la immediatesa d'aquestes conseqüències. Quan els joves s'exposen a situacions de risc en la conducció, probablement són molt conscients que això fa que augmentin les probabilitats de patir un accident, però prefereixen el benefici cert present (en forma de diversió, per exemple) a un cost hipotètic futur, tot i que aquest cost pugui resultar fatal. Una cosa semblant passa amb la no utilització del casc o del cinturó de seguretat: opten per la *comoditat* immediata que suposa no portar-los davant la gravetat de les lesions en cas d'accident. I això, malgrat que es reconeix de manera generalitzada l'efectivitat d'aquests dispositius de seguretat per evitar les lesions.

El pes específic que té el factor immediatesa de les conseqüències en el procés de presa de decisions palesa la importància que pot arribar a tenir el desplegament d'un bon sistema sancionador perquè augmenti el sentiment de vulnerabilitat (a la multa, en aquest cas) i així s'evitin o es corregeixin els comportaments de risc. Els conductors tendeixen a pensar que mai tindran un accident (i, per tant, adopten repetidament unes conductes perilloses); però si saben que

hi ha moltes probabilitats de què aquestes conductes siguin sancionades, no tindran més remei que optar per una conducció tranquil·la que s'adeqüi a les normes. D'aquesta manera, un bon sistema sancionador, que sigui just i transparent, resulta decisiu per prevenir els riscos excessius a la carretera. S'insistirà sobre aquesta qüestió més endavant.

Percepcions equivocades

Aquestes reflexions suggereixen, d'una banda, que el problema dels joves i la seguretat viària no és un problema d'informació. Els perills i les conseqüències que pot implicar una conducció arriscada són a bastament coneguts. Ara bé, no ho són tant el nivell de risc efectiu que comporten les conductes de risc al volant ni l'abast de la capacitat per afrontar-les. Hi ha molts estudis que demostren que els joves, sobretot els barons, sovint presenten un *biaix optimista* que els porta a infravalorar la possibilitat de patir un accident i a sobrevalorar les seves habilitats per enfrontar-se a una situació perillosa. És el "tranquil, jo controlo", unes paraules que es pronuncien habitualment a la sortida de la discoteca després d'haver pres unes quantes copes. És a dir, treballar sobre les percepcions dels joves i adaptar-les a les seves veritables capacitats és una tasca fonamental per mirar d'erradicar aquest problema.

4. Recomanacions de la Comissió d'Experts

CAL REACCIONAR!

Cal reaccionar. Les dades i les reflexions expressades anteriorment fan palès que cal actuar. Ens enfrontem a una epidèmia que, tot i que moltes de les seves manifestacions continuen ocultes als ulls dels mitjans de comunicació i de la ciutadania, té unes dimensions enormement preocupants. És urgent articular una sèrie de mesures correctives que permetin capgirar la situació.

Actuar és possible. Del debat que se suscita en aquestes pàgines, es dedueix que hi ha un marge per a la millora: aquesta situació no és inevitable ni es tracta d'un problema irresoluble. No s'ha de suportar aquesta desgràcia amb resig-

nació. Amb la participació de tots els actors implicats, es pot reduir considerablement el nombre de joves que, any rere any, moren o resulten ferits a les carreteres. Només cal, com a país, com a societat, proposar-s'ho.

Actuar és rentable. El cost econòmic que impliquen els accidents de trànsit dels joves és enorme: més de 4.000 milions d'euros l'any, és a dir, l'equivalent al 0,5% del PIB. Aquesta dada indica que invertir en la seguretat viària dels més joves pot ser molt rentable. Amb pocs recursos ens podem estalviar un gran nombre de joves morts o ferits.

Un problema complex. Es tracta d'un problema sumament complex. L'accidentalitat dels joves els afecta, en primer lloc, a ells, ja que són les víctimes del problema. Però també afecta els pares, les famílies en general, els educadors, els mitjans de comunicació. Afecta, per descomptat, l'Administració, que no pot romandre inactiva davant un problema d'aquesta magnitud. Ens afecta a tots, que, com a societat madura que aspirem a ser, no podem tolerar aquesta espiral de dolor que comporta la pèrdua de vides, de talent i de recursos que té lloc cada dia a les nostres carreteres.

No hi ha una única solució. Per la seva complexitat, aquest problema no té una única solució. Contràriament, cal actuar en diversos fronts, d'una manera simultània i coordinada. Si realment es vol capgirar la situació, cal actuar conjuntament mitjançant l'establiment de mesures en els àmbits de l'educació i la formació, de la concessió dels permisos de conduir, de l'efectiva aplicació de les normes i de la comunicació. I és imprescindible que aquesta actuació, que pot exigir canvis en la legislació, s'estengui en el temps. Un esforç puntual no serà suficient a causa de la magnitud del problema que cal afrontar.

Hi ha símptomes esperançadors. La complexitat de la qüestió que es planteja no pot ocultar que hi ha uns quants indicis esperançadors, que han de ser el pilar d'un necessari canvi d'actituds. És indubtable, per exemple, que l'ús del cinturó de seguretat i del casc s'ha generalitzat considerablement, també entre els joves, en els últims anys. D'altra banda, cal remarcar, com s'ha assenyalat més amunt, que a penes el 8% dels joves assumeix que ha conduït sota els efectes de l'alcohol. És probable, per tant, que el canvi d'actitud desitjat ja s'estigui produint, tot i que encara no resul-

ta perceptible. Cal, doncs, fer-lo visible, i que tota la societat s'adoni que allò estrany, allò que no té prestigi social, és conduir d'una manera imprudent.

Canviar les actituds. L'objectiu final ha de ser aconseguir que els joves, i la societat en general, canviïn d'actitud en els seus desplaçaments, sobretot quan condueixen un cotxe. Però aquest canvi no ha de consistir només en una millora de les tècniques de conducció o en què els joves condueixin amb més prudència per por a ser sancionats. És fonamental que els joves es conscienciïn dels perills que, per a ells i per a la resta de la societat, representa una conducció temerària perquè, consegüentment, la conducció responsable adquireixi el *prestigi social* que ha de tenir.

No criminalitzar. Unes actuacions com les que es proposen tot seguit només seran possibles, i tindran els efectes desitjats, si es porten a terme, des del començament, amb la participació i el consentiment dels joves. No valdran, per tant, els plantejaments que prenguin com a punt de partida la culpabilització dels joves per criminalitzar-los. Tampoc es podran acceptar les propostes que afectin negativament les seves possibilitats de mobilitat. Contràriament, l'objectiu ha de ser facilitar-los la mobilitat, però en un entorn que afavoreixi la reducció efectiva de les situacions de risc que aquesta mateixa mobilitat genera.

Proposar en positiu. Les mesures que es poden aplicar perquè minvi la taxa actual d'accidentalitat dels joves han de ser d'índole molt diversa. Freqüentment, el debat se centra, d'una manera gairebé exclusiva, en l'aplicació de mesures de tipus restrictiu, com si aquest fos un problema que es pogués resoldre exclusivament a partir d'una limitació de la mobilitat o d'un augment de les sancions. Aquest enfocament és erroni perquè és esbiaixat. Es poden adoptar un gran nombre de mesures *positives*, relacionades amb la millora de l'educació i de les actituds i les aptituds que, especialment des d'una perspectiva a llarg termini, són les que poden tenir uns efectes més beneficiosos. El fet que la posada en marxa d'aquestes mesures impliqui un alt grau de complexitat i requereixi una gran quantitat de recursos no pot servir d'excusa per obviar-les.

