



sociedad

El Papa respalda a la Iglesia española con dos visitas

Conducir antes es conducir mejor

Practicar a los 17 años acompañado de un adulto reduce riesgos futuros y la siniestralidad ● Tras la disminución de jóvenes muertos en carretera, España se prepara para cambiar el modelo

ELSA GRANDA

¿Es una persona de 17 años demasiado joven para ponerse al volante? ¿El actual sistema de formación de conductores, centrado exclusivamente en las autoescuelas, es el que mejor garantiza que los noveles se enfrenten con suficientes garantías a la jungla del asfalto? Desde que el coche es coche, la figura del familiar o colega repartiendo instrucciones desde el asiento del copiloto, en un oscuro polígono industrial, junto a un novato, es una figura recurrente. Recurrente, pero ilegal. Es la versión de andar por casa de lo que en casi media Europa ya se ha regulado, en algunos casos hace ya décadas: la conducción de menores en compañía de un adulto que deberá tutelar sus primeros kilómetros al volante.

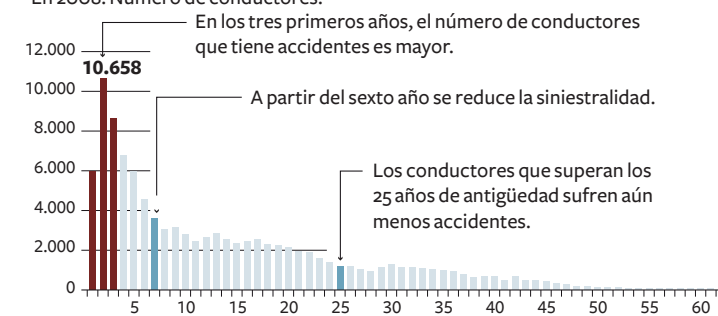
España se lo piensa y repiensa. Ya en 1999 se debatía en el Senado la conveniencia de su implantación; casi lo consigue el PP en su última legislatura; y el PSOE retomó la idea con fuerza en 2004, para volver a aparcarla en un cajón. Ahora, tal como avanzó ayer EL PAÍS, la idea vuelve a cobrar fuerza y se ha incluido en el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2010-2015, aún en el horno, con el horizonte de aplicarla antes de que termine la legislatura.

Aunque ayer el director general de Tráfico, Pere Navarro, no quiso comprometerse en una fecha, fuentes de su departamento son contundentes: "Lo estamos poniendo como una de las medidas principales del plan estratégico, que estará para la primavera. No sé si será para [aplicarlo en] 2012..." Claro que tampoco descartó que el sistema que permitirá conducir desde los 17 años se pueda implantar antes de que los españoles acudan a las urnas en 2012. La aprobación, el pasado mes de mayo, del Reglamento de Conductores, fue un paso adelante.

Antes de llegar a este punto se han estudiado con esmero (durante años y años) las experiencias en los vecinos del norte y sus resultados. La propuesta fue bien acogida ayer por casi todos los actores de la seguridad vial: asociaciones de conductores e incluso colectivos de víctimas de tráfico, que, no obstante, abogaron porque existan estrictas medidas de supervisión. De implantarse la conducción acompañada en Espa-

Los jóvenes y la seguridad vial

■ CONDUCTORES CON ACCIDENTES Y ANTIGÜEDAD DEL PERMISO
En 2008. Número de conductores.



CONDUCTORES IMPLICADOS EN ACCIDENTES

Edad	Censo	Conductores implicados	Conductores implicados por 10.000 censados
De 14	20.525	220	107
15 a 17	232.952	3.528	151
18 a 20	767.902	10.111	132
21 a 24	1.548.392	16.236	105
25 a 29	2.624.420	22.536	86
30 a 34	3.274.733	22.104	67
35 a 39	3.176.131	18.724	59
40 a 44	2.992.447	15.581	52
45 a 49	2.670.467	12.352	46
50 a 54	2.182.122	9.265	42
55 a 59	1.767.049	6.883	39
60 a 64	1.490.807	5.262	35
65 a 69	1.034.736	3.178	31
70 a 74	791.964	2.246	28
Más de 74	920.721	2.681	29

Fuente: DGT.

EL PAÍS

Las aseguradoras se muestran a favor del proyecto, pero esperan más datos

Las autoescuelas son partidarias de que la medida empiece a los 16

ña, el país se uniría al club europeo de países que han apostado por un entrenamiento más intenso, pero también más gradual, antes de que los jóvenes tengan que hacer frente a la conducción en solitario. Países como Alemania, Suecia, Francia, Noruega, Bélgica o Reino Unido han comprobado cómo la siniestralidad ha caído entre un 20% y un 40% entre los conductores que optaron por este sistema de aprendizaje. Estados Unidos es el paradigma de la conducción acompañada. Dependiendo de los Estados, los jóvenes pueden comenzar a conducir a los 14, 15 o 16 años. Por ejemplo, en Alas-

ka, con 14. Allí deben conducir acompañados durante seis meses con una cantidad mínima de 40 horas, 10 de ellas por la noche o en condiciones climáticas adversas. Tras esta fase, a los 16, pueden conducir con ciertas restricciones: no circular de una a cinco de la madrugada y durante seis meses no transportar pasajeros.

