

***Entornos saludables: Las ciudades del siglo XXI***

**La prevención de los accidentes de tráfico en jóvenes en el ámbito urbano**

***Unidad Didáctica***

***Juan Borrajo Martos  
Mayo de 2006***

## **1. Introducción**

Los accidentes de tráfico comportan un grave problema social, económico y de salud pública. Estamos ante un problema de altos costes en muertes evitables y años potenciales de vida perdidos, que produce graves secuelas y sufrimiento humano, a lo que habría que añadir un considerable gasto económico en la atención.

En muchas zonas de Andalucía, el perfil predominante de accidentes de tráfico, es aquel referido al ámbito urbano, en el que un varón adolescente que conduce un ciclomotor, generalmente incumpliendo las normas del tráfico y de la seguridad, provoca una alta siniestralidad. Esta situación ha prevalecido durante años ante una gran pasividad social e institucional, a pesar de que los accidentes de tráfico representan la primera causa de muerte y de invalidez permanente en estas edades.

Este problema precisa un abordaje que excede claramente al sector de la seguridad vial en su concepción más clásica. Éste tiene un papel relevante en las soluciones inmediatas, pero necesita finalmente de la participación de otros sectores de la sociedad para alcanzar la máxima eficacia.

Se hace, pues, necesario promover aquellos cambios estructurales en el ámbito de la seguridad vial del nivel provincial y local, que faciliten la puesta en marcha de nuevas medidas de prevención que nos aseguren a medio plazo la reducción de la siniestralidad del tráfico y de sus consecuencias. En este proceso es clave la implicación de los distintos estamentos de la sociedad relacionados con el problema.

Todo ello plantea el reto de la acción intersectorial que, aunque con dificultades, es la estrategia más eficaz. En otras palabras, poner todo el énfasis en un único sector asegura escasa rentabilidad de los recursos aportados. En cambio, si se apuesta por la intersectorialidad, con todas las dificultades iniciales que se quieran señalar, la rentabilidad está asegurada.

## **2. La magnitud del problema de los accidentes de tráfico y los factores determinantes**

La evolución esperada del impacto de los accidentes de tráfico como problema de Salud Pública si no se interviniera, produciría un fenómeno de escalada, de manera que pasaría de la novena a la sexta causa de mortalidad en el mundo, a la segunda si se estimaran los años potenciales de vida perdidos, y a la tercera si se contaran los años libres de discapacidad.

La Comisión de las Comunidades Europeas, en junio de 2003, presentó el Programa Europeo de Seguridad Vial cuyo objetivo central es reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tráfico en la Unión Europea en 2003-2010 bajo el lema “una responsabilidad compartida”.

Para caracterizar la situación habla de la “dura realidad de las cifras”. Anualmente:

- 1.300.000 accidentes con víctimas.
- Más de 40.000 muertes.
- 1.700.000 heridos.
- Coste directo-indirecto 160.000 millones de euros (2% PNB de la UE).
- Principal causa de mortalidad en menores de 45 años.

En una distribución del impacto de este problema entre los países de la Unión Europea se observa que Grecia y Portugal tienen un riesgo cuatro veces superior a Gran Bretaña o Suecia. España tiene un exceso de **mortalidad** respecto a la media europea de un 20% aproximadamente. Los accidentes de tráfico en España son la principal causa de muerte por lesiones y en los hombres se sitúan entre las 10 principales causas de muerte.

En 2003 se produjeron en todo el país 99.987 accidentes de tráfico con víctimas, que causaron 156.034 víctimas y 4.703 muertes. Mientras que en Andalucía, en el mismo año 2003, se produjeron 15.310 accidentes de tráfico con víctimas, que causaron 25.651 víctimas y 738 muertes.

**Las tasas de mortalidad** por accidente de tráfico en Andalucía, en el año 2003, fueron de 16,08 para hombres y de 3,67 para mujeres, manteniéndose, al igual que en los últimos años, por debajo de las tasas nacionales que fueron, para ese mismo año, de 17,33 y de 4,85 la masculina y femenina, respectivamente.