5. Propostes

FER AFLORAR EL PROBLEMA

Un primer pas, absolutament imprescindible, és aconseguir que aflori el problema dels joves i la seguretat viària. Cal que surti a la llum aquesta *epidèmia silenciosa*, que massa sovint es queda en un degoteig de notícies, sense que ningú faci cap esforç per comprendre la seva veritable dimensió.

En primer lloc, cal tenir en compte que la informació és un factor fonamental perquè aquest problema surti a la llum. Actualment la informació és escassa i no permet obtenir una visió de conjunt de la qüestió. Per aquest motiu, és imprescindible que els organismes públics responsables (la Direcció General de Trànsit i, paral·lelament, les autoritats autonòmiques de trànsit, elaborin i posin a l'abast de l'opinió pública la màxima informació possible relativa a les causes, la tipologia, els factors concurrents i les conseqüències dels accidents de trànsit on hi ha conductors joves implicats. De la mateixa manera, cal que aquesta informació es presenti separatament per territoris, a escala de comunitats autònomes i de grans ciutats, per tal de facilitar-ne el seguiment detallat.

La Comissió proposa, així mateix, que es creï un *Registre de Víctimes d'Accidents de Trànsit*, per tal de disposar de la màxima informació. Aquest registre hauria de ser d'accés públic i es podria situar en el si de l'Observatori Nacional de Seguretat Viària, que depèn de la DGT. Aquest registre podria tenir un finançament públic i privat.

D'altra banda, cal que des de les diverses administracions es faci un seguiment específic i sistemàtic de la qüestió. En aquest sentit, la Comissió proposa que, en el marc de la Comissió de Seguretat Viària de Prevenció dels Accidents de Trànsit del Congrés dels Diputats, es dediqui una sessió l'any, com a mínim, a analitzar i debatre al voltant d'aquest problema, on hauran de fer sentir la seva veu totes les parts implicades, especialment les víctimes més directes, és a dir, els joves. També es podrien celebrar sessions similars en el si dels parlaments autonòmics.

RECONÈIXER EL PROBLEMA

La Comissió entén que tan sols des d'un reconeixement explícit del problema serà possible articular una estratègia comprensiva que s'estengui en el temps i que permeti afrontar-lo. Cal tenir en compte que es tracta d'un problema de salut pública de primera magnitud, amb un cost econòmic –i, a més a més, emocional– elevadíssim, que requereix un tractament específic.

En aquest sentit, la Comissió fa les propostes següents:

- Que en el marc del Pla Estratègic de la DGT, i de la mateixa manera que es fa per al conjunt de la població, es fixin objectius de reducció de les taxes de mortalitat dels joves en accidents de trànsit amb vista als pròxims anys. En la mesura que, com s'ha assenyalat al llarg de l'informe, la taxa relativa dels joves es força més elevada que la total, aquests objectius de reducció haurien de ser més ambiciosos que per al conjunt de la població.
- Que en el marc dels pressupostos de la DGT s'estableixin una sèrie d'actuacions i s'assignin partides pressupostàries concretes dirigides a combatre específicament l'accidentalitat dels joves. Pel fet que, com s'ha estimat en l'informe, el cost dels accidents dels joves suposa aproximadament el 50% del cost total dels accidents de trànsit a Espanya, es considera que aquesta xifra és una bona referència per determinar la importància que els programes dirigits als joves haurien de tenir en les actuacions de la DGT destinades a prevenir els comportaments de risc.
- Que es tregui partit de tota l'experiència acumulada en la prevenció d'altres grans problemes de salut pública, com ara la sida, on s'han obtingut uns resultats molt positius. En aquest sentit, cal que hi hagi un lligam de col·laboració més estret entre la DGT i el Ministeri de Sanitat que es tradueixi en la posada en marxa d'iniciatives conjuntes per prevenir els accidents de trànsit entre els joves.

CANVIAR LES ACTITUDS

S'ha insistit reiteradament al llarg de l'informe que l'entorn exerceix una incidència determinant sobre el problema de l'accidentalitat dels joves a la carretera. Tan sols a partir d'un canvi d'actitud generalitzat, que impliqui els joves i alhora els altres els actors o agents que hi influeixen, serà possible situar aquest problema en unes cotes mínimament acceptables. Aquest canvi d'actitud passa necessàriament, segons la Comissió, per aconseguir que el conjunt de la societat valori positivament la conducció segura i les actituds prudentes al volant i, contràriament, vegi en l'excés de velocitat, la conducció sota els efectes de l'alcohol o les drogues o qualsevol altre comportament temerari com a elements de *desprestigi social*.

El canvi ha de començar entre els mateixos joves. De la mateixa manera que avui dia el jove es pot veure incitat a conduir d'una manera agressiva i imprudent perquè percep que aquesta és la conducta esperada i valorada en el seu entorn més immediat, cal aconseguir que la norma social sigui precisament la contrària i que les conductes de risc gratuït siguin censurades pels mateixos joves.

Un canvi d'aquestes característiques només es pot operar a llarg termini, amb la participació de tots els actors implicats i amb un esforç *pedagògic* permanent. Per propiciar aquest canvi d'actituds la Comissió proposa les mesures següents:

1. El desenvolupament de campanyes d'informació dirigides específicament als joves que expliquin els riscos que implica la conducció. A més a més, cal insistir sobre les conseqüències dels accidents de trànsit i explicar com determinades conductes augmenten el risc de patir un accident. Campanyes com la que s'ha fet a Alemanya¹¹, que mostra com el consum d'alcohol redueix dràsticament les habilitats en la conducció, són fonamentals per bandejar la sobrevaloració de les seves capacitats per enfrontar-se a una situació de risc que mostren molts dels conductors joves.

2. La promoció de la figura del conductor alternatiu. Quan un grup d'amics surt a divertir-se i es consumeix alcohol, el conductor alternatiu –que cada vegada és un membre del grup diferent– no beu i s'encarrega de portar els altres a casa d'una manera segura. Així, aquesta figura garanteix una mobilitat molt menys arriscada. A més a més, és una iniciativa molt interessant perquè reflecteix una actitud de responsabilitat i d'autoregulació de tot el grup que es personalitza cada vegada en un component diferent. És un vessant de la solidaritat mitjançant el qual es reforça una actitud conjunta de responsabilitat.

La Comissió fa seva la proposta del Congrés dels Diputats¹² que insta el Govern a donar un suport decidit a les campanyes d'educació viària que impulsin la figura del conductor alternatiu i a participar-hi. La Comissió considera que les administracions autonòmiques i locals també s'haurien d'implicar en aquesta iniciativa, així com les empreses vinculades a les activitats d'oci nocturn.

