

ESTUDIO SOBRE

**JÓVENES Y ACTITUDES  
EN LA CONDUCCIÓN**

(1ª parte)

## **INDICE**

- I. RESUMEN EJECUTIVO**
- II. OBJETO DEL ESTUDIO**
- III. DATOS TÉCNICOS DE LA ENCUESTA**
- IV. CARTA DE PRESENTACIÓN DEL ESTUDIO Y  
CUESTIONARIO JÓVENES Y ACTITUDES EN LA  
CONDUCCIÓN**
- V. RESULTADOS DEL ESTUDIO**
- VI. CONCLUSIONES SOBRE EL ESTUDIO**

## RESUMEN EJECUTIVO DEL ESTUDIO “JÓVENES Y ACTITUDES EN LA CONDUCCIÓN”

Las principales conclusiones obtenidas en este estudio son:

- √ En este estudio la muestra es prácticamente homogénea en cuanto a sexo (52% hombres y 48% mujeres) y a nivel de estudios (52% no universitarios y 48% universitarios).
- √ La mayor parte de las personas, un 79%, de este estudio tienen una antigüedad en el permiso de conducir de menos de 4 años, un 79%.
- √ Un poco más de la mitad de la muestra, el 59% se consideran de carácter tranquilo y afable. Un 31% reconocen su carácter como desafiante, distraído, nervioso, agresivo y sólo un 10% como apático y tolerante.
- √ Así mismo, el 73% de los jóvenes dice que cuando conducen su carácter “cambia para bien”, frente a un 27% que reconocen que cambia para mal. Esto coincide con la idea socialmente extendida de que conducir es una conducta, en general, muy atractiva para los jóvenes.

- √ Aparece destacado como valor a la hora de conducir la “dirección propia”. Esto es, los jóvenes lo que más valoran del hecho de conducir es la independencia, la libertad, la fijación de metas propias, la curiosidad y la libertad. Con todo ello identifican la conducta de conducir y es por todo ello, por lo que les atrae y se convierte en una motivación esencial que les incita desear obtener el permiso de conducir lo antes posible.
- √ El segundo valor que ha sido seleccionado en este estudio ligado al gusto por conducir de los jóvenes es la seguridad, el logro y el hedonismo, en 2ª, 3ª y 4ª posición.
- Por todo ello podemos concluir que definitivamente, conducir está ligado directamente a los siguientes valores:
- el reconocimiento social,
  - el sentido de pertenencia, y al orden social,
  - el éxito,
  - la autoestima entendida como “ser capaz de”,
  - considerarse inteligente e influyente
  - disfrutar de la vida y al placer
- √ Prácticamente la mitad de la muestra, el 49%, opinan que aspiran a convertirse en “conductores prudentes y respetuosos que conducen con tranquilidad y maniobran con prudencia, respetando las señales”. En todo caso, también hay un porcentaje alto, el 37% que consideran que cometer imprudencias es inevitable, como si esto fuese algo externo a la conducta intrínseca de cada uno de nosotros. Es como si no dependiese de nosotros, con una cierta connotación de resignación, es decir, “lo que no depende de mí, no lo puedo evitar...”

- √ La mayoría de los jóvenes, las dos terceras partes de la muestra (67%), reconocen que no conducen habiendo tomado bebidas alcohólicas aunque hay un tercio (33%) que responde que sí lo hacen algunas veces. El 90% de la muestra dice que nunca conduce bajo los efectos de la droga.
- √ El 58% reconoce que alguna vez hablan por el móvil sin manos libres mientras conducen y sólo el 42% contesta que nunca. Así mismo, Un poco más de la mitad de la muestra, el 61% contesta que efectivamente conduce a la vez que realiza alguna otra conducta como fumar, usar el navegador, etc. Esto conlleva un riesgo ya reconocido por la D.G.T. en distintas campañas. No hay diferencias significativas en cuanto a sexo.
- √ La conducta, muy habitual en jóvenes conductores, de conducir escuchando música o radio a un volumen elevado, es reconocida por un 83%.
- √ Un 84% de los jóvenes encuestados contesta que alguna vez ha conducido a más velocidad de la permitida, y un 26%, es decir una cuarta parte de la muestra, dice que lo hace a menudo o siempre. Es un dato a resaltar por el peligro que esto supone.
- √ El 45% de la muestra reconoce que respeta la distancia de seguridad con el coche que va delante y el 65% que no lo hace.
- √ Más de la mitad de la muestra, el 59%, reconoce que no se pasa nunca un semáforo en rojo y un 39% dice hacerlo pocas veces y sólo un 2% lo

hace a menudo o casi siempre. Así mismo, el 79% reconoce que no adelanta en zonas prohibidas y un 19% dice hacerlo pocas veces, y sólo un 2% lo hace a menudo o casi siempre.

- √ En cuanto a cuál consideran el factor que más les ayudaría a evitar situaciones potenciales de peligro a la hora de conducir, el 46% de la muestra contesta que, “el que los demás conductores fueran más responsable de su conducción”, frente a sólo un 6% que reconoce que la opción “que yo fuera más responsable de mi conducción” es la mejor. Nuevamente se refuerza la idea de que los jóvenes perciben fuera de ellos mismos la responsabilidad de conducir de manera segura.
- √ Podemos además resaltar que un 20% elige que “mejorar la señalización” y un 15% “una mejor conservación de las vías” son también factores que ayudan a disminuir el riesgo potencial de accidentes.
- √ A propósito de cómo les influye cuando los demás conductores infringen alguna norma o señal que afecta a su conducción, al 76% de los jóvenes conductores les afecta negativamente, de tal forma que, el 50% reconoce que se ponen nerviosos, un 25% que se enfada y un 1% que pierde los nervios y solamente un 23% que se autocontrola.
- √ En cuanto a la pregunta sobre quién es la persona que más les ha influido en la forma en la que conducen, y sobre quien es la persona que les influye más en estos momentos de su vida, queremos reseñar que:
  - el padre es la persona que más les influye antes y ahora, aunque el porcentaje baja de un 48% a un 26%, y curiosamente el de la madre sube de un 9% a un 14%. Padre y madre siguen procesos inversamente proporcionales;

- así como el profesor de autoescuela pasa de un porcentaje del 21% a un porcentaje prácticamente irrelevante del 2%;
- los colegas/amigos suben de un 7% a un 23%;
- la pareja pasa de un 9% a un 29%.

A medida que se tiene más experiencia y antigüedad en el permiso de conducir y también más edad, las personas que nos influyen cambian de ser los padres o el profesor de autoescuela a ser personas como los colegas y amigos o la pareja.

- √ En cuanto a la circunstancia de haber sufrido un accidente habiendo sido ellos-as los-las conductores-as, un 22% ha contestado afirmativamente frente a un 78% que contesta no haber sufrido un accidente como conductores. Hemos de comentar que el porcentaje es muy alto puesto que representa a casi una cuarta parte de la muestra, los jóvenes conductores que ya han tenido la experiencia de haber sufrido un accidente, máxime si tenemos en cuenta que un 84% de la muestra tiene una experiencia en el permiso de conducir de menos de 4 años.
- √ A la hora de compararse como conductores respecto a los demás, el 84% responde que se consideran mejores (un 43%) o iguales (un 41%). Esta percepción supone que hemos de luchar con la creencia de que se consideran igual de buenos o mejores conductores que la gran mayoría, con lo cual no tienen mucho que mejorar, más bien son de la opinión de “que mejoren los demás...”.
- √ En cuanto a la probabilidad que perciben de sufrir un accidente, entre 1 (poco probable) y 9 (muy probable), el 61% elige puntuaciones de

probabilidad entre el 1 y el 4, es decir, puntuaciones que indican que perciben como poco probable el hecho de que a ellos les pueda pasar. Frente a esto, hay un 39% de los jóvenes que perciben que las posibilidades son más altas y otorgan una puntuación que va del 5 al 8.

- √ Así mismo, la probabilidad que perciben de resultar heridos en un accidente es bastante semejante a la anterior y un 60% elige probabilidades bajas de que esto suceda (entre 1 y 4) frente a un 40% que lo hace de puntuaciones de más alta probabilidad (entre 5 y 9).

Los hombres jóvenes conductores, en general, se muestran más confiados en su habilidad para conducir, son más osados a la hora de conducir en situaciones de riesgo, como con alcohol, con droga, etc y además tienen una idea más benevolente sobre su probabilidad de riesgo a sufrir un accidente o a resultar herido porque además, se consideran mejores conductores que los demás.

Esto ayuda a distorsionar su percepción más y hacerles que se consideren como si la conducción y el coche fuese una máquina que ellos controlan a total disposición.

Todo ello, los convierte en un claro segmento de riesgo, tanto de sufrir como de hacer sufrir un accidente de tráfico.

## II.- OBJETO DEL ESTUDIO “JÓVENES Y ACTITUDES EN LA CONDUCCIÓN”

El objeto del presente estudio es conocer las actitudes y creencias de los jóvenes de 18 a 25 años en la conducción, y movilizarlos a reflexionar sobre ellas, para que puedan modificar las que les perjudican y reforzar aquéllas que les proporcionan elementos de seguridad en sus hábitos de conducción.

A nivel mundial, según la Organización Mundial de la Salud, los accidentes de tráfico se cobran la vida de 1,2 millones de personas anualmente, es decir, de más de 3.200 personas al día, al tiempo que provocan lesiones o discapacidades a entre 20 y 50 millones de personas más cada año.

Enmarcados dentro de estas cifras trágicas a nivel mundial, en el Estado Español, y centrándonos en el colectivo objeto del presente estudio, los jóvenes de 18 hasta 25 años, destacamos varios datos a continuación.

Dichos jóvenes representan un 8% de la población total, pero también representan:

- el 15% del número total de muertos en accidentes de tráfico.
- el 18% del número total de víctimas de accidentes de tráfico como heridos graves.
- el 19% del número total de víctimas de accidentes de tráfico como heridos leves.
- el 19% del número total de conductores muertos en accidentes de tráfico.

- el 18% del número total de conductores víctimas de accidentes de tráfico como heridos graves.
- el 20% del número total de conductores víctimas de accidentes de tráfico como heridos leves.
- el 16% del número total de conductores implicados en accidentes con víctimas.

Estos datos, del Anuario Estadístico de la DGT del ejercicio 2007, hacen que este segmento de conductores se configure como un colectivo de especial interés para el estudio de sus características actitudinales y sus comportamientos al volante.

Además de las estadísticas anteriores sobre mortalidad y siniestralidad, que hablan por sí solos de la magnitud del problema vial que abordamos, otro factor de enorme impacto social y económico es que, en España, se producen alrededor de mil casos nuevos de lesiones medulares cada año de los que el 43% se deben a accidentes de tráfico, según datos del Hospital Nacional de Paraplégicos de Toledo.

También se destaca la importancia del tratamiento que debe abordarse. Tanto desde la perspectiva sanitaria por la frecuencia y afectación a la población, que es generalmente gente muy joven; como a nivel social ya que esta discapacidad permanente tiene unos costes económicos muy elevados. "En la situación aguda los cálculos se pueden cifrar hasta 200.000 euros el primer año de enfermedad mientras que en la situación crónica se pueden gastar 30.000 euros anuales". En cuanto al perfil suele ser varón de entre 15 y 40 años de edad que tiene una lesión medular con tetraplejia y generalmente con lesión incompleta.

Abundando en esta perspectiva, según FUHNPAIN, la Fundación del Hospital Nacional de Parapléjicos para la Investigación y la Integración, las lesiones en el sistema nervioso central (SNC) no se reparan de manera espontánea y, por lo común, tienen como resultado déficits funcionales permanentes en las personas. El daño en el SNC, concretamente la lesión medular, constituye un desastre personal y una de las principales causas de incapacidad laboral prolongada en Europa, con consecuencias económico-sanitarias muy importantes.

De todas las lesiones que se producen en los países desarrollados, el 50% son debidas a accidentes de tráfico, y afectan en el 80% de los casos a hombres y en un 20% a mujeres.

En más de la mitad de los casos los afectados son personas menores de 30 años.

En el Informe Anual de Siniestralidad del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT correspondiente al año 2008, en cuanto a las edades de las víctimas mortales, se constata cómo todos los grupos de edad han descendido en 2008 respecto de 2007; y en los últimos cinco años los grupos que más han descendido son los menores de 14 años, con un descenso acumulado desde 2003 de un 60,5%; los de 15 a 24 años, con un descenso acumulado del 53,5%.

Aun así, creemos que en base a las estadísticas aportadas anteriormente, es preciso seguir trabajando con este colectivo para mejorar las cifras, intensificando las acciones actuales y poniendo en práctica otras nuevas que se muestren más eficaces, si cabe.

Los jóvenes de entre 18 y 24 años, que representan la décima parte de la población española, sufren el 20 % de los accidentes de tráfico, que son la primera causa de muerte y de lesiones graves en este grupo de edad, según datos de la Fundación MAPFRE.

Existen un número importante de proyectos, actuaciones, técnicas, disciplinas, etc, que han trabajado y trabajan en seguridad vial, con diferentes resultados tras su aplicación en términos de mejora de la mortandad y la siniestralidad. Sus enfoques de trabajo inciden, por separado o conjuntamente, sobre el entorno, los comportamientos, las estrategias, las habilidades, las capacidades de los conductores.

En la segunda parte de este proyecto, innovamos trabajando en otros niveles personales más profundos del conductor, mediante una serie de entrevistas en profundidad con los jóvenes conductores para ahondar en las actitudes que les llevan a conducir de una u otra manera.

Trabajamos con sus creencias, sus valores, e incluso su sentido de identidad, ya que son estos niveles psicológicas y neurológicos los que proporcionan la motivación y las pautas para las estrategias y las capacidades.

Por ello, trabajamos de este modo con unos niveles más profundos y cercanos a la propia identidad de la persona conductora, que en otros métodos de actuación tradicionales.

Este proyecto evalúa el aprendizaje obtenido, que es sensiblemente diferente en sus resultados y en su permanencia en el tiempo.

Por tanto, los objetivos de este proyecto pionero son:

1.- Ayudar a que los conductores de entre 18 y 25 años descubran los errores reiterados de sus hábitos, actitudes y comportamientos al volante y poder comprobar cómo esto incide en la prevención de accidentes.

2.- Trabajar directamente sobre los valores, principios, creencias y actitudes de los conductores de este rango de edad, y así ayudarles a modificar aquéllas que les inciten a conducir poniéndose a si mismos y a terceros en situaciones límite de riesgo e inseguridad.

3.- Ser un trabajo pionero y único, nunca realizado hasta hoy, incidiendo eficaz y directamente en la labor del Instituto de Seguridad Vial de la Fundación MAPFRE en su labor por reducir la siniestralidad, trabajando en profundidad con un grupo de jóvenes, desde sus valores, creencias y principios en el área de la conducción.

### III.- DATOS TÉCNICOS DE LA ENCUESTA:

#### AMBITO

Comunidad de Madrid

#### UNIVERSO

Conductores de ambos sexos comprendidos en un intervalo de edad de 18 a 25 años.

#### TAMAÑO DE LA MUESTRA

500 conductores

#### PROCEDIMIENTO DE MUESTREO

Muestreo por cuotas. La encuesta se realizó mediante muestreo doble. Cada grupo estaba formado por un 100% de entrevistas personales en cinco o más localizaciones distintas.

#### VARIABLES DE TIPIFICACIÓN

- Sexo
- Nivel de estudios

#### NIVEL DE CONFIANZA

Nivel de confianza del 95% y error máximo de  $\pm 5\%$ .

**Cuestionario sobre percepción actitudinal****1. Sexo**

- Mujer
- Hombre

**2. Nivel de estudios**

- Primarios
- C.O.U., FPII
- Universitarios Medios o Superiores

**3. ¿Qué antigüedad tienes en el permiso de conducir?**

- Menos de 1 año
- Entre 1 y 4 años
- Más de 4 años

**4. En general, si tuvieras que definir tu carácter de un modo global y general dirías que es:**

- Tranquilo y afable
- Agresivo y violento
- Apático y tolerante
- Nervioso e impaciente
- Distraído y descuidado
- Desafiante y ganador

**5. ¿En qué forma consideras que tu comportamiento general cambia cuando conduces?**

- Para bien, me relajo, me gusta, me considero un conductor tranquilo, tolerante y respetuoso con normas, peatones y otros conductores
- Para mal, me pongo en tensión y soy más agresivo, nervioso, impaciente

**6. ¿Con qué valor identificas tu forma de conducir? . Por favor, piénsalo bien, y marca SÓLO UNA**

- Poder (autoridad, poder y reconocimiento social, imagen pública, sentimiento de superioridad)
- Logro (éxito, capaz, ambicioso, influyente, inteligente)
- Hedonismo (disfrutar de la vida, placer)
- Motivación/Estímulo (vida diversa, vida emocionante)

- Dirección propia (curiosidad, libertad, establecimiento de metas propias, independencia)
- Universalismo (armonía con la naturaleza, sabiduría, igualdad, armonía interna)
- Benevolencia (indulgente, leal, responsable, amistad, servicial)
- Tradición (aceptar mi rol en la vida, humildad, respeto por la tradición, moderación)
- Conformidad (obediencia, honrar a los padres, educación, disciplina propia)
- Seguridad (orden social, seguridad familiar, sentido de pertenencia, salud)

**7 ¿Qué opinas de los conductores que conducen con prudencia y respetan las normas, conducen con tranquilidad por la vía, maniobran con prudencia, respetan los pasos de peatones, etc?**

- Me gustaría ser como ellos, es a lo que aspiro como conductor
- Creo que cometer imprudencias es inevitable
- No me “molan” nada, son conductores mayores de avanzada edad
- No quisiera parecerme a ellos nunca
- Entorpecen la circulación y me ponen nervioso/a
- Lo que pasa es que no saben conducir, tienen miedo y por eso van tan despacito

**8. A continuación encontrarás una serie de conductas que a veces realizan los chicos y chicas de tu edad. Lee cada frase con atención, y responde, sinceramente, con qué frecuencia realizas las siguientes:**

**Siendo: A nunca; B pocas veces; C a menudo; D siempre o casi siempre**

- Conduzco después de haber bebido alcohol: A B C D
- Conduzco y hablo por el móvil (sin manos libres): A B C D
- Conduzco fumando, manejando Navegador, GPS, etc: A B C D
- Conduzco habiendo consumido algún tipo de droga: A B C D
- Conduzco con la radio/música muy alta: A B C D

**9. A continuación encontrarás una serie de conductas que a veces realizan los chicos y chicas de tu edad. Lee cada frase con atención, y responde, sinceramente, con qué frecuencia realizas las siguientes:**

**Siendo: A nunca; B pocas veces; C a menudo; D siempre o casi siempre**

- Con más velocidad que la permitida: A B C D
- “Paso” de la distancia de seguridad con el de delante: A B C D

- Saltándote un semáforo en rojo: A B C D
- Adelantando a otro coche sin estar permitido: A B C D

**10. ¿Cuál es para ti el factor que más te ayudaría a evitar situaciones potenciales de peligro al conducir?**

- Que calles y carreteras estuvieran en mejor estado de conservación
- Que calles y carreteras estuvieran mejor señalizadas, especialmente los puntos peligrosos
- Que los demás conductores fueran más responsables de su conducción
- Que los agentes y policías de tráfico hicieran su labor más eficazmente
- Que las autoescuelas tuvieran un mejor programa de formación
- Que yo fuera más responsable de mi conducción
- Que los peatones colaborasen un poco para evitar estas situaciones

**11. ¿Cuál es tu conducta cuando los demás conductores infringen alguna norma o señal afectando a tu conducción?**

- Me autocontrolo
- Me pongo un poco nervioso
- Me enfado y me pongo algo agresivo
- Pierdo los nervios totalmente y me pongo violento

**12. ¿Quién crees que es la persona que más te ha influido en la forma en la que conduces?**

- Mi padre
- Mi madre
- Mi profesor de autoescuela
- Mis colegas
- Mi pareja (marca con X, FEMENINA\_\_\_\_ MASCULINA \_\_\_\_ )
- Otro familiar (indicar cuál:\_\_\_\_\_)

**13. ¿Quién crees que es la persona que más te influye ahora mismo, en este momento de tu vida?**

- Mi padre
- Mi madre
- Mi profesor de autoescuela
- Mis colegas

- Mi pareja (marca con X, FEMENINA\_\_\_\_ MASCULINA \_\_\_\_ )
- Otro familiar (indicar cuál: \_\_\_\_\_)

**14. Cuando conduces y vas acompañado de amigos/familiares, ¿te sientes?**

- Tranquilo
- Estresado
- Recriminado
- No me afecta

**15. ¿has sufrido algún accidente siendo tú el conductor?**

- SI (MARCA CON X ELIGIENDO A) o B)
- A) Con daños físicos de asistencia médica B) con daños materiales
- NO

**16. Creo que mi conducción con respecto a la de los demás conductores es:**

- Mucho mejor
- Peor
- Igual
- Mucho peor
- Mejor

**17. Puntúa la probabilidad que percibes de verte implicado en un accidente de 1 a 9, siendo 1 poco probable y 9 muy probable. RODEA LA PUNTUACIÓN ELEGIDA**

1      2      3      4      5      6      7      8      9

**18. Puntúa la probabilidad que percibes de resultar herido en un accidente de 1 a 9, siendo 1 poco probable y 9 muy probable. RODEA LA PUNTUACIÓN ELEGIDA**

1      2      3      4      5      6      7      8      9

## V.- RESULTADOS DEL ESTUDIO “JÓVENES Y ACTITUDES EN LA CONDUCCIÓN”

Como consecuencia de las encuestas realizadas se ha llegado a una serie de resultados que se presentan a continuación.

