



JÓVENES Y SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA

FM Fundación **MAPFRE**

Octubre 2017

Autores:

Por parte de Fundación MAPFRE:

Jesús Monclús

Jorge Ortega

Por parte de Ikerfel:

Juan de Dios Mozas Galán, Dirección del proyecto

Eva Molero Hidalgo, Área técnica

Ana Benítez del Pozo, Coordinación de campo

María José Martínez Garmendia, Centro de cálculo

© Textos: sus autores

© Esta edición:

2017, Fundación MAPFRE

Pº de Recoletos, 23. 28004 Madrid

www.fundacionmapfre.org

Maquetación: Pilar Prieto, Fundación MAPFRE

La información contenida en el presente estudio puede utilizarse haciendo referencia a la misma del siguiente modo: "Jóvenes y seguridad vial en España. © Fundación MAPFRE, 2017"

CONTENIDOS

PRÓLOGO	4
1. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	14
2. FICHA TÉCNICA	15
3. CARACTERIZACIÓN DE LA MUESTRA	16
4. RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN	20
4.1. Población conductora en comparación con otros usuarios de la vía	20
4.1.1. Frecuencia en los desplazamientos en los últimos 12 meses	22
4.1.2. Preocupación por diversas cuestiones	23
4.1.3. Grado de acuerdo ante la aplicación de tecnologías y sistemas para la seguridad vial	24
4.1.4. Grado de acuerdo ante el endurecimiento de las sanciones	26
4.1.5. Percepción de peligrosidad de ciertos modos de transporte	27
4.2. Percepciones generales sobre conducción y riesgos	28
4.3. Información y estrategias de prevención	33
4.4. Población conductora	34
4.4.1. Caracterización de la población conductora	34
4.4.2. Uso y hábitos sobre la conducción	36
4.4.3. Autoimagen como conductor	39
4.5. Población conductora de turismos	40
4.5.1. Exceso de velocidad	40
4.5.2. Cinturones de seguridad y dispositivos de retención infantil	42
4.5.3. Drogas, medicación y conducción	45
4.5.4. Fatiga y conducción	47
4.5.5. Accidentes sufridos	48
4.5.6. Interacción con otros usuarios de la vía y estilo de conducción	50
4.6. Población conductora de motocicletas	51
4.6.1. Exceso de velocidad	51
4.6.2. Casco y usos de elementos de protección	53
4.6.3. Drogas, medicación y conducción	56
4.6.4. Fatiga y conducción	57
4.6.5. Accidentes sufridos	58
4.6.6. Interacción con otros usuarios de la vía y estilo de conducción	59
4.6.7. Cuestiones medioambientales	60
4.7. Otros usuarios de la vía	61
4.7.1. Motivos para no utilizar vehículos en los desplazamientos	61
4.7.2. Utilización habitual de medios de transporte	62
4.7.3. Modos de desplazamiento	63
4.7.3.1. <i>Usuarios de bicicleta</i>	63
4.7.3.2. <i>Usuarios del transporte público</i>	65
4.7.3.3. <i>Peatones</i>	66
4.7.4. Accidentes sufridos	68
5. CONSIDERACIONES FINALES	69

Prólogo

Jóvenes y seguridad vial: de principal grupo de riesgo a liderar la mejora de la siniestralidad

Hace no tantos años, los jóvenes de 18 a 29 años eran los tristes protagonistas de las estadísticas de accidentes de tráfico. El conductor joven, varón en su mayoría, se asociaba a menudo a la “tragedia del fin de semana” y sobre él se centraban una gran parte de los esfuerzos de concienciación y sancionadores.

Hoy esa situación ha cambiado notablemente. Los jóvenes lideran en este momento la reducción en las tasas de fallecidos por millón de habitantes en los últimos diez años, si exceptuamos a la de los niños menores de 15 años, así como la disminución relativa en las cifras absolutas de fallecidos. Así, en el año 2006 fallecieron en España un total de 741 jóvenes de entre 15 y 24 años y un total de 955 con edades entre 25 y 34; en el año 2016, fueron 198 y 223 respectivamente. Los jóvenes de 15 a 24 años pasaron de constituir el 18% de todas las víctimas mortales en 2006 a únicamente el 12% en 2016; aquellos con edades comprendidas entre 25 y 34 años pasaron de suponer el 23% del total en 2006 (casi uno de cada cuatro fallecidos) a sólo el 13% en 2016.

Grupos edad	Tasa fallecidos por millón habitantes 2006	Tasa fallecidos por millón habitantes 2016	Reducción tasa 2006-2016
0-14	18,0	4,0	77,8%
15-24	148,0	44,6	69,9%
25-34	129,0	39,0	69,8%
35-44	100,0	37,7	62,3%
45-54	84,0	43,1	48,7%
55-64	78,0	40,9	47,5%
65 y más	90,0	58,6	34,9%
Sin especificar			
Total	93,0	38,9	58,1%

Grupos edad	Fallecidos 2006		Fallecidos 2016		Reducción 2006-2016
	Número	%	Número	%	
0-14	115	3%	28	2%	-76%
15-24	741	18%	198	11%	-73%
25-34	955	23%	223	12%	-77%
35-44	717	17%	289	16%	-60%
45-54	494	12%	311	17%	-37%
55-64	368	9%	230	13%	-38%
65 y más	667	16%	513	28%	-24%
Sin especificar	47	1%	18	1%	-66%
Total	4.104	100%	1.810	100%	-56%

Resulta difícil explicar a qué se debe dicha evolución, pero lo que está claro es que los jóvenes de ahora son mucho más seguros que únicamente hace diez años. Las campañas de educación vial realizadas por los ayuntamientos y Fundación MAPFRE, estamos convencidos de ello, son unas de las claves de esta positiva tendencia. Los cambios en los patrones de movilidad entre los jóvenes (incluidos aquellos derivados de la reciente crisis económicas y las altas tasas de paro entre la población joven), así como los citados esfuerzos en controlar mejor su comportamiento por parte de las autoridades y agentes de tráfico son sin duda otros de los factores fundamentales.

Pero, lo que no ha cambiado, es que los jóvenes experimentan importantes cambios biológicos y sociales, principalmente entre los 15 y 25 años de edad, que afectan a la percepción del riesgo y provocan un aumento de su actividad social y de la presión que ejercen sus compañeros. La mayor actividad social implica a menudo una mayor exposición al alcohol y las drogas y, a menudo, una mayor fatiga al volante. La falta de experiencia al volante también conlleva que los jóvenes tengan más dificultades para anticipar y reaccionar a los peligros. También disponen de menos conocimientos, en términos generales, sobre cómo conducir de manera segura en determinadas condiciones climatológicas o relacionadas con la vía.

Otros factores de riesgo especialmente preocupantes en el caso de los jóvenes son las distracciones causadas por distintos elementos, entre los que se destaca el teléfono móvil. Los jóvenes conducen a menudo coches más pequeños, con menos equipamiento de seguridad y más viejos (a menudo, el “segundo o tercer” vehículo de la familia), lo que también los hace más vulnerables en caso de accidente. Las motocicletas son vehículos con menor protección activa por lo general y, sobre todo, pasiva y, a menudo, son conducidas por personas jóvenes. En algunos casos, el uso de elementos básicos de protección como el cinturón de seguridad, también puede ser menor.

Algunos aspectos clave de la siniestralidad juvenil en España, en concreto aquella sufrida por las personas de entre 15 y 24 años, aparecen claramente descritos en el informe “Las principales cifras de la siniestralidad vial 2016”

- Los jóvenes varones han presentado una mayor incidencia en la lesividad por accidente de tráfico: el 71% de los fallecidos y el 69% de los heridos hospitalizados de 15 a 24 años eran hombres; en el caso de los heridos no hospitalizados eran hombres el 59% de los jóvenes. En 2016 la tasa de fallecidos por millón de población en hombres jóvenes fue 61, mientras que en las mujeres de esa edad fue 27 y la tasa de heridos hospitalizados por millón de población en los hombres jóvenes fue 424 y en las jóvenes de 15 a 24 años fue 203.
- La mayoría de los jóvenes fallecidos en accidente de tráfico eran conductores de algún vehículo, concretamente el 54% de los fallecidos de 15 a 24 años. En cuanto a los jóvenes que resultaron heridos hospitalizados ese porcentaje fue del 60% y para los heridos no hospitalizados fue del 58%. El desglose de las tasas de fallecidos por millón de población en función del sexo muestra diferencias considerables, siendo la de los hombres más del triple que la de las mujeres en el grupo de edad de 15 a 17 años y tres veces en el grupo de 21 a 24 años y más del doble en el grupo de 18 a 20 años.

- Entre los 15 y los 17 años, los casos más frecuentes de fallecidos fueron como ocupantes de turismos –6–, seguidos de los motoristas –5– y los peatones –5–. Respecto de los heridos hospitalizados, el 35% fueron usuarios de ciclomotor, seguidos de los peatones –20%–. En el caso de los heridos no hospitalizados, el mayor porcentaje lo presentaron los usuarios de turismos, el 31% de los heridos no hospitalizados del grupo de 15 a 17 años, seguidos de los usuarios de ciclomotor, el 28%.
- Entre los 18 y los 20 años, el mayor número de fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados se produce en accidentes como usuarios de turismos, siendo 44 de los 76 fallecidos de ese grupo de edad, el 46% de los heridos hospitalizados y el 60% de los no hospitalizados. El 16% de los heridos hospitalizados circulaba en motocicletas y el 14% de los heridos no hospitalizados lo hacían en ciclomotores.
- Entre los 21 y los 24 años, el mayor número de fallecidos, heridos hospitalizados y heridos no hospitalizados ocurre en accidentes donde los jóvenes son usuarios de turismos: el 46 de los 99 fallecidos de ese grupo de edad, el 44% de los heridos hospitalizados y el 59% de los heridos no hospitalizados. Como motociclistas fallecieron 27 jóvenes de 21 a 24 años, fueron heridos hospitalizados el 30% y heridos no hospitalizados el 18%.
- El fin de semana y la noche siguen suponiendo para los jóvenes un riesgo al comparar con el resto de la población. Durante la noche se registraron entre los jóvenes de 18 a 24 años el 52% de los fallecimientos, mientras que para el resto de la población el porcentaje fue del 30%. Durante el fin de semana el porcentaje de fallecidos para los jóvenes fue del 50% y para el resto de la población del 30%.
- En el año 2016 los fallecidos de 15 a 24 años en accidentes ocurridos en vías interurbanas aumentaron un 10% respecto del año 2015, mientras que los fallecidos pertenecientes al conjunto complementario de edades ha subido un 3%. En los accidentes ocurridos en las vías urbanas en 2016 se produjeron 16 fallecidos más que en 2015.

El estudio “Jóvenes y Seguridad Vial” de Fundación MAPFRE aporta una gran cantidad de información sobre las actitudes y opiniones de cerca de 2.000 personas de entre 18 y 29 años en España y Latinoamérica que respondieron a un completo cuestionario online, lo cual representa una muestra muy amplia y fiable. El 50% de los participantes fueron hombre y el resto mujeres; el 43 tenía entre 18 y 22 años mientras que el 57% restante entre 23 y 29. El 65% estaba soltero y el 28% del total tenía hijos. Del total de 1.876 jóvenes entrevistados, el 22% se declaraba no conductor y el 78% restante conductor.

Algunos de sus resultados más importantes del estudio son los siguientes:

1. En España se camina más que en Latinoamérica: mientras que el 69% de los residentes en España se desplazan a pie diario, en el caso de Latinoamérica dicho porcentaje apenas alcanza el 45%. Por su parte, mientras que en Latinoamérica el 6% se desplaza en motocicleta, en España es únicamente el 1%.
2. Más de siete de cada diez entrevistados manifiesta una preocupación alta en relación a la delincuencia, la sanidad, el desempleo, los accidentes de tráfico, la contaminación y los atascos de tránsito. En concreto, el 88% indica un nivel de preocupación muy o bastante alto por los siniestros de circulación, un nivel comparable al desempleo o la continuación aunque por debajo de la delincuencia y

la sanidad. Excepto en relación con el desempleo, donde la preocupación es similar, los jóvenes españoles se muestran menos preocupados en general por todos los demás aspectos.

3. A la hora de valorar sus capacidades al volante, el 76% aproximadamente se autovalora como buen conductor o conductora. El 23%, a continuación, se valora como “ni bueno, ni malo; me defiendo suficientemente bien al volante”.
4. En Latinoamérica, la seguridad de las carreteras se pone claramente en entredicho, puesto que el 73% de los jóvenes manifiesta que éstas son poco o nada seguras. En España, este posicionamiento únicamente alcanza el 29%.
5. Existe un gran acuerdo en relación con la aplicación de determinadas tecnologías innovadoras aplicadas a la seguridad vial: el 91% está muy o bastante de acuerdo con el uso de sistemas *alcolock*, el 88% con la utilización de “cajas negras” para identificar las causas de los accidentes, y el 81% con el uso de coches equipados con limitadores de velocidad que impidan exceder los límites establecidos.
6. Más del 80% de los jóvenes españoles y latinoamericanos también estaban de acuerdo en otras medidas como más aceras para los peatones (el 92% estaba muy o bastante de acuerdo con esta medida), más carriles bici (el 86%), vigilancia automática mediante cámaras de los semáforos en rojo (el 88%) y mediante radares fijos de los límites de velocidad (82%) o la utilización de radares de tramo (79%). El 64% y el 62%, respectivamente, estaban muy o bastante de acuerdo con la implantación de más zonas peatones y de más zonas con limitación de velocidad de 30 km/h. En general, el apoyo de los jóvenes españoles a estas medidas es algo menos que en de sus colegas latinoamericanos, aunque solo en el último caso se limita al 50% y ya en el caso de las zonas peatones supera el 60%.
7. No sin cierta sorpresa para algunos, el estudio de Fundación MAPFRE desvela que la gran mayoría de los jóvenes está de acuerdo con un endurecimiento de las sanciones. El 92% está de acuerdo con endurecer las sanciones por conducir bajo los efectos del alcohol; el 86%, en el caso de conducir utilizando el móvil o celular sin manos libres; el 84, por conducir motocicletas sin usar el caso de protección, el 84%, por no usar sistemas de retención como cinturones o sillitas infantiles; y el 81%, por excesos de velocidad. Los usuarios no conductores indican con mayor frecuencia estar “totalmente de acuerdo” con dichos endurecimientos. En España ocurre al contrario: el porcentaje de quienes indican estar “totalmente de acuerdo” es algo menor que en el caso de sus compañeros en Latinoamérica.
8. En general, la percepción de los jóvenes españoles sobre la peligrosidad de los diferentes modos de transporte motorizados es menor que la de sus compañeros latinoamericanos, en particular en el caso del transporte público. El porcentaje de participantes en la encuesta que indican que caminar es muy peligroso, por otro lado, es similar en ambos casos: un 8% en Latinoamérica y un 9% en España. En el caso de la bicicleta, son más los españoles que indican que es un modo de transporte muy peligroso (el 23%) que los residentes en países latinoamericanos (un 20%).
9. Para los jóvenes, los factores que siempre o frecuentemente están detrás de los accidentes están beber y conducir (presentes siempre, muy frecuentemente o frecuentemente en un 92% de los siniestros), tomar drogas y conducir (en un 87%), circular a más velocidad de lo permitido (85%), conducir cansado (74%), hablar por el móvil (70%) y circular con malas condiciones meteorológicas (57%). La edad avanzada y la inexperiencia al volante están presentes siempre, muy frecuentemente, o frecuentemente, en ambos, casos en el 33%.

10. Aunque se trate de porcentajes minoritarios, resulta preocupantes que el 15% de los jóvenes de entre 18 y 25 años estén muy o bastante de acuerdo en que se puede beber alcohólicas y montar en bici si se hace con cuidado. O que el 8% opine que se pueda beber y conducir una moto, si se conduce con cuidado; o que el 9% opine lo mismo en el caso de un auto. Como aspectos positivos, hay que destacar que el 90% está muy o bastante de acuerdo con que beber aumenta notablemente el riesgo de accidente, o que el 85% esté igualmente de acuerdo con que si se bebe alcohol y se conduce, la policía parará y multará al conductor.
11. El 75% de los jóvenes en Latinoamérica opina que se no se debería beber nada de alcohol antes de conducir, o que se deberían bajar los límites de alcoholemia. En España, este porcentaje es del 69%. En general, la combinación de ambos porcentajes da como resultado un 74%.
12. Con respecto a los hábitos como pasajeros de vehículo, el 93% de los jóvenes entrevistados indica que en alguna ocasión se ha subido en un coche o auto sin el cinturón puesto, y un 68% reconoce lo mismo en el caso del caso y la moto. Un 62% aproximadamente admite haber viajado como pasajero de un vehículo cuyo conductor había bebido alcohol. Y, en el caso de las drogas, el 22% ha viajado como pasajeros de vehículos cuyos conductores habían consumido cannabis; el 11%, en vehículos cuyos conductores habían consumido pastillas sintéticas (como, por ejemplo, "éxtasis"); y el 10%, cocaína o *speed*.
13. Únicamente el 79% de los conductores de automóviles indica que nunca ha conducido mientras tomaba algún tipo de medicación que incluyera el aviso de que "podía afectar a la capacidad para conducir". De modo similar, sólo en 62% de los conductores afirma que nunca ha conducido después de beber alcohol. El 91%, que nunca ha conducido después de haber consumido cannabis, marihuana o porros; el 94, que nunca lo ha hecho tras consumir pastillas sintéticas, "éxtasis", etc.; y el 95%, cocaína.
14. Cuando el análisis anterior se repite para conductores de motocicletas, se obtiene que el 85% indica que nunca ha conducido mientras tomaba algún tipo de medicación que incluyera el aviso de que "podía afectar a la capacidad para conducir". De modo similar, sólo en 65% de los conductores afirmar que nunca ha conducido después de beber alcohol. El 91%, mismo porcentaje que en el caso de conductores de autos, que nunca ha conducido después de haber consumido cannabis, marihuana o porros; el 99, que nunca lo ha hecho tras consumir pastillas sintéticas, "éxtasis", etc.; y el 97%, cocaína.
15. El 3% de los jóvenes españoles y el 1% de los jóvenes latinoamericanos conductores de automóviles han sido sancionados una única vez en el último año por haber consumido alcohol o algún tipo de drogas o medicamentos. Otro 1% adicional en ambos casos ha sido sancionado por dicho motivo en más de una ocasión.

Ninguno de los casi 200 conductores de motocicletas encuestados indica que ha sido sancionado o multado por estos motivos.

16. El 61% de los conductores de motocicletas indica que nunca o raramente se ha sentido cansado o fatigado. En el otro extremo, el 12% reconoce conducir cansado siempre, muy frecuentemente, o frecuentemente. El 27% indica hacerlo a veces.
17. El 79% de los jóvenes conductores de automóviles opina que los demás conductores de automóviles infringen siempre, muy frecuentemente, o frecuentemente, los límites de velocidad tanto en las autopistas y autovías como

en carreteras convencionales principales; que los demás conductores los infringen en un porcentaje similar, del 76%, en zonas urbanas; y que lo hacen en un 74 por ciento en carreteras secundarias.

Los anteriores porcentajes son aún mayores en el caso de conductores de motocicletas: los motociclistas consideran que el 86% de sus colegas conductores de moto infringen los límites de velocidad en autopistas; que aún más conductores lo hacen en carreteras convencionales principales (87%); el 84 por ciento, en zonas urbanas; y el 81%, en carreteras secundarias.

18. En cuanto a sanciones recibidas, el 19% de los jóvenes conductores de automóviles en Latinoamérica indica haber recibido en los últimos tres años una sanción económica por infringir límites de velocidad y otro 3%, una multa económica acompañada del algún otro tipo de sanción. En el caso de los jóvenes españoles, los anteriores porcentajes se sitúan en el 10 y el 1% respectivamente.

Los porcentajes no varían mucho en caso de conductores de motocicletas, puesto que el 17% de los jóvenes conductores de automóviles en Latinoamérica indica haber recibido en los últimos tres años una sanción económica por infringir límites de velocidad y otro 2%, una multa económica acompañada del algún otro tipo de sanción. En el caso de los jóvenes españoles conductores de motocicletas, el 14% declara haber recibido una multa económica por esta infracción y ninguno indica haber recibido una multa económica acompañada de otros tipos de sanciones.

19. El porcentaje de jóvenes que indican que, cuando conducen, siempre se abrochan el cinturón de seguridad en cada tipo de vía es: 82% en autopistas o autovías (vías desdobladas de alta velocidad); el 75%, en carreteras convencionales (sin desdoblar) principales; el 71%, en carreteras secundarias; y el 68%, en zonas urbanas.

Por otro lado, el porcentaje de jóvenes que indican que, cuando conducen motocicletas, siempre usan el casco de protección en cada tipo de vía es: 88% en autopistas o autovías; el 83%, en carreteras convencionales principales; el 74%, en carreteras secundarias; y el 78%, en zonas urbanas. Sorprende quizás que, en este caso, el menor porcentaje de uso referido se produce en carreteras secundarias. También podría sorprender la circunstancia de que el porcentaje de jóvenes motociclistas españoles que refieren usar siempre o casi siempre el casco de menor que en el caso de sus colegas latinoamericanos en todos los ámbitos excepto en zonas urbanas.

20. El 4% de los jóvenes, de hecho, ha recibido una multa o sanción en los últimos tres años, por no llevar puesto o abrochado el cinturón de seguridad (un 5% en Latinoamérica y un 2% en España). Este mismo porcentaje del 4% se obtiene en el caso de jóvenes conductores de motocicletas y uso del casco de protección.
21. En el caso de los jóvenes que viajan con niños en el vehículo, los porcentajes que declarar usar siempre sillitas infantiles son algo menores: el 76% en autopistas o autovías (vías desdobladas de alta velocidad); el 69%, en carreteras convencionales (sin desdoblar) principales; el 66%, en carreteras secundarias; y el 58%, en zonas urbanas.

22. Únicamente el 36% de los conductores de automóviles afirma ceder siempre el paso a los viandantes en los pasos de peatones señalizados; un 9% reconoce no hacerlo nunca o raramente. El 26% reconoce pasar los semáforos en ámbar siempre, muy frecuentemente o frecuentemente. El 13%, acercarse demasiado al coche que va delante; el 8%, hablar por teléfono sin usar el sistema "manos libres". El 6% indica saltarse una señal de stop muy frecuentemente o frecuentemente.