El modelo que gusta a los responsables de la DGT es el más conservador, tanto en la edad —varios países europeos permiten comenzar a conducir a los jóvenes a partir de 16 años—, como en el sistema. El aspirante a conductor debe cumplir con una serie de horas de instrucción, varias clases prácticas y un examen teórico antes de poder circular acompañado de un adulto al que previsiblemente se le exigirá cinco años de antigüedad como conductor, además de que tenga intacto su saldo de puntos y ninguna sanción grave o muy grave. Tras este periodo de conducción acompañada, hasta los 18 años, el joven podrá examinarse de la parte práctica y comenzar a circular como cualquier otro automovilista novel. En algunos países, además de te-

ner que conducir siempre con la persona designada como acompañante, los chicos deben asumir alguna limitación adicional —como recomienda la Comisión Europea—, respecto a días, horarios y vías para circular. Además de una tasa cero de alcohol.

En rigor, en España no es obligatorio pasar por la autoescuela para obtener el carné. Una orden ministerial de julio de 1981 establece que una persona sin sanciones graves en su historial, con cinco años de experiencia y sin cobrar por ello, podría instruir a otra persona en la conducción. La única pega, es que para ofrecer estas clases, el conductor debe contar con un vehículo con pedales dobles. Lo que elimina de un plumazo el 99,9% de las posibilidades de aplicación de esta medida para el ciudadano de a pie.

"Malo no va a ser". El presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas, José Miguel Báez, no está en contra del sistema de conducción tutelada. Es más, apostaría por que la edad para iniciarse fuera los 16 años, siempre que se garantice un número mínimo de clases antes de emprender la fase de conducción tutelada. Báez explica que en otros países europeos se han establecido unas 30 clases prácticas, que es la media que reciben actualmente los aspirantes a conductores. "Lo importante es que el acompañante tiene que reunir unos requisitos y estar al día de las normas. Pero vivimos en una sociedad bastante compleja y acabaría siendo un rollo para el aprendiz y para el tutor. Demanda no hay y los resultados no son espectaculares", advierte.

Los jóvenes son aproximadamente el 22% de la población, el 20% del censo de conductores y soportan más del 36% de las muertes en accidente de tráfico y el 42% de los heridos graves. Su mejora en los últimos años ha sido espectacular (con descensos del 64%), pero aún queda mucho trabajo pendiente. Uno de los puntos negros de la estadística se registra en los primeros años como conductor y el arranque es crítico. Hasta el sexto año al volante no se estabiliza la siniestralidad.

Las características de los conductores inexpertos les hacen más proclives a sufrir siniestros, fundamentalmente porque desde el punto de vista psicofísico no han alcanzado la madurez, y

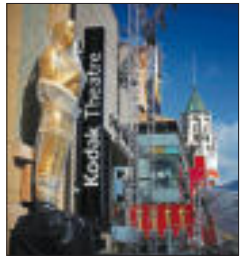


La OCDE opina, sin embargo, que no hay que adelantar la edad

Hasta los 18 años no se podrá obtener el carné definitivo

eso influye en la visión, en la percepción del riesgo, etcétera; y porque tampoco poseen experiencias acumuladas que les ayuden a tomar decisiones en situaciones conflictivas cuando circulan. "La inexperiencia pesa más que la juventud", señala el director de Psicología del Tráfico del Colegio de Psicólogos de Madrid, Roberto Durán.

Un informe de la OCDE recomienda no rebajar la edad mínima para acceder al carné de conducir tradicional. "Cuanto más joven sea una persona cuando empieza a conducir sin supervisión, más fácil será que tenga un acci-



cultura

Hollywood calienta motores para los Oscar



cultura

El arte de Nigeria deslumbra en el British Museum



deportes

Bautizo de Armstrong en la Vuelta a Murcia



Los jóvenes tienen más accidentes de coche que los adultos. / CONSUELO BAUTISTA

dente mortal, especialmente si tiene menos de 18 años". Y continúa: "Las administraciones deberían resistir, por seguridad, ante las presiones para disminuir la edad de obtención del carné. Debería ser más al contrario". El documento, elaborado en 2004, señalaba, por contra, que "debería reforzarse el periodo de aprendizaje", con un mínimo de 50 horas de práctica previa a la obtención del carné. En Suecia, apunta como ejemplo, se redujo la edad mínima para iniciarse en la conducción (supervisada) de los 17 años a los 16. También se pasó de 47 horas de tutela a 117. La accidentalidad de los jóvenes conductores noveles que realizaron este programa bajó un 40%, según explica el informe. Sin embargo, Tomás Santa Cecilia, director de Seguridad Vial del RACE, objeta que los datos de otros países sean homologables con España y considera que "la cultura es otra".

