

Aproximación conceptual e identificación de predictores de riesgo teóricos en jóvenes conductores: un punto de partida para contribuir en la reducción de accidentes de tráfico

Montserrat Rodríguez Parrón

Universitat Autònoma de Barcelona
Departament de Pedagogia Aplicada
08193 Bellaterra (Barcelona). Spain

Resumen

Para evaluar el riesgo entre el colectivo de jóvenes que actualmente están cursando los últimos cursos de la ESO y que, en la mayoría de los casos son conductores habituales de bicicleta y/o ciclomotor así como potenciales conductores de coche, creemos necesario para este colectivo identificar, aquellos predictores de riesgo que pueden tener una incidencia directa en los accidentes. Pensamos que el análisis de predictores, nos ha de permitir evaluar la predisposición al riesgo de los jóvenes, a efectos de posibles intervenciones posteriores al respecto.

Palabras clave: factores de riesgo, predictores de riesgo, educación vial.

Resum. *Aproximació conceptual i identificació de predictors de risc teòrics en conductors joves: un punt de partida per a contribuir en la reducció d'accidents de trànsit*

Per a avaluar el risc entre el col·lectiu de joves que actualment estan cursant els últims cursos de la ESO i que, en la majoria dels casos són conductors habituals de bicicleta i/o ciclomotor així com potencials conductors de cotxe, creiem necessari per a aquest col·lectiu identificar, aquells predictors de risc que poden tenir una incidència directa en els accidents. Pensem que l'anàlisi de predictors, ens ha de permetre avaluar la predisposició al risc dels joves, a l'efecte de possibles intervencions posteriors.

Paraules clau: factors de risc, predictors de risc, educació vial.

Abstract. *Conceptual approach and theoretical identification of predicting of risk in conductive young people: a departure point to contribute in the reduction of traffic accidents*

In order to evaluate the risk between the group of young people who at the moment are attending the last courses of the ESO and that, in most of the cases is habitual drivers of bicycle and/or moped as well as potential drivers of car, we create necessary this group to identify, those predicting ones of risk that can have a direct incidence in the accidents. We thought that the analysis of predicting, are us to allow to evaluate the predisposition to the risk of the young people, with the object of possible later interventions on the matter.

Key words: factors of risk, predicting of risk, road education.

Sumario

- | | |
|---|---|
| 1. Delimitación conceptual del predictor de riesgo | 4. Descripción de los predictores de riesgo en la ESO |
| 2. Diferencias entre factor de riesgo y predictor de riesgo | 5. Bibliografía |
| 3. Proceso de identificación de predictores de riesgo | |

1. Delimitación conceptual del predictor de riesgo

Entendemos que los predictores de riesgo quedarían constituidos por un conjunto de variables «que incluyen ideas, emociones y comportamientos y que, en relación con los principales factores de riesgo, permiten la aproximación o anticipación de una potencial situación de riesgo en un determinado colectivo objeto de estudio, todo ello con el propósito de guiar una intervención que incida en la reducción de los accidentes de tráfico» (Rodríguez, 2001).

De la citada definición, se desprenden, a su vez, los principales rasgos distintivos del predictor de riesgo:

1. El predictor de riesgo incluye los tres elementos básicos para promover el cambio de actitudes en relación con una potencial conducción de riesgo: las ideas, las emociones y los comportamientos.
2. El predictor de riesgo requiere de la información previa, proporcionada en gran medida por los diferentes factores de riesgo. Dicha información nos ofrecerá una primera radiografía o un primer *diagnóstico global del riesgo potencial*.
3. El predictor de riesgo partirá del estudio de aquellos aspectos que pueden comportar un riesgo en una determinada población. En nuestro caso, la *evaluación del riesgo potencial* se lleva a cabo en el colectivo de jóvenes que actualmente está cursando los últimos cursos de ESO.
4. Permite una intervención de carácter preventivo que incida en la reducción de los accidentes.
5. Entre sus principales finalidades, destaca el importante papel que cumple en la prevención de los accidentes.

Al hablar de prevención —es decir, tratar de eliminar los factores de riesgo antes de que se produzca el accidente—, resulta necesario detenernos un poco y establecer la siguiente diferenciación al respecto.

Cuando hablamos de prevención, resulta habitual identificar los siguientes niveles preventivos (Jarrot, 2001; Montoro y otros, 2000):

- El primer nivel preventivo, denominado de *prevención primaria*, hace referencia a la adopción de las correspondientes medidas preventivas para *reducir la posibilidad de que se produzca el accidente*, antes de que aparezca una

situación problemática. En el ámbito que nos ocupa, la prevención primaria implica acciones informativas y formativas, como, por ejemplo, explicar la influencia del alcohol en los accidentes de tráfico.