Únicamente el 31% de los conductores de motocicletas afirma ceder siempre el paso a los viandantes en los pasos de peatones señalizados; un 7% reconoce no hacerlo nunca o raramente. El 20% reconoce pasar los semáforos en ámbar siempre, muy frecuentemente o frecuentemente. El 10%, acercarse demasiado al coche que va delante; el 9%, hablar por teléfono utilizando el sistema telefónico del casco. El 3% indica saltarse una señal de stop muy frecuentemente o frecuentemente. Resulta muy preocupante comprobar que el 36% de los conductores de motocicletas admite adelantar a otros vehículos cuando creen que tienen el espacio justo siempre, muy frecuentemente o frecuentemente.

23. El 6% de los jóvenes conductores de autos se ha visto implicado en algún accidente con víctimas en los últimos tres años (un 5%, una única vez y un 1%, más de una). En el caso de los siniestros con daños exclusivamente materiales, el 23% de los jóvenes se ha visto implicado en algún accidente de este tipo (un 18%, una única vez y un 5%, más de una).

El 24% de los jóvenes conductores de motocicletas se ha visto implicado en algún accidente con víctimas en los últimos tres años (un 12%, una única vez y, de modo muy llamativo, otro 12%, más de una). Este porcentaje, muy superior al correspondiente a los automovilistas, significa casi con total seguridad que la probabilidad de que, si se produce un accidente, el motociclista resulte lesionado es muy altísimo, debido a la falta de protección ofrecida por este tipo de vehículo.

A los entrevistados que se declararon "no conductores" también se les preguntó si se habían visto implicados en un accidente o siniestro de tránsito en los últimos tres años, fuera cual fuera su severidad. El 17% de las personas sufrieron un accidente como pasajero de un coche o auto. El 8%, como pasajero de motocicleta; el 5%, como peatón; y el 1%, como ciclista.

24. El 86% de los conductores de motocicletas están muy o bastante de acuerdo con usar la bicicleta con más frecuencia con el objetivo de reducir la contaminación ambiental. Ese mismo porcentaje está muy o bastante de acuerdo con fomentas los días libres de vehículos a motor. El 51%, con usar más el transporte público; y el 66%, con reducir en general el uso de la moto.
25. Dentro de la muestra participante en este estudio, se incluyó un pequeño número de ciclistas a quienes se preguntó por su hábitos preventivos (únicamente 65, por lo que estos datos deben ser tenidos en cuenta con cautela). El 43%, por ejemplo, indicó que evitaba ciertas calles o cruces por considerarlos muy peligrosos siempre, muy frecuentemente, o frecuentemente. Con las mismas frecuencias, el 26% indican encender las luces por la noche; el 17%, utilizar casco de ciclistas; únicamente el 6%, prendas reflectantes. El 49% utiliza la acera para evitar el tráfico de vehículos.

Por otro lado, el 36% indica utilizar siempre, muy frecuentemente o frecuentemente sistemas mp3, iPods u otros aparatos de música. El 16%, cruzar la vía con el semáforo en rojo; un 6%, realizar llamadas con teléfono móvil o celular sin sistema de manos libres; y un 1% circular en sentido contrario al del resto de vehículos (en este caso, otro 46% indica hacerlo a veces, si bien conviene indicar que determinados ayuntamientos o municipalidades admiten este tipo de circulación en el caso de las bicicletas).

A los ciclistas también se les preguntó por su grado de satisfacción respecto a distintos aspectos de su circulación. Únicamente el 16% indicó estar muy o bastante satisfecho con los carriles bici; el 31% indicó estarlo con el volumen o intensidad del tráfico; y el 11%, en términos generales, con la seguridad del tránsito. Un 43% indicó estar muy o bastante satisfecho con la velocidad del tráfico y un 51% por la iluminación de las calles.

26. La muestra de jóvenes entrevistados también incluyó a 342 usuarios habituales del transporte público. El 39% de este grupo indicó estar muy o bastante satisfecho con la densidad de la red de transporte público; el 33%, con su frecuencia; el 27%, con su precio; el 26%, con su seguridad; y el 18%, con su calidad y comodidad.
27. La muestra también incluyó a 381 usuarios que caminan habitualmente. El 59% de los peatones indicó que siempre, muy frecuentemente o frecuentemente evitaba ciertas calles o cruces porque los consideraban demasiado peligrosos. Únicamente el 21% utilizaba alguna vez prendas reflectantes.

En relación a determinados comportamientos arriesgados, el 21% indicó cruzar la calle por lugares distintos al paso de peatones siempre, muy frecuentemente o frecuentemente. También un 56% indicaba que con esas mismas frecuencias tenían que caminar por la calzada por haber autos mal aparcados u otras barreras. El 18% indicó cruzar la calle con el semáforo de peatones en rojo siempre, muy frecuentemente o frecuentemente.

El 31% indicaba utilizar el móvil o celular siempre, muy frecuentemente o frecuentemente; en el caso de sistemas reproductores de música, el porcentaje se sitúa en el 23%.

Al igual que a los ciclistas, a los peatones también se les preguntó por su grado de satisfacción respecto a distintos aspectos de su movilidad. Únicamente el 39% indicó estar muy o bastante satisfecho con las aceras; el 38% indicó estarlo con el volumen o intensidad del tráfico; el 35%, con el número de lugares para cruzar la calle; y el 23%, en términos generales, con la seguridad del tránsito. Un 46% indicó estar muy o bastante satisfecho con la velocidad del tráfico y un 37% por la iluminación de las calles. El 28% indicó estar muy o bastante satisfecho con la separación entre peatones y ciclistas.

28. Las estrategias de prevención de lesiones más útiles, en opinión de los jóvenes, son: aumentar los controles en la vía pública (velocidad, alcoholemia, etc.) es citado en un 74%; la educación en las aulas, en un 68%, mismo porcentaje que

endurecer las sanciones; las campañas de publicidad, por último, son citadas por un 58% de los jóvenes.

29. En cuanto al tipo de campañas más útiles, el 73% de los jóvenes indica que son aquellas que explican el daño que se puede hacer a otras personas; el 60% sugiere informar más y mejor; el 59%, recordar la preocupación que siente la familia (padres, parejas, etc.); este mismo 59%, recordar específicamente el sufrimiento que se puede causar un hijo o hija; el 57% proponer despertar el miedo a tener accidentes; y, por último, apelar a la responsabilidad de los conductores y las conductoras. Un 1% opina que ninguno de los anteriores planteamientos es efectivo.

Toda la anterior información debe servir para diseñar e impulsar medidas efectivas que permitan seguir reduciendo la importante carga de lesiones de tráfico que soportan los segmentos jóvenes de nuestras poblaciones quienes constituyen, al mismo tiempo, nuestro presente y nuestro futuro como sociedad. Algunas de las posibles áreas de trabajo han sido ya recientemente propuestas por el Consejero Europeo de Seguridad en el Transporte (*European Transport Safety Council, ETSC*) y son apoyadas con decisión por Fundación MAPFRE, uno de los miembros más activos del citado consejo europeo:

- a) Hay que seguir mejorando la formación en ámbitos como la percepción de los riesgos y cómo los diferentes estilos de conducción afectan a la seguridad del tráfico. También hay que fomentar la conducción acompañada como vía para adquirir experiencia en condiciones de mayor seguridad.
- b) Deben reforzarse los sistemas graduales de acceso al permiso de conducción, de modo que los jóvenes adquieran progresivamente mayor experiencia en las condiciones de conducción más seguras posibles e, inicialmente, eviten aquellas más peligrosas como la conducción nocturna o la conducción con otros pasajeros. Los exámenes para la obtención de los permisos deberían incluir elementos para comprobar que el modo de conducción está orientado a la seguridad, incluidas pruebas de conducción autónoma. Los límites de alcoholemia deben ser menores para todos los conductores pero, en particular, para los conductores noveles.
- c) Se deben incrementar las campañas de información y concienciación dirigidas de modo específico a los jóvenes.
- d) Los jóvenes se ven particularmente beneficiados de las mejoras en el control de las normas básicas sobre velocidad, consumo de alcohol, uso de cinturones y distracciones causadas por los móviles.
- e) Se tienen que fomentar los vehículos más seguros y los sistemas telemáticos de ayuda a la conducción. Es preciso seguir explorando las conexiones entre los modelos de seguros de automóviles basados en el modo de conducción y la seguridad vial.

Queda mucho por hacer. En España fallecen aún más de 400 jóvenes de entre 15 y 29 años lo que significa que, de media, más de un joven fallece en nuestro país cada día, algo que es totalmente intolerable. A nivel europeo, son más de 3.800 los jóvenes de entre 18 y 24 años que pierden su vida cada año, según un reciente informe del ETSC. En Iberoamérica, lamentablemente, la situación es aún peor, según el séptimo informe regional elaborado por el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), "la franja etaria que va desde los 15 a los 24 años resulta ser una de las más críticas tanto en

valores porcentuales como absolutos para la mayoría de los países que presentan este dato, seguida inmediatamente por la franja de 25 a 34 años. Si se agrupan, ambos rangos etarios mencionados, en todos los casos siempre alcanza o supera el 30% del total y en Argentina, Colombia, Paraguay y Uruguay el 50% de las víctimas fatales se concentra entre estos grupos". Puntualmente, titulares como "Mueren cinco jóvenes en un accidente de tráfico en Cartagena y otros tres han resultado heridos de gravedad al colisionar dos turismos en la madrugada del 5 de febrero de 2017 al colisionar esta madrugada dos turismos" siguen produciéndose de modo innecesario.

El Objetivo Cero jóvenes fallecidos y heridos graves en siniestros de circulación debe convertirse en nuestra fuente de inspiración y trabajo. Hemos recorrido ya una parte importante del camino y en los últimos 10 años alrededor de 5.000 jóvenes han salvado su vida si comparamos las cifras de fallecidos en 2006 y 2015. Tenemos por delante un importante trabajo: pongámonos manos a la obra y continuemos ayudando a los jóvenes a disfrutar de su futuro con seguridad.

Jesús Monclús

Director de Prevención y Seguridad Vial, Fundación MAPFRE

1. Objetivos de la investigación

El objetivo general de la investigación es conocer las actitudes sociales frente al riesgo y los comportamientos relacionados con la seguridad vial de la población de entre 18 y 29 años en España.

Los objetivos específicos son:

- Dimensionar a la población conductora y no conductora en comparación con otros usuarios de la vía sobre la población total.
- Caracterizar a la población conductora y no conductora en comparación con otros usuarios de la vía.
- Conocer los hábitos sobre conducción.
- Analizar los comportamientos en los desplazamientos.
- Estudiar las percepciones ante el exceso de velocidad.
- Sondear los hábitos y usos de los elementos de protección y seguridad.
- Medir las percepciones y actitudes relacionadas con drogas y medicación y conducción.
- Analizar los síntomas de cansancio y fatiga durante la conducción y las medidas para combatirlos.
- Medir los accidentes sufridos por los colectivos objetos de estudio.
- Indagar en la predisposición ante ciertas sugerencias de carácter medioambiental.
- Perfilar los estilos de conducción e interacción con el resto de usuarios de la vía.
- Estimar qué factores pueden ser la causa de accidentes.
- Determinar qué estrategias y campañas de prevención son más útiles para incidir en la seguridad vial.

2. Ficha técnica

El presente es un estudio de tipo cuantitativo, realizado mediante la **técnica de entrevista online** (Sistema CAWI en panel) mediante un cuestionario semiestructurado.

El **universo de análisis** ha sido hombres y mujeres de entre 18 y 29 años residentes en España.

En el estudio se realizó una **fase de pilotaje**, de un 5% de las entrevistas, en la que se evaluó que el flujo del cuestionario fuera correcto y la adecuada redacción de las preguntas. El resultado fue favorable, por lo que no se realizó ninguna modificación al cuestionario inicial.

Planteamiento metodológico: Se han realizado 803 entrevistas, lo que supone un error muestral de $\pm 3,53\%$ para un nivel de confianza del 95,5%, 2σ , distribuidas de la siguiente forma:

Tabla 1. Ficha técnica

	ESPAÑA	
Zona	Islas Canarias	400
	Resto de zonas	403
	TOTAL	803 ($\pm 3,53$)
Género	Hombre	408
	Mujer	395
	TOTAL	803 ($\pm 3,53$)
Edad	Entre 18 y 22 años	287
	Entre 23 y 29 años	516
	TOTAL	803 ($\pm 3,53$)

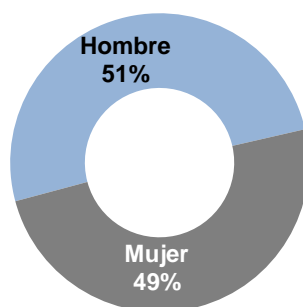
Posteriormente, los **datos se han ponderado** atendiendo al peso real de la población por género y edad de las zonas geográficas.

El **trabajo de campo** se realizó entre el 1 de junio y el 4 de julio de 2016.

3. Caracterización de la muestra

La muestra participante en el estudio se distribuye de la siguiente manera:

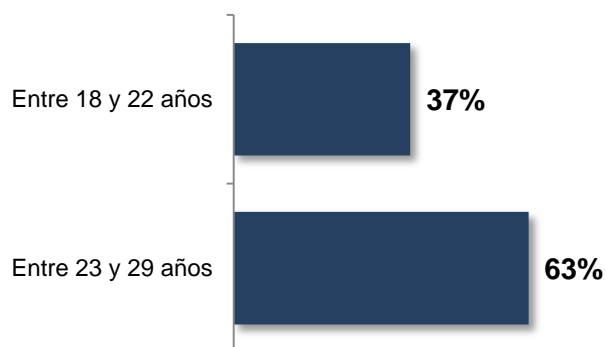
Gráfico 1. Distribución muestral por sexo



Base: Total de personas entrevistadas (803)

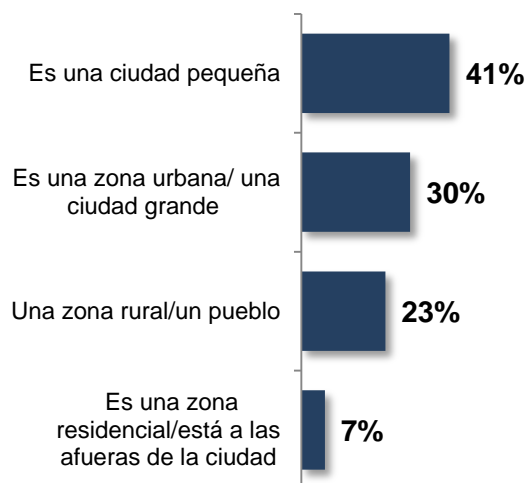
Para manejar mejor los datos, la edad se agrupa en dos categorías:

Gráfico 2. Distribución muestral por edad agrupada



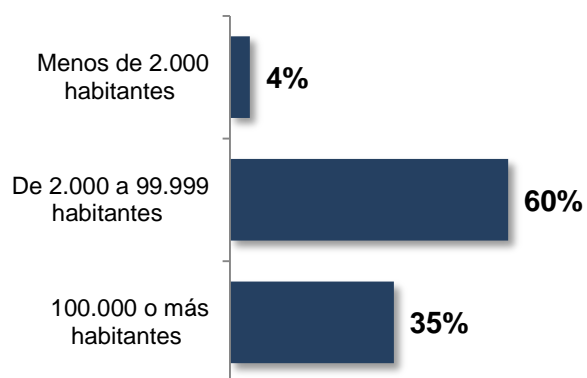
Base: Total de personas entrevistadas (803)

Gráfico 3. Distribución muestral por tipo zona de residencia



Base: Total de personas entrevistadas (803)

Gráfico 4. Distribución muestral por tamaño de hábitat



Base: Total de personas entrevistadas (803)

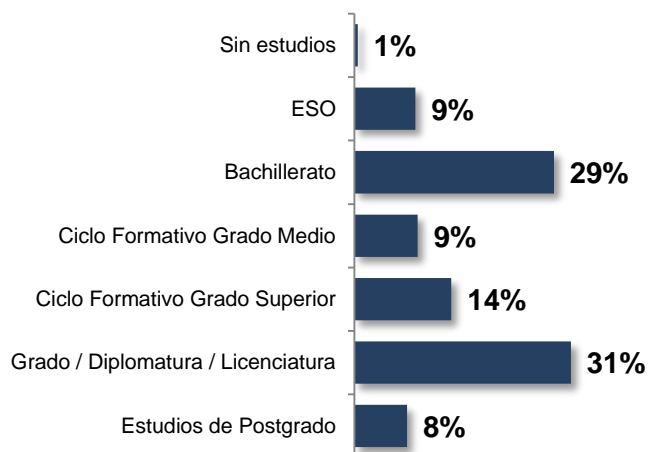
Gráfico 5. Distribución muestral por actividad principal del entrevistado



Base: Total de personas entrevistadas (803)

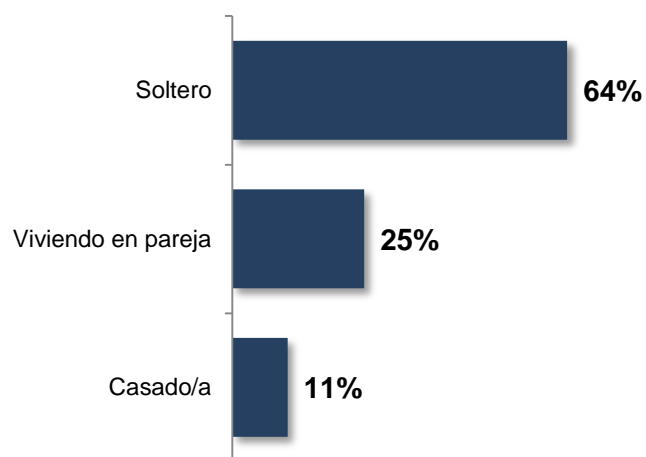
El nivel de estudios mostrado es el resultado de la recodificación del nivel de estudios de los distintos países:

Gráfico 6. Distribución muestral por nivel de estudios



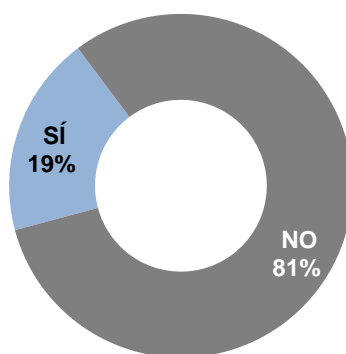
Base: Total de personas entrevistadas (803)

Gráfico 7. Distribución muestral por estado civil



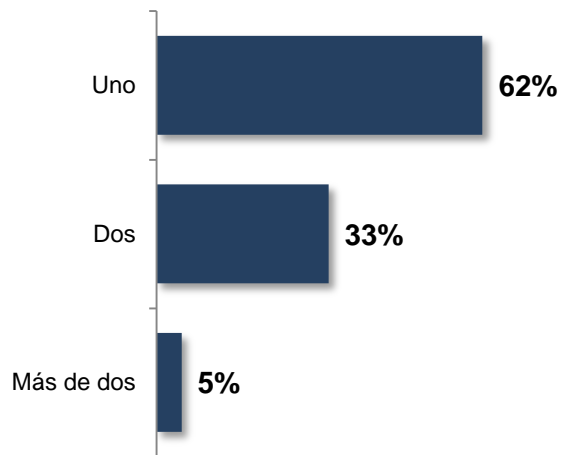
Base: Total de personas entrevistadas (803)

Gráfico 8. Distribución muestral por tenencia de hijos



Base: Total de personas entrevistadas (803)

Gráfico 9. Distribución muestral por número de hijos



Base: Personas entrevistadas que tienen hijos (106)

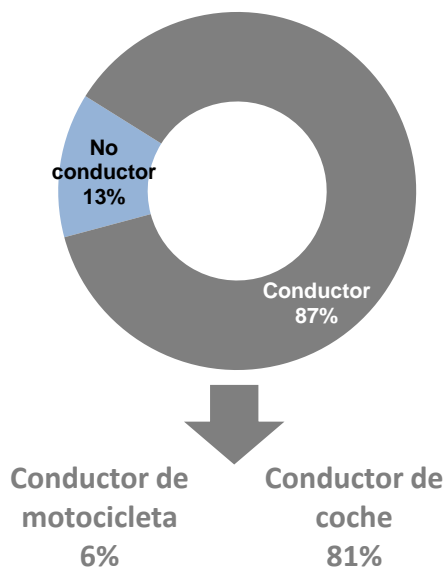
4. Resultados de la investigación

4.1. POBLACIÓN CONDUCTORA EN COMPARACIÓN CON OTROS USUARIOS DE LA VÍA

Para dimensionar y caracterizar la población de 18 a 29 años participante en el estudio se establece la siguiente diferenciación:

- **Población conductora:** personas que poseen carnet de conducir de motocicleta o de coche y conducen con cierta frecuencia. Entre aquellas personas que poseen ambos tipos de carnet, se discrimina en función de la frecuencia con la que utilizan cada uno de estos vehículos para encuadrarlos como conductor de motocicleta o de coche.
- **Población no conductora:** personas que no poseen ningún carnet de conducir. Dentro de este colectivo también se contabiliza a aquellos que tienen carnet de conducir pero no conducen nunca. A este colectivo también se le pasa a denominar **otros usuarios de la vía**.

Gráfico 10. Población conductora vs no conductora



Base: Total de personas entrevistadas (803)

Como se observa en el gráfico anterior, la población conductora es superior a la población no conductora: la primera supone el 87% frente al 13% de la segunda.

Se observan diferencias entre la población conductora y la no conductora. La primera se concentra en los varones y entre los mayores de 22 años. Mientras, la población no conductora tiene más presencia en el segmento femenino y entre los menores de 23.