3. La planificació i el desenvolupament de campanyes que potencien els valors de la conducció prudent. En aquest àmbit, podria resultar molt eficaç la participació de diferents personatges atractius per a la joventut que actuessin com a *models* de conducció responsable. Esportistes d'èxit, cantants i actors són, sens dubte, autèntics referents de conducta per als joves; si aquests personatges assumeixen públicament la importància de la conducció responsable, de segur que augmentarà entre els joves el valor dels comportaments prudents.

¹¹ Vegeu l'article *La promoció de la seguretat entre els joves conductors: una tasca clau per als clubs automobilístics a escala mundial*.

¹² Proposició no de llei de l'1/16/05. Comissió de Seguretat Viària i de Prevenció dels Accidents de Trànsit.

LA IMPORTÀNCIA DELS MITJANS DE COMUNICACIÓ

El paper dels mitjans de comunicació és fonamental per aconseguir que millorin els nivells generals de seguretat viària i que es reduixin les esfereïdores taxes d'accidentalitat entre els més joves. La premsa, la ràdio i, sobretot, la televisió tenen una gran responsabilitat, tant pel que fa a informar, com a formar; és a dir, han d'ajudar a crear un *clima d'opinió* que fomenti les actituds més adequades pel que fa a la conducció d'un vehicle i a la mobilitat de les persones en general.

És indubtable que els mitjans de comunicació, en els últims temps, s'han fet ressò de la problemàtica que suposen els accidents de trànsit, una qüestió que ara ocupa un espai propi en l'agenda social i política del país. Potser com a resultat del procés de maduració que ha experimentat la societat espanyola darrerament en tots els àmbits, la preocupació per la seguretat viària ha aparegut en un nombre creixent dels titulars, els editorials i els continguts de molts mitjans del país.

Així i tot, i malgrat els progressos assolits, és clar que encara queda molta feina per fer. Cal que l'aposta per la qualitat segueixi l'aposta per la quantitat. No es tracta simplement d'informar a partir d'una sèrie de dades i d'estadístiques més o menys sofisticades.

Els mitjans han de fer un esforç, han d'esbrinar quines són les causes del problema i explicar-les, i aprofundir en les relacions que hi ha entre els factors que poden influir en la qüestió de l'accidentalitat dels joves. La immediatesa de la notícia d'un accident, per exemple, no pot ocultar el problema estructural que hi ha al seu darrere.

Aquest esforç d'indagació i d'interrelació és especialment necessari en el cas dels accidents on hi ha joves implicats. De vegades, la manca de contextualització contribueix a donar una imatge distorsionada de la joventut, com si tots els joves fossin uns "bojos al volant", quan del que es tracta és de conèixer les circumstàncies que, en un cas concret, poden haver provocat una conducta imprudent o temerària.

La televisió, un mitjà que arriba especialment als joves, hauria de fer un esforç de *pedagogia* important. Sobretot les cadenes públiques, en la graella de programació de les quals es troben a faltar els espais dedicats a la seguretat viària. Aquests tipus d'espais, que temps enrere formaven part de la programació d'aquestes cadenes on portaven a terme una tasca d'informació i conscienciació importantíssima. Així mateix, cal que les sèries de ficció, que exerceixen una gran influència sobre la joventut, incorporin una sèrie de codis de comportament que facin prevaler la conducció prudent. De la mateixa manera que el tabac ha desaparegut de la pantalla, tant a través dels programes de ficció com en els de divulgació i els informatius, és urgent que la *mobilitat responsable* tingui una presència important en la graella televisiva.

Finalment, cal no oblidar les aportacions que poden fer les noves tecnologies per al desenvolupament d'una cultura viària millor. Sobretot entre els més joves, que són els qui utilitzen més aquests mitjans. Seria convenient que les administracions públiques implementessin les eines necessàries, a Internet, per exemple, per ajudar a informar i a formar els nostres joves en l'àmbit d'una mobilitat responsable.

EDUCAR DES DE LA INFÀNCIA

La formació d'un conductor no es pot limitar, ni concentrar-se, en el període d'obtenció del carnet de conduir. Abans que conductor, el jove és passatger, ciclista o vianant, i és molt important que durant aquests estadis també rebi una formació adequada. Aquesta formació influirà d'una manera determinant en la seva actitud posterior com a conductor d'un cotxe o d'una motocicleta.

Més enllà de la importància de l'educació que rep a casa, és indubtable que l'escola té un paper clau en la formació de l'infant i del jove, que es relaciona amb l'educació en general i amb l'adquisició i el reforçament d'uns valors determinats; ara bé, també pot incloure l'aprenentatge d'uns coneixements determinats relacionats amb la mobilitat: el carrer i la carretera són uns espais que pertanyen a tots els ciutadans i hi ha certes normes (no tan sols de trànsit, sinó cíviques) que cal respectar.

Molts països han introduït en els cicles d'educació primària i secundària una sèrie de continguts de mobilitat i seguretat viària. A Suècia, Alemanya, Bèlgica i en molts dels estats dels EUA, per esmentar uns quants exemples, hi ha programes i assignatures, sovint obligatòries, que introdueixen l'infant o l'adolescent en el món de l'educació viària. Tots els estudis disponibles assenyalen que aquests programes exerceixen una influència positiva sobre les actituds que adopten aquests joves en el moment de *desplaçar-se*, tant si ho fan a peu, en bicicleta o en qualsevol altre mitjà de transport.

Malauradament, a Espanya no hi ha una formació reglada d'aquestes característiques. Val a dir que algunes institucions privades i grups de la policia local han fet esforços encomiables per apropar l'educació viària i la mobilitat a les escoles, amb uns resultats molt positius. Ara bé, la Llei Orgànica d'Educació, que ha estat aprovada recentment, ha obert una porta a l'esperança. Per a l'etapa de primària, la LOE s'ha fixat com a objectiu "fomentar l'educació viària i les actituds de respecte que incideixin en la prevenció dels accidents de trànsit", men-

tre que per a l'etapa de batxillerat es proposa "afermar les actituds de respecte i de prevenció en l'àmbit de la seguretat viària". Aquests objectius s'hauran de materialitzar en el marc de l'assignatura d'Educació per a la Ciutadania, de nova creació. És un gran pas endavant que, sens dubte, s'haurà de desenvolupar d'una manera adequada.

En aquest sentit, la Comissió fa les propostes següents:

1. Que els continguts d'educació viària tinguin efectivament una cobertura adequada en el marc de l'assignatura d'Educació per a la Ciutadania. Aquests continguts no hauran de ser simplement uns continguts simbòlics o residuals.
 2. Que la translació d'aquests objectius als currículums escolars es porti a terme d'una manera ràpida i participativa. Les comunitats autònomes tenen molt a dir respecte als continguts efectius que cal impartir. Ara bé, també és molt important tenir en compte algunes institucions privades que acumulen un ampli coneixement i una gran experiència en el camp de l'educació viària i la mobilitat.
 3. Que els continguts abordin la problemàtica de la mobilitat en un sentit ampli. No es tracta simplement d'ensenyar seguretat viària. L'objectiu ha de ser educar els infants i els adolescents perquè apliquin els valors de la prudència, el respecte i la solidaritat es els seus *desplaçaments*.
 4. Que tots els agents implicats participin en la posada en marxa efectiva d'aquests nous continguts educatius relacionats amb la mobilitat. L'ensenyament relacionat amb la mobilitat no es pot limitar a unes quantes explicacions teòriques del professor, sinó que han d'incloure elements *vivencials* amb la participació de totes aquelles persones i institucions que puguin enriquir els continguts.
- La Comissió proposa, com a primera aproximació, un petit esbós del contingut que podrien tenir les matèries de mobilitat a l'ensenyament primari i secundari (vegeu el quadre).