En jóvenes y adultos jóvenes, los datos de mortalidad del año 2001, publicados por el Instituto de Estadística de Andalucía, reflejan que los accidentes de tráfico son la primera causa de muerte para el grupo de 15 a 24 años en ambos sexos y, en el grupo de edad de 25 a 34 años, la segunda tras los tumores.

En cuanto a la **mortalidad por grupos de edad**, en los últimos años la curva ha cambiado levemente. Existía un ligero predominio hasta el año 1998, en el grupo de 25 a 34 años, que en 1999 se desplazó al grupo de entre 15 a 24 años. A partir del año 2003, los grupos, prácticamente se igualan en mortalidad.

En Andalucía, como en el resto del país, se puede observar el aumento progresivo y constante del número de víctimas involucradas en los accidentes (leves, graves, mortales), de todas las edades, desde el año 1994 al 2003, exceptuando un ligero descenso en el año 1999.

Por grupos de edad a lo largo de los últimos años se ha consolidado una curva en la que las víctimas son claramente más numerosas en el grupo de 15 a 24 años, seguidas por el de 25 a 34,

#### **Modelos de accidentabilidad según el lugar de ocurrencia del accidente:**

**Modelo 1:** Caracterizado por presentar en el grupo de 15-24 años una tasa de accidentabilidad en zona urbana muy cercana a la de accidentabilidad en carretera, predominando el vehículo de dos ruedas. La mortalidad es menor que en el modelo siguiente.

**Modelo 2:** Caracterizado por tener una accidentabilidad mucho mayor en desplazamientos por carretera en todas las edades. Las tasas de víctimas en desplazamientos urbanos en las edades jóvenes son notablemente menores que en el modelo 1. El vehículo más implicado en este caso es el ligero.

Esta caracterización tiene su expresión provincial según los diferentes tipos de desplazamiento, la cual se relaciona con los hábitos de la población joven en cada provincia, y permite adecuar los esfuerzos según el riesgo de las zonas. Así, el Modelo 1 se observa preferentemente en Cádiz, Jaén, Málaga y Sevilla, mientras el Modelo 2 está presente en Almería, Córdoba, Granada y Huelva.

### Perfil de accidentabilidad por tráfico en Andalucía

- En los últimos años el número de víctimas por accidentes de tráfico está experimentando una tendencia creciente, mientras que la mortalidad se estabiliza.
- Los jóvenes y adultos jóvenes representan más de la mitad de las víctimas por accidentes de tráfico y aglutinan un 40% de la mortalidad.
- Por cada víctima mortal en estas edades se producen alrededor de 8 heridos graves y 24 leves.
- Las tasas de accidentabilidad son más altas en los jóvenes varones, presentándose una notable diferencia entre hombres y mujeres en la tasa de víctimas de 15 a 24 años y más pequeña en el grupo de 25 a 34.
- Según el tipo de vehículo, en el grupo de jóvenes la tasa de víctimas es bastante mayor para los vehículos de dos ruedas y, sin embargo, en el grupo de 25 a 34 años la tasa es superior en vehículos ligeros.
- En el grupo de 15 a 24 años las mayores tasas de accidentabilidad se dan con vehículos de dos ruedas en desplazamientos urbanos. En el grupo de 25 a 34 años la tasa mayor ocurre en carretera con vehículos ligeros.

### 3. Su abordaje en el ámbito local

Encarar este grave problema de salud, y conseguir reducciones importantes y mantenidas en el número de accidentes, requiere la adopción de políticas enérgicas, efectivas y sostenidas en múltiples entornos, seleccionando estrategias de intervención basadas en la evidencia.

La complejidad del fenómeno de la accidentalidad y sus múltiples ramificaciones, exige una intervención multidisciplinaria e intersectorial. No sólo por parte de una administración, departamento o profesión, sino de una amplia variedad de profesionales y organismos diversos que trabajen juntos y concentren sus esfuerzos colectivos donde sean más efectivos. Reconocida la complejidad de la situación generada por la falta de intervenciones efectivas sobre el

problema de la alta siniestralidad asociada a la conducción de vehículos por la población joven en el ámbito urbano de nuestras ciudades, resulta necesaria la



búsqueda de fórmulas organizativas que permitan sumar las acciones conjuntas de varios sectores.