Van a ir sucediéndose los análisis de las respuestas para cada una de las preguntas del cuestionario, una por una, y sacando los resultados correspondientes a la distribución de dichas respuestas.

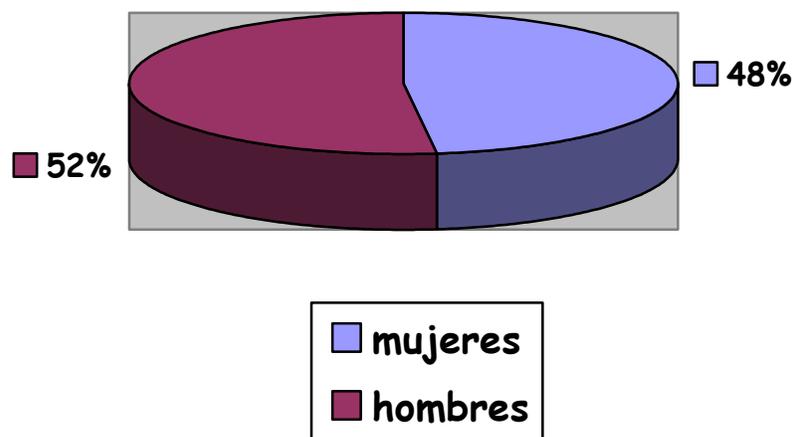
Para ello, se presentan, en las siguientes páginas, las gráficas que ilustran dichos datos; cada una contiene el enunciado literal de la pregunta, el nombre de la distribución de datos, los valores posibles para dicha pregunta y un diagrama gráfico ilustrando dicha distribución.

La muestra del estudio se reparte por:

- ✓ Sexo
- ✓ Nivel de Estudios
- ✓ Antigüedad del Carnet de Conducir

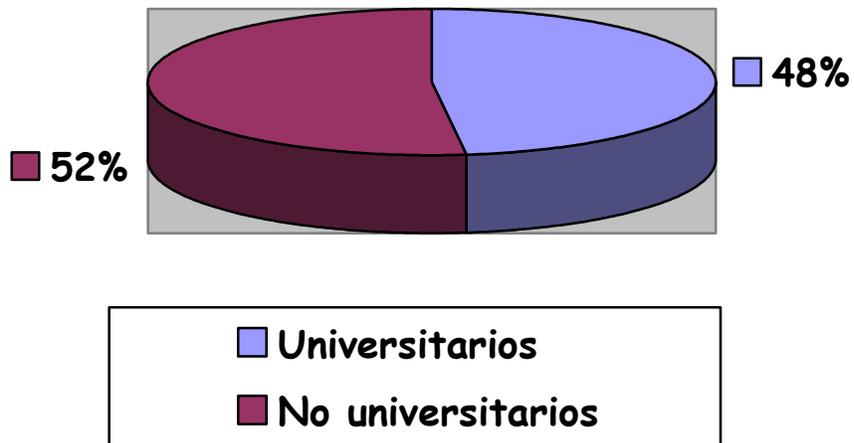
En cuanto a la distribución por sexo, la muestra recoge porcentajes muy cercanos de jóvenes mujeres y de jóvenes hombres, 48% y 52%, respectivamente, como se aprecia a continuación:

### Distribución por sexo



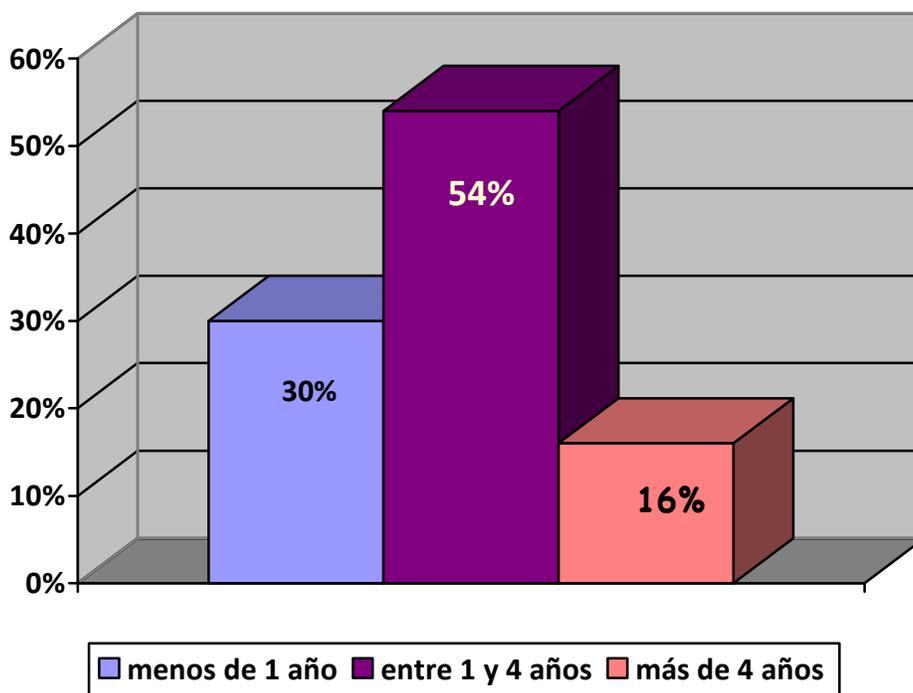
En relación a la distribución por nivel de estudios, la muestra recoge también porcentajes muy semejantes de jóvenes universitarios y de jóvenes no universitarios, 48% y 52%, respectivamente:

### Distribución por nivel de estudios



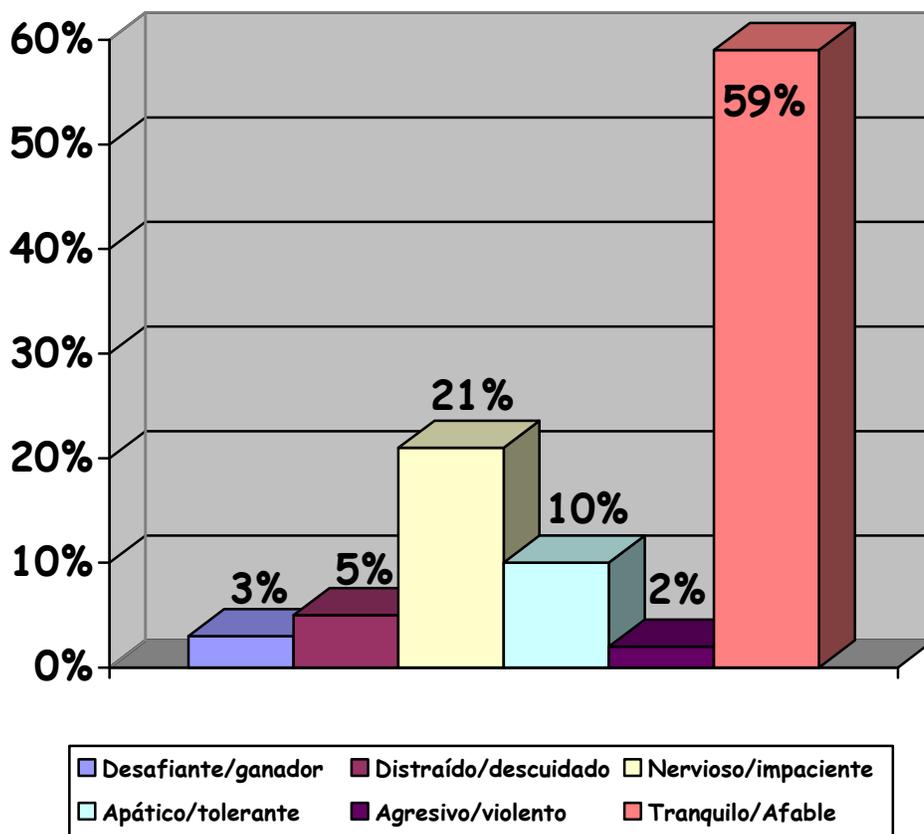
En cuanto a la distribución por antigüedad del carnet de conducir, la muestra recoge los siguientes resultados:

**pregunta 3. "¿Qué antigüedad tienes en el permiso de conducir?"**



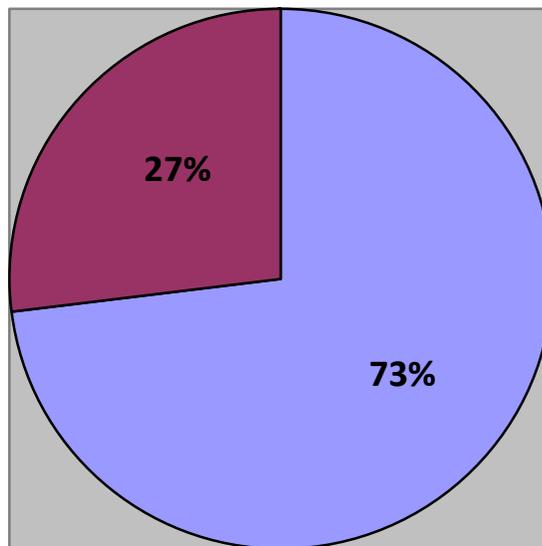
A la hora de definir su carácter de un modo global, los jóvenes encuestados han respondido del siguiente modo:

Pregunta 4. "En general, si tuvieras que definir tu carácter de un modo global y general dirías que es..."



En relación al cambio de comportamiento cuando conducen, los resultados obtenidos entre los jóvenes han sido:

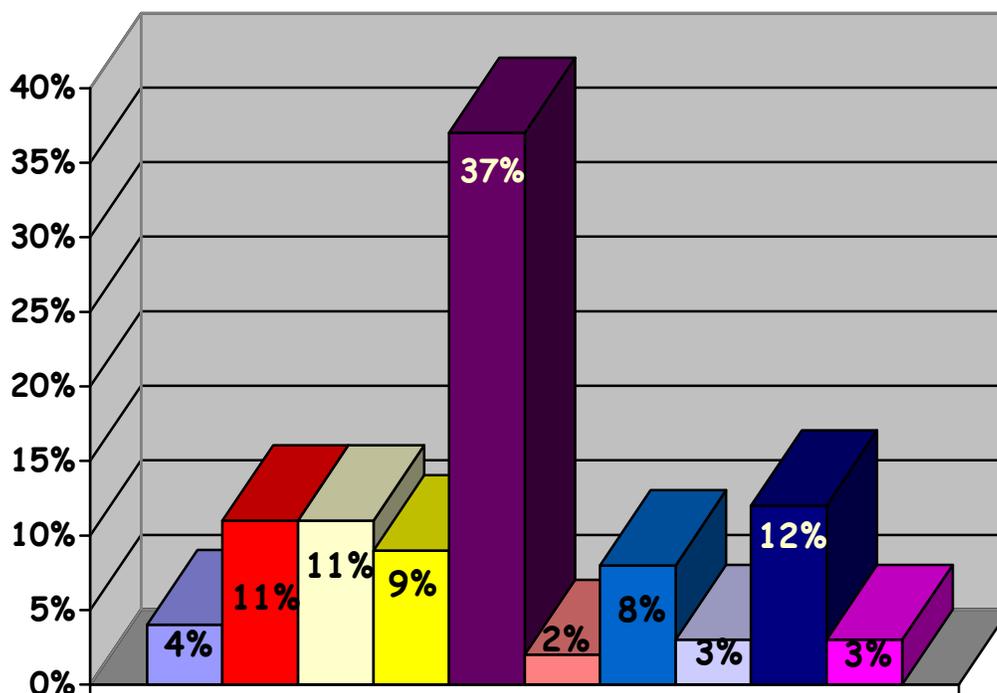
**Pregunta 5. "¿En qué forma consideras que tu comportamiento general cambia cuando conduces?"**



■ para bien ■ para mal

La distribución por identificación de la forma de conducir con un valor, queda representada como sigue:

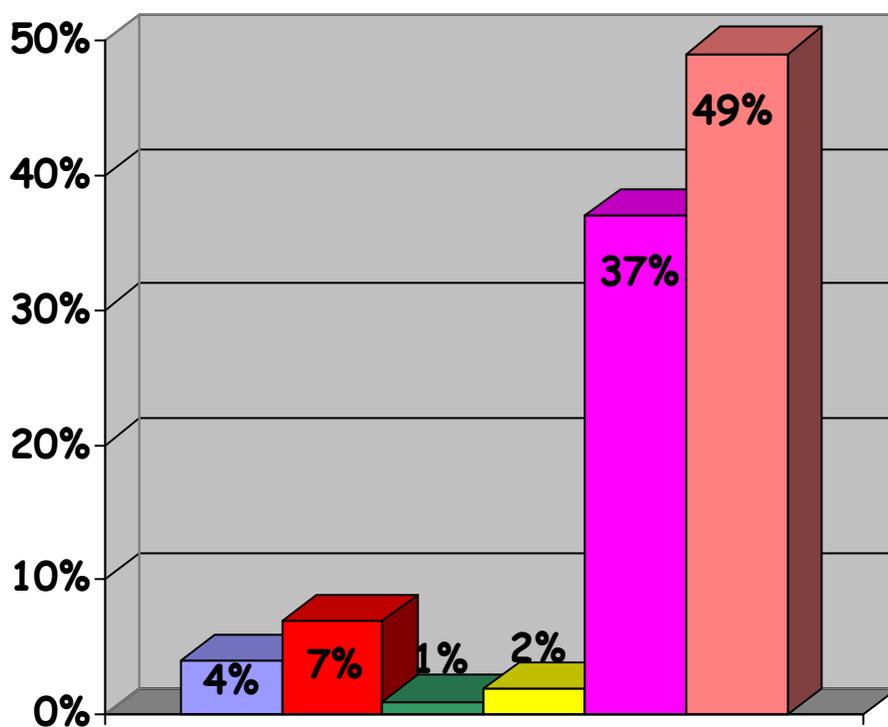
**Pregunta 6. "¿Con qué valor identificas tu forma de conducir?"**



poder	logro	hedonismo
motivación	dirección propia	universalismo
benevolencia	tradición	seguridad
conformidad		

Referido a la opinión hacia los conductores que conducen con prudencia y respetan las normas, etc..., los resultados son:

**Pregunta 7. "¿Qué opinas de los conductores que conducen con prudencia y respetan las normas, conducen con tranquilidad, maniobran con prudencia, respetan los pasos, ...?"**

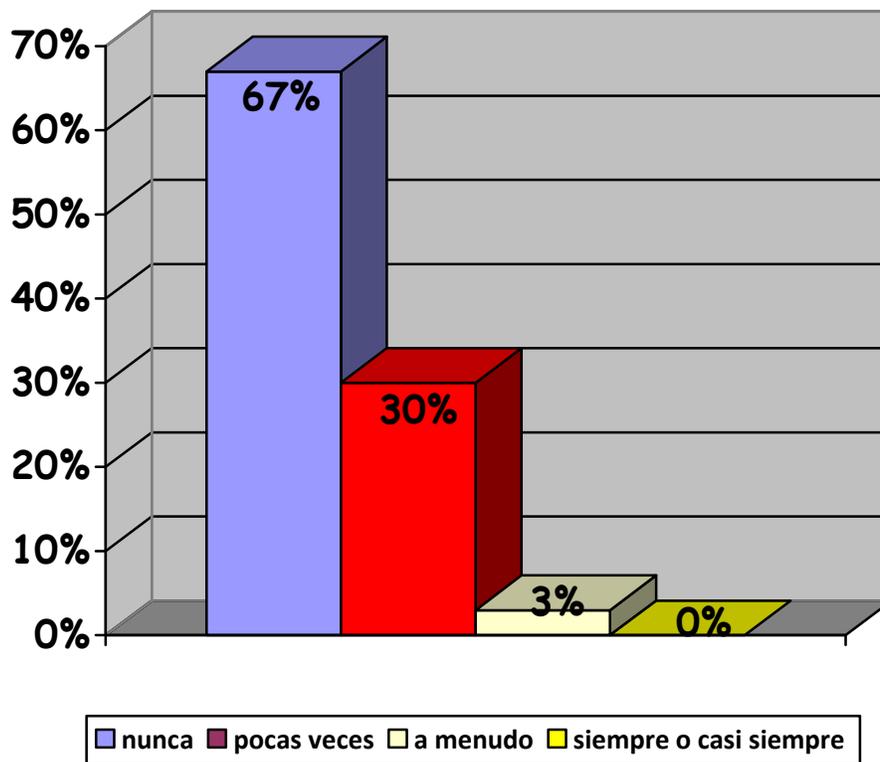


no saben conducir	entorpecen la circulación
no quiero parecerme a ellos	no me "molan" nada
cometer imprudencias es inevitable	me gustaría ser como ellos

En cuanto a una serie de preguntas sobre algunos comportamientos que, a veces realizan los jóvenes conductores, las respuestas han sido las siguientes:

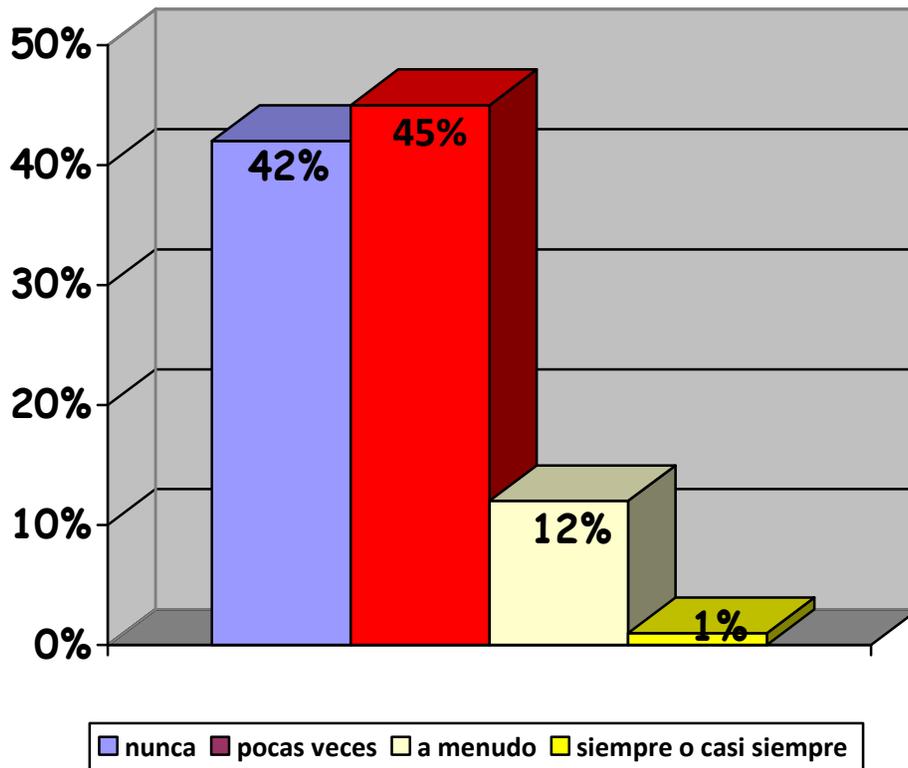
Con respecto al consumo de alcohol y la conducción los resultados son:

**Pregunta 8.1. Distribución por frecuencia de conducción tras haber ingerido bebidas alcohólicas**



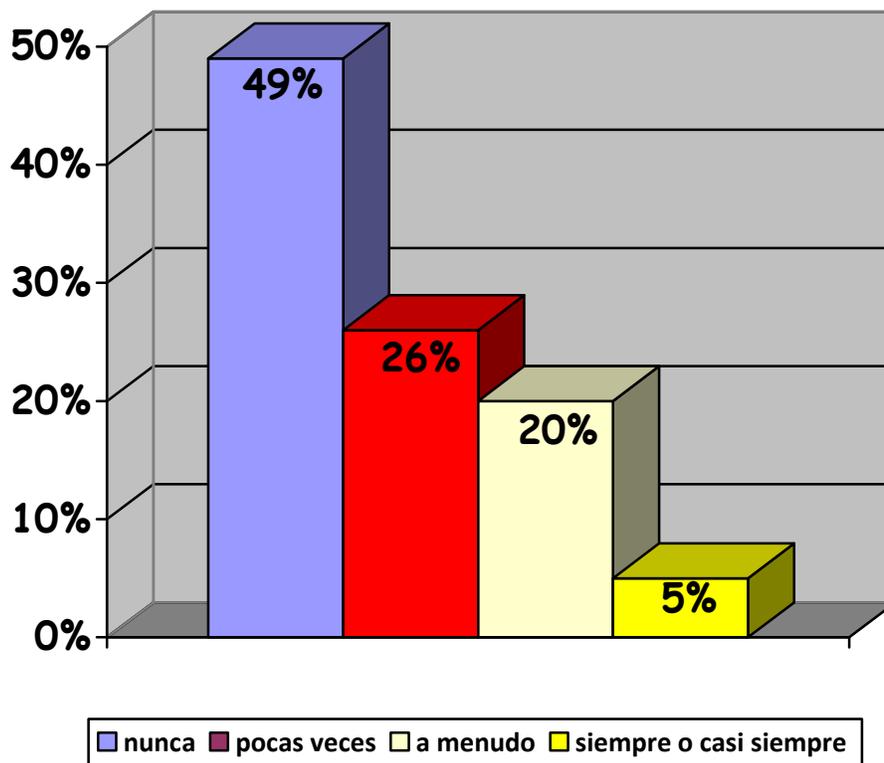
Sobre la frecuencia con que infringen las normativas de no conducir habiendo bebido alcohol y hablando por móvil sin manos libres:

**Pregunta 8.2 Distribución por frecuencia de conducción hablando por teléfono móvil sin manos libres**



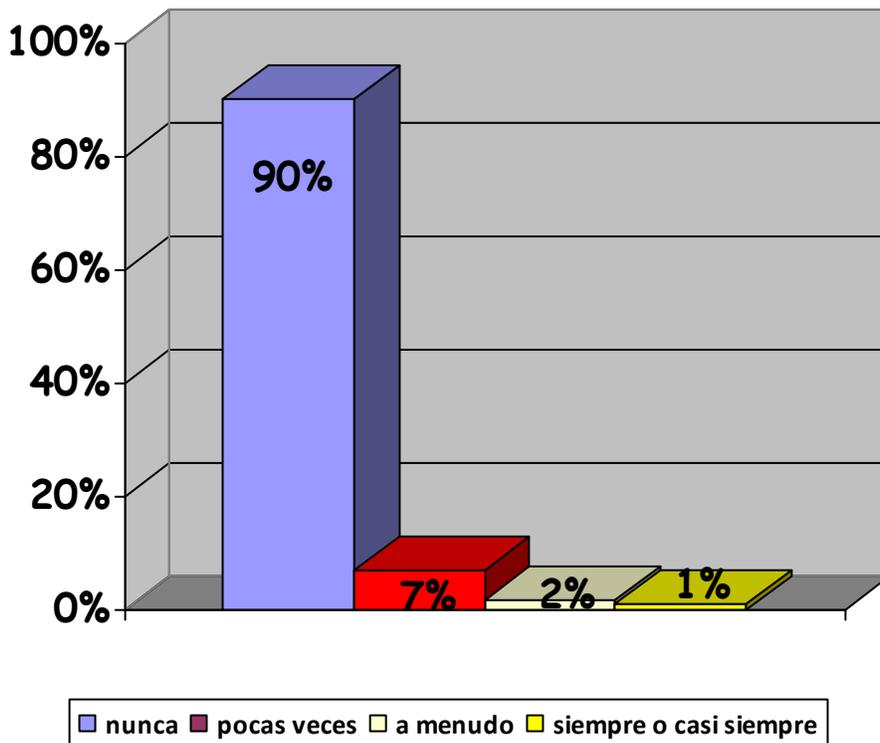
Considerando la infracción de las siguientes normativas, se han registrado las siguientes respuestas:

**Pregunta 8.3 Distribución por frecuencia de conducción fumando, utilizando G.P.S., etc**



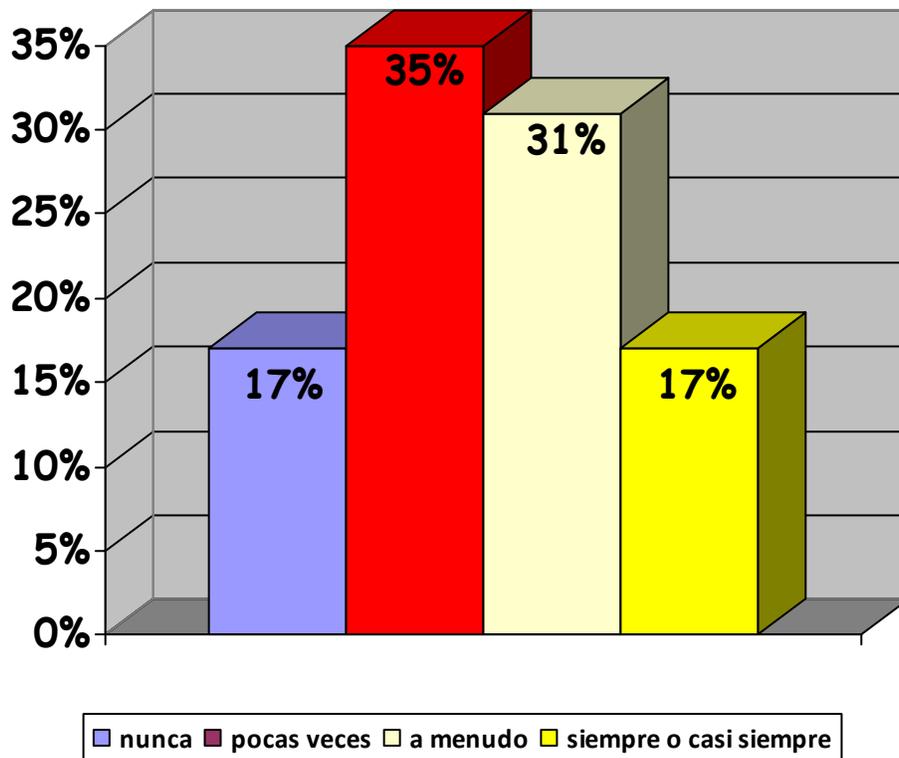
En cuanto a las conductas de conducir bajo los efectos de las drogas, se aprecia que:

**Pregunta 8.4 Distribución por frecuencia de conducción bajo los efectos de las drogas**



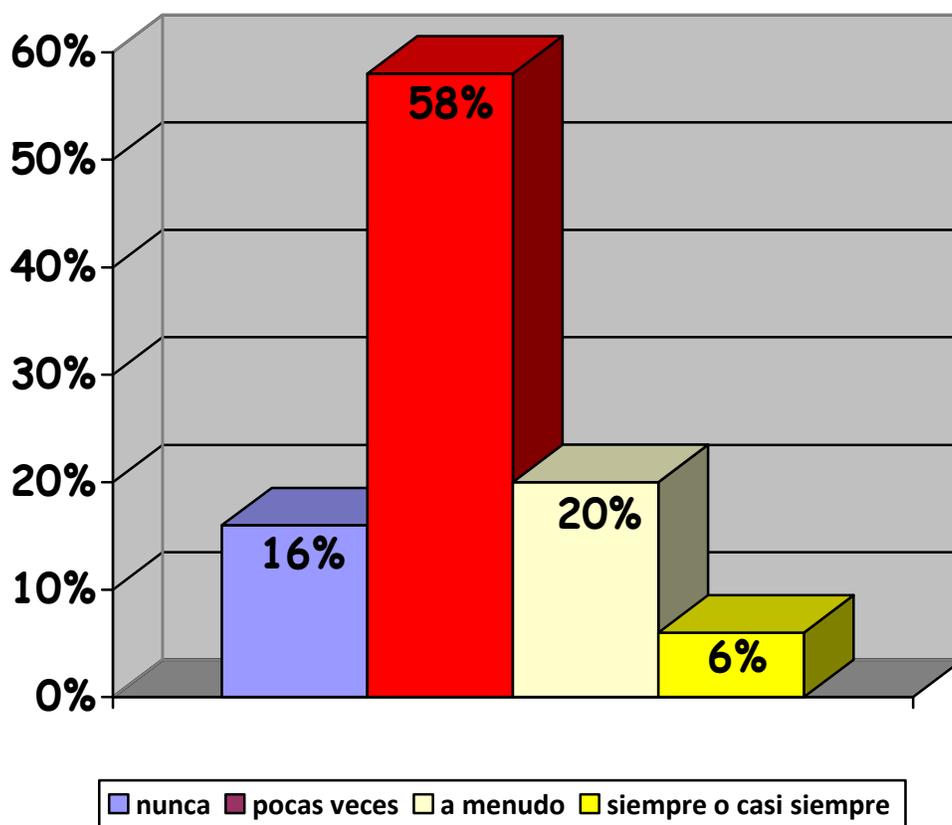
Con respecto a la conducta de conducir con la radio/música muy alta, los datos obtenidos revelan:

**Pregunta 8.5 Distribución por frecuencia de conducción con música/radio a volumen muy alto**



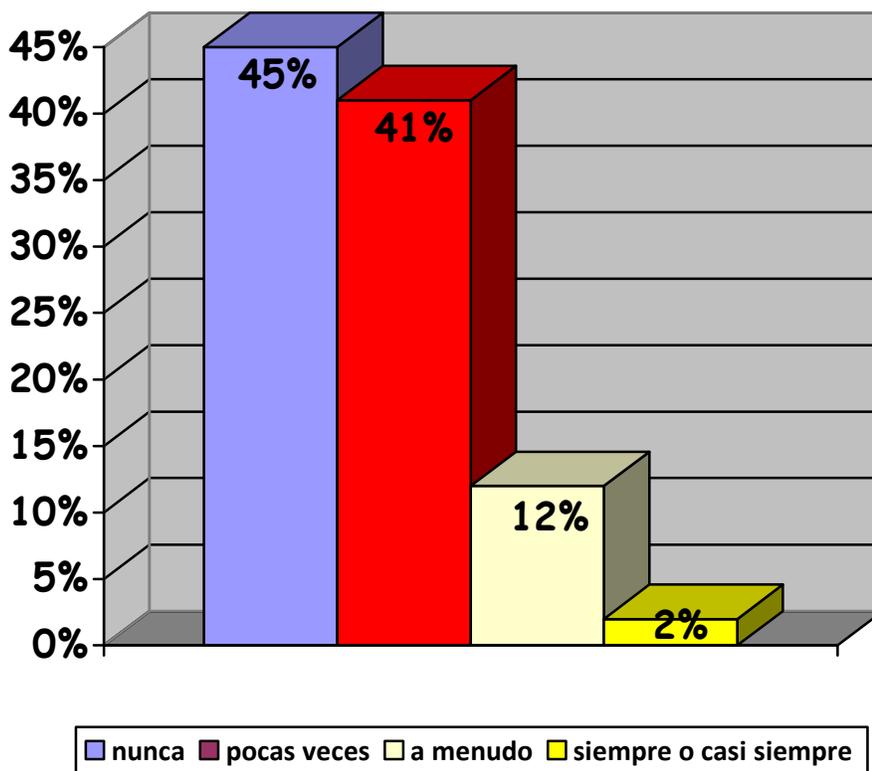
En relación a las infracciones de conducir a más velocidad de la permitida y no respetar la distancia de seguridad, los resultados:

**Pregunta 9.1. Distribución por frecuencia de conducción a más velocidad de la permitida**



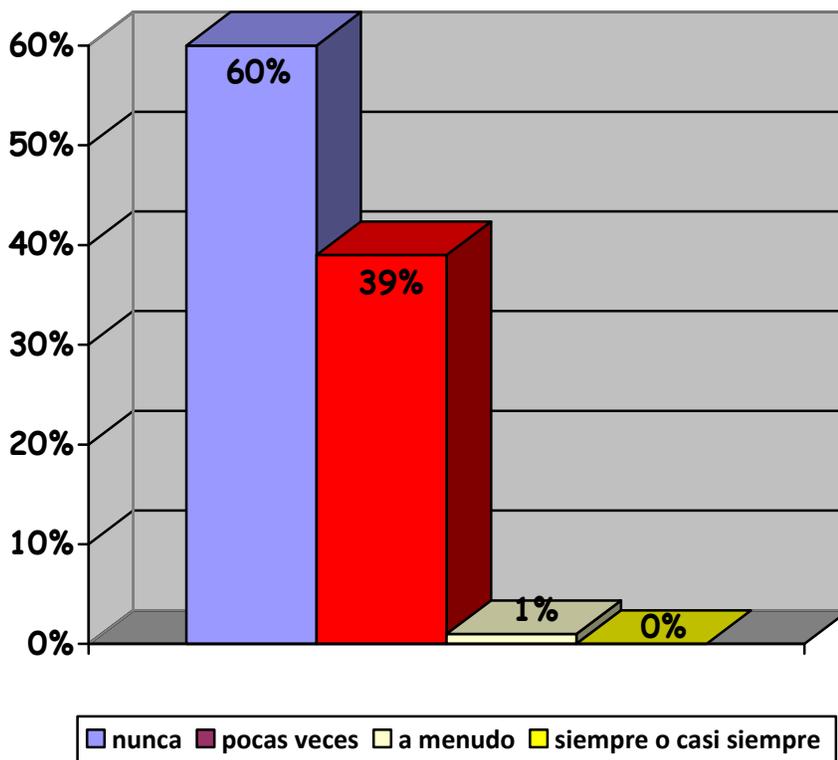
En cuanto a las conductas de ignorar la distancia de seguridad con respecto al vehículo de delante, se aprecia que:

**Pregunta 9.2 Distribución por frecuencia de conducción ignorando la distancia de seguridad con el coche de delante**



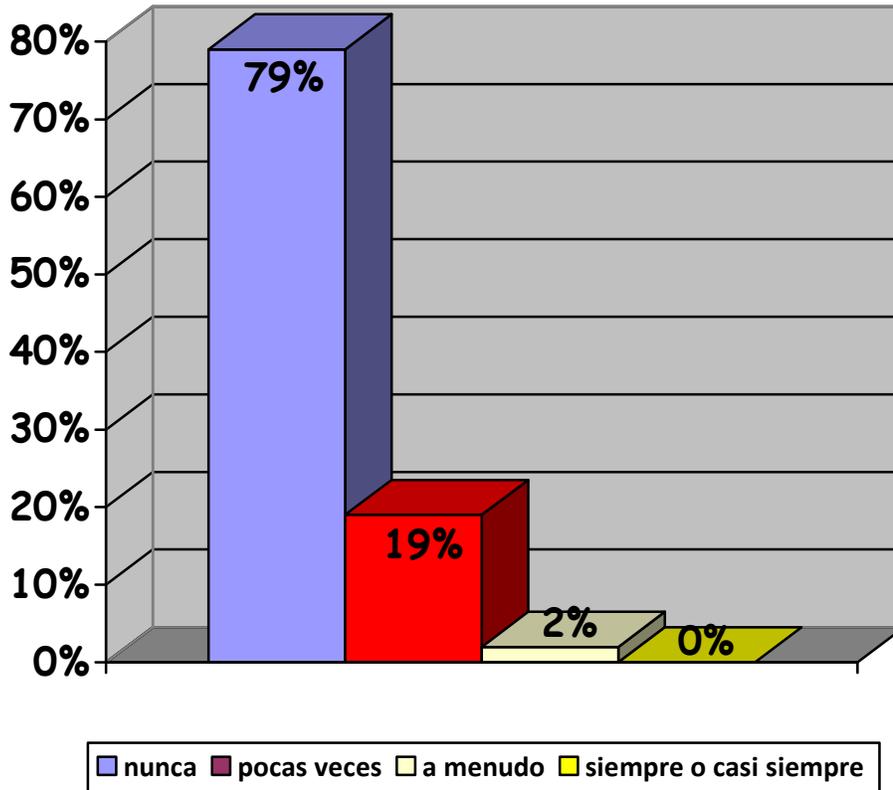
En cuanto a las conductas de saltarse un semáforo en rojo y adelantar a otro vehículo sin estar permitido, se aprecia que:

**Pregunta 9.3 Distribución por frecuencia de conducción pasándose un semáforo en rojo**



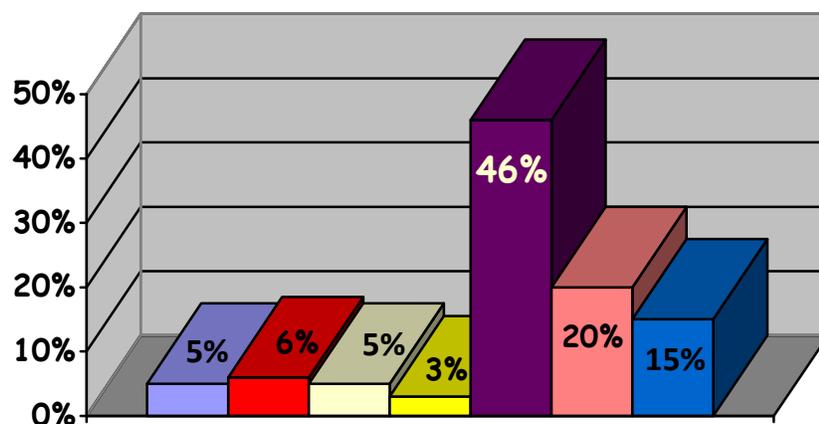
En cuanto a las conductas de adelantar en zonas donde no está permitido, se aprecia que:

**Pregunta 9.4 Distribución por frecuencia de conducción adelantando en zona prohibida**



Sobre el factor más importante para evitar situaciones de peligro al conducir, los resultados recogidos son:

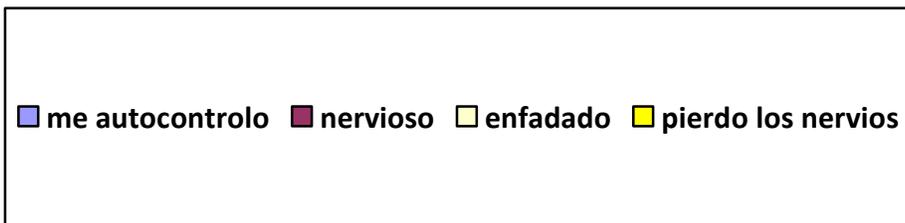
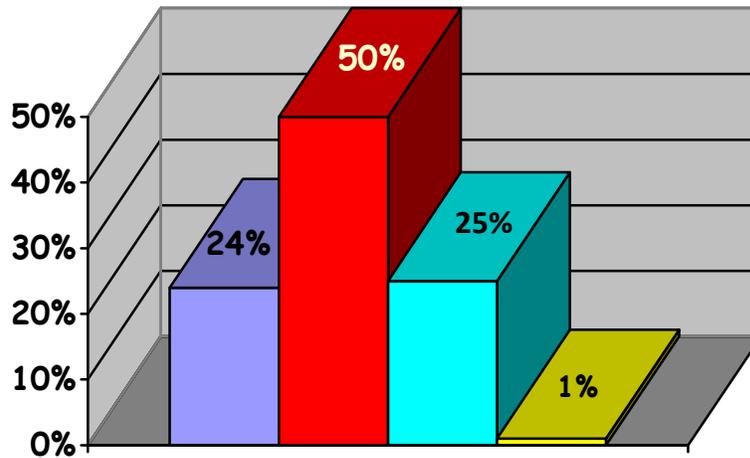
**Pregunta 10. "¿Cuál es para ti el factor que más te ayudaría a evitar situaciones potenciales de peligro al conducir?"**



- |                              |                            |
|------------------------------|----------------------------|
| ■ peatones más colaboradores | ■ yo mismo más responsable |
| ■ autoescuelas más eficaces  | ■ agentes más eficaces     |
| ■ los demás más responsables | ■ mejor señalización       |
| ■ mejor conservación vías    |                            |

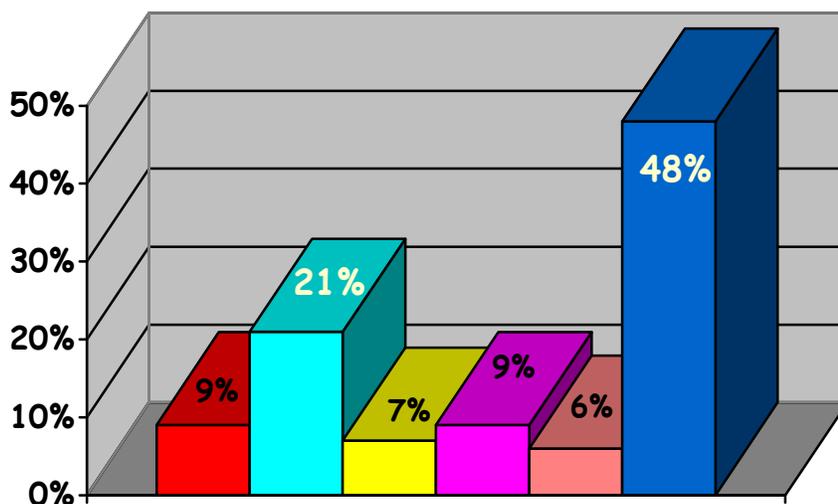
Sobre la actitud ante las infracciones de los demás, la encuesta revela que:

**Pregunta 11. "¿Cuál es tu conducta cuando los demás conductores infrngen alguna norma o señal afectando a tu conducción?"**



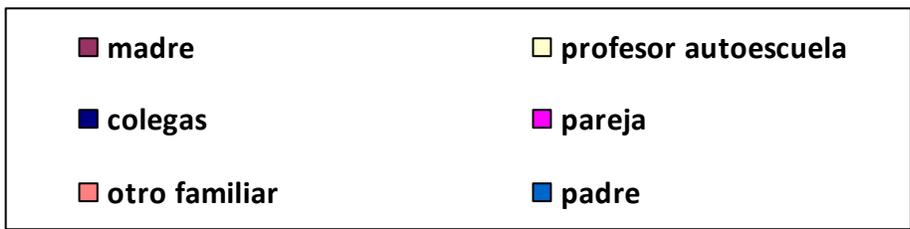
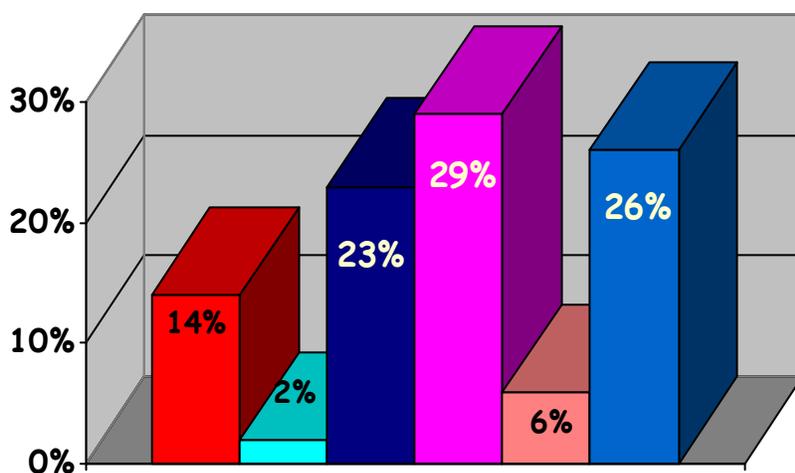
Los resultados sobre la persona que más influyó en el pasado en la forma de conducir de los jóvenes, son los siguientes:

**Pregunta 12. "¿Quién crees que es la persona que más te ha influido en la forma en la que conduces?"**



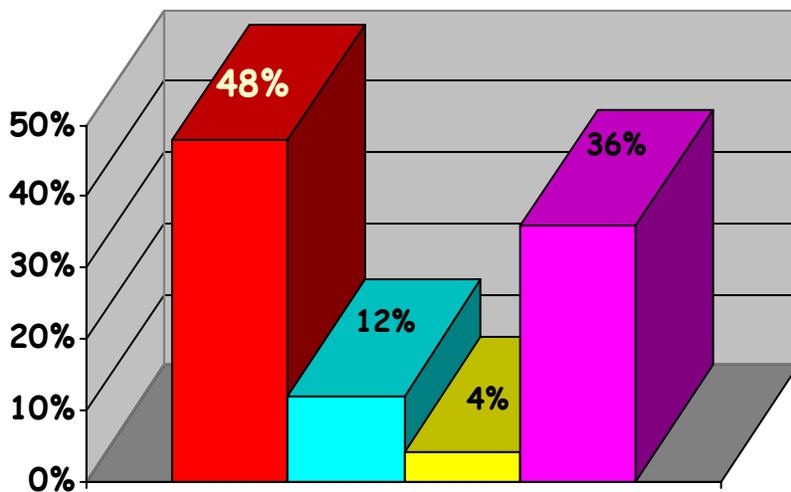
En cuanto a la persona que ahora está influyendo más en la forma de conducir de los jóvenes, la encuesta arroja los siguientes resultados:

**Pregunta 13. "¿Quién crees que es la persona que más te influye ahora mismo, en este momento de tu vida?"**



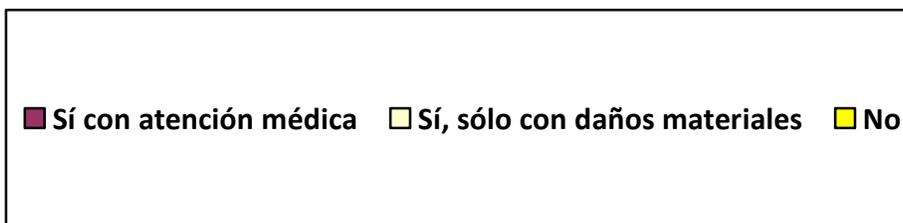
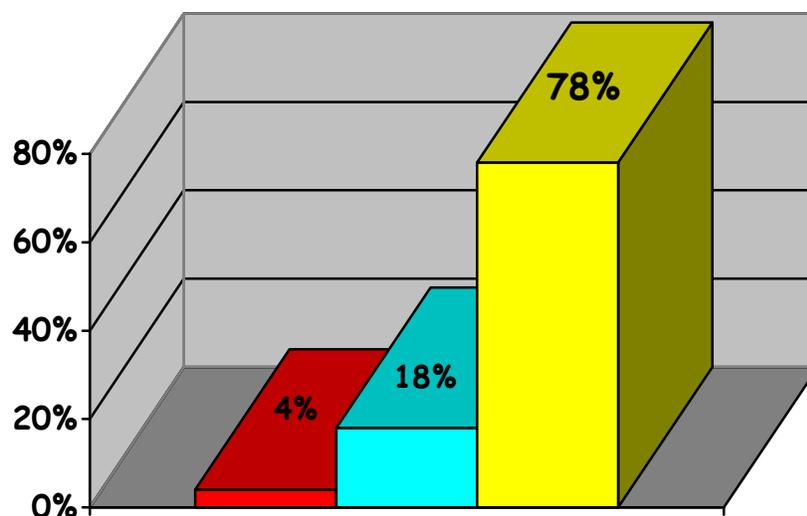
El estudio sobre cómo se sienten los jóvenes cuando conducen acompañados por amigos/familiares, muestra la siguiente pauta:

**Pregunta 14. "Cuando conduces y vas acompañado de amigos/familiares, ¿te sientes...?"**



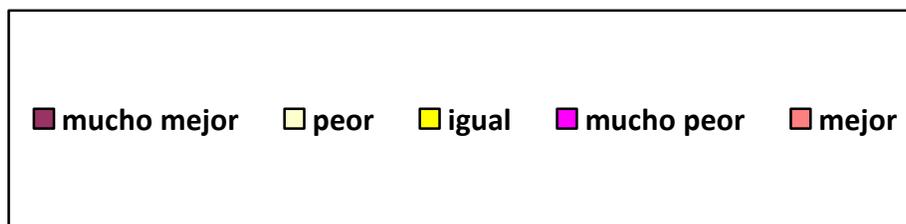
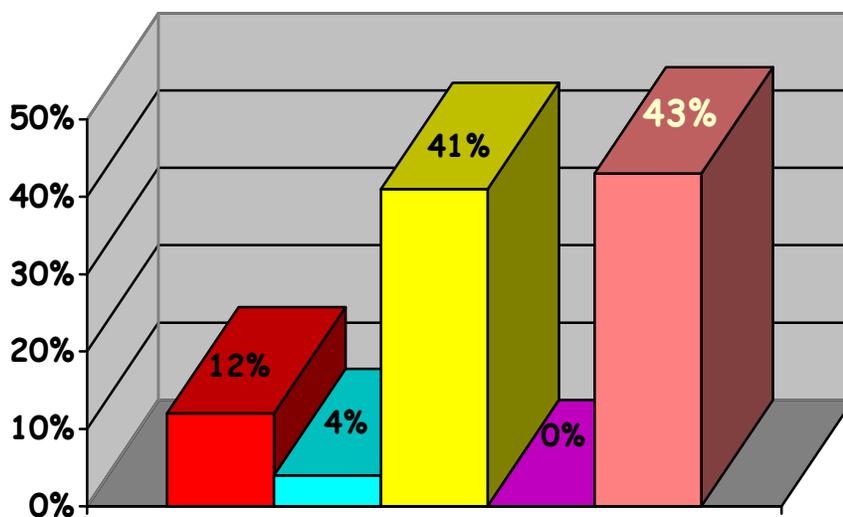
La indagación sobre qué jóvenes han sufrido algún accidente, y de qué tipo, arroja los siguientes resultados:

**Pregunta 15. "¿Has sufrido algún accidente siendo tú el conductor?"**



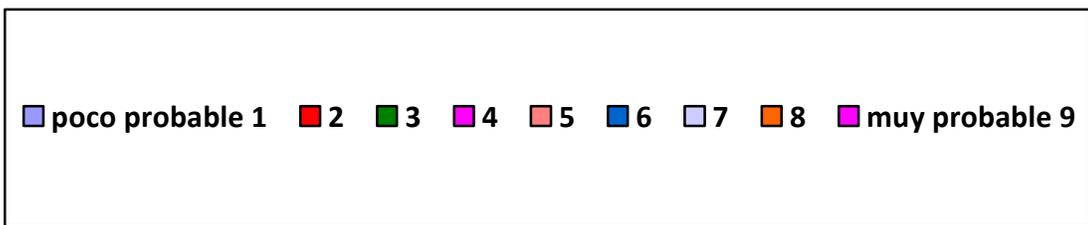
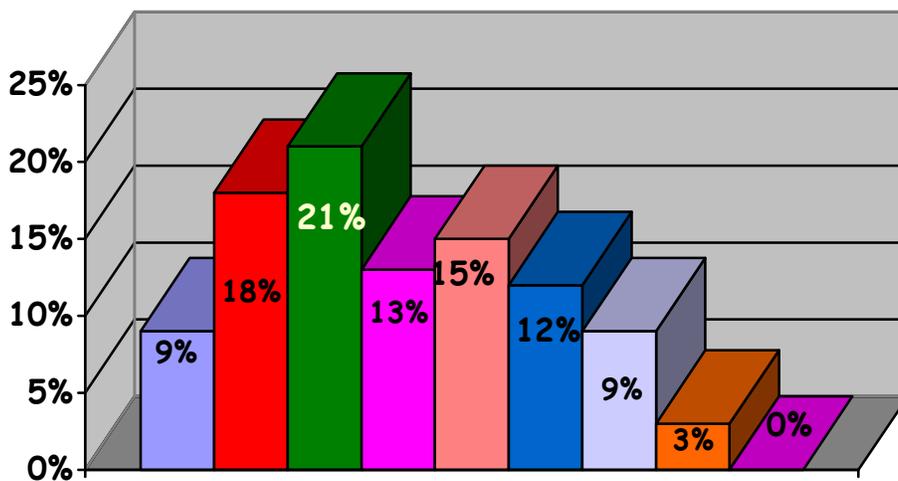
La comparación de la propia forma de conducir con la de los demás se ilustra con los siguientes resultados:

**Pregunta 16. "¿Creo que mi conducción con respecto a la de los demás conductores es..."**



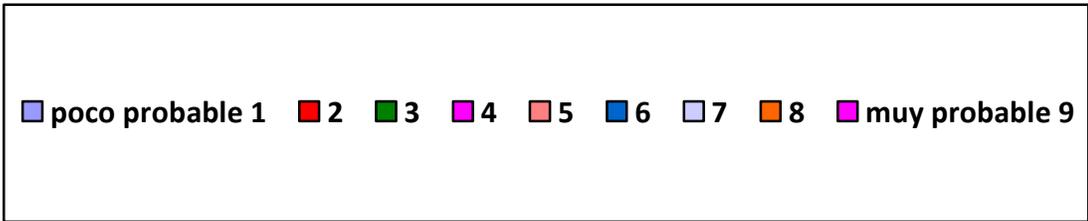
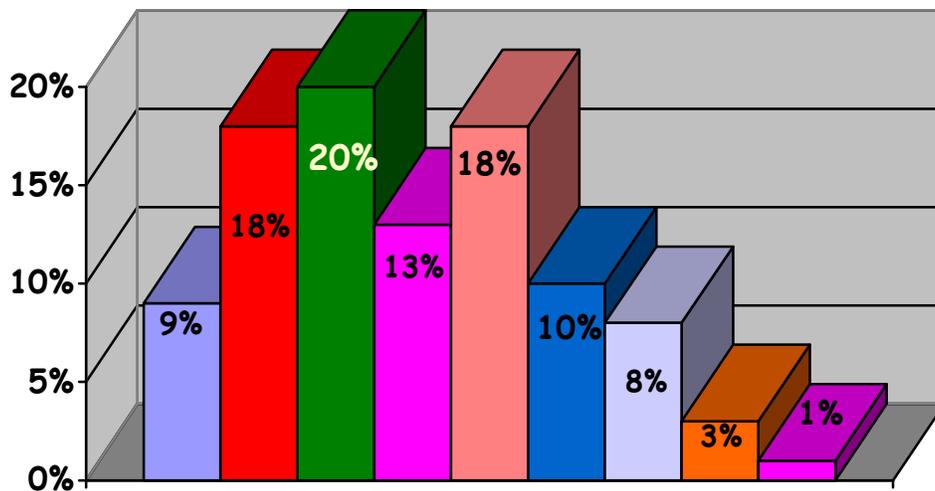
En relación a la probabilidad que perciben de verse implicados en un accidente, los encuestados responden del siguiente modo:

**Pregunta 17. "Puntúa la probabilidad que percibes de verte implicado en un accidente"  
(1 poco probable, 9 muy probable)**



Sobre la probabilidad que perciben de resultar heridos en un accidente, los resultados son:

**Pregunta 18. "Puntúa la probabilidad que percibes de resultar herido en un accidente"  
(1 poco probable, 9 muy probable)**



## **VI.- CONCLUSIONES GENERALES**

A la vista de los resultados estadísticos obtenidos se puede llegar a una serie de conclusiones.

Las conclusiones se presentan:

1. conclusiones generales del estudio.
2. conclusiones específicas que sean significativas en cuanto a diferencias por sexo.

## CONCLUSIONES

- √ En este estudio la muestra es prácticamente homogénea en cuanto a sexo (52% hombres y 48% mujeres) y a nivel de estudios (52% no universitarios y 48% universitarios).
- √ La mayor parte de las personas, un 79%, de este estudio tienen una antigüedad en el permiso de conducir de menos de 4 años, un 79%.
- √ Un poco más de la mitad de la muestra, el 59% se consideran de carácter tranquilo y afable. Un 31% reconocen su carácter como desafiante, distraído, nervioso, agresivo y sólo un 10% como apático y tolerante.
- √ Así mismo, el 73% de los jóvenes dice que cuando conducen su carácter “cambia para bien”, frente a un 27% que reconocen que cambia para mal. Esto coincide con la idea socialmente extendida de que conducir es una conducta, en general, muy atractiva para los jóvenes.
- √ Aparece destacado como valor a la hora de conducir la “dirección propia”. Esto es, los jóvenes lo que más valoran del hecho de conducir es la independencia, la libertad, la fijación de metas propias, la curiosidad y la libertad. Con todo ello identifican la conducta de conducir y es por todo ello, por lo que les atrae y se convierte en una motivación esencial que les incita desear obtener el permiso de conducir lo antes posible.

- √ El segundo valor que ha sido seleccionado en este estudio ligado al gusto por conducir de los jóvenes es la seguridad, el logro y el hedonismo, en 2ª, 3ª y 4ª posición.