PROPOSTES TEMPTATIVES PER A LA INTRODUCCIÓ DE L'EDUCACIÓ PER A LA MOBILITAT EN EL MARC DE LA LOE

ASSIGNATURA: EDUCACIÓ PER A LA CIUTADANIA I ELS DRETS HUMANS EN EL TERCER CICLE DE L'EDUCACIÓ PRIMÀRIA

Objectius Aprendre a utilitzar els diferents mitjans de transport i conèixer les diverses possibilitats que hi ha per desplaçar-se, com ara els mitjans de transport públics i els vehicles de baixa contaminació atmosfèrica i acústica. Conèixer els riscos que implica la mobilitat i aprendre a utilitzar les mesures de seguretat adequades.

Continguts Camí escolar: la seguretat i l'autonomia en el recorregut des de casa fins al centre escolar.

Sistemes de seguretat passiva i activa per als vianants, els conductors i els usuaris en el transport públic i privat.

Anàlisi dels mitjans de transport més habituals a partir dels paràmetres d'eficiència energètica, costos mediambientals i facilitat d'ús.

ASSIGNATURA: EDUCACIÓ PER A LA CIUTADANIA I ELS DRETS HUMANS EN UN DELS TRES PRIMERS CURSOS DE L'ESO

Objectius Conèixer els factors col·lectius/socials/globals de la mobilitat, el perquè de les normes viàries i, consegüentment, aprendre a respectar-les.

Participar com a ciutadans en l'organització de la mobilitat a les ciutats.

Continguts Les necessitats de mobilitat dels ciutadans. Identificació dels factors que hi intervenen, els conflictes

que genera i les solucions diverses que les diferents societats han aplicat al llarg de la història.

Accidentalitat al municipi, la comunitat i l'Estat, incidint sobretot en els aspectes relacionats amb l'accidentalitat viària juvenil.

Les conductes de risc més habituals entre els joves en la circulació. Les conseqüències que se'n poden derivar a nivell personal, familiar i social.

Mecanismes d'opinió, alerta i/o millora a l'entorn de la mobilitat: instància al municipi, participació en clubs o associacions i organismes específics.

Metodologia En tots els casos la metodologia per al desenvolupament d'aquests continguts ha de tenir un caire vivencial, a través de l'experimentació que ha de portar a terme l'alumnat (pràctiques en circuits), el contacte directe amb els protagonistes (metges, policia local, víctimes d'accidents, etc.) i l'anàlisi de situacions reals (simuladors, dilemes). La trobada entre generacions i/o entre grups culturals diferents (transportistes, ecologistes, comerciants, etc.) per saber com viuen la mobilitat dia a dia, contrastar les necessitats respectives i aprendre a conviure són uns altres dels elements que cal desenvolupar.

MILLORAR LES APTITUDS

1. Introduir la conducció acompanyada

En apartats anteriors d'aquest informe s'ha fet referència a la manera com influeix el factor experiència en les probabilitats que té un conductor novell de patir un accident. Les dades són sorprenents a causa de la seva magnitud. L'evidència disponible més rigorosa mostra que aquestes probabilitats cauen a plom a mesura que el conductor adquireix experiència i automatitza certs mecanismes: amb un any d'experiència, un conductor jove té una probabilitat entre tres i cinc vegades menor de patir un accident que quan acaba d'obtenir el carnet de conduir.

A partir d'aquesta evidència, la Comissió recomana que, en la línia del que es fa en uns altres països (vegeu el quadre), els òrgans corresponents (l'Administració i el Parlament) estudiïn la manera d'introduir la conducció acompanyada a Espanya. Aquesta mesura representa un canvi radical respecte al sistema vigent actualment i, a més, requereix una acurada posada en marxa.

En aquest sentit, és especialment important determinar les condicions en què es podrà posar en pràctica aquesta conducció acompanyada i especificar detalladament quins seran els requisits que es fixaran per a les persones que exerceixin el paper de tutor. La Comissió recomana que es faci una anàlisi a fons de la manera que s'ha implantat aquesta mesura als països del nostre entorn.

La Comissió considera que aquesta mesura podria anar acompanyada d'una reducció de l'edat mínima per començar a conduir. Com a primera aproximació, la Comissió proposa que la conducció acompanyada es pugui aplicar a partir dels 17 anys, tot i que l'edat d'obtenció del permís de conduir se segueixi situant en els 18 anys.

2. Reforçar les proves per obtenir el permís de conduir

Actualment, les proves necessàries per obtenir el permís de conduir es componen d'una avaluació de l'aptitud psicofísica, d'un control dels coneixements teòrics i, finalment, d'un control pràctic d'aptitud i comportament. Ara per ara, la Comissió no és partidària d'introduir grans canvis en aquest sistema d'avaluació.

Tanmateix, la Comissió considera que, en la part teòrica, caldria reforçar els continguts relatius a la seguretat viària i posar a l'abast dels aspirants els coneixements sobre els riscos que implica la conducció. La Comissió considera que podria resultar molt eficaç la utilització d'eines informàtiques per treballar a partir de la simulació dels comportaments i les situacions de risc més habituals en la conducció dels diferents tipus de vehicles¹³.

3. Modificar el sistema d'examen per obtenir la llicència per conduir ciclomotors

A causa del mal comportament que ha registrat la sinistralitat dels conductors de ciclomotors més joves, la Comissió considera necessari que es reforci el sistema d'obtenció de la llicència que habilita els conductors per conduir aquest tipus de vehicles. La Comissió considera que aquest reforçament és necessari, no tan sols per augmentar el nivell de coneixements amb el qual els joves surten a la carretera, sinó també per augmentar el seu grau de conscienciació –sovint insuficient– respecte a la responsabilitat que representa el fet de conduir un vehicle.

D'altra banda, la Comissió considera que, en allò fonamental, no hi ha cap raó per la qual el sistema de prova per obtenir la llicència que habilita per a la conducció de ciclomotors sigui diferent del sistema d'examen establert per obtenir el permís de conduir. Els requisits mínims per poder circular no poden variar en funció de l'edat del conductor. Per aquest motiu, la Comissió recomana que el sistema es faci més homogeni i els ensenyaments i les proves per a l'obtenció de la llicència siguin similars a les del permís de conduir.

¹³ Vegeu, per exemple, el programa Driver ZED (Conducció amb Zero Errors) de la Fundació AAA (American Automobile Association).