La acción intersectorial permite compartir responsabilidades, recursos e instrumentos. No sólo institucionales, colectivos, sino también individuales y familiares. La intersectorialidad conduce a la corresponsabilidad porque permite superar el hábito del reproche y de la huida de la propia responsabilidad.

Partimos de la definición de Acción Intersectorial para la Salud, según la Oficina Regional Europea de la OMS, en su documento “Salud para Todos en el Siglo XXI” : *“La Acción Intersectorial en Salud es la relación conocida entre parte o partes del sector de la sanidad con parte o partes de otro sector que se ha originado para pasar a la acción, con objeto de alcanzar objetivos de salud de una manera que sea más eficaz, efectiva o adecuada de lo que se lograría si el sector de la sanidad actuara sin ayuda”*. Desde el ámbito de la salud pública se viene haciendo especial énfasis sobre la magnitud y gravedad del problema de los accidentes de tráfico, al tiempo que un llamamiento a la necesidad de aunar esfuerzos en su resolución dado que es un problema vulnerable. Se pretende pues, poner el acento en elaborar una respuesta común a un grave problema social, tratando de cooperar en el último escalón, con la corresponsabilidad como marco y haciendo ver que todos ganamos por trabajar conjuntamente.

En Andalucía, a diferencia de otras zonas del país en las que también existe un número considerable de ciclomotores, hay un claro predominio de los adolescentes entre la población usuaria de estos vehículos. Sabido es que los jóvenes conductores son especialmente vulnerables debido a la excesiva sobrevaloración de sus capacidades, a que asumen mayor nivel de riesgo en la conducción y a sus frecuentes conductas exhibicionistas cuando están en grupo, lo que les lleva a realizar mayores maniobras de riesgo.

Las tasas específicas de accidentes de tráfico por grupo de edad, anteriormente descritas, reflejan claramente lo anteriormente comentado.

Es sabido que el ámbito urbano representa un escenario donde es habitual la mayor siniestralidad asociada a jóvenes conductores, marcado por una población usuaria de ciclomotores, esencialmente adolescente que en su mayoría no respeta las normas del tráfico y de la seguridad generando una alta siniestralidad. El uso inadecuado de este vehículo, y las actitudes incívicas de buena parte de sus usuarios, cuyo mayor exponente es el no usar el casco reglamentario, ha empañado la imagen de muchas de nuestras ciudades turísticas ante la impotencia de las autoridades municipales y de los responsables de la seguridad vial.

La colaboración intersectorial en el ámbito local dirigida a la puesta en marcha de medidas que traten de conseguir objetivos como:

- Aumentar el grado de conocimiento e información de la población sobre la accidentalidad.
- Reducir en nuestra comunidad la incidencia de accidentes de tráfico,
- Reducir la mortalidad causada por los accidentes.
- Reducir el número y severidad de las discapacidades causadas por los accidentes.

La acción intersectorial debe estar basada esencialmente en el principio de la operatividad, en el carácter permanente de las acciones y en una estrecha coordinación funcional que facilite el apoyo a las actividades de prevención que se desarrollan en el nivel local y propicie la participación de todos los agentes sociales, de manera muy especial la de los propios jóvenes.

#### 4. Agentes a implicar

Cumpliendo con los objetivos del Plan Andaluz de Salud, desde el año 2000 se han ido constituyendo en las distintas provincias andaluzas las Mesas Intersectoriales para la Prevención de Accidentes de Tráfico en Jóvenes que en la actualidad tienen diferentes grados de desarrollo.

Las Mesas intersectoriales se constituyeron en primeras instancias con la participación institucional para después dar cabida a todos los sectores que solicitaron colaborar. Actualmente, están representadas no sólo las instituciones sino también las asociaciones, fundaciones y otras organizaciones del ámbito privado: Jefatura Provincial de Tráfico, Delegación de Salud, de Educación, Instituto Andaluz de la Juventud, Universidad, Ayuntamientos, Diputación Provincial, Autoescuelas, Policías Locales, Asociaciones de Padres, de Jóvenes y Fundaciones del ámbito de la seguridad vial.