- La *prevención secundaria* incluiría el establecimiento de medidas una vez se ha detectado la situación problemática. Son medidas que sirven para reducir la posibilidad de que se produzca el accidente. Por ejemplo, cuando detectamos que un joven consume habitualmente alcohol.
- Por último, la *prevención terciaria* incluye medidas encaminadas a garantizar que aquellas personas que han cometido una infracción de tráfico no reincidan de nuevo.

De acuerdo con lo expuesto, creemos que los predictores de riesgo deben permitirnos intervenir en los tres niveles preventivos aludidos, pero también es necesario que esta intervención se produzca lo más tempranamente posible, especialmente en los dos primeros niveles, y es aquí donde la formación desde la escuela cobrará especial sentido.

2. Diferencias entre factor de riesgo y predictor de riesgo

Una vez definido el predictor de riesgo y los tres niveles de actuación, creemos necesario realizar una distinción entre factor de riesgo y predictor de riesgo, dada la estrecha relación que guardan entre sí, y porque a menudo son términos que pueden llegar a confundirse.

Para ello, hemos intentado establecer una diferenciación entre ambos, en función de la finalidad que persigue cada uno de ellos en el ámbito de la accidentalidad.

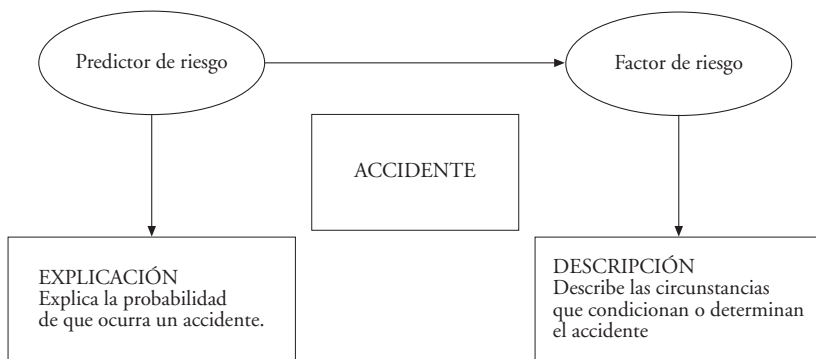
En este sentido, consideramos que los factores de riesgo están formados por aquellas variables que se encuentran presentes en los accidentes, de forma que, incidiendo en estos factores, se reducen considerablemente los accidentes. (Montané, Martínez, Jariot y Rodríguez, 1999), con lo que, por tanto, su finalidad es eminentemente *descriptiva*, puesto que su objetivo último consiste en ofrecer una descripción de las circunstancias que determinan el accidente de tráfico.

En cuanto a los predictores de riesgo, apuntábamos al principio que están formados por un conjunto de variables que, puestas en relación con los factores de riesgo, nos permiten identificar la predisposición que tiene un grupo de personas de experimentar un accidente de tráfico.

Por tanto, la identificación de predictores supone la *explicación* de los factores que intervienen en los accidentes de acuerdo con un diagnóstico previo que nos permita tomar decisiones sobre aquellos predictores que se han identificado como los de mayor incidencia en los accidentes, así como sobre qué predictores resulta prioritaria la intervención.

De forma esquemática, la diferenciación entre factor y predictor de riesgo que acabamos de comentar queda reflejada en el esquema 1.

Esquema 1. Diferencias entre predictor de riesgo y factor de riesgo en función de la finalidad que persiguen.



3. Proceso de identificación de predictores de riesgo

El proceso de identificación de predictores de riesgo engloba las siguientes fases:

1. *Identificación de los predictores de riesgo a partir de los factores de mayor incidencia en los accidentes*

La información proveniente de los factores de riesgo que inciden en la accidentalidad constituyen el punto de partida en el proceso de identificación de predictores de riesgo y, por su estrecha vinculación, los predictores deberán ir en consonancia con la clasificación propuesta en el esquema número 2.

2. *Identificación de predictores en función del colectivo objeto de estudio.*

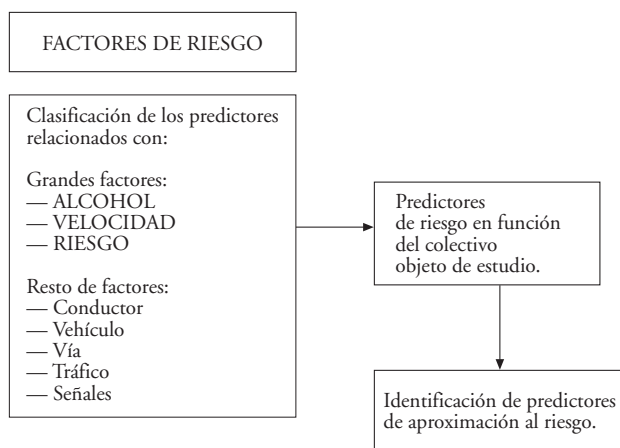
Uno de los aspectos más importantes en el proceso de identificación de predictores de riesgo, consiste en considerar al colectivo que va a ser objeto de estudio.