Finalment, la Comissió considera que els organismes responsables han d'evaluar a fons la possibilitat de tornar a situar l'edat mínima per a l'obtenció de la llicència de conduir en els 16 anys. Tot i que la possibilitat de conduir ciclomotors als 14 anys presenta certs avantatges –facilita la mobilitat del jove i li permet adquirir una experiència molt valuosa per conduir uns altres tipus de vehicles–, l'evidència que es reflecteix en aquest informe suggereix que l'evolució de la sinistralitat dels joves menors de 16 anys en l'àmbit dels ciclomotors resulta molt preocupant.

La Comissió considera que cal completar l'estudi d'aquesta evidència abans de prendre qualsevol decisió. Per això, insta les autoritats pertinents¹⁴ perquè aportin més informació per poder analitzar aquesta problemàtica a fons i prendre les decisions que afavoreixin una mobilitat més segura per als nostres joves.

AVANTATGES DE LA CONDUCCIÓ ACOMPANYADA

Els conductors segurs no neixen, sinó que es fan. La tècnica per conduir un vehicle no s'aprèn d'un dia a l'altre, sinó que és una habilitat que requereix un procés d'aprenentatge. Per això, el fet d'adquirir un cert grau d'experiència prèvia pot ser un condicionant fonamental per assolir els nivells d'aptitud adequats.

Això explica que en diversos països, sobretot europeus (com ara Suècia, el Regne Unit o França), des de fa un quant temps s'hagin posat en marxa uns sistemes que incorporen l'anomenada conducció acompanyada, que ofereix la possibilitat d'adquirir experiència prèviament a la formació formal a les autoescoles com a part del procés d'obtenció del carnet de conduir. A tall d'exemple, l'any 1993 a Suècia es va rebaixar l'edat mínima per aprendre en companyia dels 17 anys i mig als 16, mentre que l'edat d'obtenció de la llicència es va mantenir en els 18 anys.

Aquest canvi va implicar que la mitjana d'hores d'aprenentatge en companyia abans d'obtenir la llicència passés de 48 a 118 hores. Els resultats d'aquest canvi van ser molt positius: en els dos anys següents a l'obtenció del permís de conduir, la probabilitat de patir un accident dels conductors joves que havien començat a aprendre als 16 anys es va reduir en un 40%.

És molt probable que l'efectivitat de la conducció acompanyada derivi en gran mesura del fet que el qui instrueix el jove és, habitualment, algú del seu entorn, un familiar o un amic, que pot exercir una gran influència sobre l'aprenent. En la conducció acompanyada, per tant, no tan sols es transmeten certes tècniques de conducció sinó que, a més a més, es poden transmetre certs valors o actituds que afavoreixin la conducció prudent i responsable del jove, cosa que potser és més important.

¹⁴ Sobretot, les autoritats nacionals i autonòmiques de trànsit i els municipis.

AUGMENTAR L'OFERTA DE TRANSPORT PÚBLIC

És un fet conegut que els joves utilitzen sovint els seus propis mitjans de transport davant la manca d'una oferta adequada de transport públic. Això provoca, sens dubte, l'augment del nombre de situacions de risc en les quals es veuen immersos i la taxa d'accidentalitat del col·lectiu.

És evident que la millora de l'oferta de transport públic, en l'espai i en el temps, no admet cap mena de dilació. Molts joves, quan s'independitzen, s'han de traslladar als afores de les grans ciutats per tal de trobar un habitatge a un preu assequible. Aquest fet els allunya dels llocs on estudien, treballen i es diverteixen i, consegüentment, els imposa unes noves necessitats pel que fa a la mobilitat. Aleshores, l'existència d'unes xarxes extenses de metro i d'autobusos resulta essencial per tal de garantir-los que aquesta mobilitat sigui efectiva, equitativa i segura.

Una cosa semblant succeeix amb l'oferta horària de transport públic. Al llarg de l'informe s'ha remarcat que les situacions de risc i els accidents dels joves es concentren en els moments dedicats a l'oci, generalment en les nits dels caps de setmana. Així, és imprescindible que s'articuli una oferta adequada de transport públic en aquests horaris, si el que volem és que els nostres joves puguin tornar a casa en les condicions més segures.

Pel que fa a aquesta qüestió, una gran part de la responsabilitat recau sobre les autoritats locals.

REDUIR LES SITUACIONS DE RISC

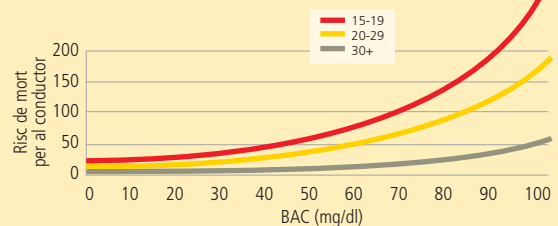
Els accidents dels conductors joves responen freqüentment, com s'ha pogut comprovar, a unes tipologies determinades: conducció de nit, en cap de setmana, i sota els efectes de l'alcohol. A més, sovint els implicats formen part d'un grup d'amics.

Aquestes circumstàncies han estat identificades com a factors de risc afegit i per això molts països han optat per regular-les restrictivament. En aquests països és habitual la restricció de la conducció nocturna, sobretot els caps de setmana o quan els joves surten amb amics de la mateixa edat.

La Comissió considera que, en el cas d'Espanya, els beneficis potencials d'aquestes mesures han de ser calibrats en funció dels costos que poden representar, sobretot en termes d'equitat social. Restringir la circulació als joves durant unes hores determinades o quan porten un tipus de passatger concret suposa una limitació de la seva mobilitat que els pot condicionar l'accés a certes oportunitats professionals, econòmiques o socials. D'altra banda, l'aplicació d'aquestes mesures podria derivar en una migració dels joves conductors cap a mitjans encara menys segurs, com ara les motocicletes. Per aquest motiu, la Comissió no considera procedent, ara per ara, l'aplicació de mesures restrictives d'aquestes característiques.

Una altra cosa és la conducció sota els efectes de l'alcohol. Aquest cas, òbviament, no admet les consideracions d'equitat social. L'evidència científica és concluent: el consum d'alcohol, fins i tot en petites quantitats, augmenta el risc de patir un accident i afecta molt més (el risc es multiplica fins a tres i quatre vegades) els conductors joves que els més grans (gràfic 9).

Gràfic 9. Risc de mort per concentració d'alcohol en sang (mg/dl) i grup d'edat, respecte al risc d'un conductor sobri
Nova Zelanda, 1995-2000



Font: adaptat de Keall et al., 2004.

És evident que l'alcohol minva les capacitats físiques per conduir i, a més, afecta en gran manera la capacitat de concentració i de reacció davant una situació imprevista. En el cas dels conductors novells (els posseïdors del carnet de conduir amb una antiguitat inferior als dos anys), l'alcohol apareix com un factor de risc que s'afegeix als índexs de risc –que ja són molt elevats– que pesen sobre aquests conductors a causa de la seva manca d'experiència.

Davant aquests fets, la Comissió proposa que, tal com s'ha fet en molts països del nostre entorn, i d'acord amb l'evidència aportada pel Grup d'Experts de l'OCDE,¹⁵ es fixi un límit zero pel que fa a la taxa d'alcoholèmia dels conductors novells. La Comissió vol remarcar que aquesta taxa hauria de ser aplicable a tots els conductors novells, i no únicament als conductors novells joves.