Este planteamiento, en principio, podía ir en contra de la operatividad dado el número elevado de componentes de la Mesa y de la diversidad de su procedencia. Para vencer esta dificultad se constituyeron dos grupos de trabajo: un Grupo Técnico y otro de Participación. En el primero se elaboran las estrategias y contenidos de trabajo que marcan los responsables de las instituciones representadas y en el segundo se acuerdan las colaboraciones en la difusión y puesta en marcha de las actuaciones previstas.

Ante todo se prima la operatividad, por ello se ha potenciado al máximo la coordinación funcional que desde la Delegación de Salud se ejerce, evitándose en todo momento el lastre que pudiera suponer contenidos de tipo burocráticos. No se firman convenios ni acuerdos, sólo un listado de "compromisos" que cada organización adquiere en relación con actuaciones concretas.

Así pues, la intersectorialidad viene caracterizada no sólo por su operatividad, también por su carácter permanente, por una estrecha coordinación funcional, por el apoyo a las actividades de prevención que se desarrollan en el nivel local y por la participación de todos los agentes sociales y de manera muy especial la de los propios jóvenes. En definitiva, se trata de

#### Estrategia

- Implicación Intersectorial.
- Aplicación efectiva de los recursos públicos existentes
- Apoyo a las actividades de prevención en el ámbito local.
- Participación de la comunidad.



garantizar la efectividad de los recursos disponibles que son, en principio, suficientes.

### Objetivos Generales de las Mesas Intersectoriales

- Alcanzar los objetivos del III Plan Andaluz de Salud en materia de reducción de accidentes de tráfico en jóvenes
- Sensibilizar a las Administraciones Públicas y a los profesionales sobre la gravedad del problema de los accidentes de tráfico y la necesidad de intervenir sobre el mismo.
- Crear un estado de opinión en la sociedad sobre la gravedad del problema de los accidentes de tráfico.
- Fomentar el cambio de actitudes de riesgo para la salud en los jóvenes de Andalucía.

### Objetivos específicos de las Mesas Intersectoriales

- Realizar un diagnóstico de la situación del problema de los accidentes de tráfico en jóvenes en el ámbito provincial.
- Detectar y describir situaciones de especial riesgo que requieran una intervención selectiva para su control.
- Priorizar las intervenciones desde las distintas administraciones competentes. Garantizar la efectividad y factibilidad de dichas intervenciones.
- De forma especial, promocionar el uso del casco por parte de usuarios de ciclomotores en zonas urbanas mediante campañas informativas y un control policial efectivo.
- Potenciar la Educación Vial en el estamento educativo y armonizar las actividades de Educación Vial que las distintas instituciones vienen desarrollando de manera sistemática.

## **5. Acciones a desarrollar**

Se considera importante contribuir a crear un **estado de opinión** en los ciudadanos con objeto de reducir la actual resignación social derivada de la creencia de que los accidentes de tráfico son fortuitos e inevitables. En este sentido, en algunas provincias andaluzas como Málaga y Jaén han sido muy frecuentes las referencias al problema en los distintos medios de comunicación y en general, se ha mantenido una presencia mediática muy importante lo que ha facilitado que los ciudadanos conozcan el trabajo que se viene desarrollando y pueda servir como elemento de referencia para el posible debate en el seno de las familias con hijos adolescentes.

De igual manera, se considera prioritario el contribuir a la **sensibilización de los responsables de las instituciones**, de los profesionales y de todos aquellos que pertenezcan a algún sector relacionado con el problema, llamando la atención sobre la magnitud, frecuencia, gravedad y la vulnerabilidad del mismo. Se celebraron encuentros específicos de la Mesa Intersectorial con cada sector implicado: Salud y Distritos Sanitarios, Educación

y responsables de Centros Educativos, Juventud y responsables de recursos juveniles, Tráfico y Policías Locales, etc... También se mantuvieron encuentros de trabajo con la Asociación Provincial de Autoescuelas y la Federación de Asociación de Padres de Alumnos y con la Universidad.