La conducción acompañada no está exenta de riesgos. El tutor puede transmitir malos hábitos al conductor. Y además se plantean algunas dudas sobre que pasaría en caso de que el pupilo cometiera una infracción o mereciera el descuento de puntos del permiso (que aún no posee); o qué pasará si el menor conduce solo, o qué puede ocurrir si el acompañante pierde algún punto durante el periodo de tutela.

"Seguro de responsabilidad civil siempre va a haber", señala un portavoz de Unespa, la patronal de las aseguradoras, que explica que la "música [les] sonará bien dependiendo de cómo se escriba la letra" "De momento no nos pronunciamos, pero todo lo que sea reducir el riesgo nos parece bien", zanja sin aclarar qué tipo de póliza se podría aplicar o si este sistema, al reducir la siniestralidad, será recompensado con mejoras en las tarifas una vez concluido el periodo de formación.

Santa Cecilia advierte de que el proyecto supone "un riesgo porque no todo el mundo es un buen formador". Pero, sobre todo, subraya que los países que han obtenido mejores resultados son aquellos "que llevan mucho tiempo trabajando en civismo y actitud —actitud con c— al volante".

Sin embargo, Miquel Nadal, director de la Fundación RACC, sólo ve ventajas: considera que tras el descenso del número de víctimas los últimos seis años hay que ir al detalle, y asegura, en el capítulo de asuntos pendientes está "un buen sistema de conducción acompañada". "Es, entre otras cosas, un tema de dar confianza al joven, eso es muy interesante; no es fácil de hacer, pero hay países en los que funciona muy bien".

En Francia, desde los 16 años

ANA TERUEL

Si ha habido un país del que España ha aprendido sobre seguridad vial, ése es Francia. Será, previsiblemente, uno de los modelos que se tendrá en cuenta para implantar la conducción acompañada.

Hace más de 20 años que Francia instauró este sistema por el que, tras una formación en la autoescuela, los adolescentes a partir de los 16 años pueden ponerse al volante con la supervisión de un adulto con carné. Esta idea se probó primero en 1984, y se generalizó en 1987 con un objetivo muy concreto: reducir el número de accidentes entre los menores de 25 años. Hoy casi el 30% de los nuevos conductores pasan por este proceso, oficialmente denominada Aprendizaje Anticipado de Conducción (ACC), pero las autoridades quieren aumentarlo, y por ello han modificado hace un

año los criterios de obtención.

La formación consiste en tres etapas. Primero, el alumno recibe clases teóricas y tiene que aprobar un examen. A continuación, debe realizar al menos 20 horas de conducción con un profesor de autoescuela, hasta que éste le da el visto bueno. Entonces empieza el periodo de conducción acompañada: el joven aprendiz debe conducir al menos 3.000 kilómetros en un año, unos trayectos que anotará con esmero en un cuaderno.

Durante ese periodo, tendrá tres citas obligatorias con la autoescuela: una primera de orientación de dos horas con el acompañante; una segunda a medio camino; y una tercera, tras cumplirse los 3.000 kilómetros, cuando se decide si el alumno está listo para pasar el examen práctico y sacarse así definitivamente el carné.

Aunque los accidentes de carretera siguen cebándose con

los jóvenes —en 2008, el 22% de los muertos en carretera tenían entre 18 y 24 años, cuando suponen apenas el 8% de la población—, los datos parecen mostrar que los conductores que siguen este largo proceso de aprendizaje son más prudentes que los que no lo hacen.

Según un estudio de la aseguradora MACIF, la tasa de accidentes entre los jóvenes menores de 21 años que pasaron por la conducción acompañada es de entre un 25% y un 20% menor que la de los que pasaron directamente el carné. Además, les resulta más fácil luego aprobar el examen práctico: un 69,5% de ellos lo logra, frente al 51,9% de éxito en los otros casos.

A los menores que siguen el aprendizaje por la conducción acompañada también se les reconoce la experiencia acumulada. Mientras que un conductor novato empieza con seis puntos de carné y tiene que es-

perar tres años sin cometer ninguna infracción para obtener los 12 puntos, en el caso de los que pasan por esta modalidad obtiene el total de puntos al cabo de dos años.

Las autoridades quieren aumentar el éxito de la fórmula, por lo que se han modificado algunos criterios. Por ejemplo, el acompañante ya no tiene por qué ser mayor de 28 años, sino que basta con que tenga el carné desde hace cinco años. Resulta así más fácil que un hermano mayor figure en la lista de acompañantes autorizados, siempre que no haya sido condenado por delitos de tráfico y cuente con el permiso de su aseguradora. Cada alumno puede tener varios acompañantes. También se ha eliminado el periodo máximo de tres años que enmarcaba la conducción acompañada, por lo que ahora un alumno puede seguir practicando sin límite de tiempo.

EL PAÍS.com

► **Participe**

¿Sirve la conducción acompañada para reducir accidentes?