Por todo ello podemos concluir que definitivamente, conducir está ligado directamente a los siguientes valores:

- el reconocimiento social,
- el sentido de pertenencia, y al orden social,
- el éxito,
- la autoestima entendida como “ser capaz de”,
- considerarse inteligente e influyente
- disfrutar de la vida y al placer

- √ Prácticamente la mitad de la muestra, el 49%, opinan que aspiran a convertirse en “conductores prudentes y respetuosos que conducen con tranquilidad y maniobran con prudencia, respetando las señales”. En todo caso, también hay un porcentaje alto, el 37% que consideran que cometer imprudencias es inevitable, como si esto fuese algo externo a la conducta intrínseca de cada uno de nosotros. Es como si no dependiese de nosotros, con una cierta connotación de resignación, es decir, “lo que no depende de mí, no lo puedo evitar...”

En cuanto a una serie de conductas relativamente habituales en conductores jóvenes los resultados encontrados son los siguientes:

### 1.- CONDUCIR HABIENDO BEBIDO ALCOHOL

- √ La mayoría de los jóvenes, las dos terceras partes de la muestra (67%), reconocen que no conducen habiendo tomado bebidas alcohólicas aunque hay un tercio (33%) que responde que sí lo hacen algunas veces. No hay diferencias significativas en cuanto a sexo.

### 2.- CONDUCIR Y HABLAR POR EL MÓVIL SIN MANOS LIBRES

- √ El 58% reconoce que lo hace alguna vez y sólo el 42% contesta que nunca. No hay diferencias significativas en cuanto a sexo.

### 3.- CONDUCIR FUMANDO, MANEJANDO EL NAVEGADOR, etc

- √ Un poco más de la mitad de la muestra, el 61% contesta que efectivamente conduce a la vez que realiza alguna otra conducta como fumar, el navegador, etc. Esto conlleva un riesgo ya reconocido por la D.G.T. en distintas campañas. No hay diferencias significativas en cuanto a sexo.

### 4.- CONDUCIR HABIENDO CONSUMIDO ALGÚN TIPO DE DROGA

- √ El 90% de la muestra dice que nunca conduce bajo los efectos de la droga. Hemos de resaltar que sí existen diferencias significativas en cuanto a sexo.

### 5.- CONDUCIR CON LA RADIO/MÚSICA MUY ALTA

- √ Esta conducta es muy habitual en jóvenes conductores ya que un 83% reconoce hacerlo y además, un 48%, casi la mitad de la muestra, reconoce hacerlo a menudo o siempre. No hay diferencias significativas en cuanto a sexo.

### 6.- CONDUCIR A MÁS VELOCIDAD DE LA PERMITIDA

- √ Un 84% de los jóvenes encuestados contesta que lo ha hecho alguna vez y un 26%, es decir una cuarta parte de la muestra, dice que lo hace a menudo o siempre. Es un dato a resaltar por el peligro que esto supone. No hay diferencias significativas en cuanto a sexo.

### 7.- NO RESPETAR LA DISTANCIA DE SEGURIDAD CON EL COCHE DE DELANTE

- √ El 45% de la muestra reconoce que respeta la distancia de seguridad con el coche que va delante y el 65% que no lo hace. No hay diferencias significativas en las respuestas en cuanto a sexo.

### 8.- "SALTARSE" UN SEMÁFORO EN ROJO

- √ Más de la mitad de la muestra, el 59% , reconoce que no se pasa nunca un semáforo en rojo y un 39% dice hacerlo pocas veces y sólo un 2% lo hace a menudo o casi siempre. No hay diferencias significativas en las respuestas en cuanto a sexo.

**9.- ADELANTAR A OTRO COCHE SIN ESTAR PERMITIDO**

- ✓ Lo mismo sucede con esta pregunta y la parte de la muestra, el 79% , reconoce que no adelanta en zonas prohibidas y un 19% dice hacerlo pocas veces y sólo un 2% lo hace a menudo o casi siempre. No hay diferencias significativas en las respuestas en cuanto a sexo.

Las conclusiones relativas a otra serie de preguntas son las siguientes:

- ✓ En cuanto a cuál consideran el factor que más les ayudaría a evitar situaciones potenciales de peligro a la hora de conducir, el 46% de la muestra contesta que, “el que los demás conductores fueran más responsable de su conducción”, frente a sólo un 6% que reconoce que la opción “que yo fuera más responsable de mi conducción” es la mejor. Nuevamente se refuerza la idea de que los jóvenes perciben fuera de ellos mismos la responsabilidad de conducir de manera segura.
- ✓ Podemos además resaltar que un 20% elige que “mejorar la señalización” y un 15% “una mejor conservación de las vías” son también factores que ayudan a disminuir el riesgo potencial de accidentes.
- ✓ A propósito de cómo les influye cuando los demás conductores infringen alguna norma o señal que afecta a su conducción, al 76% de los jóvenes conductores les afecta negativamente, de tal forma que, el 50% reconoce que se ponen nerviosos, un 25% que se enfada y un 1% que pierde los nervios y solamente un 23% que se autocontrola.
- ✓ En cuanto a la pregunta sobre quién es la persona que más les ha influido en la forma en la que conducen, casi la mitad de la muestra, el 48%,

contesta que es el padre la persona que más le ha influido y después el profesor de autoescuela, con el 21%.

- √ En la siguiente cuestión a propósito de quien es la persona que les influye más en estos momentos de su vida, el padre sigue alcanzando el mayor porcentaje aunque ha reducido bastante, ahora es de un 26%, seguido por los colegas que ahora es de un 23%. A medida que se tiene más experiencia y antigüedad en el permiso de conducir y también más edad, las personas que nos influyen cambian de ser los padres a ser personas como los colegas o la pareja, el 29%.

Comparativamente hablando a propósito de las dos preguntas anteriores, queremos reseñar que:

- el padre es la persona que más les influye antes y ahora, aunque el porcentaje baja de un 48% a un 26%, y curiosamente el de la madre sube de un 9% a un 14%, padre y madre siguen procesos inversamente proporcionales;
  - así como el profesor de autoescuela pasa de un porcentaje del 21% a un porcentaje prácticamente irrelevante, el 2%;
  - los colegas suben de un 7% a un 23% y
  - la pareja, sumando masculina y femenina pasa de un 9% a un 29%.
- √ En cuanto a la circunstancia de haber sufrido un accidente habiendo sido ellos-as los-las conductores-as, un 22% ha contestado afirmativamente frente a un 78% que contesta no haber sufrido un accidente como conductores. Hemos de comentar que el porcentaje es muy alto puesto que, representa a casi un tercio de la muestra los jóvenes conductores que ya han tenido la experiencia de haber sufrido un accidente, máxime si

tenemos en cuenta que un 84% de la muestra tiene una experiencia en el permiso de conducir de menos de 4 años.

- √ A la hora de compararse como conductores respecto a los demás, el 84% responde que se consideran mejores (un 43%) o iguales (un 41%). Esta percepción supone que hemos de luchar con la creencia de que se consideran igual de buenos o mejores conductores que la gran mayoría, con lo cual no tienen mucho que mejorar, más bien son de la opinión de “que mejoren los demás...”.
- √ En cuanto a la probabilidad que perciben de sufrir un accidente, entre 1 (poco probable) y 9 (muy probable), el 61% elige puntuaciones de probabilidad entre el 1 y el 4, es decir, puntuaciones que indican que perciben como poco probable el hecho de que a ellos les pueda pasar. Frente a esto, hay un 39% de los jóvenes que perciben que las posibilidades son más altas y otorgan una puntuación que va del 5 al 9. Hemos de resaltar que nadie ha elegido la puntuación 9, que corresponde a “extremadamente probable” el hecho de verse implicado en un accidente.
- √ Así mismo, la probabilidad que perciben de resultar heridos en un accidente es bastante semejante a la anterior y un 60% elige probabilidades bajas de que esto suceda (entre 1 y 4) frente a un 40% que lo hace de puntuaciones de más alta probabilidad (entre 5 y 9).

## CONCLUSIONES ESPECÍFICAS:

### DIFERENCIAS POR SEXO

- √ La mayoría de los jóvenes, las dos terceras partes de la muestra, (67%), reconocen que no conducen habiendo tomado bebidas alcohólicas aunque hay un tercio (33%) que responde que sí lo hacen algunas veces. Es significativo remarcar que hay una diferencia apreciable en cuanto a sexo puesto que, el 80% de las chicas dice no conducir nunca habiendo bebido alcohol frente a sólo un 55% de los chicos que dice no hacerlo nunca. Una vez más se demuestra que los hombres (45%) consumen alcohol y luego conducen como conducta más habitual que las mujeres (20%), con el riesgo que ello conlleva.
  
- √ El 90% de la muestra dice que nunca conduce bajo los efectos de la droga. Hemos de resaltar que sí existen diferencias significativas en cuanto a sexo en estas respuestas puesto que, de los jóvenes que reconocen haber consumido alguna vez droga y haber conducido bajo los efectos de ésta (10%), el 16% son hombres frente a sólo un 4% que son mujeres.
  
- √ El 21% de la muestra femenina, frente al 13% de la masculina responde que lleva siempre o casi siempre la radio o la música muy alta en el coche. Parece ser que es una conducta más femenina que masculina.
  
- √ En cuanto a la pregunta sobre quién es la persona que más les ha influido en la forma en la que conducen, casi la mitad de la muestra, el 48%, contesta que es el padre la persona que más le ha influido y después el profesor de autoescuela, un 21%. Sí existen diferencias significativas en

cuanto a sexo y por ello vamos a especificar a continuación los porcentajes y diferencias:

	<b>PADRE</b>	<b>MADRE</b>	<b>PROFESOR AUTOESCUELA</b>	<b>COLEGAS AMIGOS</b>	<b>PAREJA</b>	<b>OTROS</b>
<b>MUJERES</b>	<b>39%</b>	<b>14%</b>	<b>25%</b>	1%	13%	8%
<b>HOMBRES</b>	<b>57%</b>	5%	<b>18%</b>	<b>12%</b>	3%	5%

√ En cuanto a la pregunta sobre quién es la persona que más les influye ahora mismo en la forma en la que conducen, casi la mitad de la muestra, el 26%, contesta que es el padre la persona que más le influye y 23% los colegas, seguido por un 18% para la pareja masculina. Sí existen diferencias significativas en cuanto a sexo y por ello vamos a especificar a continuación los porcentajes y diferencias:

	<b>PADRE</b>	<b>MADRE</b>	PROFESOR AUTOESCUELA	<b>COLEGAS AMIGOS</b>	<b>PAREJA</b>	<b>OTROS</b>
<b>MUJERES</b>	<b>25%</b>	<b>17%</b>	1%	13%	<b>37%</b>	8%
<b>HOMBRES</b>	<b>28%</b>	11%	3%	<b>32%</b>	<b>21%</b>	5%

- √ También hemos encontrados diferencias relevantes en cuanto a la cuestión de la percepción que tienen de su conducción con respecto a la de los demás conductores, y así vemos que las mujeres, en su gran mayoría, un 46% consideran que es igual a la de los demás, frente a los hombres que un 47% consideran que su conducción es mejor que la de los demás conductores.
  
- √ En concordancia con lo anterior, en cuanto a la posibilidad de verse implicados en un accidente, las mujeres lo consideran muy poco probable (un 2) en su mayoría, frente a los hombres que lo consideran un punto (un 3) más probable que las jóvenes conductoras.
  
- √ Por otro lado, la posibilidad de resultar herido en caso de sufrir un accidente es considerada como más probable en el caso de las mujeres, con un 5, frente a los hombres, con un 3, que lo consideran más improbable.

Los hombres jóvenes conductores, en general, se muestran más confiados en su habilidad para conducir, son más osados a la hora de conducir en situaciones de riesgo, como con alcohol, con droga, etc y además tienen una idea más benevolente sobre su probabilidad de riesgo a sufrir un accidente o a resultar herido porque además, se consideran mejores conductores que los demás.

Esto ayuda a distorsionar su percepción más y hacerles que se consideren como si la conducción y el coche fuese una máquina que ellos controlan a total disposición.

Todo ello, los convierte en un claro segmento de riesgo, tanto de sufrir como de hacer sufrir un accidente de tráfico.

**2ª PARTE** DEL ESTUDIO SOBRE

**JÓVENES Y ACTITUDES  
EN LA CONDUCCIÓN:  
“ESTO CREO, ASÍ CONDUZCO”**

REALIZADO EN EL 2º SEMESTRE DE 2009

## INDICE

- I. RESUMEN EJECUTIVO**
- II. OBJETO DE LA 2ª PARTE DEL ESTUDIO**
- III. DATOS TÉCNICOS DE LA 2ª PARTE**
- IV. PREGUNTAS TIPO DE LAS ENTREVISTAS EN PROFUNDIDAD**
- V. RESULTADOS DE LA 2ª PARTE DEL ESTUDIO**
- VI. CONCLUSIONES DE LA 2ª PARTE DEL ESTUDIO**
- VII. RECOMENDACIONES**
- VIII. AGRADECIMIENTOS**

# I. RESUMEN EJECUTIVO DE LA PARTE CUALITATIVA DEL ESTUDIO “JÓVENES Y ACTITUDES EN LA CONDUCCIÓN: ESTO CREO ASÍ CONDUZCO”

**Los jóvenes de entre 18 y 24 años, que representan la décima parte de la población española, sufren el 20 % de los accidentes de tráfico. Son la primera causa de muerte y de lesiones graves en este grupo de edad, según datos de Fundación MAPFRE.**

Los hombres jóvenes conductores, en general, se muestran más confiados en su habilidad para conducir, son más osados a la hora de conducir en situaciones de riesgo y además tienen una idea más benevolente sobre su probabilidad de riesgo a sufrir un accidente o a resultar herido, porque además, se consideran mejores conductores que los demás.

Esto ayuda a distorsionar más su percepción y que consideren como si la conducción y el coche fuesen una máquina que ellos controlan a su total disposición. Todo ello, los convierte en un claro segmento de riesgo, tanto de sufrir como de provocar un accidente de tráfico.

En la segunda parte de este proyecto, innovamos trabajando en otros niveles personales más profundos del conductor, mediante una serie de entrevistas en profundidad con los jóvenes conductores, para ahondar en las actitudes que les llevan a conducir de una u otra manera.

Trabajamos con sus creencias, sus valores, e incluso su sentido de identidad, ya que son estos niveles psicológicos y neurológicos los que proporcionan la motivación y las pautas para las estrategias y las capacidades.

Por tanto, los objetivos de este proyecto pionero son:

1.- Ayudar a que los conductores de entre 18 y 25 años descubran los errores reiterados de sus hábitos, actitudes y comportamientos al volante y poder comprobar cómo esto incide en la prevención de accidentes.

2.- Trabajar directamente sobre los valores, principios, creencias y actitudes de los conductores.

3.- Es un trabajo pionero y único, nunca realizado hasta hoy, incidiendo eficaz y directamente en la labor del Instituto de Seguridad Vial de la Fundación MAPFRE en su labor por reducir la siniestralidad, trabajando en profundidad con un grupo de jóvenes, desde sus valores y creencias en la conducción.

El proceso consiste en preguntas abiertas con el fin primordial de obtener información del joven conductor:

- Información sobre sus valores a la hora de conducir
- Información sobre las creencias y opiniones sobre la conducción de los jóvenes
- Información sobre las actitudes y las conductas en la conducción

- Información sobre aspectos de mejora en seguridad vial con soluciones creativas e innovadoras

Esta técnica de entrevistas en profundidad, favorece el “darse cuenta” a través del diálogo que se mantiene fundamentalmente durante el tiempo que duran las mismas, posibilitando de forma importante el cambio y el aprendizaje de las personas.

Todo esto conlleva una mejor interacción con los demás, que en la conducta de conducir es primordial.

Aparece destacado como valor a la hora de conducir la “dirección propia”. Esto es, los jóvenes lo que más valoran del hecho de conducir es la independencia, la libertad, la fijación de metas propias, la curiosidad y la libertad. Con todo ello identifican la conducta de conducir y es por todo ello, por lo que les atrae y se convierte en una motivación esencial que les incita a desear obtener el permiso de conducir lo antes posible.

Como consecuencia de los valores y creencias que hemos percibido en las entrevistas con los jóvenes, hemos establecido una serie de categorías en función de la respuesta que daban a la pregunta: ¿qué es para ti tu coche?

Como conclusión hemos establecido 6 categorías que son las siguientes:

- ❑ El coche como HERRAMIENTA: “ me lleva y me trae”
- ❑ El coche como COMODIDAD: “me ahorra tiempo y es cómodo”
- ❑ El coche como MI MEJOR AMIGO: “es mi espacio, yo controlo”
- ❑ El coche como MAQUINA: “me gusta conducir”
- ❑ El coche como ESTATUS: “me compro la marca y aparento”

- ❑ El coche como SIMBOLO DE PERTENENCIA: “es imprescindible para ser, si no conduzco no existo”

En general, hemos comprobado que las actitudes, conductas y comportamientos de los jóvenes conductores tienen que ver con no asumir la responsabilidad al conducir.

En el fondo es no darse cuenta de que el acto de conducir tiene unas implicaciones y consecuencias diferentes a comer o leer un libro, por decirlo de una manera muy sencilla.

Hay muchos jóvenes que no se han parado a pensar y reflexionar sobre la responsabilidad que implica conducir.

De hecho, cuando les preguntamos “¿quién eres tú con un volante en las manos?”, se daban cuenta de lo que eso implicaba y muchos en su respuesta introducían la palabra “responsabilidad”, de mi vida y de la de los demás.

## **II.- OBJETO DE LA PARTE CUALITATIVA DEL ESTUDIO “JÓVENES Y ACTITUDES EN LA CONDUCCIÓN: ESTO CREO, ASÍ CONDUZCO”**

El objeto de la parte cualitativa del presente estudio es conocer las actitudes y creencias de los jóvenes de 18 a 25 años en la conducción, y movilizarlos a reflexionar sobre ellas, para que puedan modificar las que les perjudican y reforzar aquellas que les proporcionan elementos de seguridad en sus hábitos de conducción.

En el Estado Español, y centrándonos en el colectivo objeto del presente estudio, los jóvenes de 18 hasta 25 años, destacamos varios datos a continuación.

Dichos jóvenes representan un 8% de la población total, pero también representan:

- el 15% del número total de muertos en accidentes de tráfico.
- el 18% del número total de víctimas de accidentes de tráfico como heridos graves.
- el 19% del número total de víctimas de accidentes de tráfico como heridos leves.

- el 19% del número total de conductores muertos en accidentes de tráfico.
- el 16% del número total de conductores implicados en accidentes con víctimas.

Estos datos, del Anuario Estadístico de la DGT del ejercicio 2007, hacen que este segmento de conductores se configure como un colectivo de especial interés para el estudio de sus características actitudinales y sus comportamientos al volante.

Además de las estadísticas anteriores sobre mortalidad y siniestralidad, que hablan por sí solos de la magnitud del problema vial que abordamos, otro factor de enorme impacto social y económico es que, en España, se producen alrededor de mil casos nuevos de lesiones medulares cada año de los que el 43% se deben a accidentes de tráfico, según datos del Hospital Nacional de Paraplégicos de Toledo.

También se destaca la importancia del tratamiento que debe abordarse, tanto desde la perspectiva sanitaria, por la frecuencia y afectación a la población, que es generalmente gente muy joven; como a nivel social, ya que esta discapacidad permanente tiene unos costes económicos muy elevados. "En la situación aguda los cálculos se pueden cifrar hasta 200.000 euros el primer año de enfermedad mientras que en la situación crónica se pueden gastar 30.000 euros anuales". En cuanto al perfil suele ser varón de entre 15 y 40 años de edad que tiene una lesión medular con tetraplejia y generalmente con lesión incompleta.