En el transcurso de los años de esta experiencia, se han llevado a cabo numerosas **campañas de información y de divulgación** dirigidas, la mayoría de ellas, a la promoción del uso del casco en usuarios de ciclomotores. Hoy se cuenta con una basta experiencia en el diseño, contenidos y materiales de campañas que puede servir de referencias para otras zonas geográficas con alta siniestralidad urbana de vehículos de dos ruedas.

Paralelamente a las actividades divulgativas y de sensibilización, se desarrollaron dos grandes líneas de trabajo: Complementar una **vigilancia policial intensa y permanente** en el tiempo con la impartición de la **educación vial** como eje transversal en los centros escolares. Se entiende que la complementariedad de estos dos ejes de actuación es necesaria para lograr cambios de comportamientos de riesgos muy arraigados en la población adolescente.

La Ley de Seguridad Vial vigente contempla la inmovilización y retirada a los depósitos municipales de todo vehículo de dos ruedas cuyos conductores no lleven el casco reglamentario. La aplicación de esta medida por parte de las Policías Locales ha tenido un gran impacto entre los jóvenes, lo que a contribuido al uso del casco por una mayoría de usuarios en las ciudades y municipios donde se ha venido aplicando.

Para evitar el rechazo social de esta medida, se hace necesario respaldar y prestigiar a la Policía Local desde los diferentes ámbitos que componen la Mesa

Intersectorial. En la ciudad de Málaga, el respaldo unánime y la presión mediática sobre la gravedad de los accidentes de tráfico en jóvenes ha hecho que no se produzcan quejas de ciudadanos hacia una medida que pudiera ser entendida como de carácter recaudatorio o simplemente rechazo a una medida coercitiva.

Los profesionales de las policías locales han entendido que este respaldo es una oportunidad para hacer un análisis los distintos escenarios de la vigilancia y control policial, en la búsqueda de estrategias que aseguren la efectividad de estas actuaciones y con ello el mayor cumplimiento de las normas del tráfico por parte de los jóvenes conductores. Por ello, se organizó en Málaga, en febrero de 2002, en el marco de la Mesa Intersectorial, un encuentro de trabajo de los Jefes y Directivos de las Policías Locales de Andalucía. De este encuentro surgió un documento que recoge las conclusiones y recomendaciones sobre la actuación policial ante este problema y que está facilitando la puesta en marcha en el territorio urbano de la provincia de Málaga, de nuevas medidas preventivas en un escenario de colaboración entre las distintas administraciones y los agentes sociales.

#### **Líneas básicas de la vigilancia y control policial:**

- Permanente en el tiempo, de periodicidad diaria incluyendo festivos y cualquier horario y territorio urbano.
- Inmovilización y retirada con grúa del vehículo por no uso del casco o que carezca de seguro obligatorio.
- Todos los agentes de la policía local amonestarán el no uso del casco (no sólo los dispositivos específicos de vigilancia y control de ciclomotores)
- Participación de otras Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado

Es el caso de la experiencia piloto de colaboración policial intermunicipal en Fuengirola, Mijas y Benalmádena. Tres municipios de la franja costera malagueña eminentemente turísticos que tienen un numeroso parque de vehículos de dos ruedas y donde fracasaron anteriores campañas de promoción del uso del casco. La puesta en marcha de estas nuevas medidas policiales de carácter permanente y la estrecha colaboración entre los tres municipios está dando un giro importante a la situación según resultados que más tarde se comentarán.

Sin embargo, se comprueba que la presión policial ejercida durante más de dos años no es suficiente puesto que una minoría de conductores persiste en no usarlo. Más significativo es, comprobar que cuando la presencia policial es menor (festivos, fines de semana, barrios), el uso del casco decrece de manera evidente. Por ello, se hace necesario mantener los encuentros de trabajo de los Jefes y Directivos de las Policías Locales para elevar recomendaciones a las autoridades municipales sobre la necesidad de que se aporten nuevos recursos de cara a garantizar la presencia policial con carácter permanente. En estos encuentros, en los que participan una alta representación de las policías locales de la provincia de Málaga, también se debaten las estrategias necesarias para hacer extensiva esta experiencia de trabajo en el mayor número posible de municipios.