La Comissió considera que aquesta proposta és senzilla i transparent, i evitarà molts dubtes als conductors respecte a la seva capacitat de conduir dins de la legalitat. D'altra banda, aquesta mesura és coherent amb la proposta d'impulsar la figura del conductor alternatiu.

ASPECTES MÉS DESTACATS DE LA NORMATIVA APLICABLE ALS CONDUCTORS NOVELLS

L'entrada en vigor del carnet per punts (LSV) ha suposat una modificació important en la normativa de seguretat viària que afecta els conductors més joves.

Els aspectes més importants d'aquesta normativa són:

1. Els posseïdors d'un permís o llicència de conducció amb una antiguitat no superior a 3 anys disposen de 8 punts, davant dels 12 punts dels que disposen els altres conductors, que poden anar perdent per cada sanció en ferm per la via administrativa per la comissió d'infraccions greus o molt greus. Després de 2 anys sense sancions en ferm per la comissió d'infraccions que comportin la pèrdua de punts, passen a disposar de 12 punts.
2. El conductor novell, el permís del qual tingui menys d'un any d'antiguitat, ha de col·locar el senyal de conductor novell a la part posterior del vehicle, en un lloc visible, i no pot circular a una velocitat superior a 80 km/h.
3. La conducció amb una taxa d'alcoholèmia superior a la permesa suposa la pèrdua de 6 o de 4 punts, tot i que el lí-

mit és inferior per als conductors novells (els titulars d'un permís de conduir l'antiguitat del qual és inferior a 2 anys) i per als professionals que per a la resta dels conductors, la taxa d'alcoholèmia dels quals se situa en els 0,25 mg/l.

4. El fet d'ultrapassar la velocitat màxima autoritzada suposa la pèrdua de 6, 4, 3 o 2 punts.

S'està tramitant la modificació del Codi Penal que defineix amb un major rigor tots els delictes contra la seguretat del trànsit viari i endureix les penes.

S'entén que comet un delicte el qui condueix sota la influència de begudes alcohòliques, si la taxa d'alcoholèmia del conductor és superior a 1,2 grams per litre de sang, i el qui condueix a una velocitat que superi la velocitat màxima autoritzada en 50 km/h en una via urbana o en 70 km/h en una via interurbana.

LSV: Llei 17/2005, del 19 de juliol, per la qual es regulen el permís i la llicència de conducció per punts i que modifica el text articulat de la llei sobre el trànsit, la circulació de vehicles de motor i la seguretat viària.

REFORÇAR ELS CONTROLS

El reforçament dels controls que vetllen pel compliment de la norma és un factor essencial per reduir les situacions de risc, en les quals, com ja s'ha assenyalat anteriorment, incorren sobretot els joves. L'augment dels controls no només ha de servir per sancionar les conductes antireglamentàries, sinó que ha de procurar prevenir els comportaments imprudents. L'objectiu és que certes situacions no arribin a produir-se.

La Comissió fa seva la proposta del Ple del Congrés dels Diputats¹⁶ que insta el Govern a posar en marxa un Pla Especial de Prevenció de Caps de Setmana que consistiria a intensificar els controls preventius, especialment els que es relacionen amb el consum d'alcohol i drogues. La Comissió considera molt positiu l'augment dels controls que s'ha observat darre-rament i insta les autoritats competents (tant centrals com autonòmiques i locals) a mantenir-los i, si de cas, reforçar-los més endavant.

Pel que fa als controls d'alcoholèmia, la Comissió proposa que s'incrementin i, a més, que es portin a terme no només a la sortida dels locals d'oci sinó en els desplaçaments dels joves fins a aquests locals. La Comissió considera que aquesta és una manera eficaç d'avisar i d'evitar, per tant, les conductes de risc com ara la conducció sota els efectes de l'alcohol o de les drogues.

MILLORAR ELS NIVELLS GENERALS DE SEGURETAT

Finalment, un factor clau per reduir la taxa d'accidentalitat dels conductors joves és la millora dels nivells generals de seguretat viària. Ja que els joves pateixen proporcionalment més accidents a la carretera que la mitjana de la població, una millora general dels nivells de seguretat els beneficiarà en gran manera. Aquesta és una qüestió fonamental perquè fa venir a la memòria que el problema dels joves i la seguretat viària no és un fenomen aïllat, sinó que s'inscriu en la problemàtica general dels accidents de trànsit.

En aquest sentit, la Comissió valora molt positivament la implantació del carnet per punts a Espanya, una mesura que, per la seva naturalesa, probablement tindrà una incidència especialment positiva en la taxa d'accidentalitat dels joves (vegeu el quadre).

Així i tot, el fet que els joves, sobretot els barons, presentin una taxa d'accidentalitat força superior a la de la mitjana de la població, indica que és necessari planificar i portar a terme una sèrie d'actuacions específiques que incideixin especialment sobre aquest col·lectiu, com ara les que s'han exposat anteriorment.

AJUDAR LES VÍCTIMES

Les víctimes han d'ocupar una posició central en qualsevol estratègia que es dissenyi per combatre el problema dels accidents de trànsit entre els joves. S'ha insistit al llarg de l'informe en la necessitat de prevenir. Però cal no oblidar que també s'ha de guarir. I, tot i que ja no hi ha remei per als més de 1.500 joves que moren cada any a les nostres carreteres, sí que hi ha un ampli marge de maniobra per ajudar els més de 8.000 ferits greus. Per a ells, després de l'accident, comença una nova vida, en unes condicions físiques i psicològiques molt difícils. L'objectiu ha de ser atendre al màxim les seves noves necessitats i facilitar la seva adaptació a l'entorn.

La primera necessitat de la víctima és sentir-se acompanyada. En contrast amb el que succeeix amb les grans catàstrofes –s'habiliten equips de suport per atendre les víctimes i els seus– les víctimes dels accidents de trànsit reben menys atenció perquè cauen de gota en gota.

En general, manca un suport psicològic especialitzat que ajudi la víctima i el seu entorn a superar el trauma que suposa un accident. Sovint la víctima se sent sola, cosa que minva la seva capacitat per fer front a una nova realitat. La Comissió recomana, per tant, que els organismes competents (el Ministeri de Sanitat i les conselleries autonòmiques) planifiquin i apliquin les mesures necessàries per garantir un suport psicològic adequat als joves que han estat víctimes d'un accident de trànsit i a les seves famílies.

¹⁶ Proposició no de llei del GPS i de CiU de 23/11/04.

EL CARNET PER PUNTS, UN PAS ENDAVANT DECISIU

La Comissió considera que la implantació del carnet per punts a Espanya el dia u del mes de juliol passat representa una fita molt important en la història de la seguretat viària al nostre país, que, si s'aplica correctament, pot contribuir molt positivament a la reducció de les elevadíssimes taxes de sinistralitat a la carretera. És, per tant, una mesura que ha de ser rebuda amb congratulació.

