

Conducció i substàncies psicotròpiques, xifres esfereïdores i inacceptables

La incidència de l'alcohol, les drogues i també de certs medicaments sobre la seguretat viària és un fet indiscutible. Lamentablement, molts dels accidents amb víctimes mortals i ferits greus que succeeixen a la via pública tenen com a circumstància concurrent el consum d'una o més substàncies psicotròpiques en moments anteriors a l'accident.

Conduir amb una alteració de conducta limita la capacitat de percepció i d'actuació i al mateix temps aboca necessàriament a comportaments més arriscats que augmenten la probabilitat d'accident del conductor i ocupants del vehicle però també de la resta de conductors o vianants que eventualment poden topar amb ells.

Recentment, l'Institut Nacional de Toxicologia i Ciències Forenses del Ministeri de Justícia publicava un informe en el qual s'afirmava que el 45% dels conductors i el 42% dels vianants morts en accidents de trànsit havien consumit prèviament algun tipus de substància alteradora de la conducta, ja fos alcohol, drogues o determinats medicaments.

Més enllà d'aquesta xifra que posa en evidència el risc elevadíssim associat a la conducció sota els efectes de l'alcohol, drogues o psicofàrmacs i que evidencia un problema real a les vies públiques, la qüestió es planteja en termes de conèixer no ja la relació entre consum de substàncies psicotròpiques i la mort en accidents sinó de saber quin és el risc real que existeix a les vies públiques espanyoles de creuar-se amb conductors sota els efectes d'aquestes circumstàncies.

El projecte DRUID

A principis de 2012 es presentaven a Washington les conclusions de l'anomenat projecte DRUID (Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines) que al llarg de sis anys ha anat acumulant investigació en diferents camps relacionats amb la problemàtica de la conducció sota circumstàncies alterades de conducta. Un dels set grups de treball aplegats sota aquesta iniciativa europea va centrar la investigació en

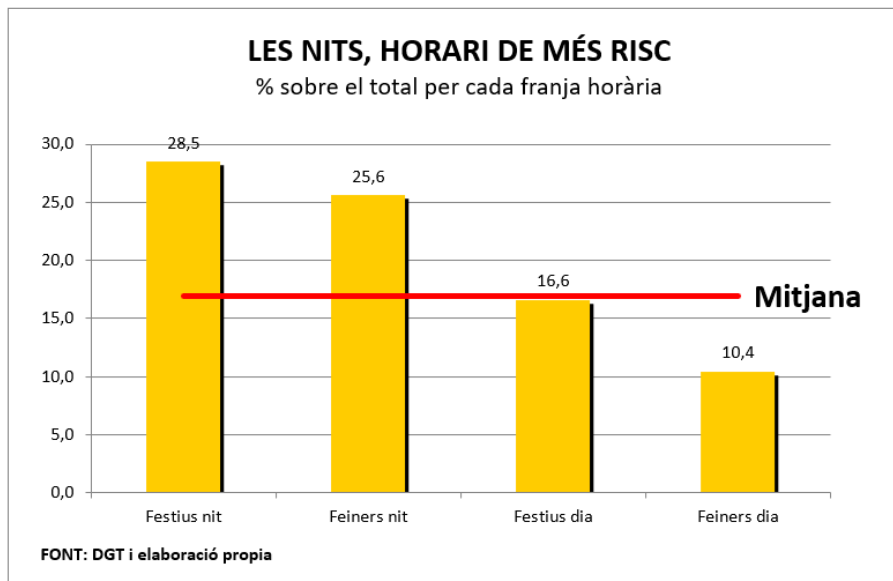
la prevalença de l'ús de substàncies psicotròpiques en els conductors europeus i, en el cas espanyol, les dades les va publicar l'Observatori Nacional de la Seguretat Vial de la Direcció General de Tràfic del Ministeri de l'Interior.

Les conclusions d'aquest estudi basades en els resultats de 3.300 controls de trànsit en carretera i vies urbanes realitzat a tota Espanya durant tot un any entre setembre de 2008 i agost de 2009 són clars al respecte: en el 16,9% dels casos els conductors sotmesos a control van donar resultat positiu ja fos per haver consumit alcohol, drogues o medicaments amb capacitat d'alterar la capacitat de conduir. Dit d'una altra manera, el risc de topat o de creuar-se amb conductors amb les facultats de conducció alterades era francament elevat.