Tabla 2. Caracterización población conductora en comparación con población no conductora

		Población conductora (n=675)	Población no conductora (n=128)
SEXO	Hombre	85%	15%
	Mujer	89%	11%
EDAD	Entre 18 y 22 años	77%	23%
	Entre 23 y 29 años	93%	7%
HÁBITAT	Menos de 100.000 habitantes	86%	14%
	100.000 o más habitantes	88%	12%

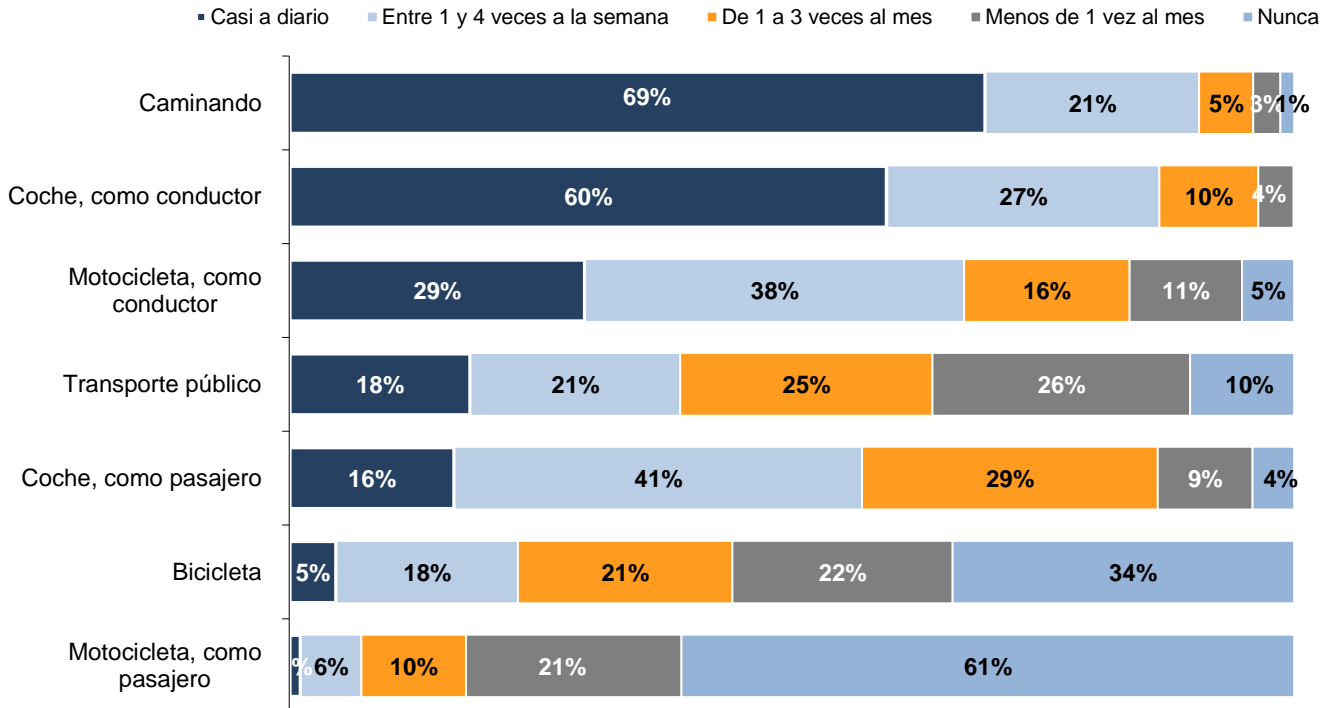
Porcentajes calculados en sentido horizontal

 Porcentajes destacados en sentido vertical.

4.1.1. Frecuencia en los desplazamientos en los últimos 12 meses

Durante los últimos 12 meses en España, el transporte que menos se ha utilizado ha sido la motocicleta, como pasajero, y la bicicleta: el 61% del total de entrevistados y el 34% respectivamente reconoce no haberse desplazado en estos medios.

Gráfico 11. Durante los últimos doce meses, por término medio, con qué frecuencia has viajado en...



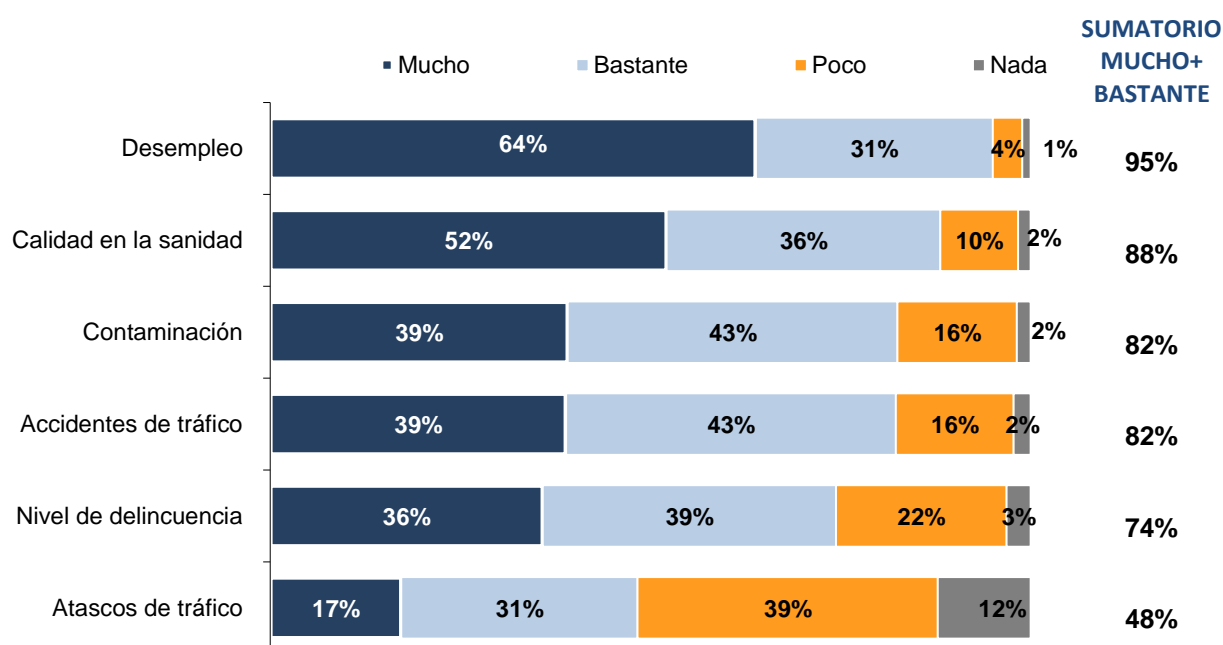
Base: Total de personas entrevistadas (803)

4.1.2. Preocupación por diversas cuestiones

Para saber el grado de preocupación que muestran los jóvenes de entre 18 y 29 años sobre distintas cuestiones, se les planteó a los entrevistados varias temáticas en las que se tenían que posicionar en una escala de 1 a 4, donde 1 significa mucho y 4 nada.

El desempleo encabeza el ranking de las preocupaciones en España: el 95% de los entrevistados lo está “mucho” o “bastante”. La calidad en la sanidad ocuparía el segundo lugar: casi nueve de cada diez entrevistados así lo afirman. Los atascos de tráfico se posicionan en el último lugar.

Gráfico 12. En qué medida te sientes preocupado por...



Base: Total de personas entrevistadas (803)

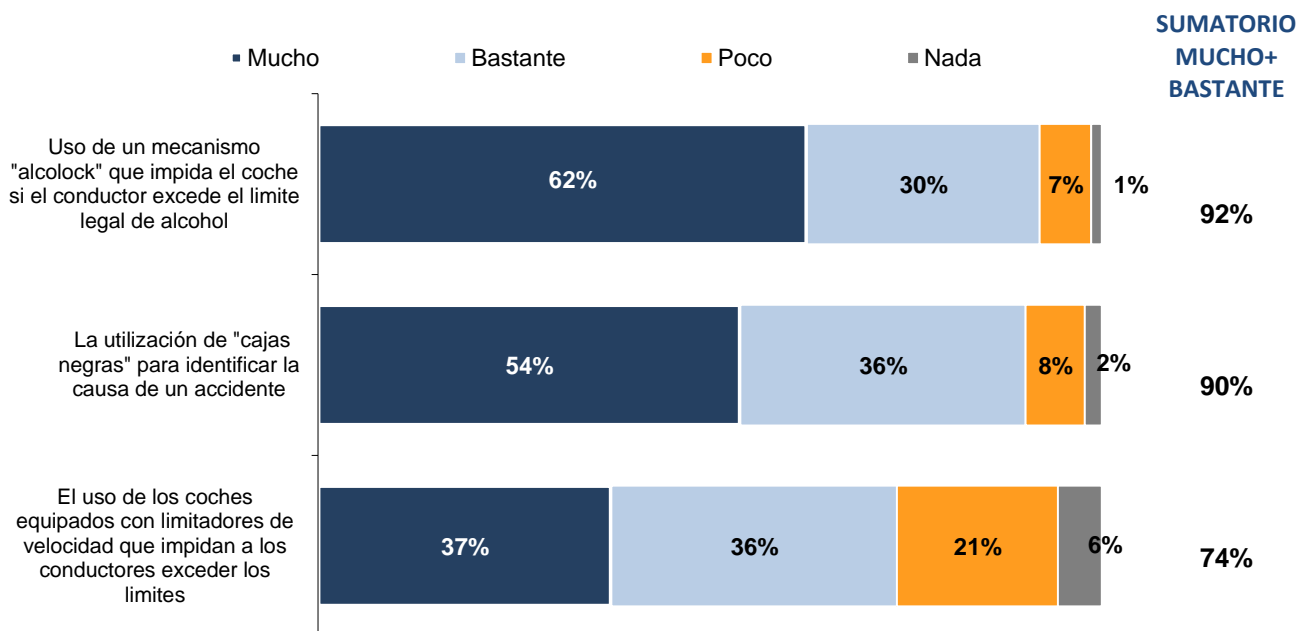
4.1.3. Grado de acuerdo ante la aplicación de tecnologías y sistemas para la seguridad vial

Existe un alto consenso entre los participantes en el estudio a favor de la aplicación de tecnologías y sistemas para la seguridad vial: más del 74% manifiesta estar “muy” o “bastante” de acuerdo con cada una de las medidas mostradas.

De entre los analizados el mecanismo “alcolock” es el que obtiene mayor consenso, con un 92% sumando los valores obtenidos de “mucho” y “bastante”.

La utilización de limitadores de velocidad es el aspecto que recoge el menor grado de acuerdo (74%).

Gráfico 13. ¿En qué grado estás a favor del uso de...?

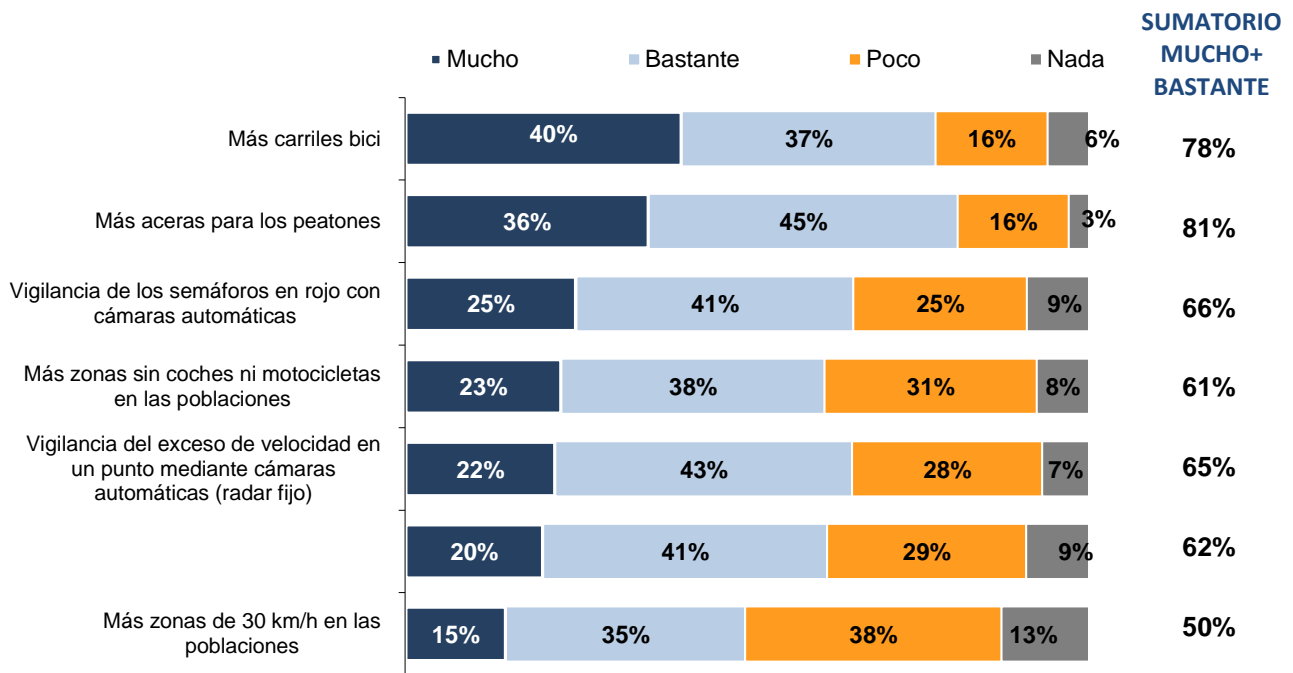


Base: Total de personas entrevistadas (803)

A los entrevistados también se les preguntó hasta qué punto estaban de acuerdo con determinadas medidas de aumento de la vigilancia y de más zonas “sin coches” en las ciudades: todas ellas recogen una proclividad mayor al 50%.

La disponibilidad mayor de aceras para peatones y más carriles bici son las propuestas que recogen mayor grado de acuerdo.

Gráfico 14. ¿En qué grado estás a favor de las siguientes medidas?



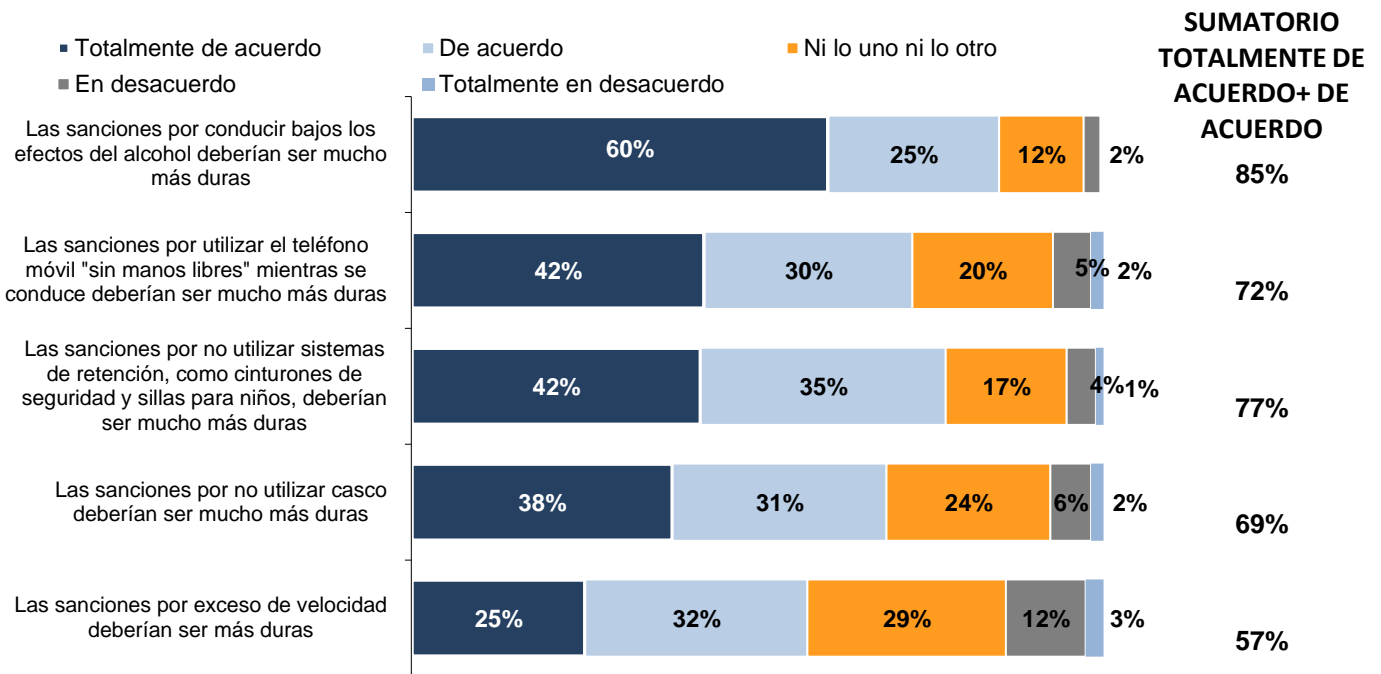
Base: Total de personas entrevistadas (803)

4.1.4. Grado de acuerdo ante el endurecimiento de las sanciones

Ante las medidas sancionadoras propuestas, los entrevistados muestran un alto grado de acuerdo: como mínimo, el 57% están totalmente de acuerdo o de acuerdo con cada una de ellas.

Las sanciones por conducir bajo los efectos del alcohol deberían ser mucho más duras es la medida que alcanza un mayor grado de acuerdo, con el 85%, mientras que el endurecimiento por exceso de velocidad alcanza 28 puntos menos, el 57%.

Gráfico 15. ¿Estás de acuerdo o en desacuerdo con los siguientes enunciados?



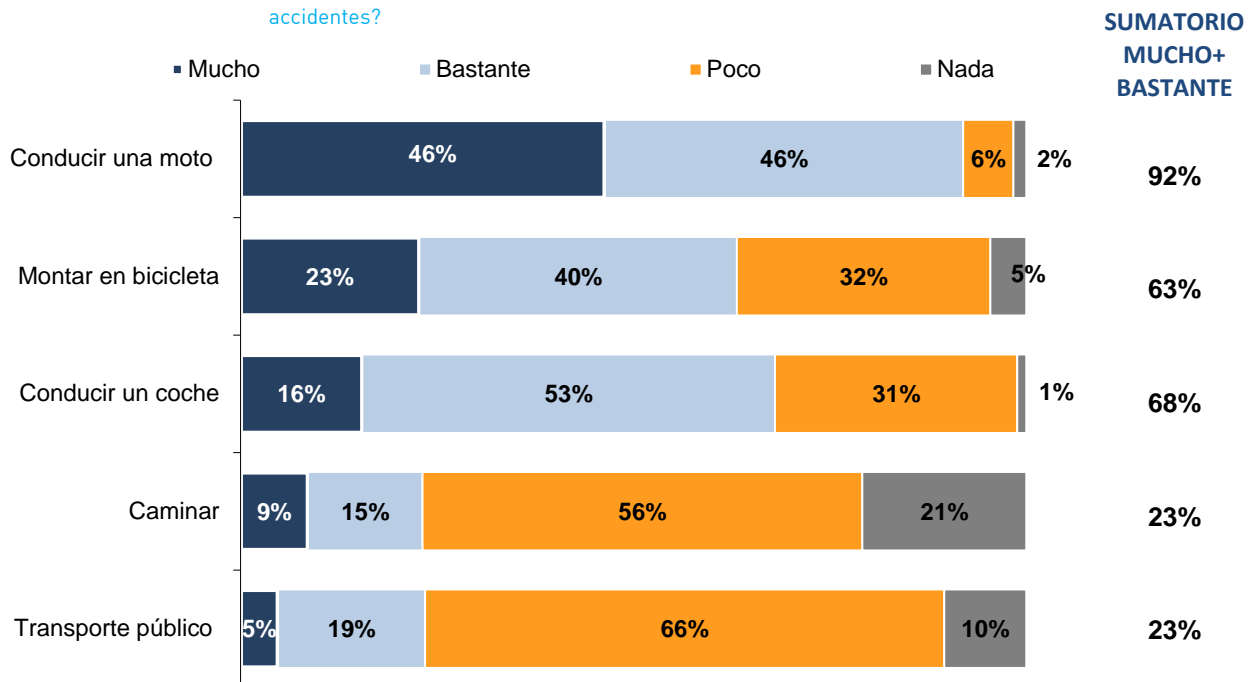
Base: Total de personas entrevistadas (803)

4.1.5. Percepción de peligrosidad de ciertos modos de transporte

Entre los diversos medios de transporte analizados, la percepción de peligrosidad varía mucho:

- Conducir una motocicleta es el medio que conlleva un mayor peligro: para nueve de cada diez entrevistados, este vehículo de dos ruedas es muy o bastante peligroso.
- Caminar y el transporte público serían los transportes percibidos como menos peligrosos, pero aun así, el 23% de los entrevistados opinan que es muy o bastante peligroso.

Gráfico 16. ¿En qué grado consideras peligrosos cada uno de los siguientes medios de transporte con respecto a los accidentes?