El carnet per punts té una incidència especial sobre els conductors més joves, ja que preveu un tracte especial –més restrictiu– per als conductors novells (és dir, els qui són titulars d'un permís de conduir l'antiguitat del qual és inferior a dos anys). Així, el crèdit inicial de punts que se'ls atribueix és menor, mentre que es fixen pèrdues de punts majors si s'ultrapassen la taxa d'alcoholèmia reglamentària o la velocitat màxima autoritzada. Cal remarcar com a dada positiva que el nou sistema fa prevaler la conducció prudent, ja que preveu la recuperació dels punts quan un conductor no rep cap sanció durant dos anys. Per aquestes raons, la Comissió considera que és imprescindible assegurar la difusió de la màxima informació i la correcta aplicació del carnet per punts entre els conductors joves.

L'entrada en vigor d'aquesta mesura suposa una aposta clara pel foment dels valors associats a la conducció prudent que implica una major conscienciació dels conductors i dels automobilistes en general respecte als riscos que poden suposar per a ells mateixos i per als altres cer-

tes conductes temeràries al volant. D'altra banda, val a dir que sembla que aquest canvi d'actitud ja és perceptible: segons una enquesta¹⁷ elaborada a penes un mes després de la implantació del carnet per punts, prop del 40% dels conductores admet que ha reduït la velocitat a la qual circula habitualment. Ara bé, cal que aquests canvis es consolidin en el temps.

D'altra banda, la Comissió considera que l'aplicació del nou carnet per punts s'ha de portar a terme d'una manera transparent i decidida. És imprescindible que es garanteixi una implantació homogènia del sistema arreu del territori, pel que fa a les infraccions a la carretera i a la ciutat, i que es reforci el desplegament de controls per tal que la millora dels índexs de sinistralitat que s'ha registrat durant els últims mesos es mantingui o, fins i tot, augmenti en el futur.

Així mateix, la Comissió valora molt positivament la presentació del Projecte de Llei Orgànica de Reforma del Codi Penal, que preveu la concreció del delictes penal per ultrapassar la taxa permesa d'alcohol per litre de sang o per excedir el límit màxim de velocitat a les vies urbanes i interurbanes.¹⁸ La Comissió considera que el tràmit parlamentari ha de servir per garantir que les modificacions que finalment s'aprovin siguin raonables pel que fa al contingut i realistes pel que fa a les seves possibilitats d'aplicació i compliment.

¹⁷ Enquesta Fundació RACC, agost del 2006.

¹⁸ Vegeu el quadre *Aspectes més destacats de la normativa aplicable als conductors novells*.

D'altra banda, cal que els joves accidentats que pateixen alguna discapacitat, sobretot si és neurològica, puguin tenir accés a una atenció mèdica adequada. Generalment, l'atenció hospitalària que reben els accidentats immediatament després de l'accident és bona. Ara bé, encara hi ha un gran marge d'actuació pel que fa a la millora de l'atenció en la fase de la rehabilitació, durant la qual és necessària la participació d'equips multidisciplinaris que incloguin fisioterapeutes, neuròlegs, logopedes, psicòlegs, neuropsicòlegs, etc.

La Comissió considera que, en aquest camp encara hi ha buits molt importants que les autoritats sanitàries haurien de cobrir, sobretot amb relació a l'escassetat de centres de rehabilitació on els pacients puguin ser atesos de les seqüeles permanents que pateixen, així com de les que requereixen un període molt llarg (d'uns quants anys) per aconseguir la màxima rehabilitació.

Finalment, la Comissió considera necessari insistir en la importància dels mecanismes que facilitin, en la mesura que això sigui possible, la inserció social i laboral dels accidentats amb discapacitat i, en aquest sentit, considera que és urgent reforçar el contingut i l'aplicació de la legislació sociolaboral actualment vigent a Espanya per tal de garantir el compliment, per part de les empreses i les institucions públiques, de la legislació vigent en matèria de treball i de supressió de les barreres arquitectòniques.

6. Un pacte entre l'Estat i la societat per a la mobilitat segura dels joves

La magnitud del problema de la taxa d'accidentalitat dels joves, el gran nombre d'iniciatives que cal desplegar per arribar a una situació satisfactòria, el gran nombre d'institucions i estaments implicats, la necessitat d'actuar des d'una perspectiva a llarg termini i, sobretot, el convenciment que una actuació conjunta, coordinada i que s'estengui en el temps pugui donar grans resultats, han portat a la Comissió a plantejar la necessitat d'un *pacte entre l'Estat i la societat* per a una mobilitat segura dels joves.

La Comissió considera que s'han d'implicar en aquest pacte tots els actors que puguin col·laborar a trobar les solucions més adequades al problema que es planteja. En primer lloc, els joves, però també els pares, els mitjans de comunicació, el món acadèmic i educatiu, les institucions, sobretot les que es preocupen pels grans assumptes socials i públics, poden jugar un paper molt important en la resolució del problema fent-se'n ressò i desenvolupant les actuacions que contribueixin a redreçar-lo.

Així mateix, la Comissió considera que als poders públics els correspon un gran protagonisme en el desenvolupament d'aquest pacte. En aquest sentit, la Comissió fa seus els continguts de la resolució que va aprovar el mes de juny passat per una àmplia majoria el Ple del Congrés dels Diputats en el debat de política general on, per primera vegada, es reforcen els compromisos polítics en matèria de seguretat viària. La Comissió considera que és fonamental que els partits polítics facin una aportació constructiva a aquest pacte. D'aquesta manera, la Comissió valora positivament la tasca per arribar al consens que s'ha portat a terme en el marc de la Comissió de Seguretat Viària del Congrés dels Diputats, i anima els partits polítics perquè la seguretat viària se segueixi considerant una qüestió d'Estat que transcendeix els interessos partidistes.

La Comissió considera que cal que l'Administració –tant la central com les autonòmiques i locals– s'impliqui explícitament en aquest pacte perquè sigui efectiu. Per això, la Comissió sol·licita que els ministeris i conselleries relacionats amb la qüestió (Interior, Sanitat, Educació, etc.) facin seves les propostes contingudes en aquest informe i exerceixin un paper de lideratge pel que fa a la seva posada en marxa. La Comissió considera, així mateix, que el Congrés dels Diputats i els parlaments autonòmics també hi poden fer contribucions molt interessants.

Finalment, la Comissió considera que a la societat civil també li correspon un paper decisiu. En aquest sentit, insta totes les institucions implicades a participar activament en aquest pacte entre l'Estat i la societat i a contribuir a la posada en marxa de les mesures i iniciatives que puguin contribuir a assolir els objectius del pacte.

Per la seva part, la Comissió continuarà treballant, per diverses vies, per donar contingut a les propostes que es plantegen en aquest informe, per tal que es redueixi la intolerable taxa d'accidentalitat a la carretera que actualment afecta els nostres joves.

La Comissió d'Experts

CARLOS SAINZ

President de la Comissió

Pilot de curses. Campió del món de ral·lis els anys 1990 i 1992. Subcampió del món el 1991, el 1994 i el 1995. Dues vegades campió d'Espanya de ral·lis. Medalla al Mèrit Esportiu i Gran Creu de la Reial Orde del Mèrit Esportiu.