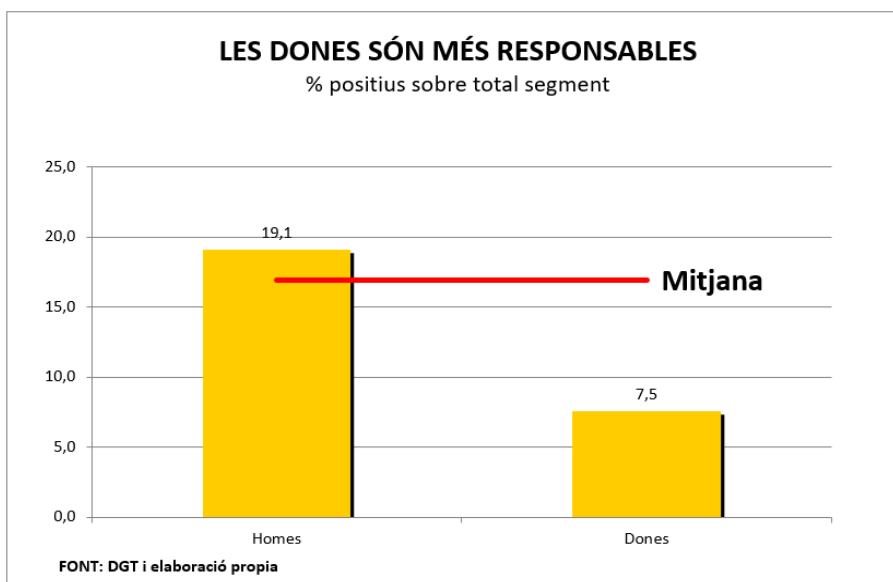
És cert que aquest risc varia segons els dies i hores de la setmana, que no afecta per igual als diferents segments de població i que els causants de les alteracions de conducta són de naturalesa diversa. En qualsevol cas, però, són alteracions de conducta que afecten de manera sistemàtica i greu a la seguretat viària, no ja dels conductors "discapacitats" sinó al conjunt de la població.

El perfil dels conductors que abusen de psicotròpics

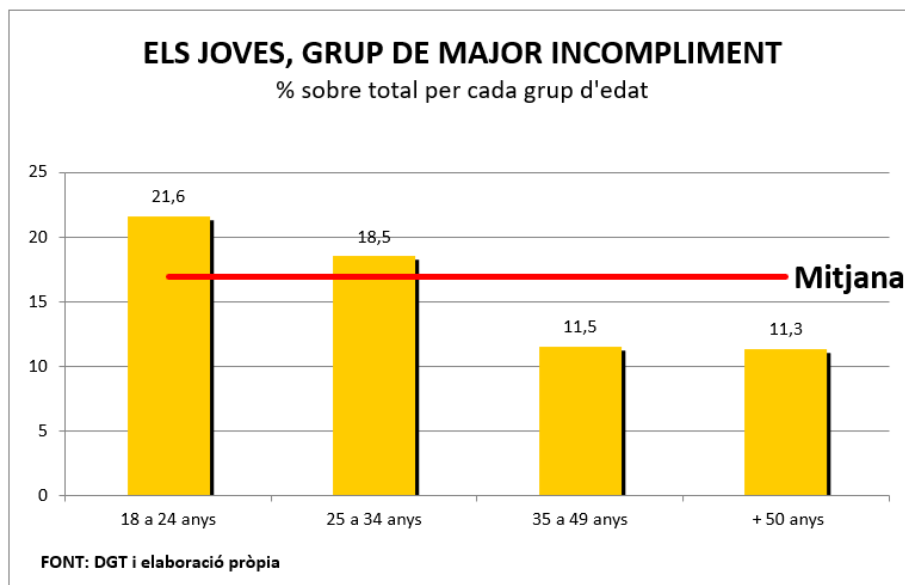
Clarament, el risc més elevat per al conjunt de la població es concentra a les nits, tant els feiners com especialment els caps de setmana i festius doncs l'índex de controls amb resultat positiu en aquests períodes superen àmpliament els que es registren durant les hores del dia. En efecte, el 28,5% dels controls realitzats en caps de setmana i festius a la nit van donar positiu davant de "només" el 10,4% registrat en les hores diürnes dels dies feiners.