Base: Total de personas entrevistadas (803)

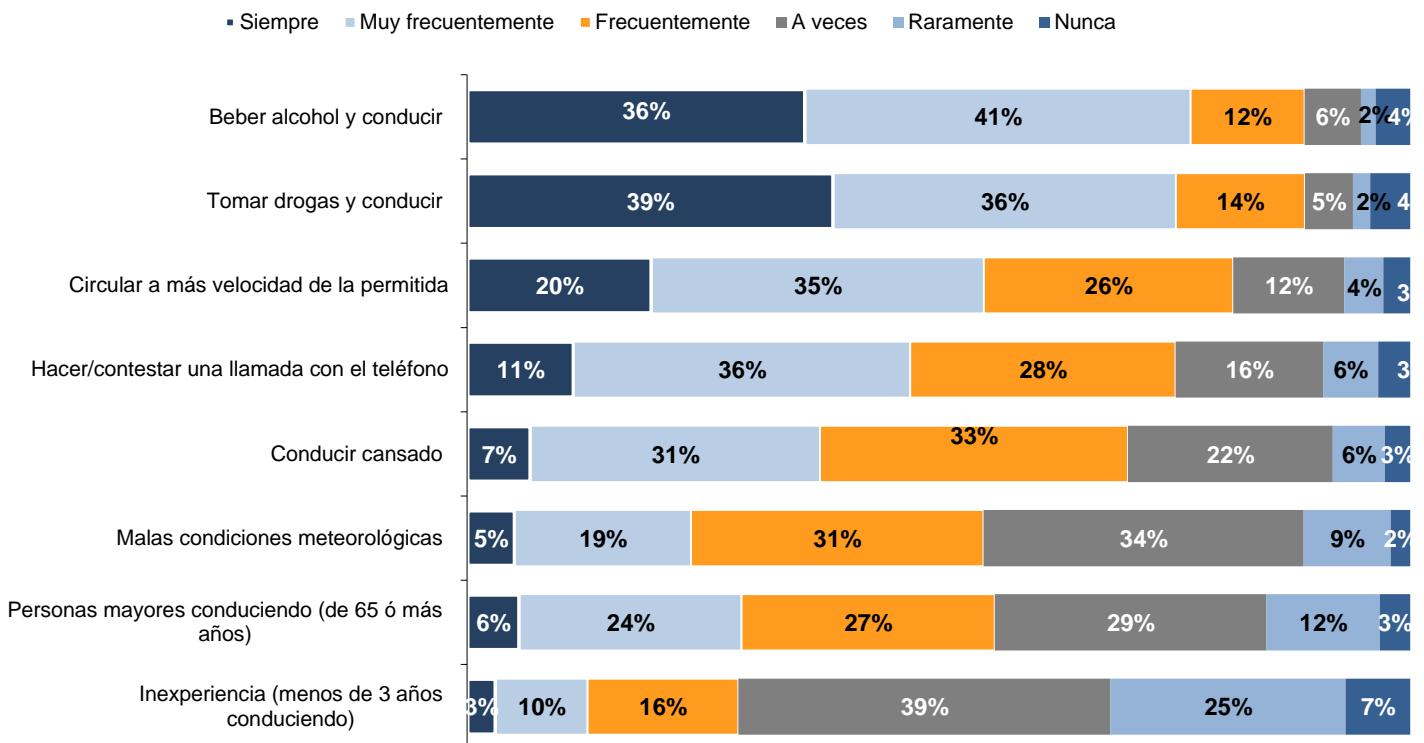
4.2. PERCEPCIONES GENERALES SOBRE CONDUCCIÓN Y RIESGOS

Para obtener una aproximación sobre la opinión posturas de la población entre 18 y 29 años, tanto como si conduce un vehículo como si no, ante diversos factores de riesgo asociados a la conducción, se empleó una escala de “nunca” a “siempre”, en la cual los entrevistados tenían que posicionarse en cada una de las afirmaciones mostradas.

Tal y como se muestra en el siguiente gráfico, existen tres factores de riesgo con los que están de acuerdo los entrevistados: beber y conducir es una acción que influye en el riesgo de tener un accidente “siempre” o “muy frecuentemente” para el 77%; tomar drogas y conducir, para un 75%; conducir a más velocidad de la permitida, para un 55%.

Hay otros factores que influyen en menor medida a la hora de tener un accidente: el hecho de que estén conduciendo personas mayores de 64 años no afecta nunca o raramente para el 15% de los entrevistados; o la inexperiencia, llevar menos de tres años conduciendo, con un 32%.

Gráfico 51. En tu opinión, ¿con qué frecuencia cada uno de estos factores pueden ser la causa de accidentes? (P.63)



Base: Total de personas entrevistadas (803)

En la siguiente tabla se muestran las opiniones recogidas teniendo en cuenta las distintas variables de segmentación: como se puede ver en la misma, no existen datos a señalar.

Tabla 7. Influencia de siempre más muy frecuentemente en la causa de accidentes: segmentación

SIEMPRE + MUY FRECUENTEMENTE		Conducir cansado	Beber alcohol	Tomar drogas y conducir	Hacer/contestar una llamada con el teléfono	Malas condiciones meteorológicas	Inexperiencia (menos de 3 años conduciendo)	Circular a más velocidad de la permitida	Personas mayores conduciendo (de 65 ó más años)
SEXO	Hombre (n=408)	38%	74%	73%	44%	24%	14%	27%	52%
	Mujer (n=395)	37%	80%	78%	50%	23%	11%	31%	58%
EDAD	Entre 18 y 22 años (n=287)	33%	76%	74%	44%	20%	7%	24%	53%
	Entre 23 y 29 años (n=516)	40%	77%	76%	49%	26%	16%	32%	56%
COLECTIVO	Conductor (n=675)	38%	76%	75%	46%	25%	14%	30%	55%
	No conductor (n=128)	35%	79%	76%	54%	18%	7%	22%	55%

Porcentajes calculados en sentido horizontal.

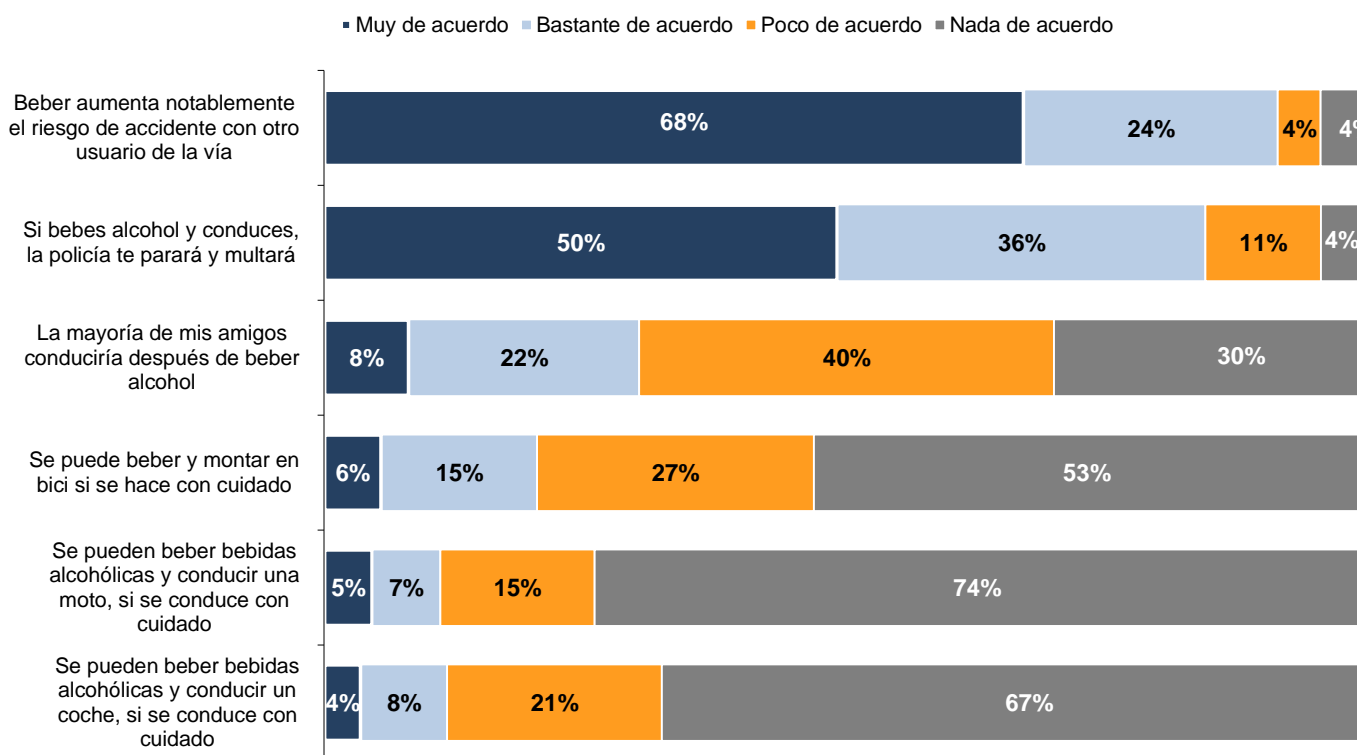
 Porcentajes destacados en sentido vertical.

También al total de entrevistados se les preguntó hasta qué punto estaban de acuerdo con ciertas afirmaciones sobre el consumo de bebidas alcohólicas y la conducción, teniéndose que posicionar en una escala de “muy de acuerdo” a “nada de acuerdo”.

Nueve de cada diez entrevistados está muy o bastante de acuerdo con que beber aumenta notablemente el riesgo de tener un accidente con otro usuario de la vía.

Pero también hay que atender a las conductas de riesgos: hay que señalar que un tercio de los entrevistados entre 18 y 29 años comparte la opinión de que la mayoría de sus amigos conduciría después de haber bebido alcohol. Y el hecho de poder conducir cualquier vehículo si se conduce con cuidado aún a pesar de haber tomado alcohol: el 21% en el caso de las bicicletas, el 12% en el caso del coche y 11% en la motocicleta.

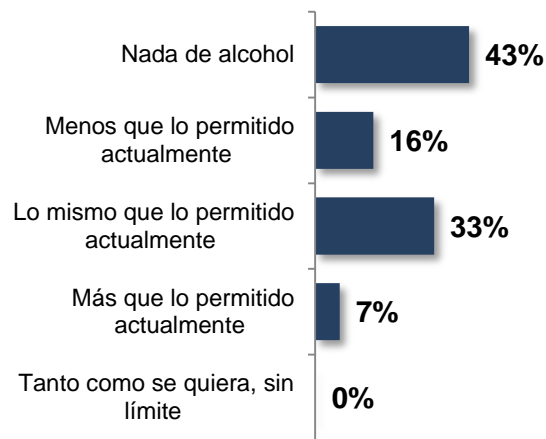
Gráfico 52. ¿Hasta qué punto estás de acuerdo con las siguientes afirmaciones? (P.64)



Base: Total de personas entrevistadas (803)

Cuatro de cada diez entrevistados comparten la opinión de que a la hora de conducir, no se debe permitir nada de alcohol; y dos de cada diez opinan que el límite legal debería ser menor que al actual. Un 7% es más permisivo y opina que a los conductores se les debe dejar beber más de lo permitido.

Gráfico 53. ¿Crees que a los conductores se les debería permitir beber...?



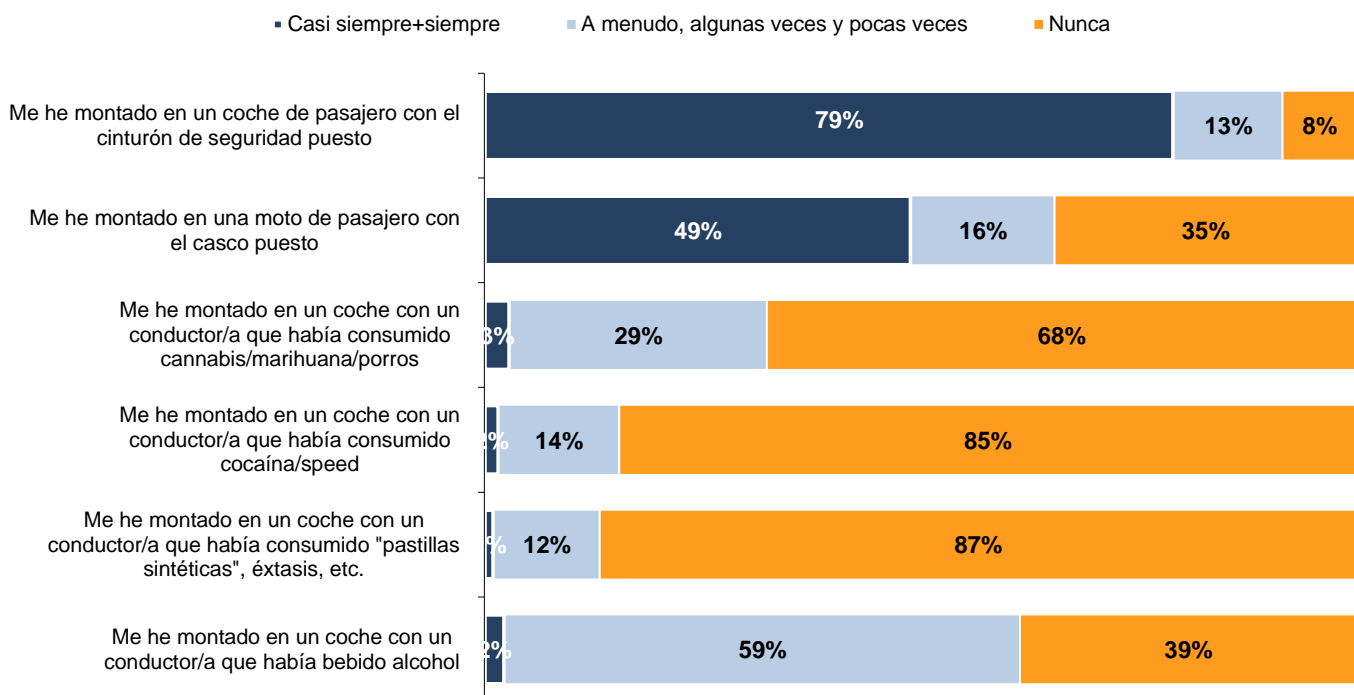
Base: Total de personas entrevistadas (803)

A todos los participantes en el estudio se les preguntó la frecuencia con la que habían realizado ciertas acciones relacionadas con el consumo de sustancias, los elementos de seguridad y la conducción, en las que tenían que posicionarse en una escala de siempre a nunca.

Los entrevistados afirman realizar “siempre” o “casi siempre” las conductas adecuadas relacionadas con los dispositivos de seguridad como montarse en un coche de pasajero y abrocharse el cinturón de seguridad o ponerse el casco en el caso de la motocicleta, en un 79% y un 49% de los entrevistados, respectivamente.

En cuanto al consumo de sustancias, existe cierta tolerancia hacia el alcohol: sólo cuatro de cada diez entrevistados situados entre 18 y 29 años afirman no haberse montado nunca en un coche cuyo conductor había bebido.

Gráfico 54. Conductas realizadas en los últimos 6 meses

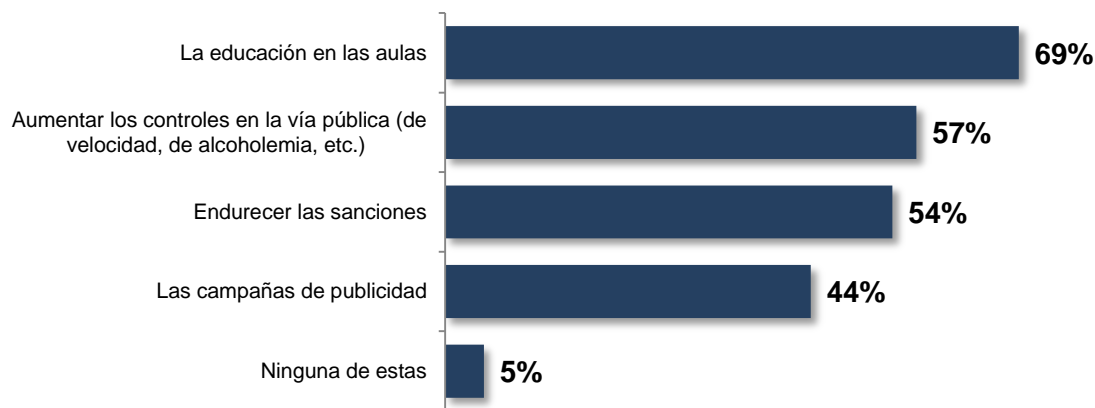


Base: Total de personas entrevistadas (803)

4.3. INFORMACIÓN Y ESTRATEGIAS DE PREVENCIÓN

Entre la población situada entre los 18 y los 29 años, la educación en las aulas es la estrategia de prevención más útil para incidir en la seguridad vial: así opinan el 69% de los entrevistados de 18 a 29 años residentes en España.

Gráfico 55. Estrategias de prevención más útiles

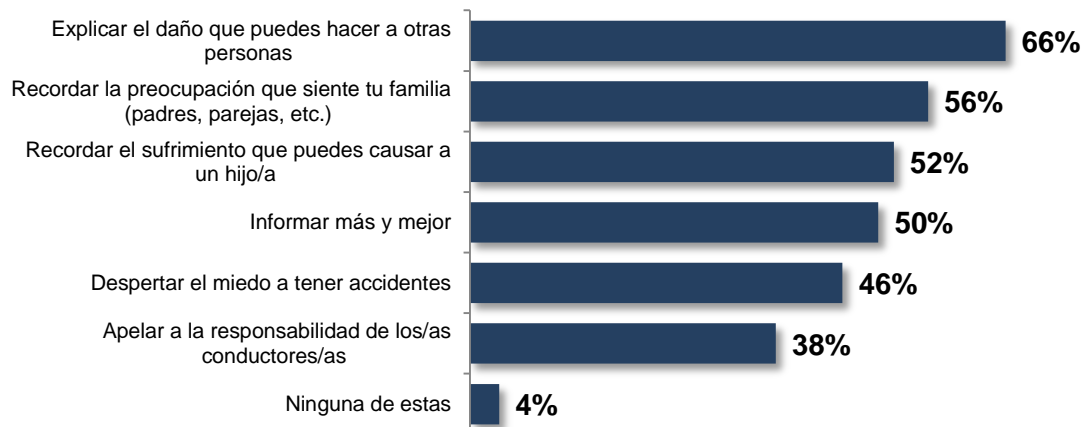


Base: Total de personas entrevistadas (803).
Posible respuesta múltiple por lo que los resultados pueden sumar más del 100%

Para realizar una campaña de prevención que incida en la seguridad vial, los planteamientos con mayor utilidad se concentran en explicar el daño que puedes hacer a otras personas y recordar la preocupación que siente tu familia (66% y 56% respectivamente).

Las campañas más reactivas, como despertar el miedo a tener un accidente o apelar a la responsabilidad de los conductores son las opciones menos elegidas entre la población de 18 a 29 años.

Gráfico 56. Campañas de prevención más útiles



Base: Total de personas entrevistadas (803)
Posible respuesta múltiple por lo que los resultados pueden sumar más del 100%

4.4. POBLACIÓN CONDUCTORA

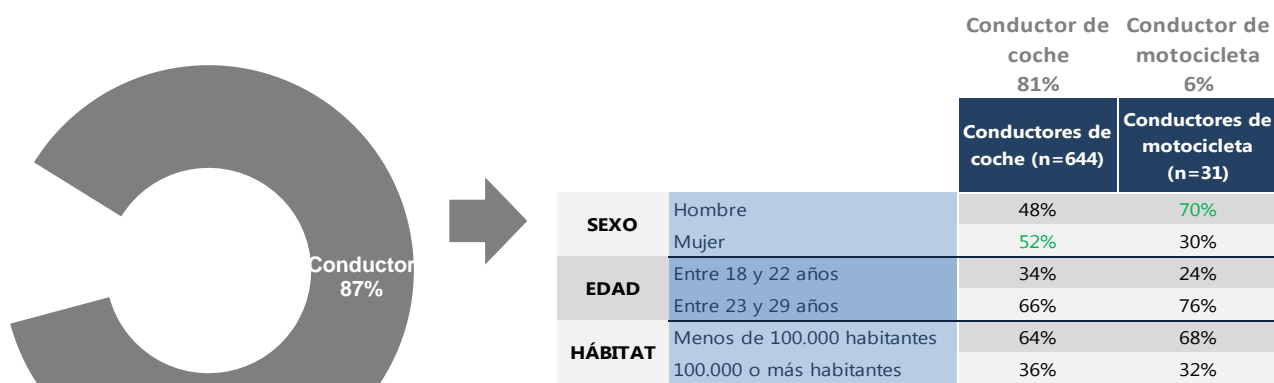
4.4.1. Caracterización de la población conductora

Los conductores suponen el 87% del total de la población, distribuyéndose entre conductores de coche (81%) y conductores de motocicleta (6%).

Por sexo, se conduce en la misma proporción, aunque son las mujeres las que cuentan con una menor presencia frente a los varones.

Teniendo en cuenta la edad, en el segmento más jóvenes –de 18 a 22 años– tiene una menor presencia como conductor, ya sea de auto o de moto.

Tabla 3. Caracterización población conductora



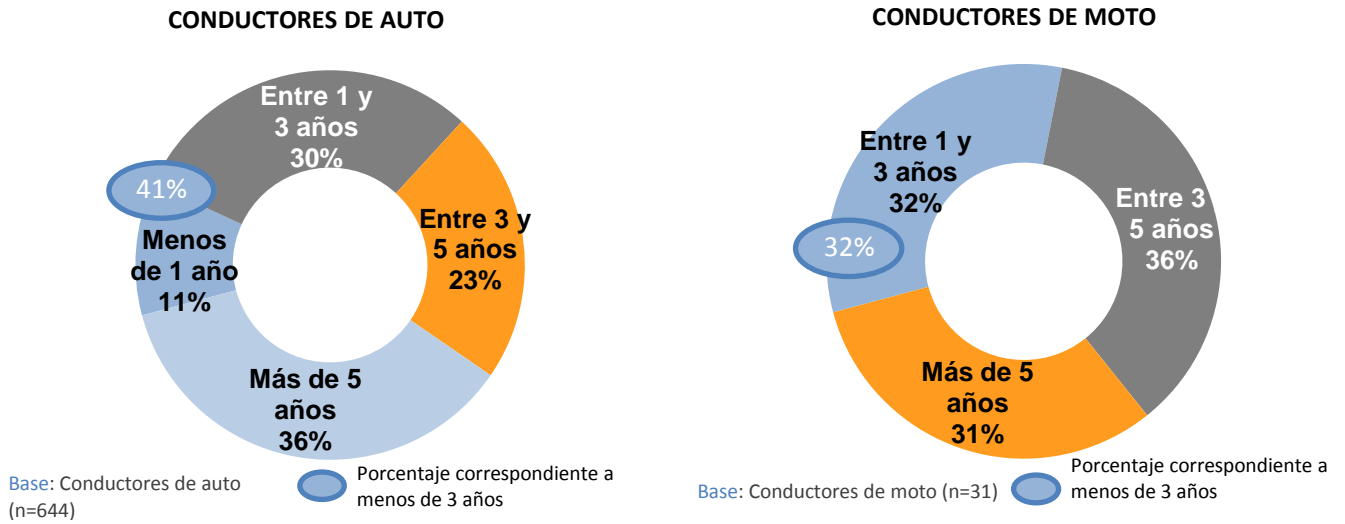
Porcentajes calculados en sentido vertical.

% Porcentajes destacados en sentido horizontal.

Base: Total de personas entrevistadas (803)

La antigüedad en la posesión de los carnets de conducir entre la población de 18 a 22 años se concentra en el intervalo de 1 a 3 años: el 30% entre los conductores de coche y el 32% entre los que conducen una motocicleta.

