

Drogas, seguridad vial y legislación: un cambio pendiente

Dr. Luis Montoro González

Catedrático de Seguridad Vial. Director del Instituto Universitario de Trafico y Seguridad Vial. Universitat de València.

Desde que se descubrieron y generalizaron a finales del siglo pasado los vehículos propulsados por un motor de explosión, éstos se han convertido en uno de los inventos más revolucionarios e influyentes de la sociedad del Siglo XX. Sería de todo punto injusto no reconocer que los vehículos con motor han introducido todo un complejo conjunto de transformaciones sociales y personales, que han supuesto un cambio radical en la vida de todos los seres humanos contemporáneos, pudiéndose decir que en la actualidad el automóvil se ha convertido en algo vital e inseparable de nuestra forma de vida.

Pero siendo evidentes las ventajas aportadas por los vehículos con motor; lamentablemente estos también han mostrado sus dimensiones negativas, entre las que destacan por su especial gravedad e importancia los accidentes de tráfico, problema que se han convertido con el paso del tiempo en un verdadero reto sanitario y posiblemente uno de los mayores problemas de salud pública de las modernas sociedades.

Según datos del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS), en el siglo XX, 35 millones de personas perdieron la vida en el mundo por causa de un accidente de tráfico (250.000 en España) y unos 1.500 millones resultaron con algún tipo de lesión o invalidez (aproximadamente unos 15 millones en España).

Aunque las estadísticas en este ámbito son bastante incompletas y problemáticas, los datos de que disponemos son claros. Según la Organización Mundial de la Salud, en el mundo mueren anualmente entre 700.000 - 900.000 personas por causa de los siniestros de la circulación, produciéndose cerca de veinte millones de heridos graves.

En la Unión Europea los muertos el año pasado, entre las ciudades y las carreteras, fueron cerca de 50.000 (a treinta días). Algunos estudios apuntan a que en los últimos 20 años más de dieciséis millones de seres humanos han muerto en el mundo por causa de los accidentes y unos 300 millones han sufrido heridas de mayor o menor gravedad.

Aún siendo la situación actual grave a nivel internacional, no parece que tenga un mejor pronóstico de futuro. Según un reciente informe de la Organización Mundial de la Salud, las enfermedades mentales con todas sus secuelas y los accidentes de circulación son los dos grandes retos sanitarios de los próximos 25 años.

Averiguar cuales son las causas últimas que provocan los accidentes no es tarea fácil. Son muchos y complejos los factores que se encuentran implicados en un siniestro de circulación. La explicación última habría que buscarla en todo caso en los cuatro grandes elementos que componen el sistema de tráfico: el vehículo y su estado; el diseño y conserva-



ción de la vía; la normativa y la supervisión policial; y finalmente el comportamiento del conductor y la situación de todas sus capacidades psicofísicas. No obstante, diversas y rigurosas investigaciones, desarrolladas por numerosos científicos en distintas épocas y culturas, evidencian que una buena parte de los accidentes de circulación están desencadenados por lo que podríamos denominar el factor humano.

Dentro del factor humano, numerosos estudios realizados fuera de España y otros desarrollados por universidades españolas (Valladolid, Valencia, Sevilla, Barcelona, etc) nos indican claramente que entre un 30-50% de los accidentes con víctimas el conductor estaba de alguna manera bajo los efectos del alcohol. A su vez, los mismos estudios nos muestran que entre un 4-7 por cien de los siniestros con resultado de muerte o lesión, tiene implicación de alguna droga. Estos porcentajes varía según el grupo de edad de que se trate o del día de la semana en que se hagan las mediciones.

En todo caso para abordar esta grave situación existen varias estrategias. Las dos más eficaces son la educación y concienciación y la sanción. La primera es poco existente en nuestro país y la segunda tiene ciertamente muchas lagunas.

El uso de productos tóxicos cuando se conduce está regulado por el Artículo 12 de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Su apartado primero dice que *«No podrá circular por las vías objeto de esta Ley el conductor de vehículos con tasas superiores a las que reglamentariamente se establezcan de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotropos, estimulantes u*

otras sustancias análogas». Posteriormente se establece la obligatoriedad de someterse a las pruebas para la detección de dichos productos.

A su vez en el Reglamento General de Circulación, el Capítulo V está dedicado a los estupefacientes y sustancias psicotrópicas, desarrollándose en tan solo dos Artículos: 27 y 28, que en realidad son bastante parecidos a los que regulan el uso de bebidas alcohólicas, tal como establece el Capítulo IV (Artículos 20 - 26).

Las infracciones a estos artículos puede ser leves, graves o muy graves, según la cuantía de la sustancia ingerida y la consecuencia de la conducta desarrollada en el tráfico. En todo caso, si la cantidad es alta y el resultado grave, al sujeto se le puede aplicar el Código Penal, en cuyo caso la sanción puede ser elevada, con pena de prisión de seis a doce meses de semana y retirada del permiso de conducir o licencia, durante varios meses.

Actualmente, con la revisión que se está haciendo en el Parlamento de la Ley de Seguridad Vial, se pretende que el hecho de conducir bajo los efectos del alcohol o de alguna droga, pase a ser directamente una falta muy grave (100.000 ptas. de sanción) y a la segunda infracción de este tipo haya una pérdida del permiso o la licencia, con la necesidad de que para su nueva obtención se pase por un examen o se realicen unos cursos de reciclaje.

En todo caso la situación respecto de este tema en nuestro país tiene, al menos, tres grandes problemas que es necesario abordar de manera urgente. Primero: la existencia de un fuerte vacío normativo, tanto en el Reglamento General de Circulación como en el Código Penal. Segundo: el problema de no



contar -en el caso de las drogas- con instrumentos de detección que permitan conocer de manera sencilla (sin necesidad de extracción de sangre) si un sujeto está bajo los efectos de alguna droga. Tercero: la fuerte tolerancia normativa y social que existe respecto de este tema, sobre todo si nos comparamos con los países de nuestro entorno europeo y no digamos con respecto a los Estados Unidos de América.

Lamentablemente el mundo de las toxicomanías con sus efectos derivados, no genera toda la preocupación social que debería. En el caso del tráfico la situación es especialmente grave, ya que si juntamos los accidentes provocados directamente por el alcohol con los de otros productos tóxicos, posiblemente estemos hablando en España de unos 2.500 muertos entre ciudades y carreteras y de más de 100.000 heridos de cierta consideración, algo que, siendo grave, no vemos a lo largo de los años que tenga la correspondiente respuesta social en todas sus dimensiones, tanto a nivel de campañas como de legislación.