D'altra banda, els segments de població amb més grau de risc són, en primer lloc els homes i principalment els més joves. Mentre els controls amb resultat positiu entre la població masculina va arribar al 19,5% en el cas de la femenina varen quedar en el 7,5%.

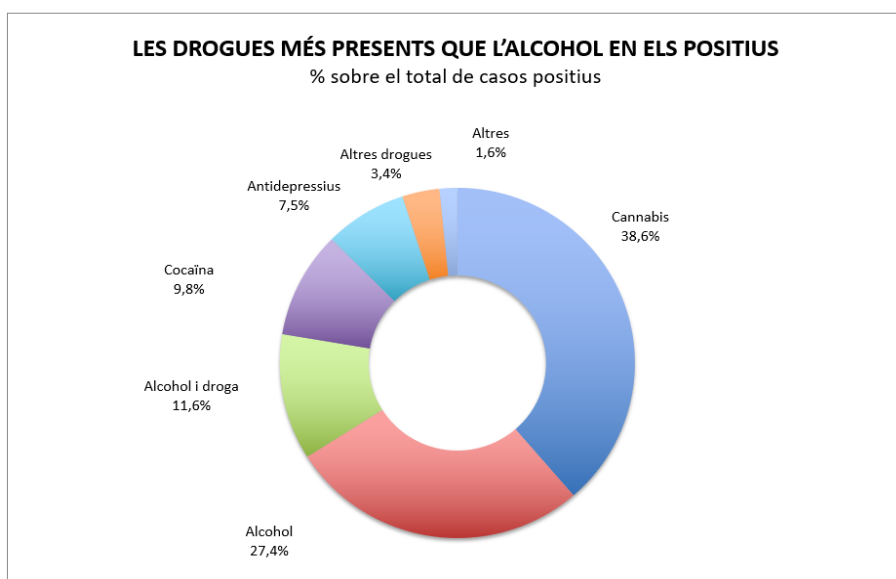


Més acusades són les diferències per trams d'edat. Els més joves, entre 18 i 24 anys, van donar positiu en el 21,6% dels casos. En l'extrem contrari, els conductors de més de 50 anys van donar positiu en l'11,3% dels casos, és a dir, pràcticament la meitat de la proporció constatada entre la població jove.

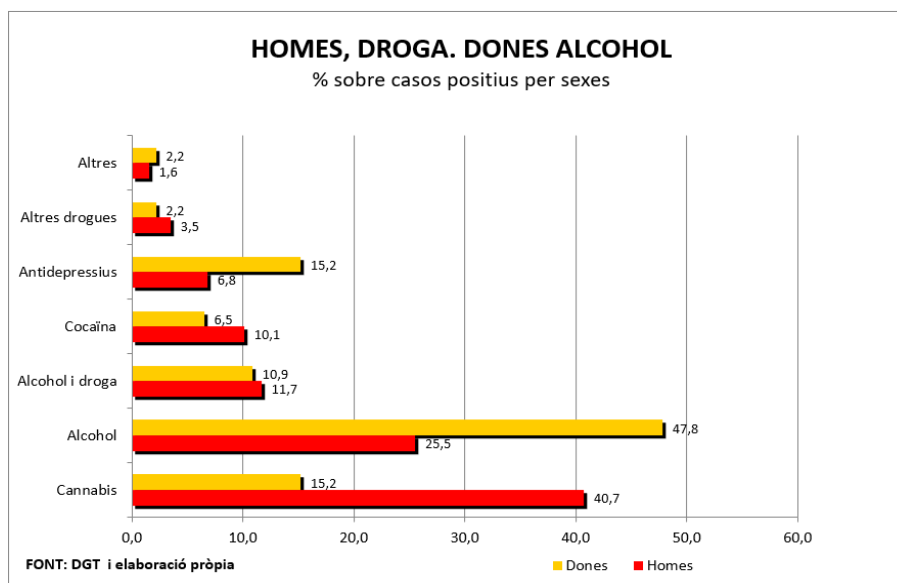


El 64% dels controls positius ho van ser per drogues

Els resultats dels controls de trànsit han estat aclaridors pel que fa a la importància relativa de la utilització d'una o altra substància psicotròpica pels conductors controlats a diferents parts de la geografia espanyola. La primera causa d'alteració de la conducta va ser el consum de cànnabis, doncs el 39% dels casos positius obeïen a aquesta circumstància. Si a això se li afegeix, el consum de cocaïna i altres drogues, resulta que el 52% dels conductors que van donar positiu ho van fer per aquesta causa.