En este sentido, los predictores relacionados con los jóvenes presentarán diferencias significativas con los predictores relacionados, por ejemplo, con un grupo de niños, o incluso ancianos, de ahí que los predictores deban adaptarse a los grupos de riesgo objeto de estudio.

3. *Identificación de predictores de aproximación al riesgo*

La última fase del proceso de identificación de predictores de riesgo consiste en determinar aquellos predictores que, teóricamente, más se aproximen al riesgo.

La secuencia descrita queda reflejada en el esquema 2.

Esquema 2. Proceso de identificación de predictores de riesgo.**4. Descripción de los predictores de riesgo en la ESO**

La descripción de predictores que presentamos está directamente relacionada con el colectivo de personas de edades comprendidas entre los catorce y los dieciséis años que cursan la segunda etapa de la ESO. Entendemos que dicho colectivo pueden presentar una mayor predisposición al riesgo de accidente que el resto de personas más jóvenes. Resulta importante señalar que estas personas pasarán a ser conductores de un vehículo en un plazo corto de tiempo, por lo que el diagnóstico de la predisposición al riesgo a partir del estudio de predictores devendrá clave en la reducción de la accidentalidad.

En un estudio llevado a cabo por el equipo de investigación viaria de la Dirección General de Tráfico, se llegó a identificar el perfil de la población de jóvenes (Generalitat de Catalunya, 1992).

Las conclusiones indicaron:

- Necesidad de autoafirmación, que expresan siendo competitivos, negándose a acatar las normas y rechazando a la autoridad.
- Baja tolerancia a la frustración.
- Sobrevaloración de su capacidad para compensar su inseguridad.
- Conducta exhibicionista en grupo: el grupo explica los comportamientos individuales.
- Son sensibles al mensaje publicitario de los fabricantes de automóviles, ya que este mensaje refuerza su necesidad de autoafirmación¹.

1. No es casual el contenido que los publicistas explotan en los anuncios dirigidos a este segmento de población, donde se destaca, en muchos casos, la asociación de la autoafirmación con el riesgo, la competitividad, etc.

- Asumen un alto nivel de riesgo. Psicológicamente, están más predispuestos que otro grupo de edad a asumir el peligro hasta alcanzar cotas muy elevadas.

Las conclusiones de dicho estudio ponen de manifiesto la vulnerabilidad que tienen los jóvenes frente a la accidentalidad. De hecho, las cifras de accidentes son una buena muestra de ello, por lo que no nos faltan motivos en la elección de este colectivo para abordar el proceso de identificación de predictores de riesgo, si bien defendemos que este proceso preventivo debería iniciarse mucho antes.

4.1. Predictores relacionados con el alcohol

Actualmente, el consumo de alcohol entre los jóvenes se ha convertido en un problema de especial relevancia social, que tiene consecuencias directas sobre la accidentalidad.

Según diversas investigaciones, entre las principales motivaciones que llevan a los jóvenes a consumir alcohol, destacarían: una mejor integración en fiestas o celebraciones, mejora de la comunicación, evasión de los problemas diarios, rebeldía contra el sistema y disfrute de los efectos directos que proporciona el alcohol, entre otras (Montoro y otros, 2000).

Las cifras que existen al respecto indican que, en España, hay alrededor de tres millones de personas alcohólicas, de las cuales un millón son jóvenes (García Campos, 1999).

De acuerdo con la Memoria de 1998 del Plan Nacional sobre Drogas, realizada por la Delegación del Gobierno, lo que más llama la atención sobre el consumo de alcohol entre los jóvenes es la forma en que éste es consumido, ya que, normalmente, se trata de consumos de fin de semana, que se producen fuera del ámbito familiar, en espacios o locales públicos, y son casi la única motivación de la diversión (Plan Nacional sobre Drogas, 1999).

Pero lo más preocupante en relación con el alcohol, se refiere a la precocidad en cuanto a su consumo. Así, sobre una población total de 3.400.000 menores, el 36,3% declara haber consumido alguna bebida alcohólica antes de cumplir los dieciséis años (Plan Nacional sobre Drogas, 1999).

Igualmente, algunos estudios han demostrado cambios importantes en los modelos de consumo de alcohol por parte de los jóvenes en los últimos años, puesto que, además de disminuir la edad de inicio —que, generalmente, suele darse en el núcleo familiar hacia los doce o trece años—, el consumo se concentra durante los fines de semana (Vázquez, 2000).