Gráfico 17. Antigüedad en la posesión del carnet de conducir (P.30 y P.50)



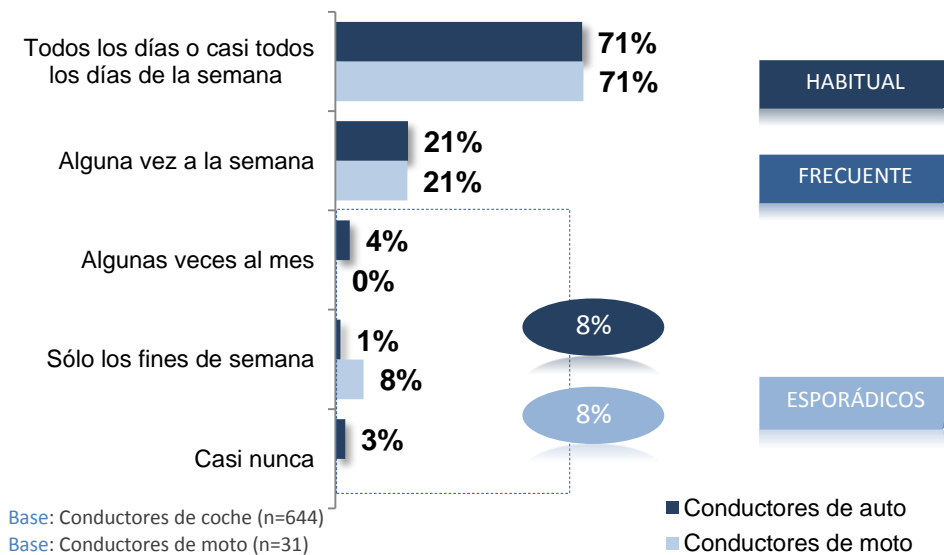
4.4.2. Uso y hábitos sobre la conducción

En función de la frecuencia de uso del vehículo, se establece la siguiente tipología de conductores:

- Los **habituales**, que son aquellos que lo usan todos o casi todos los días de la semana.
- Los **frecuentes**, que lo hacen alguna vez a la semana.
- Los **esporádicos**: que conducen algunas veces al mes, sólo los fines de semana o no lo hacen casi nunca.

La población conductora de 18 a 29 años se caracteriza por ser conductores habituales, es decir, utilizan el coche o la moto todos o casi todos los días de la semana (71%).

Gráfico 18. Frecuencia de la conducción

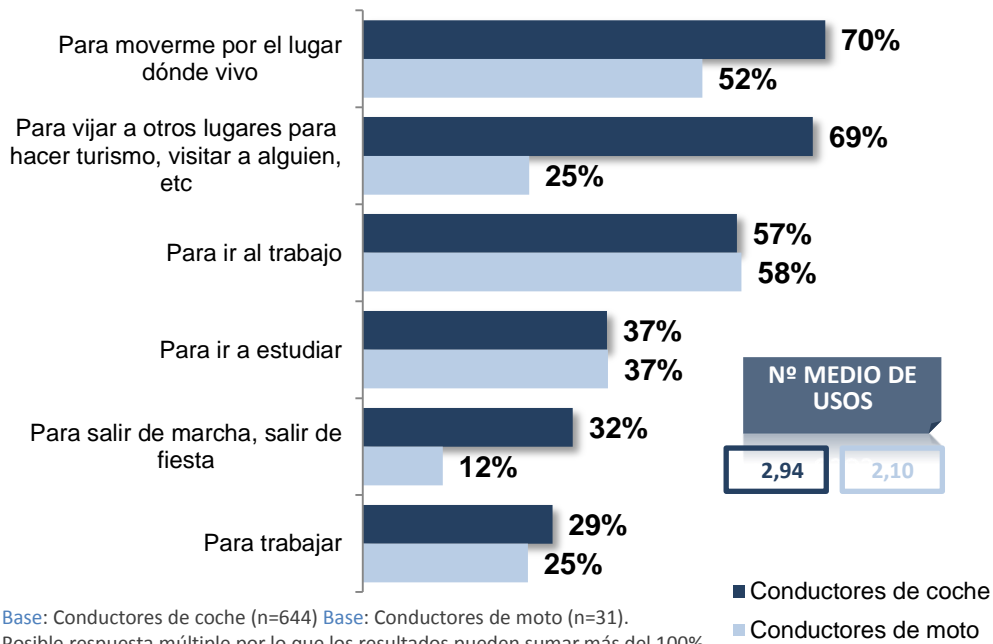


La utilización de los vehículos de manera habitual está vinculada a la realización de más de una actividad: en el caso del auto, el número medio de usos es mayor que el caso de la motocicleta (2,94 de los primeros frente a 2,10 de los segundos).

Se observan diferencias entre los conductores de coche y de motocicleta, especialmente a la hora de viajar a otros lugares, hacer turismo, etc., actividad en la que la motocicleta se utiliza en una diferencia mucho menor que entre los conductores de auto (25% y 69% respectivamente).

Para moverse por el lugar de residencia, los conductores de coche lo hacen más que los motoristas (70% de coches frente a 52% de motos). Lo mismo sucede a la hora de salir de fiesta ((32% de coches frente al 12% de motos).

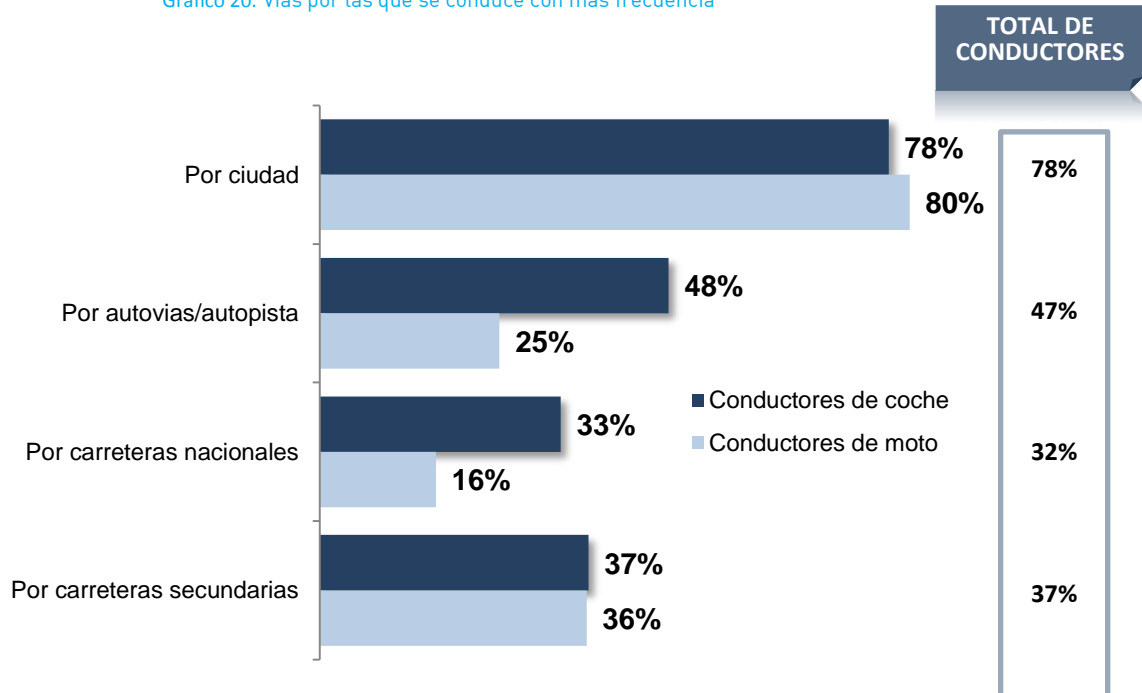
Gráfico 19. Usos de vehículo



La ciudad es el lugar por el que transitan principalmente los conductores, ya sean de coche (78%) o de motocicleta (80%).

Los conductores de coche conducen en una proporción mayor por autovías o autopistas (48%) que los conductores de motocicleta (25%).

Gráfico 20. Vías por las que se conduce con más frecuencia



Base: Conductores de coche (n=644) Base: Conductores de moto (n=31). Posible respuesta múltiple por lo que los resultados pueden sumar más del 100%

4.4.3. Autoimagen como conductor

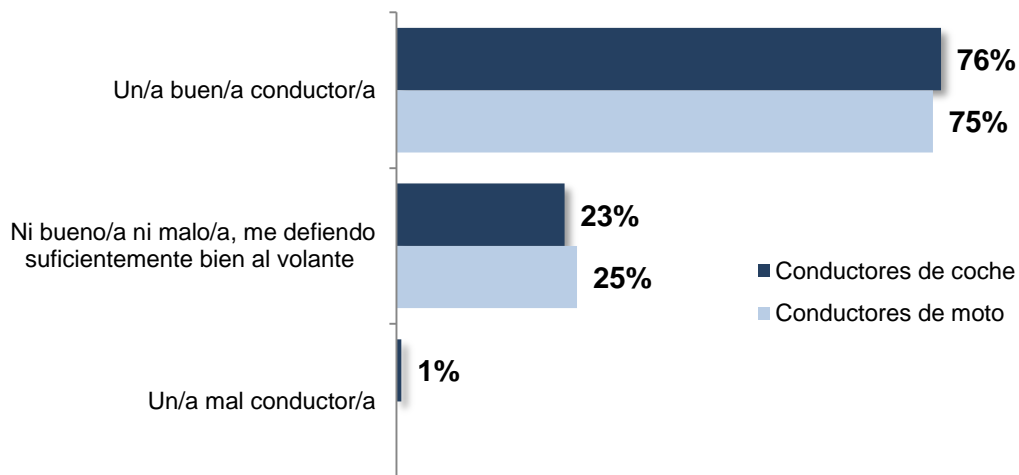
A la hora de definirse como conductores, los participantes en el estudio podían seleccionar tres opciones excluyente entre sí con un escalado que iba desde “Buen conductor” hasta “Mal conductor” pasando por la opción intermedia de “ni bueno, ni malo”.

Los conductores tienden a percibirse como buenos conductores, ya conduzcan un coche (76%) o una motocicleta (75%).

En la posición neutra, ni bueno ni malo, se sitúa, aproximadamente, uno de cada cuatro conductores, ya sean de coche (23%) o de moto (25%).

Una proporción muy pequeña de conductores de turismos, en torno al 1%, se define como “mal conductor”. Los motoristas no escogen esa opción.

Gráfico 21. Autoimagen como conductor: Dirías que, en general, eres...



Base: Conductores de coche (n=644) Base: Conductores de moto (n=31).

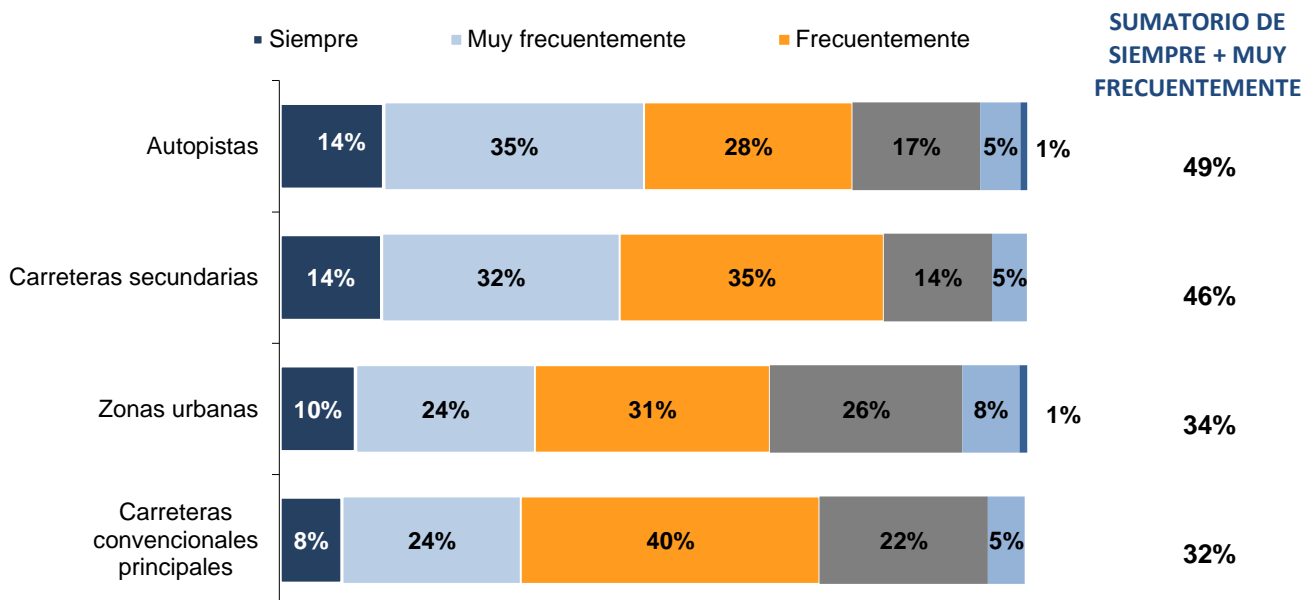
4.5. POBLACIÓN CONDUCTORA DE TURISMOS

4.5.1. Exceso de velocidad

Desde la percepción de los propios conductores de turismo, son otros conductores de este tipo de vehículos los que infringen los límites de velocidad siempre o muy frecuentemente en autopistas (el 49%).

Sin embargo, las carreteras convencionales son las vías en las que los otros conductores sobrepasan los límites en menor medida. El 32% lo hace siempre o casi siempre.

Gráfico 22. En general, con qué frecuencia piensas que otros conductores de coche infringen los límites de velocidad en los siguientes tipos de vías?



Base: Conductores de coche (n=644)

Atendiendo a las diferentes variables de segmentación, mostradas en la siguiente tabla, otros conductores infringen los límites de velocidad siempre o muy frecuentemente para los conductores mayores de 22 años y para aquellos que tiene el carnet de conducir con mayor antigüedad.

Tabla 4. Otros conductores infringen los límites de velocidad siempre más muy frecuentemente en los siguientes tipos de vías

MUY FRECUENTEMENTE + SIEMPRE		Autopistas	Carreteras convencionales principales	Carreteras secundarias	Zonas urbanas
SEXO	Hombre (n=320)	50%	30%	43%	29%
	Mujer (n=324)	48%	34%	48%	39%
EDAD	Entre 18 y 22 años (n=209)	39%	28%	43%	34%
	Entre 23 y 29 años (n=435)	54%	35%	47%	34%
ANTIGÜEDAD CARNÉ CONDUCIR	Menos de 3 años (n=293)	41%	29%	45%	32%
	Entre 3 y 5 años (n=149)	49%	27%	40%	36%
	Más de 5 años (n=252)	57%	39%	50%	36%

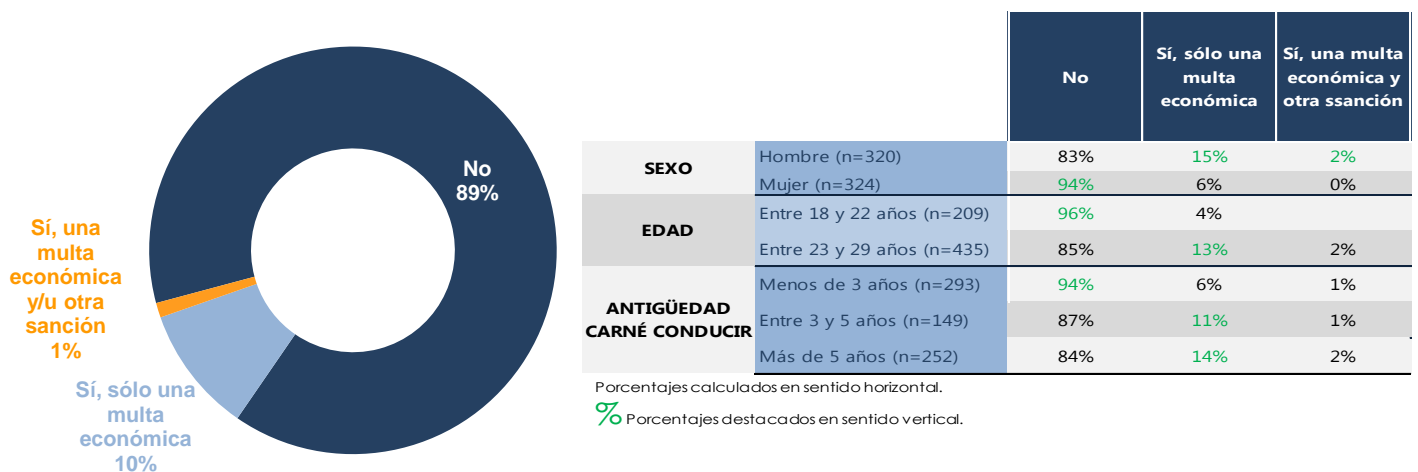
Porcentajes calculados en sentido horizontal.

% Porcentajes destacados en sentido vertical.

El 89% de los conductores de coche participantes en el estudio no ha sido sancionado por sobrepasar los límites de velocidad en los últimos 3 años.

Atendiendo a las diferentes variables de segmentación, los que menos han sido multados en los últimos tres años por exceso de velocidad son las mujeres, los situados entre los 18 y los 22 años y aquellos conductores más noveles (carnet con menos de 3 años de antigüedad).

Gráfico 23. En los últimos tres años, ¿te han puesto alguna multa o cualquier otra sanción por infringir el límite de velocidad cuando conducías un coche?



Base: Conductores de coche (n=644)

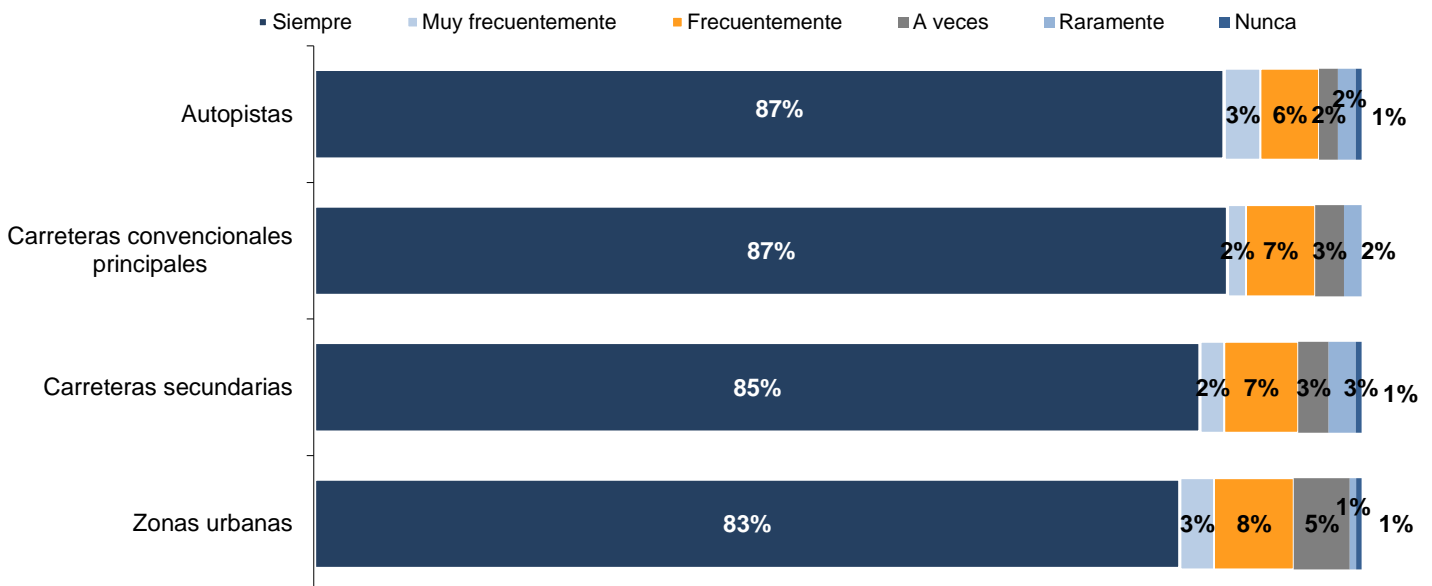
4.5.2. Cinturones de seguridad y dispositivos de retención infantil

En España, ocho de cada diez conductores de turismos afirman usar el cinturón de seguridad con frecuencia en todo tipo de vías.

El uso de este dispositivo de seguridad va unido al tipo de vía por el que se circule, y por tanto, a la velocidad permitida de la misma:

- Es en las vías más rápidas, autopistas y autovías donde se lo ponen con mayor frecuencia: el 90% afirma hacerlo siempre o muy frecuentemente.
- Sin embargo, en zonas urbanas, este dato desciende hasta el 86%.

Gráfico 24. Cuando conduces un coche, en alguno de tus desplazamientos habituales, ¿con qué frecuencia te pones el cinturón de seguridad?



Base: Conductores de coche (n=644)

Tal y como se muestra en la siguiente tabla, atendiendo a las distintas variables de segmentación no se aprecian diferencias por los distintos tipo de vías. Cabe señalar que los conductores más veteranos, con cinco años o más de carnet de conducir, son los que tienen más percepción de que los otros superan los límites de velocidad.

Tabla 5. Se ponen el cinturón de seguridad siempre más casi siempre en los siguientes tipos de vías: segmentación

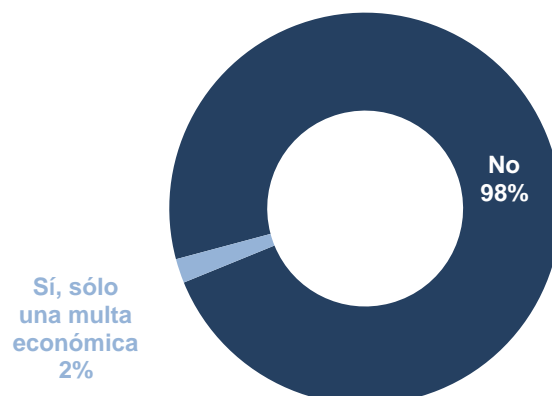
MUY FRECUENTEMENTE + SIEMPRE		Autopistas	Carreteras convencionales principales	Carreteras secundarias	Zonas urbanas
SEXO	Hombre (n=320)	90%	88%	85%	85%
	Mujer (n=324)	91%	90%	88%	87%
EDAD	Entre 18 y 22 años (n=209)	89%	88%	86%	85%
	Entre 23 y 29 años (n=435)	91%	90%	87%	87%
ANTIGÜEDAD CARNÉ CONDUCIR	Menos de 3 años (n=293)	87%	85%	83%	81%
	Entre 3 y 5 años (n=149)	89%	88%	83%	83%
	Más de 5 años (n=252)	95%	93%	93%	93%

Porcentajes calculados en sentido horizontal.