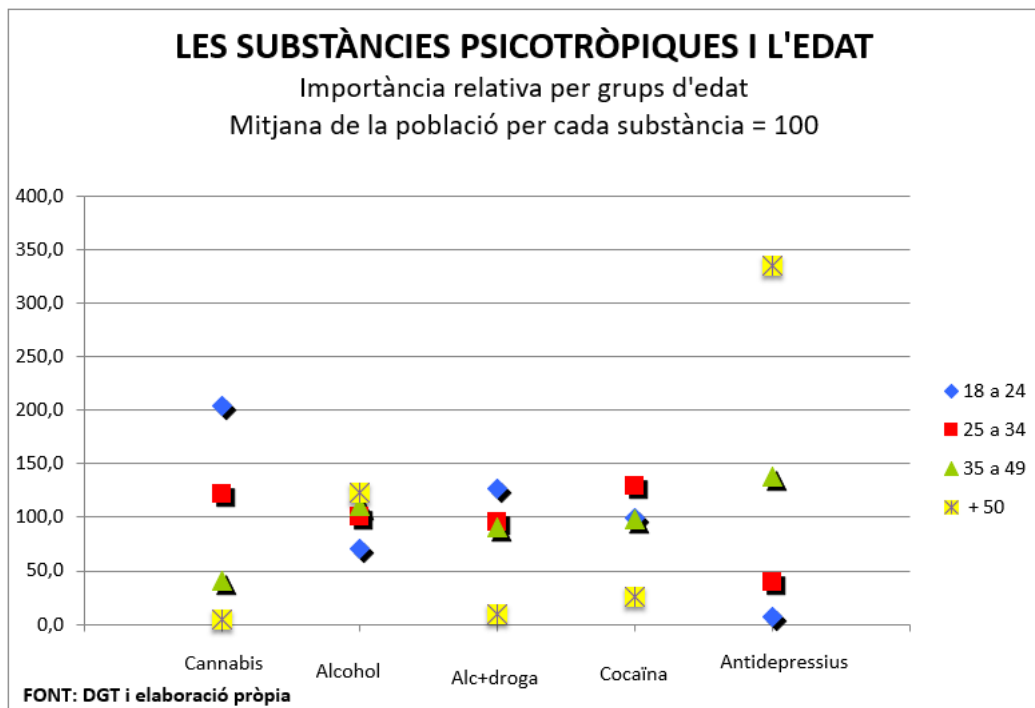
Aquest percentatge arribaria fins el 64% si es compten els conductors que, a més de drogues, també varen donar positiu per un alt nivell d'alcohol en sang. Complementàriament, el 27% va donar positiu per consum d'alcohol sense altres substàncies i finalment un 7% ho va fer per medicaments de naturalesa antidepressiva o amb capacitat d'alterar la capacita de conducció.



Per sexes, el consum de drogues és la pauta dominant entre la població masculina mentre que l'alcohol ho és entre la femenina, detectant-se també una major propensió a la utilització d'antidepressius en aquest col·lectiu.

Molt significativa resulta també la prevalença d'un o altre producte psicotròpic segons l'edat de la població. Les drogues, principalment el cànnabis és la substància més present en els controls de trànsit fets als joves de 18 a 24 anys. En canvi, la cocaïna era l'estímul principal entre la població de 25 a 34 anys.

L'alcohol, per la seva part va ser la principal causa de positiu entre els conductors de més de 50 anys que van donar positiu. També aquest segment de població va destacar pel major ús relatiu d'antidepressius, en aquest cas, fonamentalment les dones.