Resulta interesante resaltar la creciente incorporación de las mujeres al consumo de alcohol, de forma que empieza a presentarse cierta equivalencia entre géneros. Veamos algunos de los datos disponibles a nivel nacional (véase tabla 1).

Como se desprende del cuadro anterior, las distancias en cuanto al consumo de alcohol se estrechan en el grupo de edad más joven (de quince a dieci-

Tabla 1. Evolución porcentual de las prevalencias de consumo de alcohol, según género e intervalo de edad.

Intervalo de edad	1995		1997		1999	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
15-19	56,8	37,7	52,8	46,2	54,9	50,9
20-24	75,6	53,2	79,1	60,4	76,5	65,3
25-29	77,9	46,0	76,9	55,1	77,6	62,6
30-34	80,2	39,8	80,3	52,3	79,2	55,7
35-39	73,1	42,1	80,3	53,7	83,0	52,0
40-65	65,2	29,6	73,3	41,5	74,5	42,1

Fuente: Plan Nacional sobre Drogas.

nueve años), hasta el punto que las cifras prácticamente se equiparan entre hombres y mujeres. De esta forma, únicamente en dos años ha aumentado en un 13% el número de adolescentes bebedoras. Contrariamente, las diferencias son mayores a medida que la edad avanza, específicamente, a partir de los treinta años.

Pero, a pesar de los datos presentados anteriormente, parece persistir una escasa percepción entre los jóvenes sobre el riesgo que comporta el alcohol, de forma que beber, para ellos, se ha convertido en algo normal y natural.

En el caso del alcohol, existe, con frecuencia y por parte de los jóvenes, una «búsqueda intencionada de la embriaguez». El alcohol se consume para sentir sus efectos de forma exagerada, y por ello se suele beber rápidamente, con exceso y desmesura, sin límites y como paso previo a la diversión. Ni que decir tiene que, este tipo de comportamientos, tendrá repercusiones directas sobre la accidentalidad (Plan Nacional sobre Drogas, 1999).

Mayoritariamente, los jóvenes consumen alcohol durante los fines de semana y fuera de las comidas, y se mantienen abstemios durante el resto de la semana. En muchos casos, salir y beber se asimilan.

Podemos señalar que la ingestión de alcohol durante el fin de semana no es casual, sino el resultado de importantes cambios sociales y culturales que se han producido en la última década, los cuales han provocado que los jóvenes hayan sido socializados en la cultura del fin de semana, cultura que ha sido utilizada en su beneficio por el marketing del alcohol (Vega, 2001; Megías, 2000).

Generalmente, el consumo de alcohol se produce bajo la influencia del grupo de iguales y en lugares en donde prácticamente «todos beben». Este comportamiento gregario en cuanto al consumo de alcohol (beber porque beben los demás) puede constituir el primer paso para seguir bebiendo en un futuro.

En un estudio dirigido por Megías (2000) sobre los valores de la sociedad española, se identifica al perfil de ciudadano denominado «aventurero». Dicho

perfil corresponde a una tipología de personas generalmente jóvenes, que buscan la aventura en la vida, tener sensaciones y experiencias distintas a las habituales, que manifiestan «considerar importante que, en una fiesta, las copas estén siempre llenas».

A título ilustrativo, recogemos el testimonio de un joven refiriéndose a las sensaciones que le produce conducir bajo los efectos del alcohol. Ello puede relacionarse con el perfil «aventurero» identificado por Megías:

[...] Jo condueixo millor borrarxo que sobri... És emocionant! Et puja l'adrenalina i veus que tot va més ràpid i penses que... Jo sóc Déu. És com pujar a una atracció [...]. L'home és així, com més perill hi ha, més bé t'ho passes. (Testimonio recogido en el programa de televisión *Trànsit: retrat d'una epidèmia*. Julio de 2001)

Una de las principales motivaciones de los jóvenes en cuanto al consumo de alcohol, consiste en considerar que favorece las relaciones interpersonales. En este sentido, recogemos los comentarios al respecto de García Campos (1999):

A través de la bebida colectiva, el adolescente hace grupo. Alrededor de una mesa de un parque, junto a la barra de un bar o sentado en los escalones de una plaza, la botella de cerveza o el litro de combinado permiten reducir incomodidades, tensiones, a la vez que se facilita el hermanamiento y la identificación con los otros iguales. (García Campos, 1999)

El mayor problema radica en la forma natural en que se produce el consumo de alcohol por parte de los jóvenes, muchas veces en lugares donde no tiene porqué haber música.

A pesar del notable incremento del alcohol en la calle, su ingesta también se sigue produciendo en lugares tales como bares o discotecas, entre otras razones, porque resulta el entorno más favorable para conocer a otras personas, y esto suele producirse mayoritariamente por la tarde-noche.