Por otro lado, se viene realizando un esfuerzo importante en el **ámbito educativo** algunas provincias andaluzas. En Málaga, la Delegación Provincial de Educación de la Junta de Andalucía diseñó en el curso escolar 2000-2001, un programa de educación vial denominado "No cuesta tanto hacerlo bien", con el propósito de contribuir a educar a los jóvenes a través de la adquisición de aptitudes y valores que posibiliten una disminución de los accidentes de tráfico por la concienciación y el uso responsable de los vehículos a motor.

Probablemente sea esta una de las pocas experiencias en nuestro país de impartición de educación vial en un número significativo de centros de enseñanza públicos de manera institucional, sistemática y ajustada al calendario escolar. El programa viene aplicándose desde noviembre de 2000 en un número de centros participantes superior a los treinta en cada convocatoria de las tres realizadas hasta el momento. Esto ha supuesto que más de 10.000 escolares del tercer ciclo de la enseñanza secundaria hayan recibido unas 30 horas lectivas de educación vial a cargo de sus propios profesores durante el curso escolar.

El programa contempla desarrollar el temario en treinta horas lectivas usando como material de referencia la Guía Didáctica de Educación Vial para la Educación Secundaria de la Dirección General de Tráfico. Al término del curso, quienes hayan asistido a todas las sesiones teóricas y prácticas tienen derecho a la obtención de la licencia de conducción de ciclomotores otorgada por la Jefatura Provincial de Tráfico de Málaga según el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre por el que se aprueba el reglamento general de vehículos.

Otro capítulo importante es la participación de los propios jóvenes en la resolución del problema de los accidentes de tráfico. La participación juvenil se ha consolidado como un instrumento muy eficaz de prevención de salud. Aparece la figura del **mediador juvenil**: aquel joven sensibilizado ante problemas y que quiere participar activamente en su resolución, la mayoría de las veces, transmitiendo información y conocimientos "de igual a igual".

La idea es realizar distintas intervenciones de estos mediadores juveniles en diferentes escenarios: en centros escolares, en autoescuelas, universidad, etc.. Se pretende pues, la educación de unas personas por otras de su mismo grupo, que sirva para mejorar y cambiar actitudes no saludables de los jóvenes, y en el caso que nos ocupa, en la conducción de vehículos.

Desde la creación de las Mesas Intersectoriales, los responsables provinciales del Instituto Andaluz de la Juventud vienen distribuyendo periódicamente información y materiales sobre accidentes de tráfico a través de la Red de Información Juvenil. Al mismo tiempo, en los programas de los encuentros de trabajo de los responsables de recursos juveniles y de los centros de información, se viene introduciendo aspectos relacionados con el problema de la magnitud de los accidentes de tráfico en jóvenes y de las actividades de la Mesa Intersectorial.

Otra de las líneas de trabajo a potenciar desde las Mesas Intersectoriales puede ser la desarrollada en algunos municipios a través de Diputaciones Provinciales: la creación de **Aulas Municipales de Educación Vial**, el establecimiento de Escuelas de Formadores en los municipios y creación de un certamen escolar de Educación Vial en la provincia.

Otro importante ámbito de colaboración, puede ser el que se viene desarrollando en algunas provincias con la **Asociación Provincial de Autoescuelas** en el marco de la Mesa Intersectorial. Es especialmente relevante por cuanto que los clientes habituales de las autoescuelas son los jóvenes, que además acuden en un momento especial: la obtención de la licencia de conducción. El objetivo fundamental es que el joven reciba una formación dirigida a enfatizar los factores de riesgos de la conducción, a la necesidad del cumplimiento de las normas. Se trata de cambiar el aprendizaje memorístico de las normas del tráfico y a la realización repetitiva de test de examen.

La Asociación Provincial de Autoescuelas organizó unos **Talleres de formación y reciclaje de profesores de autoescuelas**. En estos talleres, con una dinámica de grupos, se les informó de la magnitud de los accidentes de tráfico, su frecuencia, gravedad y de la necesidad de informar a los jóvenes sobre los factores de riesgos. En la provincia de Málaga, se han realizado 5 talleres durante el año 2001, en los que participaron unos 125 profesores de autoescuelas.