Los jóvenes de entre 18 y 24 años, que representan la décima parte de la población española, sufren el 20 % de los accidentes de tráfico.

Existen un número importante de proyectos, actuaciones, técnicas, disciplinas, etc, que han trabajado y trabajan en seguridad vial, con diferentes resultados tras su aplicación, en términos de mejora de la mortandad y la siniestralidad. Sus enfoques de trabajo inciden, por separado o conjuntamente, sobre el entorno, los comportamientos, las estrategias, las habilidades, las capacidades de los conductores.

En la segunda parte de este proyecto, innovamos trabajando en otros niveles personales más profundos del conductor, mediante una serie de entrevistas en profundidad con los jóvenes conductores, para ahondar en las actitudes que les llevan a conducir de una u otra manera.

Trabajamos con sus creencias, sus valores, e incluso su sentido de identidad, ya que son estos niveles psicológicos y neurológicos los que proporcionan la motivación y las pautas para las estrategias y las capacidades.

En la persona hay una parte visible para los demás que son las conductas, los comportamientos y las actitudes. Digamos que las conductas es la parte mínima indivisible, varias conductas conforman un comportamiento y varios comportamientos dan lugar a una actitud.

Por debajo de las actitudes, y a nivel no visible para los demás, se encuentran las opiniones y las creencias. La creencia es cómo verbalizo aquello que valoro, cómo lo expreso, cómo “lo dejo ser o estar en mi vida”.

A un nivel más profundo están los principios y los valores que son el motor que nos mueve a actuar, digamos que son el por qué de nuestra vida.

El valor es el beneficio intrínseco que otorgamos, cada uno de nosotros, a una conducta, a un comportamiento o a una actitud. Es la base de lo que hacemos, es para qué lo hacemos, lo pensamos o lo sentimos.

*“Hago lo que hago y me comporto como me comporto porque pienso lo que pienso*

*Pienso lo que pienso porque creo lo que creo*

*Creo lo que creo porque valoro lo que valoro*

*Valoro lo que valoro porque mis valores y principios son éstos”*

Por ejemplo: Si conduzco a más velocidad (conducta) y bebido (conducta) y drogado (conducta) y mi comportamiento es no respetar las señales, y con una actitud agresiva, es porque pienso que las normas y las leyes son inútiles y no creo que deban ser respetadas y no tengo como valor en mi vida el vivir “dentro de la norma”, sino que el principio y valor en mi vida es trasgredir las normas de forma habitual. ESTO CREO, ASÍ CONDUZCO.

Por ello, nos centramos de este modo, mucho más que en otros métodos de actuación tradicionales, en unos niveles más profundos y cercanos a la propia identidad de la persona conductora.

Este proyecto evalúa el aprendizaje obtenido, que es sensiblemente diferente en sus resultados y en su permanencia en el tiempo.

Por tanto, los objetivos de este proyecto pionero son:

- 1.- Ayudar a que los conductores de entre 18 y 25 años descubran los errores reiterados de sus hábitos, actitudes y comportamientos al

volante y poder comprobar cómo esto incide en la prevención de accidentes.

- 2.- Trabajar directamente sobre los valores, principios, creencias y actitudes de los conductores de este rango de edad, y así ayudarles a modificar aquéllas que les inciten a conducir poniéndose a si mismos y a terceros en situaciones límite de riesgo e inseguridad.
  
- 3.- Es un trabajo pionero y único, nunca realizado hasta hoy, incidiendo eficaz y directamente en la labor del Instituto de Seguridad Vial de la Fundación MAPFRE en su labor por reducir la siniestralidad, trabajando en profundidad con un grupo de jóvenes, desde sus valores, creencias y principios en el área de la conducción.

Los hombres jóvenes conductores, en general, se muestran más confiados en su habilidad para conducir, son más osados a la hora de conducir en situaciones de riesgo, como con alcohol, con droga, etc...; y además tienen una idea más benevolente sobre su probabilidad de riesgo a sufrir un accidente o a resultar herido, porque además se consideran mejores conductores que los demás.

Esto ayuda a distorsionar más su percepción y que consideren como si la conducción y el coche fuesen una máquina que ellos controlan a su total disposición. Todo ello, los convierte en un claro segmento de riesgo, tanto de sufrir como de provocar un accidente de tráfico.

### III.- DATOS TÉCNICOS DE LA 2ª PARTE DEL ESTUDIO:

#### AMBITO

Comunidad de Madrid

#### UNIVERSO

30 Conductores de ambos sexos comprendidos en un intervalo de edad de 18 a 25 años.

#### CENTROS COLABORADORES

Los centros donde hemos realizado las encuestas y posteriormente las entrevistas en profundidad han sido:

- Instituto Enseñanza Secundaria Virgen de la Paloma
- Escuela Formación Profesional Arzobispo Morcillo
- Instituto Enseñanza Secundaria La Arboleda
- Escuela Universitaria Cardenal Cisneros
- Escuela Universitaria de Magisterio Universidad Alcalá de Henares

**DESCRIPCIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE TRABAJO**

LA TÉCNICA DE ENTREVISTAS EN PROFUNDIDAD es un tipo de proceso de interacción entre dos personas, el entrevistador y el entrevistado.

En total se han empleado 215 horas de entrevistas.

Se preguntan fundamentalmente preguntas abiertas.

Este tipo de preguntas, que comienzan con las partículas interrogativas qué, cómo, cuándo, cuánto, dónde, por qué, para qué, quién, tienen el fin primordial de obtener información del joven conductor o conductora. Sólo utilizamos preguntas cerradas para confirmar la información obtenida o para aclarar la respuesta que aporta el entrevistado.

Durante las entrevistas, el entrevistador ejerce como experto en el arte de la observación empática al entrevistado, lo escucha activamente y, a través del arte de preguntar y de gestionar los silencios, le invita a reflexionar sobre sus pensamientos, emociones, conductas, acciones, opiniones, etc., y a moverse y actuar en consecuencia.

El entrevistador no dicta, no aconseja, no transfiere, no enseña, no menta, no interpreta, sino que se focaliza en los procesos de introspección y toma de decisiones del joven conductor, propiciando un entorno exterior y un clima interior que le facilitan un profundo aprendizaje transformador. Y es transformador porque experimenta la capacidad de generar cambios significativos en las personas de modo sencillo y eficaz.

Esta técnica de entrevistas en profundidad, favorece el darse cuenta, a través del diálogo que se mantiene, principalmente durante el tiempo que duran las mismas, posibilitando de forma importante el cambio y el aprendizaje de las personas. También ocurre con frecuencia que fuera del espacio de las entrevistas, en algún momento de su vida diaria, la persona experimenta ese darse cuenta.

Con estas entrevistas en profundidad se obtiene información en diferentes aspectos de los jóvenes conductores:

- Información sobre sus valores a la hora de conducir
- Información sobre las creencias y opiniones sobre la conducción de los jóvenes
- Información sobre las actitudes
- Información sobre las conductas en la conducción
- Información sobre aspectos de mejora en seguridad vial
- Información sobre posibles soluciones creativas e innovadoras

A la vez que los jóvenes entrevistados van hablando e informándonos sobre cómo consideran que es la conducción de los jóvenes y la suya propia, se aborda directamente la creencia de que las personas pueden cambiar sus comportamientos.

Esencialmente se trabaja con el concepto de auto-responsabilidad lo que se consigue a través de preguntas importantes.

Este tipo de preguntas son aquellas donde la persona ha de conseguir una respuesta que no tiene en el primer nivel de conocimiento, sino que ha de buscarla en un nivel más profundo de entendimiento y aprendizaje, ha de

reflexionar sobre la capacidad y la responsabilidad que tiene en lo que dice, en lo que hace y en lo que siente.

Es una técnica que mantiene a la persona en contacto consigo misma, en un nivel de reconocimiento y de “darse cuenta” donde habitualmente no suele estar. Como consecuencia de este estado muchas veces el joven nos dice cosas como: “no se me había ocurrido preguntarme eso”, “déjame que lo piense”, “ahora me estoy dando cuenta”, “es una pregunta difícil”, “pues, no sé qué decirte”, “¡vaya pregunta!”, y expresiones de este estilo.

Esta técnica de entrevistas en profundidad, favorece el “darse cuenta” a través del diálogo que se mantiene fundamentalmente durante el tiempo que duran las mismas, posibilitando de forma importante el cambio y el aprendizaje de las personas.

También ocurre con frecuencia que, fuera del espacio de las entrevistas, en algún momento de su vida diaria, y no necesariamente durante el tiempo y espacio que dura la entrevista la persona experimente ese “darse cuenta”.

Nuestra forma de ser es producto de cómo interpretamos lo que ocurre en nuestra vida. Cuando conseguimos cambiar nuestras interpretaciones, se modifican los comportamientos; y experimentando nuevos comportamientos, modificamos nuestro ser. “Esto creo, así conduzco”.

La clave está en partir de la reflexión y el reconocimiento de las propias actitudes, de un mayor y mejor conocimiento de sí mismo y de asumir la responsabilidad desde cada uno.

Todo esto conlleva una mejor interacción con los demás, que en la conducta de conducir es primordial.

## IV.- PREGUNTAS TIPO DE LAS ENTREVISTAS EN PROFUNDIDAD

Como ya hemos dicho, las entrevistas realizadas se basan en preguntas abiertas para conseguir información procedente de los jóvenes conductores entrevistados sobre sus valores, creencias, actitudes, juicios y puntos de vista de la conducción en jóvenes.

Si bien hemos de señalar que, por la propia singularidad del método de entrevista en profundidad, no en todos los casos se realizan las mismas preguntas, ni en el mismo orden y que el entrevistador y experto en la técnica, va adaptándose al momento y la situación que se está viviendo en cada caso con cada persona, sí podemos detallar algunas de las preguntas que se realizaron en todos los casos o en su gran mayoría para que se comprenda mejor cómo funciona esta técnica y cuál es el objetivo de la misma.

Algunas de las preguntas son:

### PREGUNTAS TIPO UTILIZADAS EN LAS ENTREVISTAS EN PROFUNDIDAD.

- Percepción de la propia conducción frente a la de los demás
  1. ¿Qué es para ti una conducción correcta?
  2. ¿Cómo te consideras tú como conductor?
  3. ¿Qué crees que opinan los demás de ti como conductor, tu familia, tus colegas, tu pareja, ...?
  4. ¿Qué es para ti conducir?

5. ¿Quién serías si no condujeras?
6. ¿Para qué conduces?
7. ¿Qué es lo que más te gusta de conducir?
8. ¿Quién eres cuando conduces?
9. ¿Qué es para ti tu coche?
10. ¿Qué es para ti conducir bien?
11. ¿Cómo calificas tu conducción respecto de una conducción correcta?
12. ¿Cómo calificas la conducción de los demás respecto de una conducción correcta?
13. ¿Cómo es tu conducción respecto a la de los demás?
14. ¿En qué aspectos es mejor? Reforzar
15. ¿En qué aspectos es peor? Tratar por separado
16. ¿Qué te gustaría mejorar de tu forma de conducir?
17. ¿Cómo te sientes con un volante entre las manos?
18. ¿Para qué crees que tu conducción es...?
19. ¿Para qué crees que la conducción de los demás es...?
20. ¿Cómo explicas que la conducción de los demás sea...?
21. ¿Qué razones pueden tener para conducir así?
22. ¿Hay más hechos que no hayas tenido en cuenta para explicar que conduzcan así?
23. ¿Qué otras explicaciones podrían tener para conducir así?
24. ¿Cuáles son los tres aspectos más negativos de tu forma de conducir?  
Tratar por separado. Un ejemplo con uno de ellos:
25. ¿Qué piensas cuando haces...?
26. ¿Qué sientes cuando haces...?
27. ¿Qué te dices cuando haces...?
28. ¿Qué motivos tienes cuando haces...?
29. ¿Para qué haces...?
30. ¿Qué ganas haciendo...?

31. ¿Qué pierdes haciendo...?
32. ¿Qué ofreces?
33. ¿Qué vas a hacer?
34. ¿Qué necesitas? Tratar
35. ¿A qué te comprometes?

- Creencias actitudinales hacia los conductores prudentes

1. ¿Cómo te imaginas ser uno de ellos?
2. ¿Qué te lo impide?
3. ¿Qué te hace perder la paciencia cuando conduces?
4. ¿Qué te hace falta para ser como ellos?
5. ¿Qué precisas poner de ti para serlo?
6. ¿Qué ayuda externa necesitas para serlo?
7. ¿Qué imprudencias son inevitables cometer?
8. ¿Qué razones hay para que sea inevitable?
9. ¿Y si fuera evitable?...
10. ¿Qué haría posible que fuera evitable?
11. ¿Qué te ofreces hacer para que sea evitable?
12. ¿A qué te comprometes?
13. ¿Sólo los mayores conducen “bien”?
14. Y los jóvenes, ¿no?
15. ¿Y tú?
16. ¿Cuál es tu actitud ante ellos? Tolerancia/Aceptación/Aplicación Propia (T/A/AP)
17. ¿A quién te gustaría parecerle conduciendo?
18. ¿Y tu comportamiento?
19. En general, ¿no quisieras parecerle a ellos? ¿sus conductas?
20. Entorpecen... ¿siempre? ¿todos?

21. ¿De qué modo entorpecen?
22. ¿Qué entiendes por “no saben conducir”? Explorar
23. ¿De qué tienen miedo? ¿”Tan despacito”?
24. ¿Qué razones pueden tener para tener miedo? T/A/AP
25. ¿Qué razones pueden tener para ir tan despacito?
26. ¿Para qué?

- Influencia directa en la forma de conducción

1. ¿Qué opinas de la conducción de los jóvenes?
2. ¿Qué aspectos negativos crees que son los más importantes en tu conducción?
3. ¿Qué persona te influyó en el pasado para adquirirlo tú?
4. ¿Qué persona puede ser un ejemplo, una buena referencia para inspirarte en él y corregir esta mala influencia?

- Cambio actitudinal

1. ¿En qué medida te autocontrolas? Cuándo, dónde, cuánto...
2. ¿De qué modo?
3. ¿Qué te falta para autocontrolarte?
4. ¿Para controlarte más?
5. ¿Te crea un estado de ánimo?
6. ¿Podrías cambiar este estado de ánimo?
7. ¿Qué crees que piensas cuando haces eso?
8. ¿Qué crees que siente el otro conductor?
9. ¿Crees que lo hace aposta?
10. ¿Qué harías tú en su lugar?
11. ¿Puede haber alguna razón por la que hace eso?

- Cambio conductual (individual)

1. ¿Qué te hace perder la paciencia cuando conduces?
2. ¿En qué medida te pones más nervioso?
3. ¿Impaciente?
4. ¿Agresivo?
5. ¿De qué modo te pones más nervioso?
6. ¿Impaciente?
7. ¿Agresivo?
8. ¿Qué sientes al ponerte más nervioso?
9. ¿Impaciente?
10. ¿Agresivo?
11. ¿Aumenta o limita tus posibilidades de conducir?
12. ¿Qué puedes hacer para que no te limite?
13. ¿Qué te ofreces hacer?
14. ¿A qué te comprometes?
15. ¿Para qué te pones más nervioso?
16. ¿Impaciente?
17. ¿Agresivo?
18. ¿Qué otras emociones sientes?
19. Ira, miedo, alegría, tristeza, orgullo, envidia,... Tratar por separado cada una.

- Conductas irresponsables

1. ¿Cómo crees que conducís los jóvenes?
2. Alcohol/Móvil/Fumar/ GPS/Droga/Música muy alta
3. ¿Para qué te drogas?
4. ¿Para qué bebes alcohol?
5. ¿Para qué fumas?

6. Con cada una: ¿Qué ganas vs qué pierdes?
  7. ¿Para qué? Tratar
  8. Identificación de alternativas fuera de la conducción
  9. Infracciones contra las normas y señalización
  10. Velocidad/Distancia de seguridad/Saltar semáforo rojo/Adelantamientos ilegales
  11. ¿Qué sientes cuando vas a más velocidad?
  12. Con cada una: ¿Qué ganas vs qué pierdes?
  13. ¿Para qué? Tratar
  14. ¿Cómo crees que se relaciona conducir a más velocidad de la permitida y llevar la música muy alta en el coche?
  15. Identificación de alternativas fuera de la conducción
- Creencias sobre factores posibilitadores de mayor riesgo al conducir
    1. ¿Qué porcentaje de riesgo evitarías si “opción x”?
    2. ¿Qué porcentaje de riesgo evitarías si “los demás conductores fueran más responsables de su conducción”?
    3. ¿Qué porcentaje de riesgo evitarías si “tú mismo fueras más responsable de tu conducción”?
    4. De todos los factores, ¿cuál está más a tu alcance de cambiar?
    5. De todos los factores, ¿cuál está menos a tu alcance de cambiar?
    6. ¿Qué ganarías al responsabilizarte más de tu conducción?
    7. ¿Qué podrías hacer sobre tu conducción sabiendo que...”opción x”?
    8. ¿A qué te comprometes?
  - Recomendaciones sobre factores o variables a mejorar para reducir accidentalidad en jóvenes conductores
    1. ¿Qué os interesa a la gente de vuestra edad?

2. ¿Qué mensajes te parecen efectivos para la gente joven?
3. Y si tú fueses el/la responsable de que los jóvenes no condujeran a velocidades más altas de las permitidas ¿qué harías?
4. Y con respecto a conducir habiendo ingerido alcohol o drogas, ¿qué harías?
5. ¿Qué mejorarías?
6. ¿Qué opinas del carnet por puntos?
7. ¿Y de los controles de alcoholemia y drogadicción?
8. ¿Qué podemos hacer, desde tu punto de vista, para que no haya tantos accidentes?
9. ¿Cómo puede afectar esto que estamos hablando contigo para ti mismo como conductor y para tus colegas?
10. ¿Para qué te han servido estas entrevistas en profundidad?