DIVERA TWISK

Presidenta de JTRC Working Group on Young Driver Risks and Effective Counter measures (OCDE). Experta en la investigació relacionada amb conductors novells, patrons d'accidents, processos d'aprenentatge i factor humà. Experiència en estudis internacionals sobre la formació de conductors (GADGET, DAN, PROMISING). Directora del Programa del tema d'investigació SWOV (Condicions prèvies per a un comportament segur). Assessora nacional i dels Consells Regionals de Seguretat Viària dels Països Baixos. Assessora internacional, col·labora amb MUARC a Melbourne i amb BAST Alemanya. Membre del grup internacional d'experts per a la reducció del risc dels conductors joves (1995).

JORDI JANÉ

Advocat. Professor de Dret Constitucional a la Universitat Pompeu Fabra des de l'any 1990. Màster en Dret Comparat. Des de l'any 2000 és portaveu adjunt del Grup Parlamentari català (Convergència i Unió) al Congrés dels Diputats i diputat per Barcelona des de l'any 1999. Portaveu de CiU a les comissions de Justícia, Administracions Públiques, Reglament, Foment i Habitatge, i portaveu en la comissió d'investigació sobre l'11-M. Des de l'any 2004 és president de la Comissió de Seguretat Viària del Congrés, i va ser portaveu i ponent del projecte de llei sobre el permís per punts.

ANTONI LLADÓ

Llicenciat en Dret i Ciències Econòmiques. Després d'uns anys com a professor del Departament d'Economia d'Empresa de la Universitat Autònoma de Barcelona, treballa en l'àmbit de l'assessorament independent per a diverses institucions públiques i privades en matèria d'economia general i aplicada. Entre les institucions amb les quals col·labora destaquen La Caixa de Pensions, la Generalitat de Catalunya, la Fundació RACC i la Fundació d'Empresaris de Catalunya. Autor de diversos llibres i articles sobre economia espanyola i internacional, economia industrial, del transport i de mobilitat, i sobre innovació i indústries culturals.

CONCEPCIÓN ESTRADA

Vicepresidenta primera i responsable de la C.E. de Relacions Externes i Desenvolupament Institucional del

Consell de la Joventut d'Espanya de la X Comissió Permanent (2004-2006) i reelegida al març del 2006 per assumir la mateixa responsabilitat en la XI Comissió Permanent per la mateixa entitat (Joventuts Socialistes d'Espanya). Participant en les III Jornades de Reflexió Attitudes: Els Joves en el Trànsit (Víctimes o Culpables), en representació del Consell de la Joventut d'Espanya.

JOAN VIDAL

Metge especialista en Medicina Física i Rehabilitació. Cap de la Unitat de Lesionats Medul·lars de l'Hospital de Neurorehabilitació Institut Guttmann de Badalona (Barcelona). Vicepresident de la Societat Espanyola de Paraplegia. Representant espanyol de la ISCOS (Societat Internacional de Lesió Medul·lar).

MAR COGOLLOS

Llicenciada en Psicologia, en l'especialitat de Psicologia Industrial. Des del 1992 és la Directora d'Aesleme (Associació per a l'Estudi de la Lesió Medul·lar Espinal), una associació sense ànim de lucre i d'utilitat pública que treballa al voltant de la prevenció dels accidents i de les seves conseqüències.

ARANCHA PATO

Periodista especialitzada en el món del motor. Fa 19 anys que treballa en el periodisme de motor. Ha estat la directora de la revista setmanal *Coche Actual* durant cinc anys i actualment és directora de la revista *Autopista* i editora de totes les revistes de motor del grup Motorpress Ibèrica.

M. EUGÈNIA GRAS

Doctora en Psicologia. Professora titular del Departament de Psicologia de la Universitat de Girona (UdG). Membre de l'Institut d'Investigació sobre Qualitat de Vida, codirectora del Grup d'Investigació en Psicologia de la Salut de la UdG i responsable de la línia d'investigació sobre els comportaments de risc en la conducció d'un vehicle.

DAVID WARD

Director general de la FIA Foundation per a l'Automòbil i la Societat. És Secretari de la Comissió per a la Seguretat Viària Mundial (CGRS), membre de la Junta Directiva del Programa Euro NCAP i del Comitè Executiu de la Societat per a la Seguretat Viària Mundial (GRSP), i director del Programa Internacional per a l'Avaluació de Carreteres (IRAP). Ha col·laborat en comitès d'assessorament i grups de treball dedicats a la seguretat viària de l'OCED, l'OMS, les NU i la Comissió Europea. Va ser director general de l'Oficina Europea de la FIA a Brussel·les (1996-2001) i entre els anys 1988 i 1994 va ser assessor polític en cap del desaparegut diputat anglès John Smith (líder del partit laborista britànic del 1992 fins al 1994 i portaveu de l'oposició en temes d'economia i hisenda).

RITA CUYPERS

Responsable de seguretat viària, treballa amb la FIA Foundation per promoure la seguretat viària a escala mundial. Representant de la FIA Foundation en el Grup de Treball per a la Seguretat Viària (WP1) de la CEPE (Comissió Econòmica per a Europa a Ginebra) i a l'IRTAD (Banc

de Dades Internacional sobre els Accidents de Trànsit). Promou a escala internacional les campanyes de seguretat viària de la FIA Foundation amb els membres de l'entitat els clubs automobilístics del món, per a la seva màxima difusió.

ISABEL MAESTRE

Assessora en Educació i Formació de la Fundació RACC. Llicenciada en Pedagogia per la Universitat Autònoma de Barcelona. Diplomada en Educació Social per la Universitat Ramon Llull. Directora de projectes de l'empresa de serveis educatius DUNA d'educació, mobilitat i sostenibilitat. Assessora en qüestions educatives en diverses entitats com ara l'Agència de Mobilitat del Govern d'Andorra, FECSA-Endesa, Fundació RACC, etc. Vicepresidenta del Col·legi d'Educatives i Educadors Socials de Catalunya. Membre del Consell de Coordinació Pedagògica de l'Ajuntament de Barcelona.

VÍCTOR PÉREZ DÍAZ

Catedràtic de Sociologia a la Universitat Complutense de Madrid i doctor en Sociologia per la Universitat de Harvard. Ha estat professor visitant a Harvard, MIT, Califòrnia (San Diego) i Nova York, i a l'Institut de Ciències Polítiques de París, és autor de diversos llibres com ara *La primacia 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) i *Sueño y razón de América Latina* (Taurus, 2005).

JAVIER URRA

Psicòleg especialista en Psicologia Clínica, pedagog terapeuta, ha treballat com a psicòleg als Jutjats de Menors i a la Fiscalia del Tribunal Superior de Justícia de Madrid. L'any 1996 va ser elegit Defensor del Menor de la Comunitat de Madrid, i entre els anys 1999 i 2001 va ser president de la Xarxa Europea de Defensors del Menor. Membre de la Comissió Deontològica del Col·legi Oficial de Psicòlegs de Madrid. És patró d'Unicef, assessor de programes de televisió i director de diverses col·leccions de llibres de psicologia.