#### Líneas de trabajo prioritarias en el ámbito local:

- Realizar un diagnóstico de situación del problema de los accidentes de tráfico en jóvenes en el ámbito geográfico de referencia.
- Detectar y describir situaciones de especial riesgo que requieran una intervención selectiva para su control.
- Priorizar las intervenciones, garantizando la efectividad y factibilidad de dichas intervenciones
- Promocionar el uso del casco por parte de usuarios de ciclomotores y del cinturón de seguridad y de dispositivos de retención infantil en vehículos en zonas urbanas mediante campañas informativas y un control policial efectivo

- Potenciar la educación vial en el estamento educativo y armonizar las actividades de educación vial que las distintas instituciones vienen desarrollando de manera sistemática.
- Facilitar la formación de mediadores juveniles en prevención de accidentes de tráfico, para mejorar y cambiar las actitudes de los jóvenes en la conducción de vehículos transmitiendo información y conocimientos “de igual a igual”.
- Celebrar encuentros específicos de las mesas intersectoriales, con todos los sectores implicados
- Con el Instituto Andaluz de la Juventud, distribuir periódicamente información y materiales sobre accidentes de tráfico a través de la Red de Información Juvenil.
- Con las autoescuelas, para que el joven reciba una formación dirigida a enfatizar los factores de riesgos de la conducción.
- En colaboración con los medios de comunicación, crear un estado de opinión para reducir la actual resignación social derivada de la creencia de que los accidentes de tráfico son fortuitos e inevitables.
- Organizar campañas informativas de ámbito local sobre:
  - Los peligros de conducir un automóvil bajo la influencia del **alcohol y otras drogas**, y también sobre los riesgos de viajar en un vehículo conducido por alguien que esté bajo la influencia de estas sustancias. Esta intervención es más importante para aquellos que presentan mayor riesgo de sufrir accidentes de tráfico como adolescentes y adultos jóvenes.
  - La necesidad de utilizar **dispositivos de retención infantil** en los vehículos que transporten lactantes y párvulos ya que éstos pueden reducir la lesiones graves hasta un 67% y la mortalidad un 71%
  - El uso de **cinturones de seguridad** para conductores y pasajeros. Es importante recordar la importancia de usar cinturones de seguridad incluso en trayectos cortos. El uso del cinturón de seguridad lumbo-pectoral puede disminuir el riesgo de lesiones moderadas y severas en los ocupantes de los asientos delanteros hasta en un 55% y puede reducir la mortalidad por accidentes en un 40-50%.
  - El uso del **casco protector** por parte de los usuarios de vehículos de dos ruedas, basado en el hecho de que reduce a la mitad el riesgo de traumatismo craneal mortal o grave.
  - Promover el uso del **casco de protección** por parte del grupo de alto riesgo que constituyen los **ciclistas**, en particular en el grupo de edad comprendido entre los 10 y los 14 años, que es el que presenta el riesgo más elevado<sup>1</sup>. Se estima que el riesgo de traumatismo craneal entre ciclistas se reduce entre el 63-85% con el empleo del casco.

## **Conclusiones**

El desarrollo y consolidación de una estrecha colaboración intersectorial en el ámbito local permite la formulación de objetivos comunes, que implican en su logro a todos los sectores relacionados con el problema de los accidentes de tráfico en el ámbito urbano. Esta colaboración entre los profesionales de los distintos ámbitos de la seguridad vial en el nivel local puede inducir importantes cambios programáticos por parte de las instituciones públicas de niveles provinciales y regionales.

Prueba de ello, ha sido las modificaciones llevadas a cabo por las policías locales en la vigilancia y control de vehículos de dos ruedas, aplicando la inmovilización y retirada de los mismos a los depósitos municipales por el no uso del casco protector, o la decisión de las autoridades educativas de implementar la educación vial como materia transversal de manera institucionalizada, sistematizada y acorde al calendario escolar en un número importante de centros educativos públicos.

Estas medidas vienen aplicándose en algunas provincias andaluzas desde mediados del año 2000, complementadas con campañas informativas, jornadas técnicas en los distintos sectores de la seguridad vial, formación de mediadores juveniles y otras intervenciones que han hecho que el uso del casco por parte de los usuarios de vehículos de dos ruedas se haya generalizado en un amplio territorio de éstas provincias que concentran un alto número de estos vehículos.