**V.- RESULTADOS DE LA PARTE  
CUALITATIVA DEL ESTUDIO  
“JÓVENES Y ACTITUDES EN LA  
CONDUCCIÓN: ESTO CREO, ASÍ  
CONDUZCO”**

	Nombre	Sexo	Edad	Años Conduc- ción	Valor	Tema	Categoría Coche
1	IAS	F	24	5	Conformidad	Arranques Ira	Herramienta
2	MMG	F	23	4	Dirección propia	Arranques Ira	Comodidad
3	JJRN	M	24	4	Dirección propia	Arranques Ira	Herramienta
4	DAG	M	23	5	Dirección propia	Velocidad	Máquina
5	ISV	F	21	3	Dirección propia	Alcohol	Máquina
6	JMR	M	19	1	Hedonismo	Tensión General	Herramienta
7	PD	M	20	2	Hedonismo	Droga	El coche como amigo

8	JPC	M	23	5	Motivación	Velocidad	El coche como amigo
9	JAEM	M	22	3	Motivación	Arranques Ira	Comodidad
10	LPP	M	27	2	Seguridad	Tensión General	Herramienta
11	RBA	M	20	1	Universalismo	Arranques Ira	El coche como amigo
12	MM	F	20	2	Universalismo	Droga	El coche como amigo
13	SS	M	22	4	Benevolencia	Velocidad	Herramienta
14	ECM	F	24	5	Dirección propia	Tensión General	Comodidad
15	JGP	M	22	2	Motivación	Velocidad	Máquina
16	AM	M	24	3	Benevolencia	Control	Herramienta
17	MBC	H	21	3	Motivación	Velocidad	Máquina
18	MSBM	H	22	4	Dirección propia	Velocidad	Coche como amigo
19	CST	H	22	3	Hedonismo	Tensión	Comodidad
20	ACC	H	21	1	Seguridad	Control	Comodidad
21	ARP	H	21	3	Logro	Alcohol	Status

22	DRM	H	22	2	Logro	Velocidad	Máquina
23	JCC	H	18	1	Dirección propia	Tensión	Comodidad
24	CTM	M	20	2	Dirección propia	Control	Comodidad
25	RHM	M	22	3	Dirección propia	Tensión general	Herramienta
26	EZC	M	21	2	Motivación	Tensión general	Comodidad
27	VCG	M	19	1	Dirección propia	Velocidad	Máquina
28	APB	H	23	2	Tradición	Tensión general	Comodidad
29	SRR	M	20	1	Dirección propia	Tensión general	Comodidad
30	MFM	H	22	2	Dirección propia	Velocidad	Máquina

TABLA DE VALORES ENCONTRADOS EN LAS ENTREVISTAS

VALOR	Nº DE VECES ELEGIDO	DESCRIPCIÓN DEL VALOR
CONFORMIDAD	1	OBEDIENCIA, HONRAR A LOS PADRES, EDUCACIÓN, DISCIPLINA PROPIA
DIRECCIÓN PROPIA	12	CURIOSIDAD, LIBERTAD, ESTABLECIMIENTO DE METAS PROPIAS, INDEPENDENCIA
HEDONISMO	3	DISFRUTAR DE LA VIDA, PLACER
MOTIVACIÓN/ESTÍMULO	5	VIDA DIVERSA, VIDA EMOCIONANTE
UNIVERSALISMO	2	ARMONÍA CON LA NATURALEZA, SABIDURÍA, IGUALDAD, ARMONÍA INTERNA
SEGURIDAD	2	ORDEN SOCIAL, SEGURIDAD FAMILIAR, SENTIDO DE PERTENENCIA, SALUD

BENEVOLENCIA	2	INDULGENTE, LEAL, RESPONSABLE, AMISTAD, SERVICIAL
TRADICION	1	ACEPTAR MI ROL EN LA VIDA, HUMILDAD, RESPETO POR LA TRADICIÓN, MODERACIÓN
LOGRO	2	ÉXITO, CAPAZ, AMBICIOSO, INFLUYENTE, INTELIGENTE

TABLA DE CREENCIAS DETECTADAS EN LAS ENTREVISTAS

	Nombre	CREENCIAS
1	IAS	No sé hacer lo adecuado cuando hay situaciones complicadas Temo no hacer las cosas bien, que mi novio no me apruebe
2	MMG	Siempre que quiero algo, lo merezco ya Los coches grandes de ricos hacen faenas a los demás para hacer ver que son más
3	JJRN	No debo dejarme avasallar No puedo cambiar esto, no puedo controlarme
4	DAG	Ir más rápido es como ser más que los demás Todo lo que depende de mí es evitable
5	ISV	Es obligado beber cuando se sale Soy adictiva, es mi naturaleza
6	JMR	Los jóvenes se creen que son alguien que no son Si una persona tiene razón, los demás no tienen derecho a llevarle la contraria
7	PD	Si dejo de fumar, no seré yo mismo Debería tener lo que deseo, y me siento mal cuando no lo consigo, y es que lo merezco
8	JPC	Yo corro, pero todos los demás también, así que... Cuando conduzco soy un peligro, quizás ahora un poco menos
9	JAEM	No se me dan bien las cosas que no sean intelectuales, que sean manuales Todos los taxistas conducen mal

10	LPP	Cuando subo al coche, no debo dejar pasar ni una Tengo poca capacidad de cambio
11	RBA	Me gusta aprender, pero no me gusta que nadie me enseñe No soy yo si no le doy mil vueltas a las cosas, una vez que ya se han decidido y han pasado
12	MM	Tome la decisión que tome con respecto a algo, siempre acaba mal No soy capaz de mantener una relación
13	SS	Nunca se es demasiado autoexigente A veces es superior a mis fuerzas no pisar el acelerador
14	ECM	No puedo trabajar en grupo Siento mucha empatía con los que son “menos que yo”; pero no soy capaz con “iguales” y no les acepto sus opiniones
15	JGP	La gente que va lenta y prudente, entorpece las cosas, no se puede ser lento, más vale ser listo El que no se mueve, se lo lleva la corriente
16	AM	Al aparcar creo que los hombres se ponen más nerviosos porque soy mujer aunque aparco bien El coche me da seguridad porque soy yo la que conduzco
17	MBC	En mi coche con mi música, es mejor que nada, es mi mundo Tener un profesor de autoescuela bueno te marca el resto de la vida como conductor A la gente joven nos gusta llevar el coche un poco al límite, no nos gusta que el coche vaya suave, vaya solo, necesitamos sentir al coche, llevarlo al límite, nos aburrirnos con el coche a 120 en autopista. Si el coche va por encima vas más pendiente, lo vives más

		La gente a la carretera lleva su forma de ser
18	MSBM	<p>Los mayores se atreven mucho más a decir lo que les parezca a los jóvenes que a otro mayor. Hay mucho más atrevimiento con la gente joven. Y a la hora de criticar igual.</p> <p>Muchos no saben la responsabilidad de conducir y creen que conducir es como andar, y no se dan cuenta de que es una máquina y de todo el daño que puede causar.</p>
19	CST	<p>Yo juraría que las mujeres conducís peor. Si alguien está haciendo follón hay una mujer detrás, mayormente.</p> <p>Si te gusta correr, te gusta correr.</p>
20	ACC	<p>Algunos fardan mucho con su coche, sea el que sea, para sobresalir y creo que tiene que ver con un vacío sentimental y que de ahí derive el tuning.</p> <p>Algunos colegas me dicen que fumados conducen mejor y yo les digo que no, que se altera la percepción y lo reflejos y que no controlas, que no tienes la misma capacidad de reacción.</p>
21	ARP	<p>Una mujer y un coche nunca han ido de la mano.</p> <p>Un buen coche socialmente tiene un reconocimiento, “me va bien en la vida”.</p> <p>Contra más “pedo”, mejor estás contigo mismo.</p> <p>Yo creo que los jóvenes tenemos la capacidad de “por un oído me entra y por otro me sale”.</p>
22	DRM	<p>La gente que no tiene permiso de conducir es que pierden el tiempo y su vida, que pierden oportunidades. No es útil, es mucho más, el que no lo tiene no existe.</p> <p>Yo creo que el 80% de los jóvenes piensan “no bebo por si me pillan, la multa y los puntos”. Si supiéramos fijo que no hay</p>

		<p>controles beberíamos fijo.</p> <p>Yo creo que cuando vaya teniendo más años de carnet me iré relajando.</p>
23	JCC	<p>Buscar novia pronto ayuda. Yo creo que las novias nos hacen buena influencia.</p> <p>Los nuevos con la L no podemos pasar de 80 ni en autopista y eso me parece un peligro.</p> <p>Pienso que la gente se deja influenciar demasiado, alguien que no es seguro o que se deja llevar. Hay mucha gente que no conduce tal como es él, sino por aparentar.</p>
24	CTM	<p>Creo que los jóvenes, los chicos, se “pican” mucho y además quieren que les entren “al trapo”.</p> <p>Creo que le echan mucha culpa a los conductores y no es sólo eso; también ellos se tiene que ocupar de cómo están las carreteras y las señalizaciones y los baches.</p>
25	RHM	<p>Los jóvenes nos creemos que lo sabemos todo y creo que las chicas somos más tranquilas y no necesitamos demostrar nada.</p> <p>Creo que llegan menos los mensajes que no impacta, la sangre llega.</p>
26	EZC	<p>Creo que la gente se droga y bebe para ser otros porque no tienen clara su personalidad.</p> <p>Creo que el tema del permiso por puntos está un poco “cogido con pinzas”. Metieron mucho miedo y luego no pasa nada...</p>
27	VCG	<p>Yo creo que voy pensando que pudiendo ir un poco más deprisa para qué voy a ir más lenta.</p> <p>A los chicos les gusta competir entre ellos, creo que les sale por inercia, por exhibir su forma de conducción, incluso</p>

		<p>cuando no llevan a nadie en el coche. Los coches y conducir les encanta a la mayoría de los chicos. A las chicas nos excluyen del saber conducir bien.</p> <p>Si no me paso los controles es porque no me pongan multa, si no me los pasaría. Tiene que ver con la seguridad que tú tengas al volante.</p>
28	APB	<p>La verdad es que casi siempre voy justo de tiempo. Soy como tranquilo y pienso “bah, voy bien de tiempo” y luego, claro, te pillas y voy “pelao”.</p> <p>Creo que en las autoescuelas no te enseñan a conducir, te enseñan unas calles y a aparcar.</p> <p>Sí creo que el alcohol y el coche es la primera causa de mortalidad, es como que estamos exaltados, te sientes más el rey del mundo.</p>
29	SRR	<p>Los chicos están confiados y piensan que no les va a pasar nada nunca. Las chicas somos más tranquilas y precavidas.</p> <p>Creo que lo de presumir de coche siempre ha sido así, y claro, si hacen coches muy potentes pues la gente correrá más de lo permitido. Cuánto más velocidad mejor es el coche, y así es como lo entiende la sociedad...</p>
30	MFM	<p>Quiero acabar rápido las cosas, sin tener en cuenta la calidad de lo que hago</p> <p>No debo dejarme influenciar por nadie, es el modo de ser independiente</p>

## VI.- CONCLUSIONES GENERALES

A la vista de los resultados obtenidos se puede llegar a una serie de conclusiones.

En las conclusiones se presentan:

1. Los valores
2. Las creencias y opiniones
3. Las actitudes, conductas y comportamientos
4. Conclusiones sobre la metodología de entrevistas en profundidad

## 1. CONCLUSIONES SOBRE VALORES

Los tres valores que más aparecieron en los jóvenes entrevistados fueron:

- ✓ Destaca como valor a la hora de conducir la “dirección propia”. Esto es, los jóvenes lo que más valoran del hecho de conducir es la independencia, la libertad, la fijación de metas propias, la curiosidad y la libertad. Con todo ello identifican la conducta de conducir y es por todo ello, por lo que les atrae y se convierte en una motivación esencial que les incita conducir.
- ✓ DIRECCIÓN PROPIA es el 40% de los valores encontrados en esta segunda parte del estudio, resaltando sobre todo el tema de la independencia, como un concepto que está incluido en este valor.
- ✓ MOTIVACIÓN/ESTÍMULO que es el 17% esencialmente ligado a vida diversa porque el coche les permite viajar, conocer, hacer planes, etc
- ✓ HEDONISMO que es el 10% y que tiene que ver con disfrutar de la vida, de tal forma que el coche se vive como un instrumento que nos ayuda a ello.

## 2. CONCLUSIONES SOBRE CREENCIAS Y OPINIONES

Una creencia generalizada es “no creerse capaces de cambiar” y lo expresan de las siguientes formas:

- “No creo que yo pueda cambiar”
- “Creo que siempre haré esto”
- “Yo no puedo cambiar”
- “Yo de siempre he sido así”
- “Las personas no cambian”
- “No creo que sea capaz”

Otro tipo de creencias tienen que ver con la conservación del rol con respecto a la pareja, por ejemplo:

- “Si voy con mi novio me pongo más nerviosa”
- “Cuando voy con mi chica conducto yo”
- “Con mi pareja no me comporto igual en el coche, me siento observada”
- “Cuando va mi novia soy más prudente porque se pone pesada”

Con los padres hay un grupo de creencias sobre los mensajes que han escuchado insistentemente a su padre o madre. Son del tipo:

- Tú no te dejes avasallar, nunca dejes cogerte el sitio
- Adelanta siempre que puedas si te toca un pesado o un lento
- Demuestra quién eres
- Las mujeres son un peligro
- Si te hacen una faena tienes que devolvérsela porque este mundo es así

Otro grupo de creencias tienen que ver con los colegas y los amigos:

- “Si no bebes eres un “mierdas”
- “Qué voy a hacer si no bebo!”
- “Tengo que correr más que éste o que el otro”

Creencias sobre uno mismo:

- “Me pongo fatal cuando hay muchos coches”
- “Cuando tomo decisiones me salen las cosas mal”
- “No me mola nada estar en medio de un atasco”
- “No puedo con los que tardan en salir del semáforo cuando está en verde”
- “Me atacan los conductores lentos”
- “Si no conduces eres un don nadie”
- “Me “pone” pisar el acelerador”

Creencias relacionadas con el entorno social:

- “Sí yo hago esto mal pero como todo el mundo lo hace mal...”
- “Es inevitable saltarse las normas, no hay nadie que las cumpla todas siempre, alguna norma te vas a saltar”
- “El que hizo la ley hizo la trampa”
- “Y luego son ellos los peores que no dan ejemplo (se refieren a la policía o a autoridades de la DGT)”
- “Lo único que les importa es el dinero, ponen las multas y los radares sólo para sacarnos la pasta, lo demás no les importa

Creencias influenciadas por el efecto de la publicidad:

- “Las tías si pueden tienen todas un Mini”
- “Con un descapotable se liga más”
- “A las tías les importa que tengas coche”
- “Si tienes un buen coche te miran más”
- “Si corres más eres el que más molas”

Creencias sobre la autoridad:

- “Son prepotentes y abusan”
- “Y no dan ejemplo”
- “Y cuando ellos están el tráfico va peor”

Creencias sobre las autoescuelas:

- “Sólo te enseñan a aprobar el examen pero no a conducir”
- “Les da igual todo, te llevan por los circuitos de siempre”
- “Sólo quieren que apruebes los exámenes teóricos sin pensar más”
- “No te explican nada”

Creencias sobre las señales de circulación y estado de las carreteras:

- “Algunas señales están puestas al tuntún”
- “Los radares están para cazarte y sacarte la pasta”
- “No se preocupan porque las carreteras estén bien pintadas, señalizadas, asfaltadas, se gastan el dinero en otras cosas”

### 3. CONCLUSIONES SOBRE ACTITUDES, COMPORTAMIENTOS Y CONDUCTAS

En general, hemos comprobado que las actitudes, conductas y comportamientos de los jóvenes conductores tienen que ver con no asumir la responsabilidad al conducir.

En el fondo es no darse cuenta de que el acto de conducir tiene unas implicaciones y consecuencias diferentes a comer o leer un libro, por decirlo de una manera muy sencilla.

Hay muchos jóvenes que no se han parado a pensar y reflexionar sobre la responsabilidad que implica conducir.

Esta es una de las explicaciones por las que, en las campañas de tráfico, les importa más perder puntos, o el hecho del dinero de la multa, que el hecho de perder la vida o quedarse con una gran discapacidad o que su vida cambie radicalmente.

Es como que conducir es un acto más cualquiera, y sin más compromiso que lo puramente administrativo, puntos o multa.

No son conscientes, en una gran mayoría, de lo que supone conducir o conducir bien.

De hecho, cuando les preguntamos “¿quién eres tú con un volante en las manos?”, se daban cuenta de lo que eso implicaba y muchos en su respuesta introducían la palabra “responsabilidad”, de mi vida y de la de los demás.

En la primera parte de este estudio, en la parte cuantitativa donde obtuvimos datos estadísticos a partir de un cuestionario, todo lo anterior correlaciona perfectamente con las dos últimas preguntas de dicho cuestionario en las que tenían que puntuar la probabilidad que perciben de sufrir un accidente; el 61% considera que es muy bajo, (de 1 a 10 como máxima probabilidad, lo puntúan de 1 a 4). Así como la probabilidad de resultar herido en un accidente y el 60% lo puntúan de 1 a 4 también.

Así mismo, hemos observado que el estrés que rodea a los jóvenes (estudios, prisas, amigos, pareja, exámenes, trabajos, etc) se traslada al coche cuando conducen. Así es como, ante cualquier situación problemática o los problemas más corrientes de la conducción, los conductores jóvenes los abordan desde la ira, la tensión y la agresividad. Casi todos hablan en las entrevistas de ir con prisas y del estrés.

Cuando descubren que pueden aprender a relajarse y que sólo depende de ellos, entonces auto-comprueban y auto-demuestran que son capaces y que eso reduce considerablemente su nivel de estrés.

Todo esto se manifiesta de manera clara y directa en el coche y en su forma de conducir.

Existe también una actitud de desconfianza hacia los mayores y la autoridad como personas responsables de la mejora de la seguridad vial. No se consideran escuchados, ni atendidos, ni preguntados y creen que no se les tiene en cuenta y que no son parte importante porque no tienen influencia social o dinero.

También tienen una actitud de resignación e incluso impotencia hacia la sociedad, las mutuas y las compañías de seguros porque las pólizas son más caras para los jóvenes, especialmente los chicos.

Les parece que sufren un trato injusto y discriminatorio y que todos los jóvenes van “en el mismo paquete” y los que son jóvenes conductores responsables pagan las consecuencias de los que no lo son.

Hemos constatado que hay una actitud de escapismo que surge cuando el coche les sirve de desahogo y lo consideran como su espacio o su amigo incluso, cuando no saben manejar sus emociones.

Cuando han tenido discusiones, problemas con la pareja o con los padres, han sufrido algún tipo de desengaño o se encuentran en situaciones de inestabilidad emocional, de tristeza, de desamor, de desamparo, de rabia o de ira, utilizan el coche como salida o lugar donde expresar lo que sienten en ese momento o situación.

Actitud de rechazo ante la tendencia punitiva del aprendizaje y la repetición de conductas. Todo gira para ellos desde la multa, el castigo, la cárcel, la sanción, el pago, etc y no desde reforzar lo que se hace bien, lo que sí funciona, lo que sí se respeta y únicamente se refuerza con 2 puntos extras en el permiso de conducir que ni siquiera son notificados y que no tienen ningún reconocimiento público.

Como consecuencia de los valores y creencias que hemos detectado en las entrevistas con los jóvenes, hemos establecido una serie de categorías en función de la respuesta que daban a la pregunta: ¿qué es para ti tu coche?

Como conclusión hemos establecido 6 categorías que son las siguientes:

- ❑ El coche como HERRAMIENTA: “ me lleva y me trae”
- ❑ El coche como COMODIDAD: “me ahorra tiempo y es cómodo”
- ❑ El coche como MI MEJOR AMIGO: “es mi espacio, yo controlo”
- ❑ El coche como MAQUINA: “me gusta conducir”
- ❑ El coche como ESTATUS: “me compro la marca y aparento”
- ❑ El coche como SIMBOLO DE PERTENENCIA: “es imprescindible para ser, si no conduzco no existo”

Hemos detectado que, en prácticamente todos los casos en los que los jóvenes contestaban que el coche era para ellos una máquina y que les gustaba conducir, el tema detectado a trabajar fue el exceso de velocidad.

Así mismo, en los casos en los que la elección era el coche como herramienta o como comodidad, el tema de mejora era tensión general, el control o el autocontrol (ataques de ira).

La explicación de estas conclusiones tiene que ver con el hecho de que los jóvenes conductores viven y perciben el coche y la conducción de dos formas diferentes:

1. como algo a lo que estaban asociados, digamos como algo parte de ellos mismos
2. disociados, es decir, el coche y la conducción es algo distinto a ellos mismos.

En las propias palabras de uno de ellos que citamos textualmente:

MBC: “A la gente que no le gusta conducir no utilizan el coche como evasión y no se ven reflejados los problemas.

A los que nos gusta nos llevamos los problemas y los estados de ánimo al coche porque no nos estresa conducir y vamos como “sobraos”.