De forma mayoritaria, los conductores de turismos situados entre 18 y 29 años residentes en España no han sido multados por no llevar este dispositivo de seguridad mientras conducían. Así lo afirman el 98% de los entrevistados.

Teniendo en cuenta las distintas variables de segmentación, no se aprecian diferencias destacables, a excepción de las mujeres, que son menos multadas que los hombres (99% de las mujeres frente al 96% de los hombres).

Gráfico 25. En los últimos tres años, mientras conducías tú, ¿has sido multado o sancionado por no llevar puesto/abrochado el cinturón de seguridad?

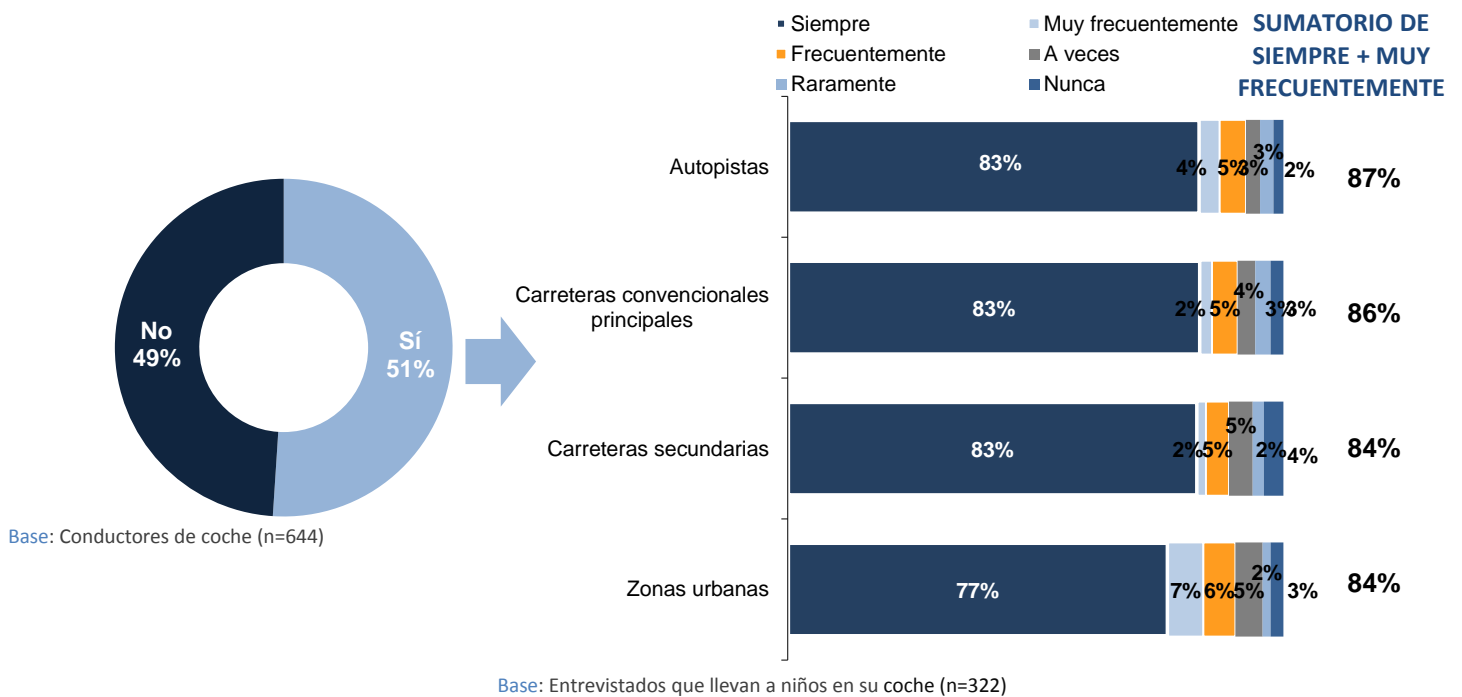


Base: Conductores de coche (n=644)

Entre aquellos que llevan niños en su coche, la frecuencia del uso de los sistemas de retención infantil también es mayoritaria y depende del tipo de vía por el que se circule:

- Es en las vías más rápidas, autopistas y autovías, en las que los conductores usan siempre o casi siempre este dispositivo de seguridad: el 87% de los entrevistados así lo afirman.
- Sin embargo, en zonas urbanas, este dato desciende hasta el 84%.

Gráfico 26. ¿Alguna vez llevas a niños en el coche? Cuando llevas a niños en el coche, ¿con qué frecuencia les pones algún sistema de retención infantil, como sillas adecuadas a la edad del niño, cinturón de seguridad, etc., en los siguientes tipos de vía?



4.5.3. Drogas, medicación y conducción

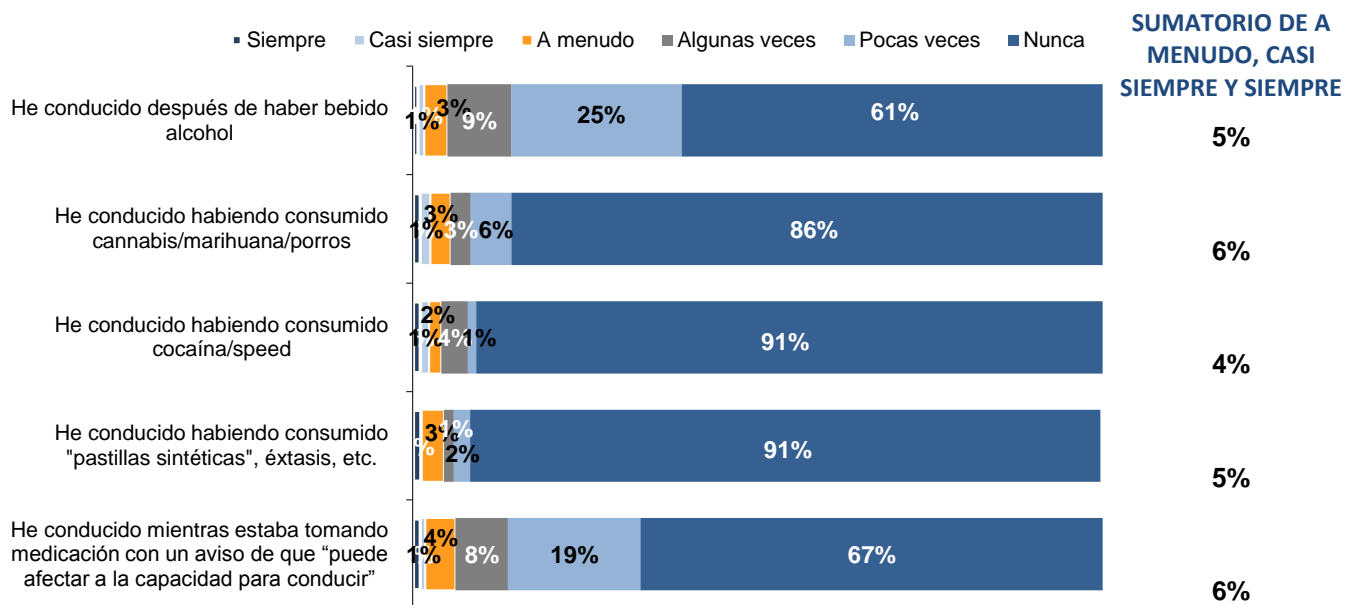
A los participantes en el estudio se les pidió que fueran sinceros y que marcaran la frecuencia con la que habían consumido determinadas sustancias en los últimos 6 meses. Para ello, se tenían que posicionar en una escala que iba desde “nunca” a “siempre”.

Como se puede observar en el siguiente gráfico, los conductores de España afirman realizar estas conductas calificadas de riesgo con poca frecuencia: seis de cada diez entrevistados situados entre 18 y 29 años señala que nunca ha conducido después de consumir ninguna sustancia de las mostradas.

Aunque los porcentajes son muy pequeños, hay que señalar los porcentajes relativos al sumatorio de la frecuencia de siempre, casi siempre y a menudo que indican la repetición de estas conductas al volante.

También el dato correspondiente a algunas veces o pocas veces, especialmente en el caso del alcohol: el 36% de los entrevistados confiesa haber conducido un turismo después de beber.

Gráfico 27. ¿Con qué frecuencia realizas o has realizado estas conductas en los últimos 6 meses?



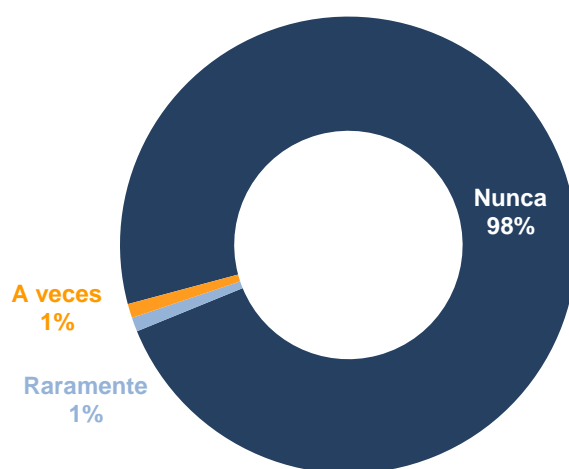
Base: Conductores de coche (n=644)

Los entrevistados de 18 a 29 años afirman no haber sido multados o sancionados de cualquier otra forma por tomar drogas o medicamentos mientras conducían (98%).

Entre aquellos que sí han sido sancionados (2%), a la mitad los han multado sólo una vez y a la otra mitad más de una.

Teniendo en cuenta las diferentes variables de segmentación, no se aprecian diferencias destacables.

Gráfico 28. En el último año, ¿has sido multado o sancionado de otra forma por tomar drogas/medicamentos mientras conducías?



Base: Conductores de coche (n=644)

4.5.4. Fatiga y conducción

A los entrevistados conductores de coche se les preguntó la frecuencia con la que se habían sentido cansados al volante y cómo había actuado al respecto.

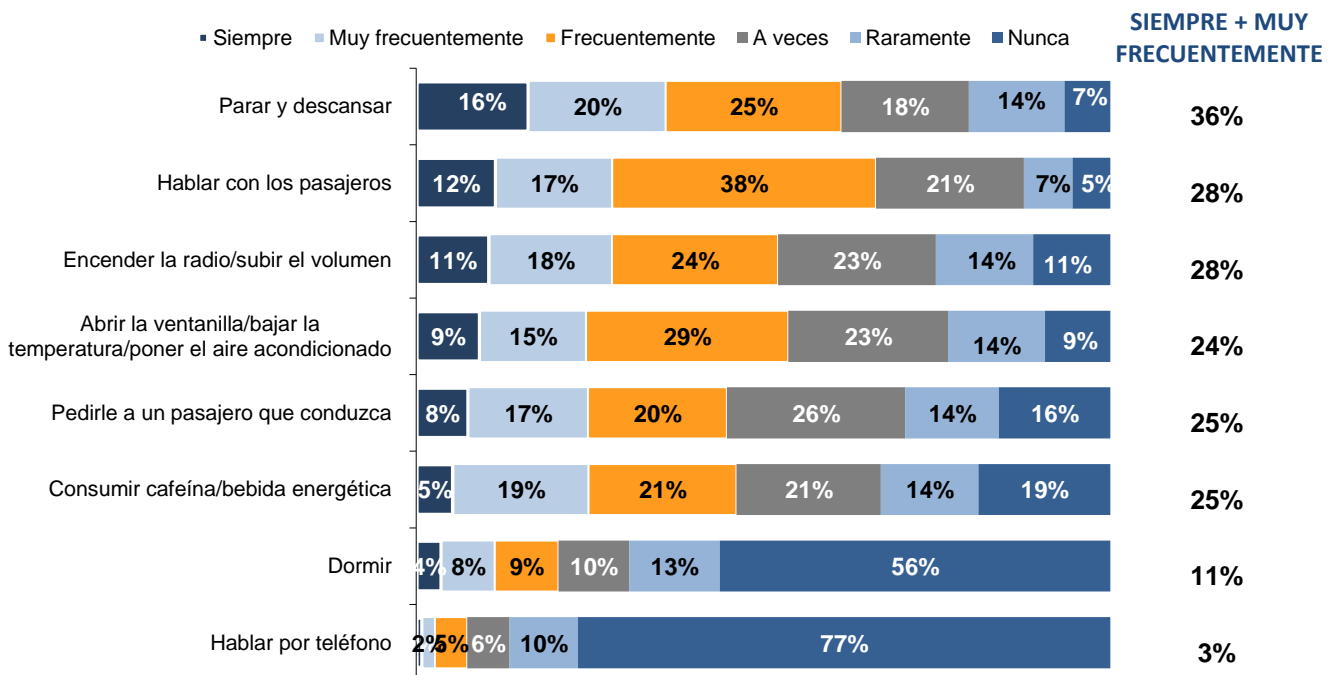
Las conductas más habituales ante los síntomas de fatiga, atendiendo a los datos del sumatorio de respuesta “siempre” y “muy frecuentemente” son:

- Parar y descansar.
- Hablar con los pasajeros.
- Encender la radio o subir el volumen.

Las menos frecuentes son:

- Hablar por teléfono.
- Dormir.

Gráfico 29. Si te sientes cansado mientras conduces, ¿qué haces normalmente para superar este estado?



Base: Conductores de coche (n=644)

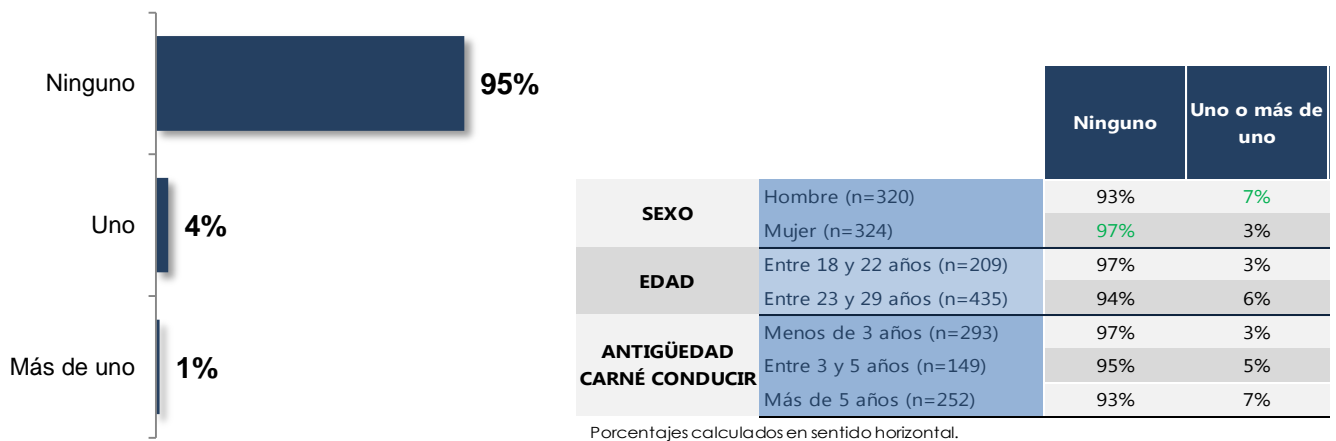
4.5.5. Accidentes sufridos

Los conductores de turismos de 18 a 29 años, de forma mayoritaria, no se han visto involucrados en un accidente con heridos en los últimos tres años: así lo afirma el 95% de los entrevistados.

El 5% sí se ha sufrido algún accidente, aunque de forma mayoritaria sólo ha sido un accidente (4%).

Estos datos son similares en cuanto al género, la edad y la antigüedad en la posesión del carnet del entrevistado.

Gráfico 30. En los últimos 3 años, y siendo tú el conductor del coche, ¿en cuántos accidentes te has visto involucrados en los que alguien, incluyéndote a ti mismo, resultara herido y necesitaría atención médica?



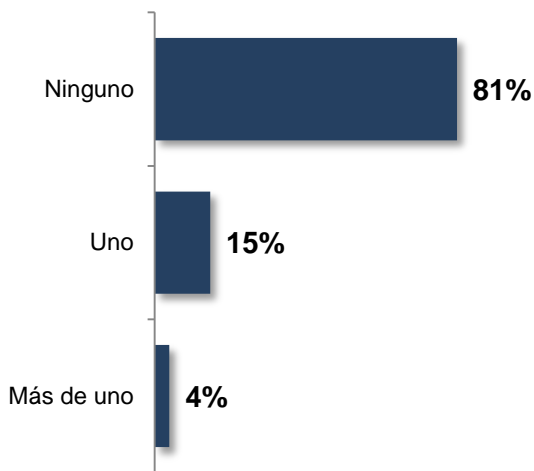
Porcentajes calculados en sentido horizontal.

Base: Conductores de coche (n=644)

Sufrir accidentes sólo con daños materiales es más frecuente: el 81% de los entrevistados afirma no haber tenido ningún percance frente al 19% que sí ha tenido alguno en los últimos tres años.

No se aprecian diferencias teniendo en cuenta las diferentes variables de segmentación.

Gráfico 31. En los últimos 3 años, y siendo tú el conductor del coche, ¿en cuántos accidentes te has visto involucrado en los que sólo se produjeron daños materiales?



		Ninguno	Uno	Más de uno
SEXO	Hombre (n=320)	82%	13%	4%
	Mujer (n=324)	80%	17%	4%
EDAD	Entre 18 y 22 años (n=209)	82%	16%	2%
	Entre 23 y 29 años (n=435)	81%	14%	5%
ANTIGÜEDAD CARNÉ CONDUCIR	Menos de 3 años (n=293)	84%	13%	4%
	Entre 3 y 5 años (n=149)	78%	17%	5%
	Más de 5 años (n=252)	80%	16%	4%

Porcentajes calculados en sentido horizontal.

📌 Porcentajes destacados en sentido vertical.

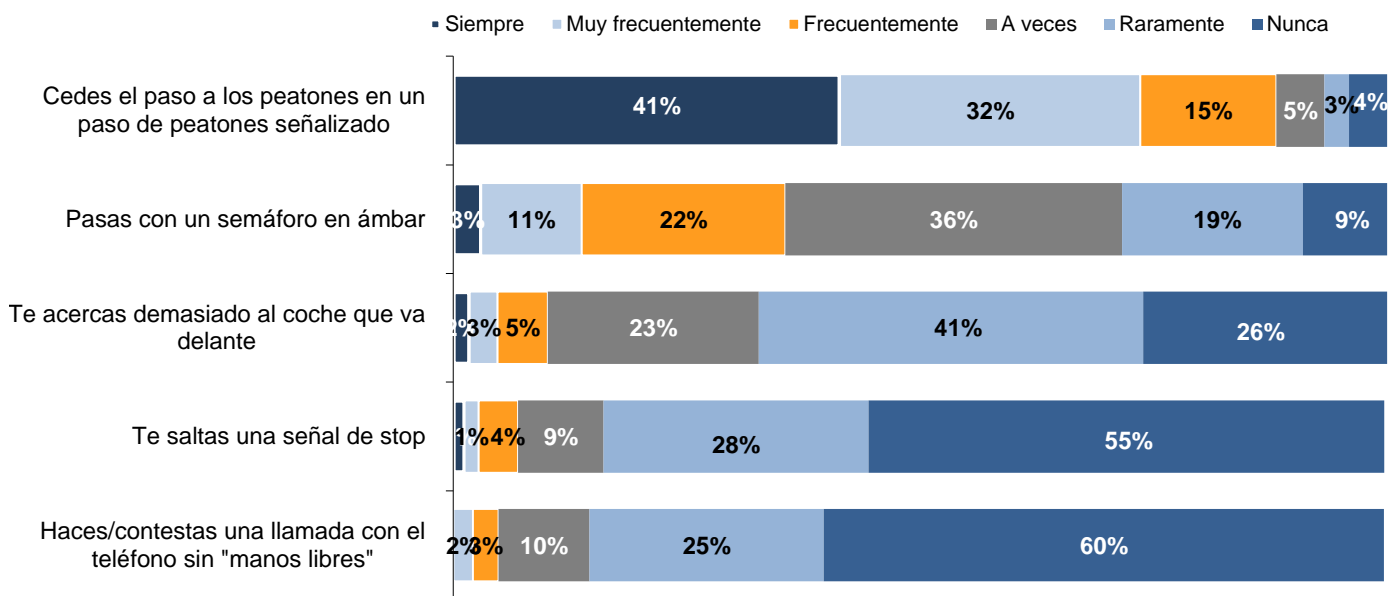
Base: Conductores de coche (n=644)

4.5.6. Interacción con otros usuarios de la vía y estilo de conducción

En general, los conductores de coche afirman ser respetuosos con los otros usuarios de la vía: el 74% de los entrevistados cede el paso a los peatones en un paso de cebra.

Otras conductas relacionadas con el estilo de la conducción (conductores que las realizan “siempre” o “muy frecuentemente”) son pasar con un semáforo en ámbar (el 14%), acercarse demasiado al coche que va delante (5%), saltarse una señal de stop (3%) y hablar por teléfono mientras conduce (2%).

Gráfico 32. Cuando conduces un coche, con qué frecuencia...