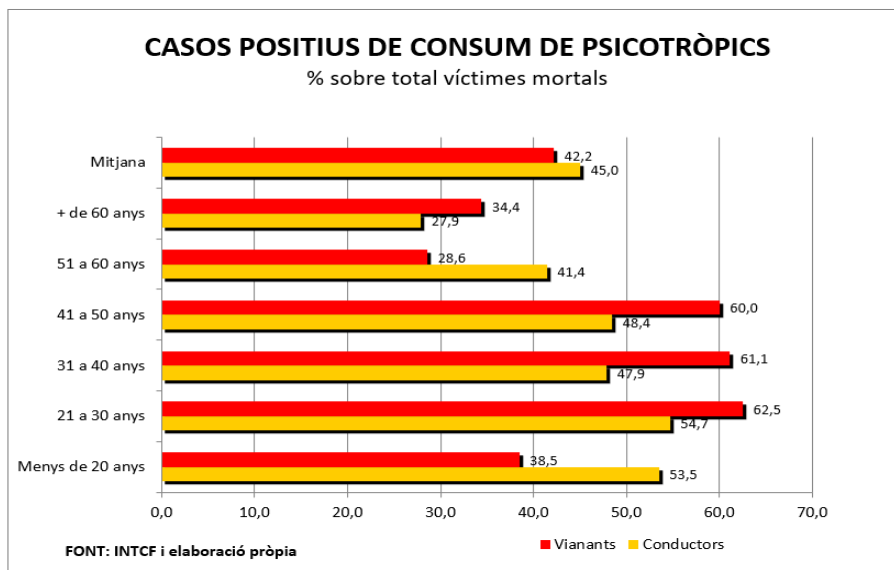


La presència alarmant del consum de drogues entre els conductors ha fet que la Direcció General de Tràfic hagi establert controls específics per a aquest tipus de substàncies psicoactives. En el primer semestre de 2012, el 56% dels conductors que van ser sotmesos a controls específics de drogues realitzats a partir de l'apreciació de certs símptomes d'alteració de conducta van donar positiu.

Els psicotròpics i les víctimes en accidents de trànsit

Hem vist fins ara els riscos inherents al sistema viari pel conjunt de la societat. Segons les dades del projecte DRUID, el panorama de risc per un conductor normal apareix especialment complex davant una circulació feta de nit, en caps de setmana, en la que eventualment circulin més vehicles conduïts per joves de sexe masculí afectats en la seva capacitat de conducció pel consum de drogues toves. L'alcohol és també un problema greu però que queda, aparentment, en un segon terme davant el consum d'estupefaents.

Ara, la qüestió que es planteja és diferent i té a veure amb l'impacte directe del consum de substàncies psicotròpiques sobre les víctimes mortals d'accidents de trànsit. Les dades les facilita l'Institut Nacional de Toxicologia i Ciències Forenses del Ministeri de Justícia i fan referència tant a conductors com a vianants.



En el cas dels conductors s'analitzaren 702 casos d'accident amb resultat de mort. En el 45% d'aquest grup es va detectar la presència de substàncies psicotròpiques en l'anàlisi forense. En el cas dels vianants, es van analitzar 192 casos, dels quals un 42,2% van donar positiu.

El perfil del conductor que ha perdut la vida en accident de trànsit coincideix amb el perfil de conductor que, a priori, tenia més risc de perdre-la, és a dir, una persona de sexe masculí i d'edat inferior a 30 anys. Tanmateix, les causes de l'accident semblen més relacionades amb el consum d'alcohol, barrejat o no amb d'altres substàncies, que amb el consum de drogues. Dit d'un altra manera, el consum d'alcohol, tot i ser menys important com a pauta de conducta social entre els conductors es revela com a element més perillós a l'hora d'alterar la capacitat de conduir.

D'altra banda, dins el conjunt de víctimes amb consum de drogues, s'aprecia que malgrat la prevalença del cànnabis, les causes de mort estan més relacionades amb la cocaïna. Finalment, el nombre de víctimes amb consum de psicofàrmacs és també relativament superior a la part de la població que condueix havent-los consumit.