Por la enorme gravedad de los hechos apuntados, creemos que existen suficientes razones para que dirijamos todos nuestros esfuerzos a informar y concienciar de los efectos del alcohol a la población joven. A nuestro entender, el ámbito educativo, en general, y el escolar, en particular, son los más apropiados para llevar a cabo cualquier actuación al respecto.

En síntesis, pensamos que los principales indicadores de aproximación en relación con el alcohol en la población de jóvenes son los siguientes:

- Elevado consumo de bebidas alcohólicas por parte de los jóvenes entre catorce y dieciséis años.
- Consumo de alcohol durante los fines de semana.
- Consumo de bebidas alcohólicas bajo la influencia del grupo de iguales y como una forma de relacionarse.
- Consumo de alcohol en fiestas, discotecas o celebraciones.

4.2. Predictores relacionados con la velocidad

Como hemos venido apuntando anteriormente, el exceso de velocidad es uno de los aspectos de mayor incidencia en la accidentalidad en general y, especialmente, entre los jóvenes. Como ocurre con el resto de factores identificados, el exceso de velocidad a menudo se encuentra asociado a otros comportamientos de riesgo, como, por ejemplo, exceso de velocidad, no-utilización del cinturón de seguridad y consumo de alcohol, entre otros.

Al igual que ocurría con el alcohol, los jóvenes desconocen los efectos que comporta conducir a una velocidad excesiva. Este hecho puede deberse a dos razones fundamentales: por un lado, a la percepción errónea sobre la velocidad alcanzada y la consecuente falsa seguridad y, por otro, por el fuerte poder de seducción que la velocidad adquiere para ellos.

El fuerte atractivo que supone un vehículo para los jóvenes, ya sea ciclomotor o, más tarde, un coche, puede llegar a convertirse en el *leitmotiv* de sus conversaciones, de manera que, en muchos casos, simboliza poder y ampliación del círculo de amigos.

En relación con este aspecto, en un estudio llevado a cabo por la Dirección General de Tráfico sobre la influencia de la publicidad de automóviles en niños y jóvenes, el coche y la moto aparecen entre todos los objetos que los encuestados no tienen y desean, o bien entre los objetos que tienen y les producen más satisfacción (Romero, 1995).

De igual forma, los jóvenes tienden a expresar que el tipo de coche preferido ha de ser rápido, moderno y seguro, siendo muy poco habitual su preferencia por coches lentos.

Otro de los comportamientos habituales en los jóvenes en relación con la velocidad, consiste en provocar a los miembros de otros vehículos, ya sean acompañantes o conductores. Este tipo de provocación, que normalmente se suele producir cuando los jóvenes se desplazan en grupo, generalmente tiende a agudizarse bajo los efectos del alcohol, entre otras razones porque el nivel de desinhibición es mayor.

Los datos disponibles al respecto indican que alrededor de un 50% de los jóvenes se «pica» habitualmente con otros conductores, y un 12% afirma que se «pica» a menudo cuando conduce, y que disfruta haciéndolo (Montoro, 1995).

En definitiva, los principales predictores relacionados con la velocidad son:

- Conducción habitual por encima de la velocidad permitida.
- Percepción errónea de la velocidad en los jóvenes. Sentir la velocidad como un placer.
- Adquisición de un vehículo en función de la potencia.
- Incitar a otros a circular a velocidades elevadas.

4.3. Predictores relacionados con la tendencia al riesgo

La tendencia o predisposición al riesgo supone, en los jóvenes, la asunción de comportamientos temerarios como una forma de exhibicionismo y competitividad entre el resto de compañeros y, en la mayoría de los casos, va asociado a la sensación agradable que supone para el sujeto asumir tales riesgos.

La tendencia al riesgo conforma un conjunto de actitudes temerarias en la conducción, pero ¿cuáles son las principales razones por las que se producen este tipo de comportamientos de riesgo, tales como hacer competiciones con los amigos, derrapar a altas velocidades o conducir con un vehículo por lugares peligrosos?

La respuesta es compleja, ya que intervienen numerosas variables en este sentido. Desde variables personales (cognitivas, actitudinales y emocionales), como variables situacionales (sobre todo por la influencia del grupo de iguales).

Algunos investigadores opinan que este tipo de comportamientos se encuentra, en ocasiones, asociado a la percepción del riesgo que tienen los jóvenes conductores.

La percepción del riesgo de un joven es el resultado de la combinación entre un complejo número de variables (velocidad alcanzada, estado de la vía, edad y género del conductor, experiencia, consumo de alcohol u otras sustancias, nivel de irritabilidad, entre otros), que suponen la emisión final de un juicio personal sobre el nivel potencial de riesgo percibido por la persona (Montoro y otros, 2000).