Base: Conductores de coche (n=644)

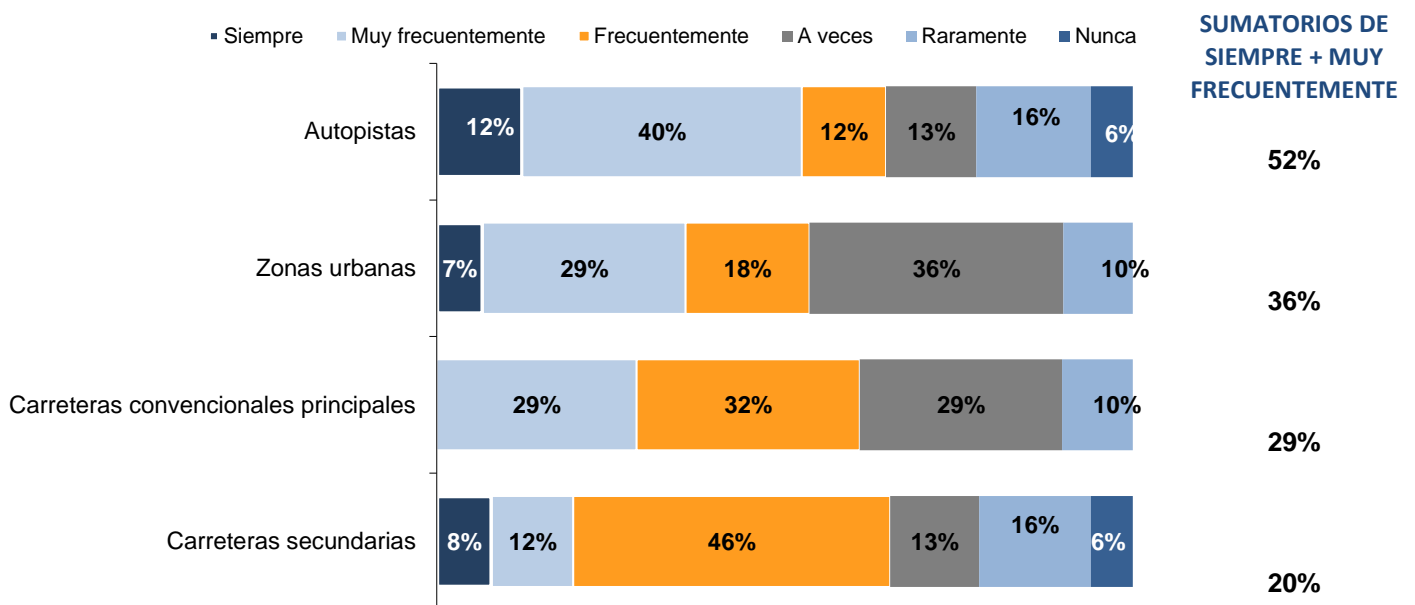
4.6. POBLACIÓN CONDUCTORA DE MOTOCICLETAS

4.6.1. Exceso de velocidad

Desde la percepción de los propios conductores de motocicleta, son otros conductores de este tipo de vehículos los que infringen los límites de velocidad siempre o muy frecuentemente en autopistas (el 52%).

Sin embargo, las carreteras secundarias son las vías en las que los otros motoristas sobrepasan los límites en menor medida (el 20% lo hace siempre o casi siempre).

Gráfico 40. En general, con qué frecuencia piensas que otros conductores de moto infringen los límites de velocidad en los siguientes tipos de vías?

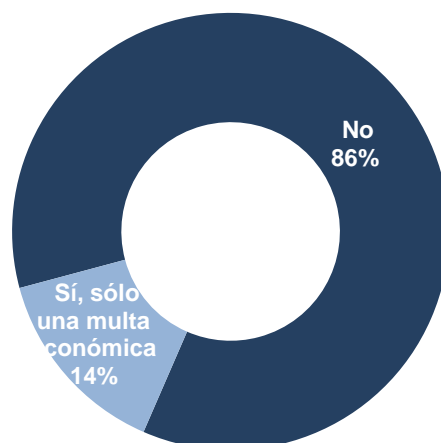


Base: Conductores de moto (n=31). Bases muestrales reducidas; datos a tomar con cautela

La mayoría de los conductores de motocicleta afirman no haber sido multados por infringir el límite de velocidad mientras conducían el motovehículo: así lo afirman casi nueve de cada diez entrevistados.

El 14% de los motoristas sí que ha sido sancionado de alguna manera ha sido con una multa económica.

Gráfico 41. En los últimos 3 años, ¿te han puesto alguna multa o cualquier otra sanción por infringir el límite de velocidad cuando conducías una moto?



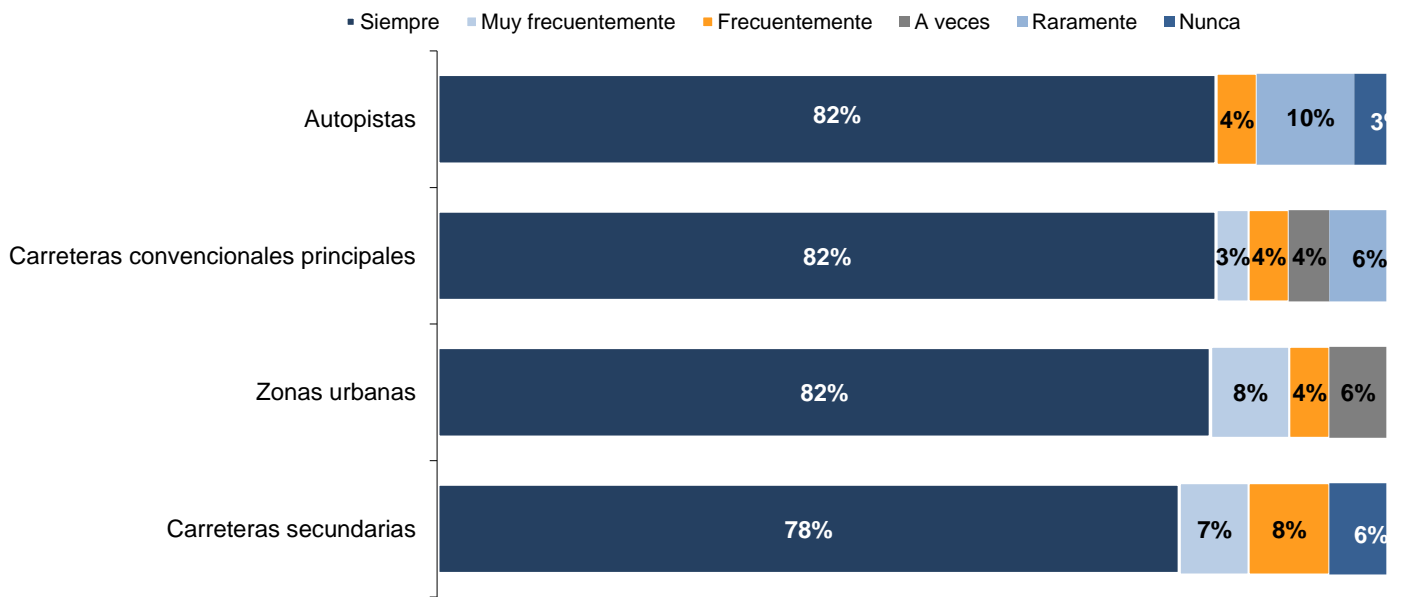
Base: Conductores de moto (n=31). Bases muestrales reducidas; datos a tomar con cautela

4.6.2. Cascos y uso de elementos de protección

La frecuencia de uso del casco va unida al tipo de vía por el que se circule:

- En las autopistas y autovías los motoristas se ponen en casco siempre o muy frecuentemente en un 82%. En el resto de vías, lo utilizan un 85% en carreteras convencionales principales y carreteras secundarias y un 90% en zonas urbanas.

Gráfico 42. Cuando conduces un coche, en alguno de tus desplazamientos habituales, ¿con qué frecuencia te pones el casco?

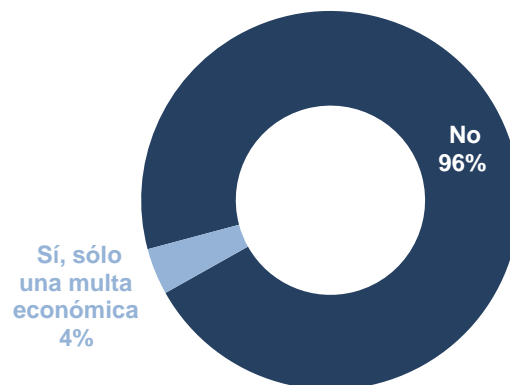


Base: Conductores de moto (n=31). Bases muestrales reducidas; datos a tomar con cautela

La mayoría de los conductores de motocicleta con edades entre 18 y 29 años no han sido multados por no llevar casco mientras conducían: así lo afirma el 96% de los motoristas.

Atendiendo a las diferentes variables de segmentación, no existen diferencias destacables.

Gráfico 43. En los último tres años, mientras conducías tú, ¿has sido multado o sancionado por no llevar puesto/abrochado el casco correctamente?



Base: Conductores de moto (n=31). Bases muestrales reducidas; datos a tomar con cautela

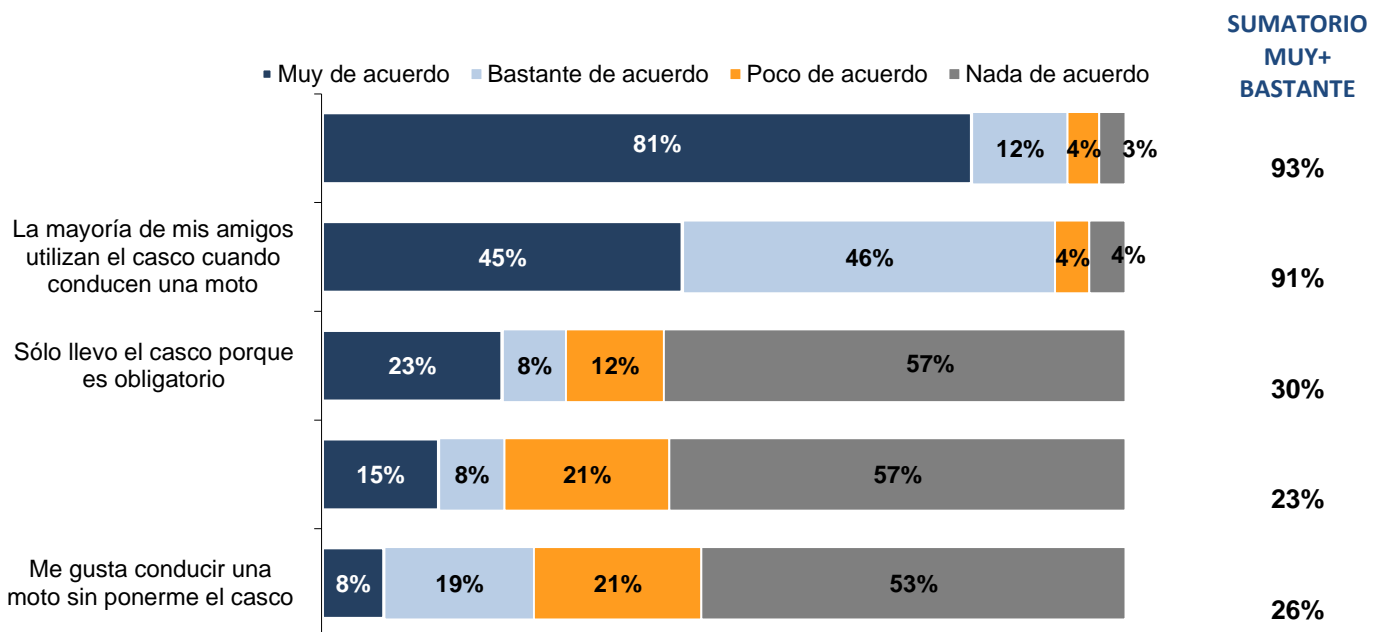
A los conductores de motocicleta se les pidió que expusieran su grado de acuerdo ante distintas afirmaciones sobre el uso del casco, en una escala de “muy de acuerdo” a “nada de acuerdo”.

De este posicionamiento se desprende que el casco se posiciona como un elemento importante a la hora de tener un accidente: el 93% de los conductores de motocicleta afirma que este elemento de protección reduce el riesgo de heridas graves y el 69% lo utilizan por motivos diferentes a que sea obligatorio. Su uso también se percibe como mayoritario en el entorno de los jóvenes de entre 18 y 29 años (91%).

Aunque también se observan conductas consideradas de riesgo:

- El 31% sólo utiliza el caso por una cuestión de obligatoriedad.
- Al 27% le gusta conducir la motocicleta sin ponerse este elemento de protección.
- El 23% opina que no es necesario abrocharse el casco si se conduce con cuidado.

Gráfico 44. Señala tu grado de acuerdo con las siguientes afirmaciones sobre el casco:



Base: Conductores de moto (n=31). Bases muestrales reducidas; datos a tomar con cautela

4.6.3. Drogas, medicación y conducción

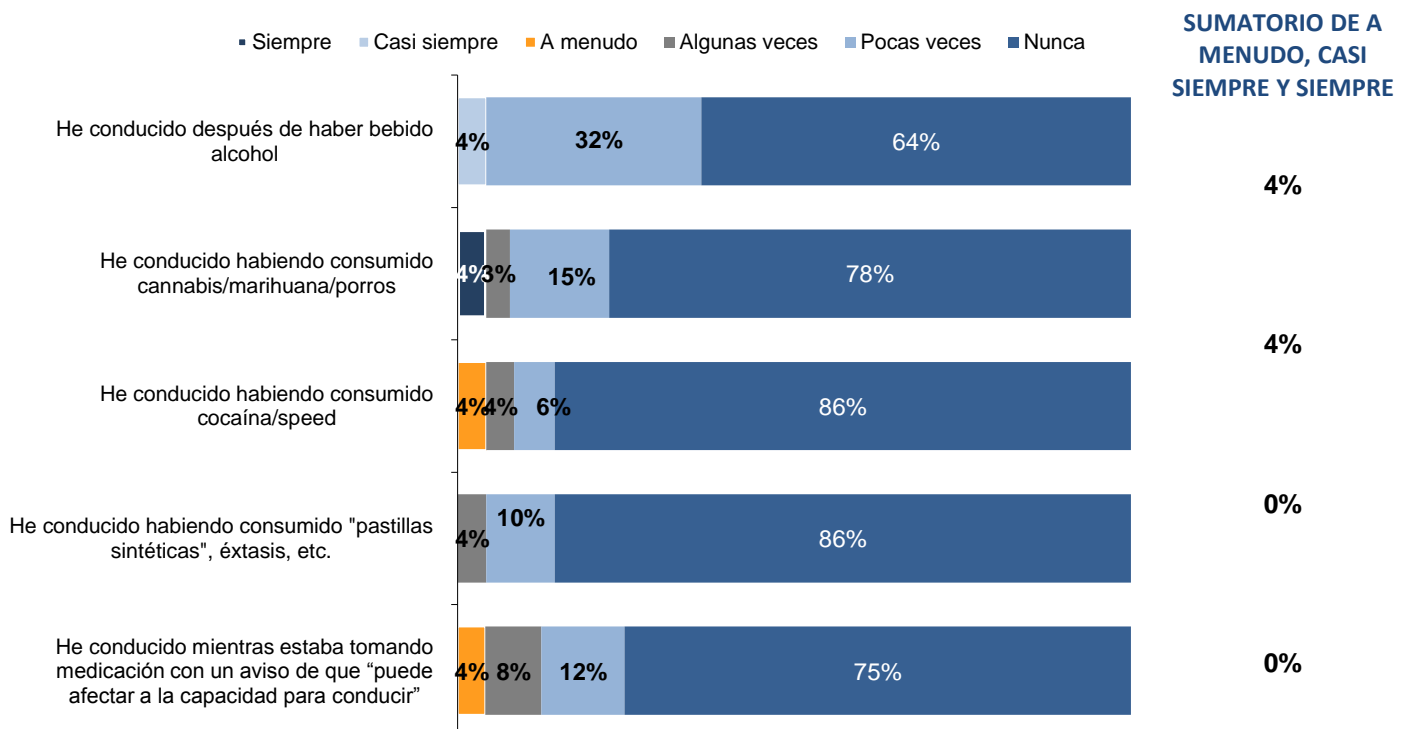
A los participantes en el estudio, se les pidió que fueran sinceros y que marcaran la frecuencia con la que han realizado determinadas conductas en los últimos 6 meses. Para ello, se tenían que posicionar en una escala que iba desde “nunca” a “siempre”.

Como se puede observar en el siguiente gráfico, los conductores de motocicleta de España afirman realizar estas conductas calificadas de riesgo con poca frecuencia: seis de cada diez entrevistados situados entre 18 y 29 años señala que nunca ha conducido después de consumir las sustancias mostradas.

Aunque los porcentajes son muy pequeños, hay que señalar los porcentajes relativos al sumatorio de la frecuencia de “siempre”, “casi siempre” y “a menudo” que indican la repetición de estas conductas cuando se conduce una moto, en relación al consumo de cannabis, marihuana o porros, alcohol, cocaína o speed y medicación.

También cabe destacar el dato correspondiente a algunas veces o pocas veces, especialmente en el caso del alcohol: el 32% de los entrevistados confiesa haber conducido un turismo después de beber.

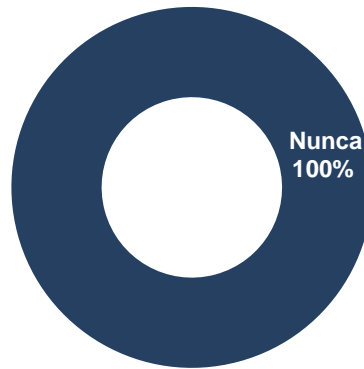
Gráfico 45. ¿Con qué frecuencia realizas o has realizado estas conductas en los últimos 6 meses?



Base: Conductores de moto (n=31). Bases muestrales reducidas; datos a tomar con cautela

A los conductores de motocicleta también se les preguntó si habían sido multados por tomar drogas o medicamentos mientras conducían este vehículo y el 100% indicó que nunca.

Gráfico 46. En el último año, ¿has sido multado o sancionado de otra forma por tomar drogas/medicamentos mientras conducías?

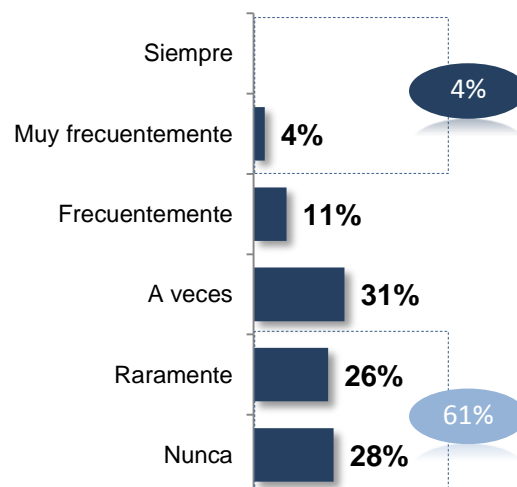


Base: Conductores de moto (n=31). Bases muestrales reducidas; datos a tomar con cautela

4.6.4. Fatiga y conducción

A la hora de hablar de fatiga en la conducción entre los conductores de motocicletas, la relación es muy pequeña: el 61% no se ha sentido nunca cansado o lo ha estado raramente.

Gráfico 47. En los últimos 12 meses, mientras conducías, ¿con qué frecuencia paraste y tomaste un descanso porque estabas demasiado cansado para conducir?



Base: Conductores de moto (n=31). Bases muestrales reducidas; datos a tomar con cautela

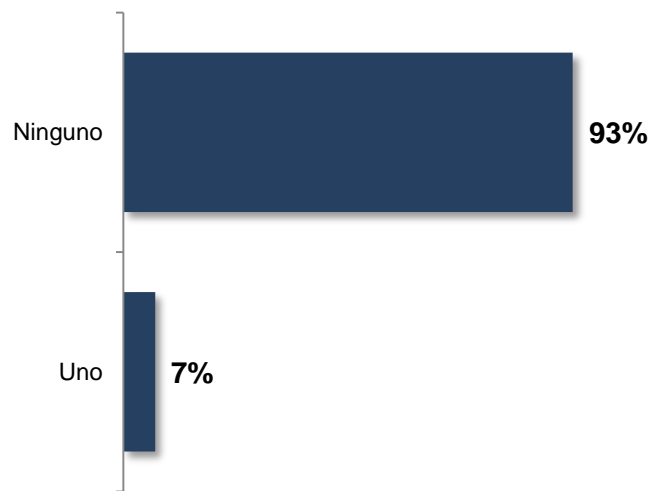
4.6.5. Accidentes sufridos

El 93% de los conductores de motocicleta no ha sufrido ningún accidente con heridos que necesitaran atención médica en los últimos tres años.

El 7% sí que se ha visto involucrado en un accidente: la cantidad ha sido sólo un percance. Ninguno de los entrevistados afirma haber tenido más de un accidente.

Atendiendo a las diferentes variables de segmentación no se encuentran diferencias reseñables.

Gráfico 48. En los últimos 3 años, y siendo tú el conductor de la moto, ¿en cuántos accidentes te has visto involucrado en los que alguien, incluyéndote a ti mismo, resultara herido y necesitaría atención médica?



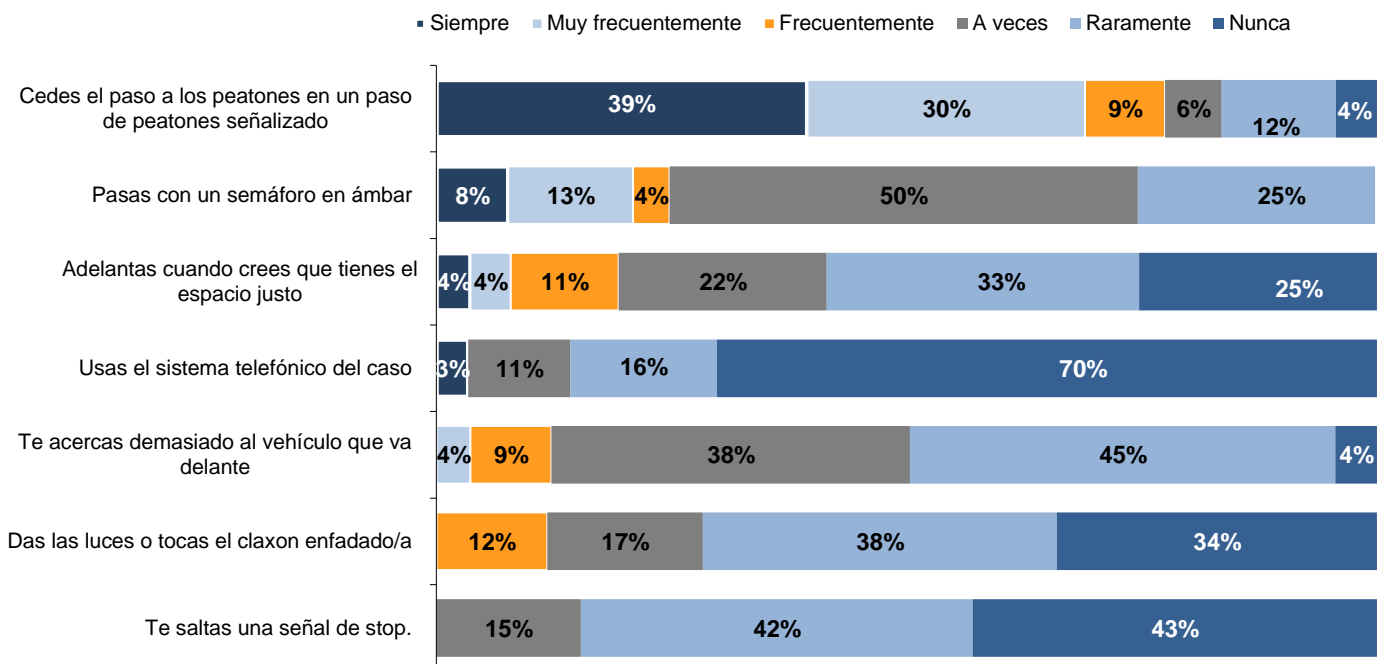
Base: Conductores de moto (n=31). Bases muestrales reducidas; datos a tomar con cautela

4.6.6. Interacción con otros usuarios de la vía y estilo de conducción

A la hora de relacionarse con otros usuarios de la vía, el 69% de los conductores de moto entrevistados ceden el paso a los peatones “siempre” o “muy frecuentemente”.