A los que les estresa conducir bastante tienen con conducir como para centrarse en otros problemas o situaciones positivas que tenga o les haya pasado”

#### **4. CONCLUSIONES SOBRE: ¿PARA QUÉ LES HA SERVIDO A LOS JÓVENES CONDUCTORES ESTE PROCESO DE ENTREVISTAS EN PROFUNDIDAD?**

Para conocer y poder extraer conclusiones sobre cómo les puede o podría afectar en un futuro lo que hemos hablado y trabajado en la parte de entrevistas en profundidad, hemos realizado dos preguntas que a continuación destacamos.

Creemos que la mejor manera de transmitir lo que los jóvenes expresaron es citarlos textualmente con sus propias expresiones.

Son las que figuran a continuación.

Las preguntas realizadas son:

¿CÓMO TE PUEDE AFECTAR ESTO QUE ESTAMOS HABLANDO A TI Y TUS “COLEGAS”?

¿PARA QUE TE HAN SERVIDO ESTAS ENTREVISTAS EN PROFUNDIDAD?

- “ya no me enfado en el coche después de lo que hemos hablado, ni aunque vaya con mi madre dándome el rollo”
- “me tocó eso que me dijiste de ser tan perfeccionista y ahora me adapto más y no intento cambiarlo todo y no darle más importancia”
- “me he dado cuenta que ahorrarme 5 minutos no tiene importancia por ir a 20km/h más y el riesgo que esto conlleva”

- “también para pensar en cómo me influye la música y el volumen a la que la llevo. Me hace estar más atento, más concentrado en conducir con un volumen medio-bajo”
- “me he dado cuenta de que no soy tan buen conductor como yo pensaba y que cometo varias imprudencias y que las prisas perjudican muchísimo mi conducción”
- “me he dado cuenta de que estas entrevistas me han influido mucho a la hora de conducir, de que me estreso mucho cuando voy conduciendo. Soy con los demás todo lo mejor conductor que quisiera fueran conmigo”
- “me he dado cuenta de que no merece la pena estresarse, ¿para qué, para llegar 5 minutos antes pero histérico y estresado?, no merece la pena”. Y con el tiempo yo creo que me voy a ir relajando
- “me ha servido para ser más responsable y tomarme las caravanas con más tranquilidad y para tomarme con más responsabilidad lo del alcohol y las drogas. Y también por lo que piensan los demás jóvenes cuando me cuentas algo”
- “estas entrevistas me han servido para reflexionar y pensar. Cuando me pongo nerviosa, luego me pregunto y ¿para qué? Y me contesto que para nada, pues ya llegaré”
- “a lo mejor nunca me habría parado a pensar qué es para mí el coche o para qué conduzco o qué es para otras personas”
- “hace que reflexione más y te autoanalizas a ti mismo conduciendo y a los demás también y les digo esto y les hago pensar”
- “me hace reflexionar y concienciarme de lo que puede pasar y también a la gente de mi alrededor, y saber cómo actuar con ellos y qué decirles”
- “me influye, me hace pensar porque son cosas que nunca había hablado y tanto tiempo y en profundidad. Me haces reflexionar y son cosas que yo sé pero al decírmelas tú me haces reflexionar más que yo sola. Hablarlo te hace reflexionar. A mis colegas les afectará pero bastante menos porque

no voy a estar tanto tiempo hablando con una amiga de esto... Yo de ti pienso que tienes más experiencia y más conocimiento y mis amigas pensarán que yo tengo la mismo que ella..”

- “ahora pensaré que estoy yendo rápido. No sé si cambiaré mucho o poco pero sí que lo pensaré, yo antes esto no lo pensaba”
- “es como que ahora cojo el coche con más conciencia y me acuerdo de lo que hemos hablado tú y yo y se te queda en la cabeza. Y me digo no debo hacer esto, esto está mal y nos acordamos y lo comentamos”
- “estaría bien para más gente y más largo y frente al que tenga problemas importantes en la conducción. Y te cala si te lo dice una persona mayor con experiencia, distinta a tu grupo, como tú”
- “a mí me ha servido para tener más conciencia y saber de que soy capaz por mí mismo, y además te sinceras porque tú no eres ni un agente de tráfico que me penalizas, ni un cura que me juzga y así dices la verdad y te das cuenta de cosas”
- “para reflexionar y para ver cómo soy yo conduciendo”

## VII.- RECOMENDACIONES

### “JÓVENES Y ACTITUDES EN LA CONDUCCIÓN: ESTO CREO, ASÍ CONDUZCO”

De acuerdo al estudio y todo lo hablado en las entrevistas, han surgido una serie de ideas y de sugerencias para reducir la accidentalidad y siniestralidad de los jóvenes conductores. A continuación pasamos a detallarlas para que se tengan en consideración aquéllas que se consideren factibles y adecuadas:

Con carácter general, en la mayoría de los ámbitos para los que los jóvenes articulan sus propuestas, éstas inciden en la necesidad de más labor de concienciación y de formación, como factor más decisivo. En ausencia de una mayor y mejor educación vial para los jóvenes, o como complemento de ella, los conductores de la muestra realizan el resto de propuestas, algunas de las cuales se enumeran a continuación.

## SANCIONES:

### Cuantía de las multas

- Revisión general de la cuantía de las multas, porque hay muchas que parecen excesivas, y otras resultan bajas.
- Tener en cuenta la voz de los jóvenes al establecer la cuantía

### Conductores sin multas

- Recibir una bonificación por no haber tenido multas en un tiempo determinado, pero en forma de dinero en vez de puntos (por ejemplo, reducción del impuesto de circulación de ese año)

### Aparcamientos indebidos en zonas de O.R.A.

- Reducir el importe de estas multas
- Reducir al centro histórico sólo, las zonas de la ciudad en donde haya que pagar por aparcar.

### Criterios especiales para sancionar

- Cualquier infracción con resultado de muertos debería ser tratado con un criterio diferenciado, y la sanción, especialmente dura y grave
- La primera vez que se cometa una infracción sea sólo un apercibimiento; sólo a partir de la segunda, se ejecute la sanción
- Incluir una sanción para aquellos conductores que piten, acosen o den ráfagas a los conductores que lleven la L
- Instalar un tacómetro en los coches que grabe periodos de conducción para controlar que no se conduzcan demasiada horas seguidas
- Construir más zonas naturales de descanso con áreas verdes, árboles, para estirar las piernas, echar una siesta, etc...

### Tipos de multas

- Trabajo social o algo que revirtiera en la comunidad, para infractores con mucho dinero

### Pago de multas

- Mayor plazo de pago, o sistema fraccionado de pago para jóvenes

### Motivación final del acto de sancionar

- La aplicación diaria del acto de sancionar no debe dejar dudas sobre que su motivación real es castigar una infracción, y no recaudar dinero. Ejemplos, patrullas apostadas en sitios invisibles para detectar exceso de velocidad o a la salida de túneles, tras rasantes, etc...; las multas por estacionamiento en zonas de la ciudad...; radares que no están avisados.
- Las multas redactadas sin tecnicismos, que sean entendibles para todos
- Notificación pronta y rápida para el conocimiento del tipo y lugar de la infracción

## **COLECTIVOS INVOLUCRADOS:**

### Peatones

- Multar de verdad al peatón que cruza la calle por donde no debe
- Ensanchar las aceras de las calles de pueblos por donde circulan los coches en carreteras secundarias
- Impartir un módulo de formación para ser buen peatón en la ciudad
- Impartir educación especial para los más mayores, especialmente para ser buen peatón

### Conductores de ciclomotores y motocicletas

- Implantar un carril especial para ellas en determinadas calles
- Ensanchar el carril bici para que por ahí vayan también las motocicletas a diferentes horarios
- Aumentar el número de pasos de peatón, en los que hay una pequeña zona destinada sólo a que ahí paren las bicis, ciclomotores, motos

### Conductores de Motos y coches tuneados

- Inspeccionar más a coches y motos tuneados por sus posibles trampas
- Solucionar de forma completa el problema de los guardaraíles
- Multar con más dinero al que no lleve casco

### Ciclistas

- Multar con dureza a los ciclistas que no llevan el equipamiento adecuado y reflectante
- Multar más duramente a los que invaden la vía a su izquierda
- Multar más duramente al que se acerca demasiado al ciclista

## **INCUMPLIMIENTOS ESPECÍFICOS:**

### Velocidad excesiva

- Limitar la velocidad para aquellos conductores que hayan superado un número determinado de sanciones por esta infracción, durante un año
- Sanciones más duras, pero dejando un margen no sancionable de exceso de velocidad de 1, 2 o 3 Km/h sobre el actual
- Premios o beneficios por parte de las aseguradoras o mutuas cuando no existe ningún accidente o multa por exceso de velocidad

### Hablar por el móvil

- Incorporar de serie el bluetooth
- Subir la cuantía de la multa

### Adelantamientos indebidos

- Instalar más cámaras que graben cuando el coche toca la línea continua, con un material especial que además vibre y suene mucho

### Saltarse un semáforo en rojo

- Instalar más cámaras que graben cuando el semáforo está en rojo
- Instalar badenes o montículos antes de los semáforos, prioritariamente en los que los coches pasan a más velocidad y cruzan más peatones

### Distancia de seguridad con el coche de delante

- Un sistema que informe de si se está o no respetando la distancia de seguridad, según las velocidades y la distancia en cada momento, y:
  - que incite al conductor a que haga algo (un indicador con luz intermitente y chillona, un ruido desagradable, etc...)
  - que el coche reduzca algo la velocidad automáticamente

### Conducir bebido/drogado

- Todos los acompañantes comparten la sanción con el conductor ebrio
- Poner más controles de alcoholemia, fastidian pero son eficaces
- Ubicar los controles alternadamente entre diferentes zonas donde hay más jóvenes bebidos (botellón, discotecas,...)

- Instalar más controles en determinadas épocas en que hay más eventos en donde se suele beber (bodas, comidas de empresa, comuniones, despedidas de solteros)
- Obligar a las empresas organizadoras de estos eventos a que ofrezcan un servicio de traslado de los asistentes a sus lugares de origen (autobús, minibús, etc...) con chofer propio
- Fomentar que los ayuntamientos organicen rutas para llevar y traer a sus jóvenes en las horas adecuadas desde sus pueblos o localidades a las zonas de marcha de la ciudad o de otro pueblo.
- Permitir sólo botellones en la ciudad y no en sitios a los que sólo es posible acceder en coche
- Los ayuntamientos pueden ofrecer más transporte público por las noche
- Abrir el metro toda la noche en los fines de semana
- Las grandes discotecas habiliten un pequeño espacio reservado para los que salen del local sin estar en condiciones de conducir
- Para las discos que tienen parking, que al entrar tengan que dar las llaves de su coche, firmar su consentimiento de que si al salir no están en condiciones de conducir, no se les devuelvan las llaves
- Para aquellas discotecas que al acabar el horario cierran también el parking, obligar a que lo mantengan abierto hasta la mañana siguiente
- Fomentar que algún joven voluntario de ONG estuviera en la salida de las discotecas para disuadir de que cojan el coche si no deben
- Endurecer las sanciones actuales (en todo: puntos, dinero, cárcel)

(La mayoría de esas medidas serían aplicables a las zonas de botellón también)

## FORMACIÓN Y EDUCACIÓN:

### Acciones de sensibilización y formación

- 1.- Colegios, Institutos y Facultades, Mutuas y Compañías de Seguros
  - Incluir una materia de Seguridad Vial (varias horas cada trimestre)
  - En el acto de entrega de notas o diploma de la materia, lo haga una víctima de accidente por tráfico con cada alumno
  - Crear un comité de seguridad vial que organice actividades de forma permanente (debates, mesas redondas, concursos,...)
  - Celebrar la jornada o la semana de seguridad vial en el centro
  - Organizar más actos en que intervengan personas normales con testimonios de vida (víctimas jóvenes a ser posible) y no tanto autoridades, policías, DGT, agentes...
  - Trabajar y formar en temas de autoestima, de seguridad y de asertividad desde pequeños para que los conductores futuros sepan elegir por sí mismo y no se dejen llevar
  
- 2.- Empresas
  - Organizar charlas, ponencias, campañas sobre seguridad vial (ir y venir del trabajo en coche) periódicamente
  - Celebrar la jornada o la semana de seguridad vial de la empresa (Especialmente en empresas a las que sólo se llega en coche, en empresas que contratan mayoritariamente jóvenes)

### Formación de reciclaje y actualización de conductores

- Impartir obligatoriamente formación de reciclaje a conductores que llegan a un número excesivo de multas por infracciones importantes.
- Impartir formación de actualización a todos los conductores que quieran, para ver las novedades viales desde que sacaron el carnet.

- Obligar a un examen cada un período de tiempo determinado, y si se suspende, se retira el carnet hasta que se apruebe.
- Cursos de conducción bajo condiciones difíciles para jóvenes
- Información sobre los tiempos de frenada a diferentes velocidades, lo que pasa en caso de un reventón de una rueda, etc y todo ello en situaciones simuladas

### CONSERVACIÓN DE VÍAS:

#### Estado de las vías y carreteras

- Mejor y más frecuente asfaltado de las carreteras secundarias (camiones, vehículos pesados, tractores...)

#### Señalización

- Colocar las señales de tráfico en los lugares adecuados, especialmente los de límite de velocidad
- Preservar la visibilidad de las señales (maleza, objetos delante, etc...)
- Diseñar mejor y aumentar las señales de puntos negros, curvas peligrosas, circunstancias especiales en la carretera
- Eliminar o reducir la excesiva publicidad que hay en las carreteras
- Informar más, mejor y más actualizadamente de las circunstancias viales de accidentes y de mala climatología, en los carteles luminosos

### ESTAMENTOS RELACIONADOS Y RESPONSABLES:

#### Policía, Guardia Civil, autoridades

- Reeducarlos en el respeto y servicio a los conductores, sin prepotencia
- Eliminar la policía de movilidad o destinarla a cometidos eficaces
- Eliminar los controladores de zonas de aparcamientos

- Distribuir mejor a los policías tanto en días de la semana (laborables, muchos, pero fin de semana, pocos; sitios con conflictos, pocos)
- Informar más, y de forma actualizada, a los conductores de los aspectos relevantes en situaciones complicadas de accidentes o climatología
- Exigir obligatoriamente del permiso de conducir cada vez que paran a alguien para confirmar el tema de los puntos
- Para contenidos tradicionales, poner imágenes y sonido cuanto más crudas y duras, más impactantes; muertos, choques muy violentos, sangre...
- Difundir nuevos contenidos basados en el enorme gasto de dinero que supone para los jóvenes (pocos ingresos o ninguno):
  - la sanción de las multas (un joven contando que paga 450 euros por un adelantamiento indebido)
  - conducir peor (un joven que gasta 100 euros de más por ir a 140 km/h en vez de a 90, y con eso pierde cuatro conciertos)
- Colocar figurines negros en pie sobre el suelo con forma humana en los puntos donde ha habido accidentes mortales, uno por cada muerto
- Exhibir de continuo en la salida de los grandes establecimientos de carretera y en zonas de la “movida” nocturna, un video de seguridad vial, con una pantalla adecuada.
- Mensajes sobre los € que te ahorras entre dos puntos calculando la distancia en km y el consumo de un coche tipo entre ir a 120 km/h e ir a 150km/h
- Mensajes sobre el tiempo real que te ahorras entre dos puntos calculando la distancia en km entre ir a 120 km/h e ir a 150km/h
- Informar más y mejor sobre el efecto del alcohol, cuánto tiempo dura y cuanto hay que esperar antes de que se elimine

- Crear carriles bici en las zonas de copas usando una parte de las aceras en un horario de jueves a sábado de 12 de la noche a 8 de la mañana, especialmente reservada para bici
- Promociones en los lugares de copas de “si vienes en bici, 1ª copa gratis”
- Zona especial de aparcamiento de bicis en los locales y discotecas
- Bicis de alquiler con paradas segura en las de buses, trenes y metro
- Avisar de todos los radares
- Anunciarlos con una antelación suficiente como para no provocar frenazos
- Ubicados sólo en rectas

#### Autoescuelas

- Cambiar el foco de las clases: enseñar a conducir bien en vez de ir a aprobar el examen
- Dar un mayor número de clases por el mismo dinero (excesivo)
- Prueba piloto para conductores noveles: ir acompañados por alguien con carnet en sus primeros trayectos
- Crear la posibilidad de decirle por escrito al profesor la opinión de su trabajo como tal, para que de ahí se derive que trabajen los que sean sólo los vocacionales
- Incluir charlas por parte de personas que hayan sido víctimas de un accidente de tráfico, de manera obligatoria como un requisito más

#### Fabricantes de coches

- Un medidor de la tasa de alcohol y de droga en el coche al que tuvieses que soplar al conectar la llave antes de poder arrancar
- Un sistema que impida arrancar el coche si el medidor da positivo

- Sensor de estrés en el volante, palanca de cambios y asiento que impida que el coche suba de 70km/h hasta no se reduzca el nivel de estrés y la tensión por parte del conductor. O que no se pudiese arrancar el coche hasta después de 5 o 10 minutos
- Sensores en el coche para que frene en los pasos de peatones

#### Medios de comunicación: Campañas publicitarias e informativas

- Emitir más campañas en televisión, lo más visto y lo más impactante.
- Obligar a las cadenas a una cuota mínima de emisión de contenidos de seguridad vial, que en las públicas debería ser mayor
- Emitir programas y cortes de seguridad vial justo en los programas de TV más vistos por jóvenes
- Fomentar más contenidos de seguridad vial en formato programa propiamente dicho, en vez de anuncios o mensajes aislados
- Desarrollar nuevos formatos de cuñas para las emisoras FM, y en los programas de música más escuchados por los jóvenes
- Colocar en el punto de salida a la calle de los institutos y facultades impactos de contenido de seguridad vial (video proyectándose continuamente en una pantalla, estandarte publicitario con mensajes)..
- Colocar en puntos de paso masivos de estudiantes dentro del centro docente pancartas estáticas de pie sobre el suelo (no en cartelera tradicional de pared, pasarían desapercibidas), con mensajes.
- En cualquier acción de este tipo que los actores o figurantes sean jóvenes, para mayor identificación con el contenido
- Más campañas como la de “Ponle freno” de A3
- Mandar mensajes sobre Seguridad Vial, incluso sobre accidentes sucedidos en el Twenty y en Facebook a través del apartado de Eventos

**Agradecimientos:**

Queremos agradecer de todo corazón la colaboración desinteresada a:

- los centros que voluntariamente han querido colaborar con nosotros para que este estudio sea posible, y especialmente a los profesores y jefes de estudio que nos abrieron las puertas de sus Centros.
  - Instituto Enseñanza Secundaria Virgen de la Paloma
  - Escuela Formación Profesional Arzobispo Morcillo
  - Instituto Enseñanza Secundaria La Arboleda
  - Escuela Universitaria Cardenal Cisneros
  - Escuela Universitaria de Magisterio. Univ. A.de Henares
- a los 500 alumnos que de forma voluntaria han colaborado en la primera parte, la cuantitativa, de este estudio con el cuestionario
- por supuesto y muy especialmente, a los 30 jóvenes conductores que han accedido a dedicarnos varias horas de su tiempo y de su vida para poder llevar a cabo la parte de entrevistas en profundidad y que nos han aportado tanta y tan variada información, que ha quedado plasmada en dicho informe.

Esperamos y deseamos que todas las propuestas y recomendaciones que los jóvenes nos han aportado sean tenidas en cuenta y puestas en práctica para la reducción de la siniestralidad y la accidentalidad, del número de muertos y heridos graves, y que deje de ser el primer factor de muerte de este segmento de la población.

¡MUCHAS GRACIAS A TODOS, SIN VOSOTROS NO HABRÍA SIDO POSIBLE!.