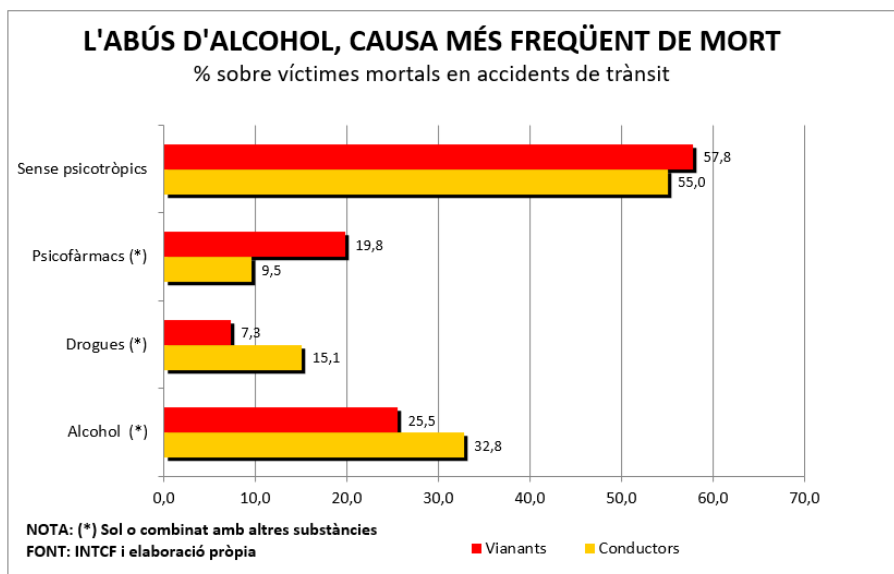
En el cas dels vianants, l'alcohol i els antidepressius semblen ésser la causa principal de mort, quedant la droga en un segon terme. El consum de substàncies psicotròpiques és més elevat entre la població masculina que la femenina que donen

resultats positius en un 50% i un 31% dels casos respectivament. Per edats, el major nombre de casos positius, per sobre el 60% apareix entre les víctimes de 21 a 50 anys.

Una sensibilització necessària sobre el risc a la via pública

Les xifres analitzades són contundents i el repte de la reducció de la sinistralitat a les vies públiques és ineludible. La proporció de conductors consumidors de substàncies que alteren la capacitat de conduir és elevada i ho és encara més la de víctimes mortals que apareixen havent consumit aquestes substàncies.

Els accidents són evitables i especialment els que conjuguen factors de risc com ara el consum de substàncies estupefaents. Transmetre la sensació de risc a la població és imprescindible però, probablement, les campanyes informatives haurien d'adreçar-se més directament a segments específics de la població. És un lloc comú, el grau de risc en que incorren els joves, però potser no ho és tant el risc assumit per la població de mitjana edat més habituada al consum d'alcohol ni tampoc el de la població de més edat, fonamentalment femenina, amb tractaments mèdics per l'ansietat o la depressió.



Cada segment de població té les seves singularitats i fóra bo dedicar-li un esforç específic que poses de manifest el risc en el que incorre per circular per les vies públiques com a conductor, acompanyant i també com a vianant pel fet de fer-ho amb

alteracions de conducta derivades del consum d'alcohol, drogues o certs medicaments.

No cal ara posar en qüestió la composició de la política de prevenció de seguretat vial entre garrot i pastanaga. Calen més controls i també més sensibilització però al mateix temps incidir sobre aspectes determinants d'aquestes conductes fins i tot endurint la regulació.

És indubtable que cal canviar les actituds dels ciutadans a través de campanyes informatives sobre els riscos de conducció sota aquestes circumstàncies o els beneficis de la conducció prudent reforçant si cal l'exitosa figura del conductor alternatiu però cal també fer un pas endavant en la millora de les aptituds reformant si cal les proves d'accés al permís de conduir o implantant la conducció acompanyada.

Però no només cal incidir en actitud i aptitud, cal també prefixar-se objectius clars de reducció de la sinistralitat per segments específics de població i, per tant, disposar dels instruments adients per a aconseguir-los. I aquí, un canvi de regulació pot ser fonamental. Reduir a zero els nivells permesos d'alcohol o de drogues en els conductors joves pot eliminar incerteses prèvies sobre si el nivell de consum està o no dins el límit general i, per tant, eliminar, d'entrada, la possibilitat d'un mínim consum d'aquestes substàncies.

Control, informació, sensibilització i enduriment de la regulació en casos molt determinats són instruments complementaris que han de servir per arribar a l'erradicació de conductes imprudents. Un simples càlculs ens indiquen que sense alcohol ni drogues es podrien evitar el 45% de les morts per accident de trànsit. L'any 2011, el nombre de víctimes mortals a la carretera i zones urbanes va superar les 2.000 persones. Si el 45% d'aquestes persones no haguessin consumit alcohol, drogues o altres psicotròpics probablement ara seguirien amb vida.