La percepción del riesgo desempeña un importante papel en la accidentalidad juvenil y ha sido objeto de un importante número de modelos teóricos al respecto, tales como el modelo de Näätänen y Summala (1985), el modelo de Fuller (1984), el modelo de Van der Molen y Bötticher (1986) y, finalmente, el modelo de Wilde (1988), por citar algunos. En cualquier caso, las aportaciones más importantes de dichos modelos radican en que ponen de manifiesto la importancia que adquieren las variables actitudinales, motivacionales y/o cognitivas en el proceso de la conducción, con el objetivo de llegar a comprender y predecir el comportamiento del conductor.

Por su interés específico, así como por su posible contribución en el análisis de la percepción del riesgo entre los jóvenes, haremos una breve mención a los cuatro modelos de riesgo más importantes.

- El modelo de riesgo cero de Näätänen y Summala (1985) postula que la percepción del riesgo de accidente es igual a cero la mayor parte del tiempo (riesgo subjetivo nulo). La diferencia entre el riesgo objetivo (real) y el subjetivo es el motivo de que ocurran los accidentes.
- El modelo de evitación de la amenaza de Fuller (1984) postula que los conductores están motivados para evitar situaciones relacionadas con experiencias de amenaza. Para ello, se necesitan unos indicios de la situación, de forma que se pueda dar la evitación de forma anticipada.
- El modelo de Van der Molen y Bötticher (1986) opina que existen diferencias en la conducción entre el nivel estratégico, que sería aquél que

tiene que ver directamente con la planificación del trayecto, y es aquí donde se determina el itinerario, el transporte escogido, la velocidad a alcanzar. El segundo nivel de conducción sería el nivel táctico, que es donde se deciden las maniobras específicas a realizar (adelantamientos, cambios de dirección) y el tiempo que requieren y, por último, se encuentra el nivel operacional, es decir, donde tienen lugar las maniobras elegidas.

- El modelo homeostático del riesgo de Wilde (1988) postula que cada persona se caracteriza por el nivel de riesgo que acepta. El conductor compara este nivel al cual se siente expuesto e intenta reducir la diferencia a cero, es decir, va realizando los ajustes necesarios para conseguir que el riesgo aceptado sea igual al riesgo al que se siente expuesto.

De todo lo expuesto, los predictores relacionados con la tendencia al riesgo son:

- Asumir riesgos en la conducción para producir en el sujeto sensaciones placenteras.
- Conducción de riesgo como una forma de competición y exhibicionismo con otros conductores.

4.4. Predictores relacionados con el conductor

Los distractores tales como el uso del radiocasete portátil, cantar mientras se conduce, poner música alta en el vehículo, así como la utilización del teléfono móvil, entre otros, constituyen un riesgo potencial de accidente.

La gravedad de los hechos es tal que, concretamente, en relación con el teléfono móvil, algunos estudios indican una equiparación en el riesgo de telefonar con el de conducir bajo los efectos del alcohol (Rodríguez, 2000).

El uso masivo del teléfono móvil se está convirtiendo en un problema que está directamente relacionado con la siniestralidad. Tanto es así que, desde algunos partidos políticos, se están presentando medidas específicas que pasan, en algunos casos, por el establecimiento de áreas de descanso para el uso del teléfono móvil (*El País*, 30 de abril de 2001, p. 31).

Otro de los aspectos que tienen relación con el conductor, es el referido al uso del casco y del cinturón de seguridad por parte de los jóvenes.

La utilización del casco en la bicicleta resulta una medida de seguridad especialmente importante que, en muchos casos, no se adopta. Las principales razones de que los jóvenes no usen recaen principalmente en cuestiones de tipo estético y de comodidad. De todas formas, los atractivos diseños del casco y determinados tipos de marcas conducen a la compra del casco por parte de los jóvenes.

Respecto al cinturón de seguridad en el coche, éste es utilizado por el joven mayoritariamente cuando va de pasajero en el asiento delantero y, en menor medida, en el asiento trasero.

Por otro lado, llevar acompañantes en el ciclomotor resulta un comportamiento bastante habitual en los jóvenes conductores, a pesar del riesgo que ello puede comportar.

El sobrepeso que se produce —dadas las características de estos vehículos— unido a otro tipo de factores, como, por ejemplo: velocidad excesiva, condiciones climáticas adversas, consumo de alcohol, distractores como cantar, uso de radiocasete portátil o, incluso, el uso del teléfono móvil para concertar una cita con amigos durante el desplazamiento en ciclomotor, pueden conducir a una situación de alto riesgo, tanto para el conductor del ciclomotor como también al acompañante.

De todo lo expuesto, se desprende que los predictores relacionados con el conductor son:

- Utilización de distractores en la conducción (música, teléfono móvil, etc.).
- Uso inadecuado de los dispositivos de seguridad en el vehículo (casco, cinturón de seguridad).
- Pasajeros en el ciclomotor.