Consecuencia a lo anterior, en los últimos años se viene observando en éstas zonas una reducción importante de la lesividad de los accidentes asociados a vehículos de dos ruedas, como demuestra el hecho de que en Málaga capital, los traumatismos craneoencefálicos por esta causa atendidos en los dispositivos del 061 ha sufrido una reducción del 58% en los dos últimos años. Otras fuentes sanitarias aportan cifras coincidentes en la disminución de la lesividad, así como los informes de la Policía Local de Málaga.

Se concluye que es necesario emprender, cuanto antes, una reorientación y reestructuración de las intervenciones en la prevención de los accidentes de tráfico en el ámbito urbano a fin de asegurar la efectividad de las mismas. Como se ha demostrado en países con programas efectivos de prevención de accidentes de tráfico, estos cambios pasan por una estrecha colaboración entre profesionales de los distintos ámbitos de la seguridad vial.

Por ello, la experiencia llevada a cabo a través de las Mesas Intersectoriales Provinciales trata de conservar y consolidar el proceso de colaboración logrado hasta ahora, fomentando así una cultura de la acción desde la perspectiva de la corresponsabilidad y apostando decididamente por la educación en valores de nuestros jóvenes, porque entendemos que de esta manera no sólo se evitarán muchas muertes prematuras, incapacidades y sufrimientos para muchas familias de este país, sino que además estaremos contribuyendo a formar mejores ciudadanos para el futuro.

---

## Bibliografía

1. Mesa Intersectorial de Málaga Prevención Accidentes Tráfico en jóvenes. Informe mayo 2000.
2. Blanco J, González L, Muriel R, Picó M. El trabajo intersectorial en salud pública. Informe-documento Foro de debate sobre la salud pública en Andalucía. Córdoba. 2002
3. Regidor E, Reoyo A, Calle M, Domínguez V. Fracaso en el control del número de víctimas por accidentes de tráfico en España. ¿la respuesta correcta a la pregunta equivocada? Rev Esp Salud Pública 2002; 105-113
4. Consejería de Salud, Junta de Andalucía. Direcc Gral Salud Pública. Informe 2000.
5. Informe DGT, 1999.
6. DGT. Anuario Estadístico General 2000
7. Montoro L, Alonso F, Esteban C, Toledo F, Manual de Seguridad Vial: El factor humano. Ariel Intras, 2000
8. Policía Local de Málaga. Informe 2000. EPES-061 Informe 2000..
9. Salud Para Todos en el Siglo XXI. Oficina Regional Europea de la OMS. Copenhague. 2001
10. II Plan Andaluz de Salud. Junta de Andalucía. Consejería de Salud. Sevilla. 1999.
11. Documento de conclusiones y recomendaciones. I Encuentro de los Jefes y Directivos de las Policías Locales de Andalucía. Informe de la Mesa Intersectorial para la prevención accidentes tráfico jóvenes de Málaga. 2002.
12. Proyecto piloto “Adolescentes y conducción urbana de ciclomotores: actuación coordinada intermunicipal en la vigilancia y control policial. Benalmádena, Fuengirola y Mijas” Informe de la Mesa Intersectorial para la prevención accidentes tráfico jóvenes de Málaga. 2002.
13. Programa de educación Vial “No cuesta tanto hacerlo bien”. Delegación Provincial de la Consejería de Educación y Ciencia de Málaga”. Septiembre, 2000.
14. Ocio, E. “Guía Didáctica de Educación Vial para la Educación Secundaria”. Dirección General de Tráfico.
15. Grupo intersectorial para la prevención de accidentes y reducción de lesiones del Área 10. Informe, 2002
16. Informe Policía Local Málaga, 2002
17. Informe 061, Málaga, 2002
18. Hospital Carlos Haya, Informe Servicio de Documentación Clínica. 2002.
19. DGT. Anuario Estadístico General 2001
20. www.anesdor.com
21. Plaséncia, A. “Los accidentes de tráfico: la visión epidemiológica y de salud pública”. Ponencia Encuentro Mesas Intersectoriales de Andalucía. Málaga. Mayo 2002