

ADOLESCENTES NORTEAMERICANOS AL VOLANTE: MAYORES CAUSANTES DE ACCIDENTES

Las estadísticas indican que, en el año 1993, en los Estados Unidos, murieron 1.269 personas en 1.066 accidentes de tránsito graves producidos por conductores adolescentes de autos particulares. Jóvenes de 16 y 17 años son la franja etaria involucrada en los números, superando ampliamente a los conductores mayores de edad. Las causas: inexperiencia e inmadurez, en medio de la complejidad de la conducción.

Aventura, diversión, alcohol y alta velocidad, forman parte del cóctel de las 1.269 muertes en accidentes de tránsito que involucraron, en 1993, a jóvenes de 16 y 17 años de la siguiente manera: 454 conductores y 447 acompañantes, fallecieron. 367 eran adolescentes, 80 personas de otras edades. 281 murieron después de chocar -o ser chocados- por el vehículo conducido por un joven de 16 años. 66 de los muertos eran peatones y hay 21 de los cuales no se tienen datos.

Las características de los choques producidos por jóvenes de 16 años difieren de varias maneras. Por ejemplo, es más probable que hayan errores de conducción, y especialmente, a altas velocidades.

Los choques fatales ocurren con más frecuencia entre las 4 PM (16 horas) y la madrugada siguiente, los viernes; y de 6 PM (18 horas) a la madrugada siguiente, los sábados, comparados con choques protagonizados por mayores de edad.

Las maneras en que ocurren estos accidentes, también sugieren las soluciones para la disminución de los mismos:

- **El problema del alcohol:** Una diferencia de choques fatales entre adolescentes es positiva. El grado y la presencia de alcohol es baja. Solamente un 5 por ciento de los jóvenes de 16 años muertos en accidentes de tránsito durante 1993, tenían una concentración de alcohol en sangre (BAC) de 0,10 por ciento o mayor. Esto se compara con el 28 por ciento para adolescentes más grandes (18-19 años), y el 48 por ciento de todos los conductores entre 20 y 49 años.

- **Choques de un solo vehículo:** El 44 por ciento de los jóvenes de 16 años fueron partícipes de accidentes mortales que involucraron, solamente, al vehículo del conductor.

Por lo general, el auto se desvió de la ruta y volcó, o bien, chocó contra algún objeto como un árbol o un poste de luz. Este tipo de accidente, entre los conductores adolescentes, es el más frecuente. En contraste con el 29 por ciento de los choques mortales de personas entre 20 y 49 años, en 1993.

Si comparamos los accidentes de tránsito entre adolescentes más grandes, con aquellos que involucran a adolescentes de

16 años, en este último caso es más probable encontrar problemas de velocidad (58 vs. 20 por ciento), accidentes en horarios nocturnos (41 vs. 21 por ciento) y accidentes que involucran a 3 o más personas en el auto (43 vs. 25 por ciento).

El segundo tipo más frecuente de choque entre jóvenes de 16 años, es el choque frontal con un vehículo que viene en sentido opuesto. Mientras que el tercer caso de accidente es cruzar un semáforo en rojo y chocar contra otro vehículo. Pero, de todos los casos fueron muchísimo mayor la colisión que involucra a un sólo auto.

- **Errores del conductor:** Se conocen los 1.066 accidentes de tránsito mortales que, en 1993, involucraron a jóvenes de 16 años. Pero, ¿fueron ellos los culpables?. ¿O suponemos, sin fundamentación, que los que recién comienzan a conducir cometen errores?. Una respuesta rápida es que los presupuestos de los cuales partimos, son acertados. Una proporción más elevada de jóvenes de 16 años es responsable de los accidentes fatales, comparados con conductores de mayor edad.

Específicamente, el 82 por ciento de los conductores de 16 años involucrados en



A 110 KM/HORA AUMENTAN LAS MUERTES

A mediados de 1994, en los Estados Unidos, se conoció más la declinación manifiesta del índice de muertes en accidentes de tránsito automotor, desde 1975.

Sin embargo, contrariando esa tendencia, las muertes aumentaron en aquellas carreteras interestatales en las que el límite máximo de velocidad permitido fue elevado de 55 millas por hora (90 km/h) a 65 (110km/h).

En los estados en que la velocidad fue elevada a 65 millas por hora, las muertes por accidentes de tránsito se incrementaron, desde 1987/8, en un 24 por ciento, mientras que en esos mismos estados, en las rutas internas -donde no se aumentó la velocidad máxima permitida- las muertes fueron, en 1993, un 5 por ciento menores a las del período 87/88.

1993 ha sido el séptimo año consecutivo de incremento en las muertes en rutas interestatales con límites de velocidad incrementados a 65 millas por hora.

Se estima que 400 vidas se pierden cada año, a causa de ese incremento del límite de velocidad.

accidentes fatales en 1993, cometieron al menos un error de conducción para producir un choque fatal. Esto es comparable con el 62 por ciento de los cometidos por conductores de mayor edad.

• **Conducción a alta velocidad:** Este comportamiento, orientado a la búsqueda de la aventura, aparece constantemente. Los informes policiales indican que el 37 por ciento de los jóvenes conductores de 16 años denunciados de participar en accidentes mortales, conducía a alta velocidad y/o violaban el límite de velocidad, conduciendo demasiado rápido para las condiciones de la ruta.

Esta proporción decae gradualmente con la



Una de las últimas imágenes de un adolescente de 16 años muerto en un accidente de tránsito en los EE. UU. (en primer plano)

edad: sólo el 23 por ciento en conductores entre 20 y 49 años, de los casos denunciados en 1993.

• **Utilización del cinturón de seguridad:** La mayoría de los jóvenes de 16 años que murieron en accidentes, no utilizaban el cinturón de seguridad. De hecho, una proporción más elevada de jóvenes, en general, no lo utilizaban, en comparación con conductores de mayor edad. Lo cual fue testeado por medio de encuestas en colegios secundarios.

• **Muertes de acompañantes:** No son solamente jóvenes de 16 años quienes murieron desproporcionadamente en accidentes de tránsito.

2 de cada 3 adolescentes que murieron como acompañantes en dichos accidentes,

en 1993, viajaban en autos conducidos por otros jóvenes, y particularmente se destaca la participación de jóvenes de 16 años.

Aunque no conducen tantos kilómetros como otros adolescentes de mayor edad, los de 16-17 años, matan al menos más acompañantes adolescentes que los conductores de 18-19 años. Y exceden, por lejos, a los conductores de mayor edad en términos de muertes, según la cantidad de kilómetros conducidos.

Conclusión final

Los adolescentes que viven en aquellos estados de los Estados Unidos que permiten obtener la licencia para conducir a edades tempranas (16-17 años), son los que tienen

mayor índice de producción de accidentes de tránsito, en comparación con los adolescentes de aquellos estados en los cuales se exige una edad mayor, o se requieren largos períodos de conducción supervisada.

“Los gobiernos pueden reducir el riesgo de accidentes producidos por adolescentes, aumentando la edad mínima de otorgamiento de la licencia de conducir, y proveyendo períodos más largos de aprendizaje y entrenamiento para su otorgamiento”, afirma el especialista Alan Williams, del I.I. for Highway Safety, de los Estados Unidos.

*Material traducido de "Status Report",
I.I. for Highway Safety, EEUU.*