4.5. Predictores relacionados con el vehículo

Generalmente, el mantenimiento de la bicicleta entre los jóvenes suele obedecer a cuestiones fundamentalmente de estética y limpieza, más que referirse a la seguridad de la misma (comprobación del estado de los neumáticos, frenos, etc.), de manera que este tipo de mantenimiento es llevado a cabo en múltiples ocasiones por los padres.

En relación con el mantenimiento del ciclomotor, éste resulta más complejo, puesto que intervienen cuestiones de tipo mecánico que, en muchos casos, son asumidas por un taller especializado.

Sin embargo, también resulta habitual encontrarnos con jóvenes que tienden a «experimentar» con su ciclomotor, sustituyendo las piezas originales por algunas otras que les permitan alcanzar una velocidad mayor. Esto último no se encuentra relacionado con el mantenimiento del vehículo, sino más bien con la asunción de nuevos riesgos.

El predictor de riesgo relacionado con el vehículo hace referencia al inadecuado mantenimiento del vehículo.

4.6. Predictores relacionados con la vía

En numerosas ocasiones, los jóvenes conductores de bicicleta o ciclomotor no realizan una distinción entre diferentes tipos de vía. Este hecho provoca que alcancen velocidades similares, por ejemplo, en caminos de tierra que en carretera. La razón que puede explicar este hecho se relaciona con la escasa percepción que tienen sobre la velocidad, así como el riesgo que comporta conducir de esta forma.

También puede resultar habitual —sobre todo cuando los jóvenes conducen en grupo— la circulación por los carriles de la izquierda, especialmente cuan-

do se pretende adelantar. Este tipo de situaciones puede responder a un comportamiento de tipo exhibicionista por parte del joven y que en muchos casos se produce ante situaciones de tipo competitivo. Circular por la izquierda se convierte, así, en una especie de reto y provocación hacia uno mismo y, hacia los demás.

Como comentábamos en el capítulo anterior, ante determinadas situaciones climatológicas (lluvia, viento, nieve, niebla, entre otras), resulta necesario que el conductor extreme las precauciones al respecto en la vía por la que circula.

Pese a ello, entre algunos conductores jóvenes, puede existir la falsa creencia de que, en este tipo de situaciones, la conducción resulta similar a las demás y, en otros casos, el riesgo puede minimizarse con otro tipo de dispositivos. Por ejemplo, erróneamente, se puede llegar a pensar que, con unos buenos neumáticos, se puede correr más cuando hay nieve o hielo. Este tipo de falsas percepciones tendrán, en numerosos casos, consecuencias en la accidentalidad.

En el colectivo de los jóvenes, las situaciones climáticas adversas pueden suponer un fuerte atractivo, ya que, por ejemplo, con lluvia y/o nieve se pueden producir mayores derrapajes en bicicleta y/o ciclomotor, y ello puede ser buscado intencionadamente por el joven como fuente de aventura y divertimento, sin llegar a pensar que puede significar un riesgo de accidente.

Los predictores de riesgo relacionados con la vía son:

- Conducción de riesgo por los diferentes tipos de vía.
- Conducción de riesgo en la vía bajo situaciones climáticas adversas.

4.7. Predictores relacionados con el tráfico

Las maniobras inadecuadas (tales como adelantamientos o no ceder el paso) constituyen un riesgo importante de accidente, especialmente en situaciones de tráfico denso. Ello responde más a una tipología de comportamiento (conducta exhibicionista, voluntad de transgredir las normas, entre otros), que a un desconocimiento en relación con la normativa de circulación.

Los principales predictores relacionados con el tráfico son:

- Maniobras inadecuadas mientras se circula.

4.8. Predictores relacionados con las señales de circulación

Una actuación habitual extensible al colectivo de jóvenes consiste en la transgresión de las señales de tráfico.

Ello puede deberse a un tipo de comportamiento de riesgo por parte de los jóvenes, que se relaciona directamente con una escasa percepción del riesgo que comporta dicha transgresión y que, además, puede verse agudizada con una escasa valoración de otras situaciones de peligro que pudieran sucederse en ese mismo momento. Éste sería el caso de algunos jóvenes que, ante su percepción de que no existe peligro, acostumbran a hacer caso omiso de las señales de tráfico.

Tabla 2. Relación de predictores de riesgo.

Factor de riesgo	Predictores de riesgo
Alcohol	<ul style="list-style-type: none"> — Elevado consumo de bebidas alcohólicas. — Consumo de alcohol durante los fines de semana. — Consumo de bebidas alcohólicas bajo la influencia del grupo de iguales y como una forma de relacionarse. — Consumo de alcohol en fiestas, discotecas o celebraciones.
Velocidad	<ul style="list-style-type: none"> — Conducción por encima de la velocidad permitida. — Sentir la velocidad como un placer. — Adquisición de un vehículo en función de la potencia. — Incitar a otros a correr.
Tendencia al riesgo	<ul style="list-style-type: none"> — Asumir riesgos en la conducción para producir sensaciones placenteras en el sujeto. — Conducción de riesgo como una forma de competición y exhibicionismo.
Conductor	<ul style="list-style-type: none"> — Utilización de distractores. — Uso inadecuado de los dispositivos de seguridad. — Pasajeros en el ciclomotor.
Vehículo	<ul style="list-style-type: none"> — Mantenimiento del vehículo.
Vía	<ul style="list-style-type: none"> — Conducción de riesgo por los diferentes tipos de vía. — Conducción de riesgo por la vía bajo condiciones climáticas adversas.
Tráfico	<ul style="list-style-type: none"> — Maniobras inadecuadas ante situaciones de tráfico denso.
Señales	<ul style="list-style-type: none"> — Transgresión de las señales de tráfico.

En menor medida, aunque sin restarle importancia a la transgresión de las señales, puede asociarse a un error de detección o reconocimiento, tal y como describíamos en el capítulo anterior.

Predictor relacionado con el factor señales:

— Transgresión de las señales de tráfico.

De acuerdo con lo expuesto, los predictores teóricos que pueden permitir una aproximación al riesgo de accidentes en los jóvenes de acuerdo con los factores de riesgo (véase tabla 2).

5. Bibliografía

- FULLER, R. (1984). «A conceptualization of driving behavior as threat avoidance». *Ergonomics*, 27, 1139-1155.
- GARCÍA CAMPOS, L. (1999). *El alcohol en casa*. Madrid: CEAPA.
- (1999). *Las APAs ante el alcohol y las drogas*. Madrid: CEAPA.
- Institut Català de Seguretat Viària (1992). *El llibre blanc de la seguretat viària a Catalunya*. Barcelona: Departament de Governació. Generalitat de Catalunya.

- NÄÄTÄNEN, R.; SUMMALA, H. (1974). «A model for the role of motivational factors in drivers decision-making». *Accident Analysis and Prevention*, 6, 243-261.
- MONTANÉ, J.; MARTÍNEZ MUÑOZ, M.; JARIOT, M.; RODRÍGUEZ PARRÓN, M. (1999). *L'educació viària a l'escola. Criteris i pautes d'actuació*. Barcelona: Servei Català de Trànsit. Generalitat de Catalunya.
- MONTORO, L.; ALONSO, F.; ESTEBÁN, C.; TOLEDO, F. (2000). *Manual de seguridad vial: El factor humano*. Barcelona: Ariel.
- MONTORO, L.; CARBONELL, E.; BANULS, R. (1995). «Los accidentes de tráfico en los jóvenes». En: CONSEJERÍA DE SANIDAD. *Programa de prevención de accidentes de tráfico en jóvenes asociados al consumo de alcohol*. Curso Regional de Formadores (libro de ponencias). Junta de Comunidad de Castilla-La Mancha: Dirección General de Salud Pública, p. 105-111.
- JARIOT, M. (2001). *La evaluación de la intervención por programas de orientación: El proceso de evaluación del desarrollo de una intervención desde un modelo de consulta*. Tesis doctoral no publicada. Departament de Pedagogia Aplicada. Facultat de Ciències de l'Educació. Universitat Autònoma de Barcelona.
- RODRÍGUEZ, J. I. (2000). «Conversaciones peligrosas». *Revista Tráfico*, 143, p. 1-2.
- RODRÍGUEZ PARRÓN, M.. (2001). *Aportaciones de los predictores de riesgo a la educación vial en la escuela*. Tesis doctoral. Departament de Pedagogia Aplicada. Facultat de Ciències de l'Educació. Universitat Autònoma de Barcelona.
- ROMERO, E. J. (1995). «Influencia de la publicidad de automóviles en niños y jóvenes». En: CONSEJERÍA DE SANIDAD. *Programa de prevención de accidentes de tráfico en jóvenes asociados al consumo de alcohol*. Curso Regional de Formadores (libro de ponencias). Junta de Comunidad de Castilla-La Mancha: Dirección General de Salud Pública, p. 89-143.
- VÁZQUEZ ROEL, J. M. (2000). *Intervención hacia jóvenes y adolescentes con problemas de alcohol*. En: YUSTE (coord.). *Educación vial en el ámbito juvenil*. Almería: PPU, p. 409-418.
- WILDE, G. J. S. (1988). «Risk Homeostasis Theory and traffic accidents: Propositions, deductions and discussion of dissension in recent reactions». *Ergonomics*, 31, p. 469-484.