Hay que prestar atención a quienes refieren realizar conductas denominadas de riesgo “siempre” o “frecuentemente”: pasar con el semáforo en ámbar (21% de los entrevistados), adelantar cuando se cree que se tiene el espacio justo (8%), o acercarse demasiado al vehículo que va delante (4%).

Gráfico 49. Cuando conduces una moto, ¿con qué frecuencia...?



Base: Conductores de moto (n=31). Bases muestrales reducidas; datos a tomar con cautela

4.6.7. Cuestiones medioambientales

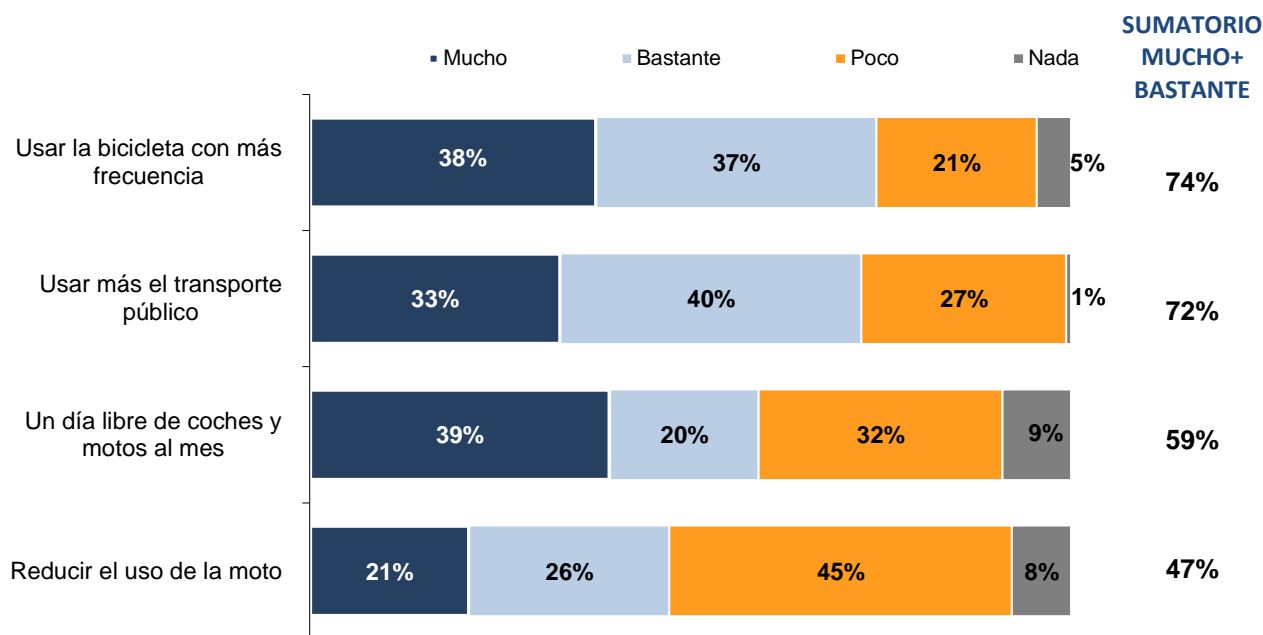
Para reducir la contaminación ambiental, a los conductores de motocicleta se les presentaron distintas sugerencias, en las que tenían que posicionarse en cuanto a su grado de disposición de “mucho” a “nada”.

Los datos muestran que los conductores están más predispuestos a utilizar la bicicleta como medio de transporte alternativo (74%), usar más el transporte público (72%).

Un día libre de coches y motos al mes es una opción que el 59% de los motoristas aceptaría mucho o bastante.

Dejar de utilizar la moto es la opción hacia la que los motoristas se muestran menos proclives: casi cinco de cada diez entrevistados así opinan.

Gráfico 50. Para reducir la contaminación ambiental, ¿en qué grado estarías dispuesto a aceptar las siguientes sugerencias?



Base: Conductores de moto (n=31). Bases muestrales reducidas; datos a tomar con cautela

4.7. OTROS USUARIOS DE LA VÍA

4.7.1. Motivos para no utilizar vehículos en los desplazamientos

A la población no conductora se le solicitó que mostrara su grado de acuerdo con una serie de motivos para no utilizar vehículos a motor.

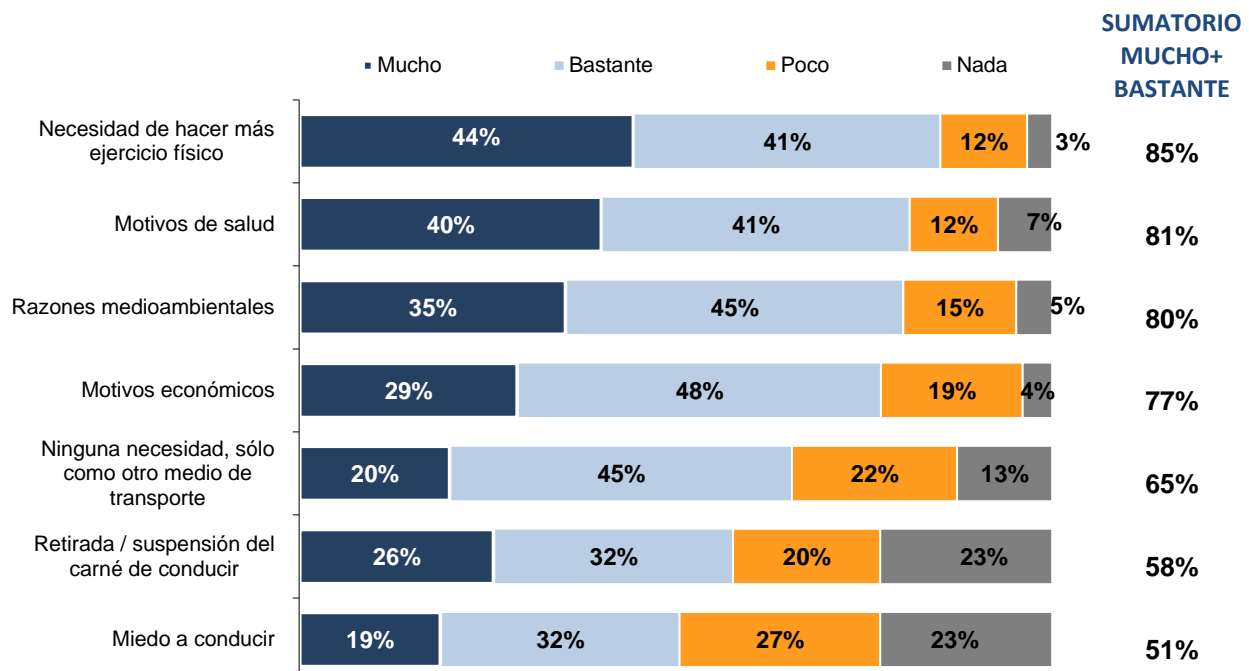
En España, la necesidad de realizar más ejercicio físico y los motivos de salud son las principales razones para desplazarse a pie, en bici o en transporte público, seleccionados por el 85% y 81% respectivamente.

Las razones medioambientales suponen el tercer argumento, señalado por el 80% de este colectivo.

Los motivos económicos son expuestos por el 77%.

Los elementos relacionados con la conducción de vehículos también está presentes: la retirada o suspensión del carnet de conducir (58%) y el miedo a conducir (51%) invitan a un mayor uso de medios de transporte alternativos al vehículo privado.

Gráfico 57. ¿En qué medida consideras que cada uno de los siguientes motivos son importantes para desplazarse a pie, en bici o en transporte público?

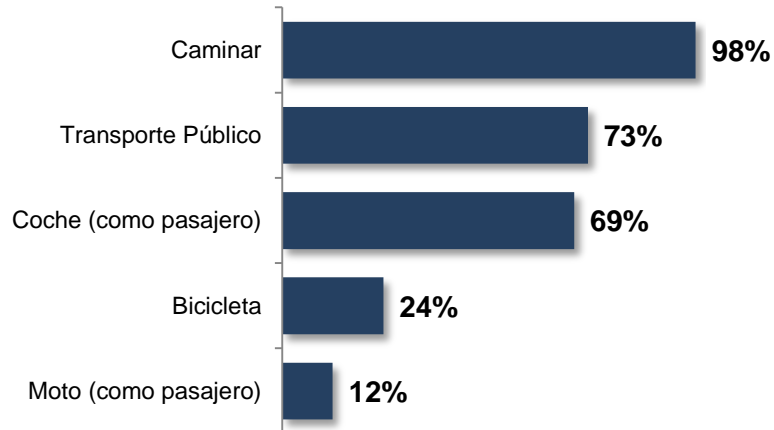


Base: Otros usuarios de la vía (128). Bases muestrales reducidas; datos a tomar con cautela

4.7.2. Utilización habitual de medios de transporte

La población no conductora en España se moviliza principalmente caminando y con el transporte público: así lo afirman el 98% y el 73% de los entrevistados.

Gráfico 58. ¿Cuáles de estas modalidades de transporte utilizas habitualmente?



Base: Otros usuarios de la vía (402). Posible respuesta múltiple por lo que los resultados pueden sumar más del 100%

Atendiendo a las distintas variables de segmentación no existen porcentajes a destacar, tal y como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 6. Medios de transporte utilizados habitualmente: segmentación

		Caminar	Bicicleta	Transporte público	Coche (como pasajero)	Motocicleta (como pasajero)
SEXO	Hombre (n=65)	100%	26%	69%	64%	8%
	Mujer (n=63)	96%	22%	77%	77%	17%
EDAD	Entre 18 y 22 años (n=71)	100%	28%	71%	63%	13%
	Entre 23 y 29 años (n=57)	95%	17%	75%	81%	10%

Porcentajes calculados en sentido horizontal.

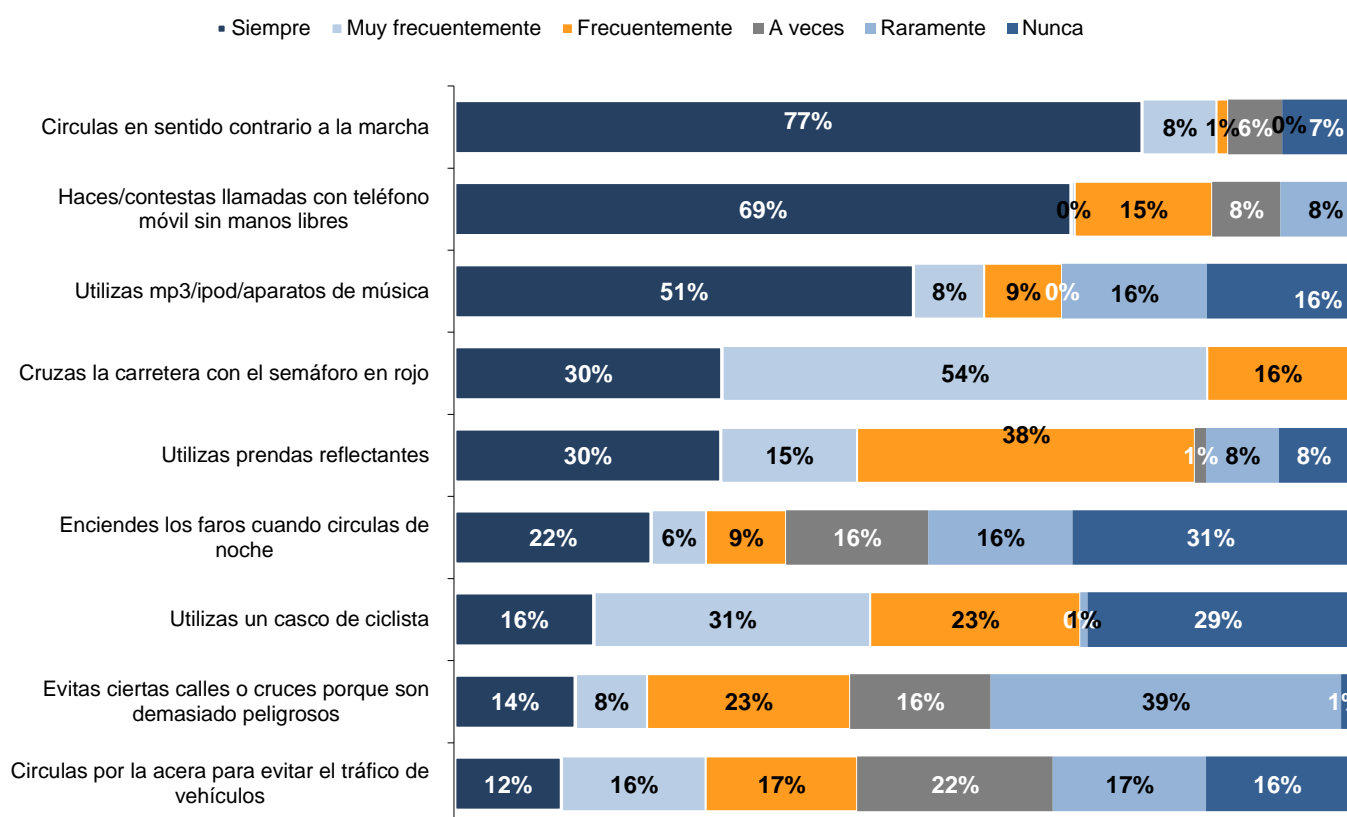
4.7.3. Modos de desplazamiento

4.7.3.1. Usuarios de bicicleta

Entre la población que circula de forma habitual con la bicicleta circular en sentido contrario a la marcha es algo habitual: el 85% lo hace siempre o muy frecuentemente.

El uso de elementos de seguridad entre los ciclistas se podría decir que es reducido: tres de cada diez ciclistas no utilizan el casco nunca y uno de cada diez no utiliza prendas reflectantes nunca.

Gráfico 59. Como ciclista, ¿con qué frecuencia...?

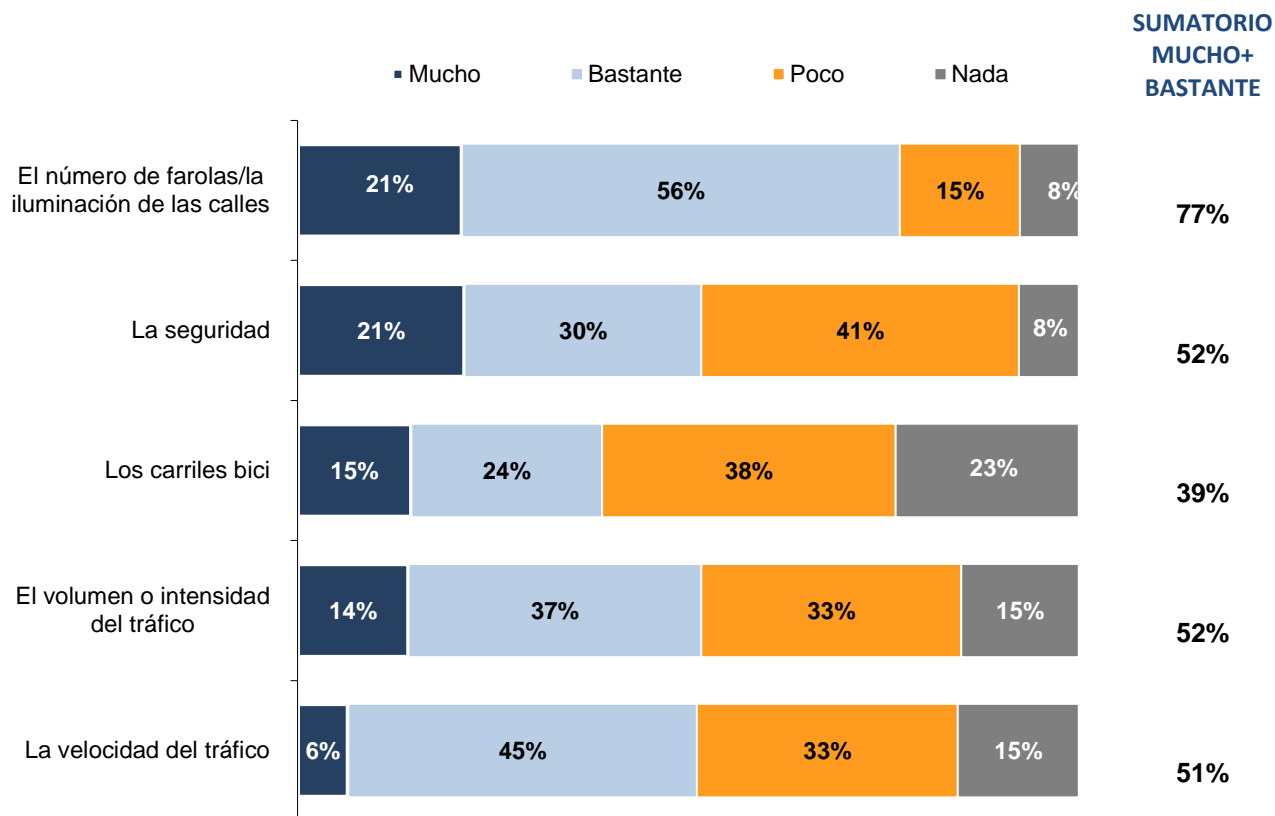


Base: Otros usuarios de la vía que utilizan la bicicleta habitualmente (23). Base muestral reducida, datos a tomar con cautela

El aspecto con el que se muestran más satisfechos los ciclistas es con la iluminación de las calles: siete de cada diez entrevistados así opina.

En el extremo contrario se sitúa el número de carriles bici: el 61% está poco o nada satisfecho.

Gráfico 60. Como ciclista, ¿cuál es tu grado de satisfacción con...?



Base: Otros usuarios de la vía que utilizan la bicicleta habitualmente (23). Base muestral reducida, datos a tomar con cautela

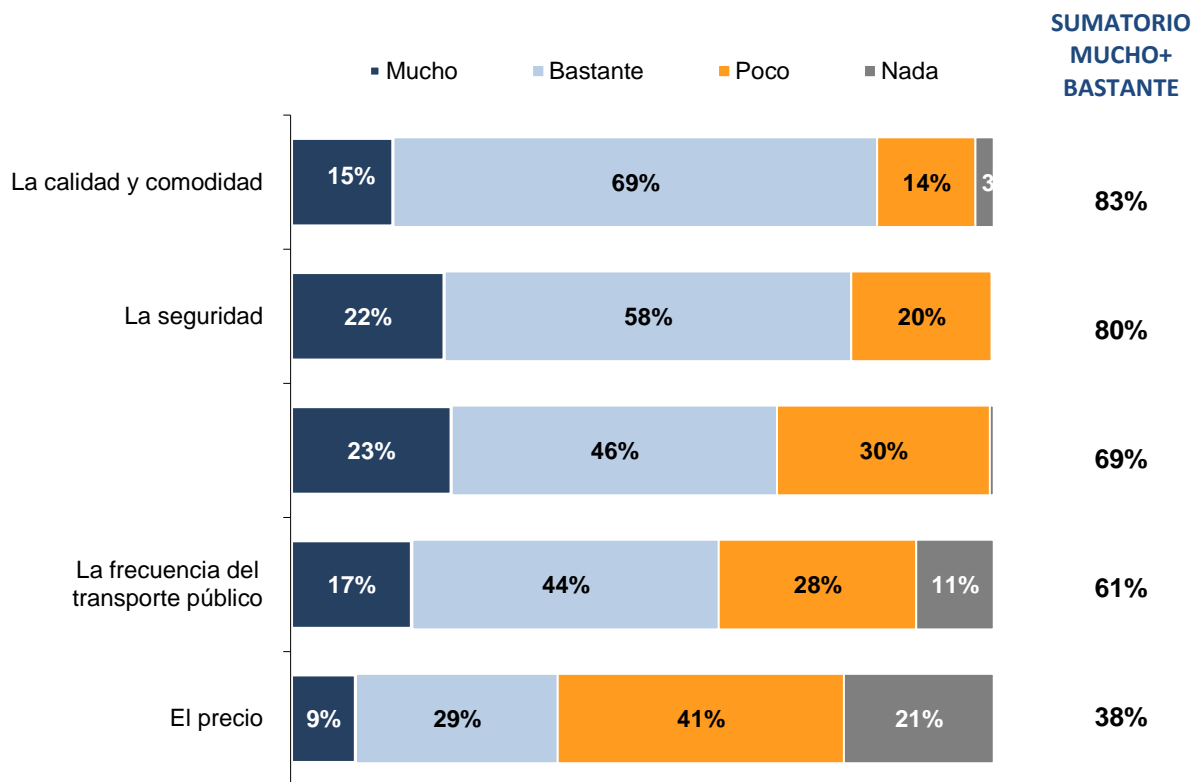
4.7.3.2. Usuarios del transporte público

La calidad y comodidad son los aspectos con los que los usuarios del transporte público se muestran más satisfechos: más de ocho de cada diez entrevistados lo están mucho o bastante.

La seguridad es otro elemento destacable en cuanto a satisfacción de los usuarios: el 80% muestra un grado de “mucho” o “bastante”.

El punto que genera mayor insatisfacción se encuentra en el precio: el 62% está “poco” o “nada satisfecho” con el mismo.

Gráfico 61. Como usuario del transporte público, ¿cuál es tu grado de satisfacción con...?

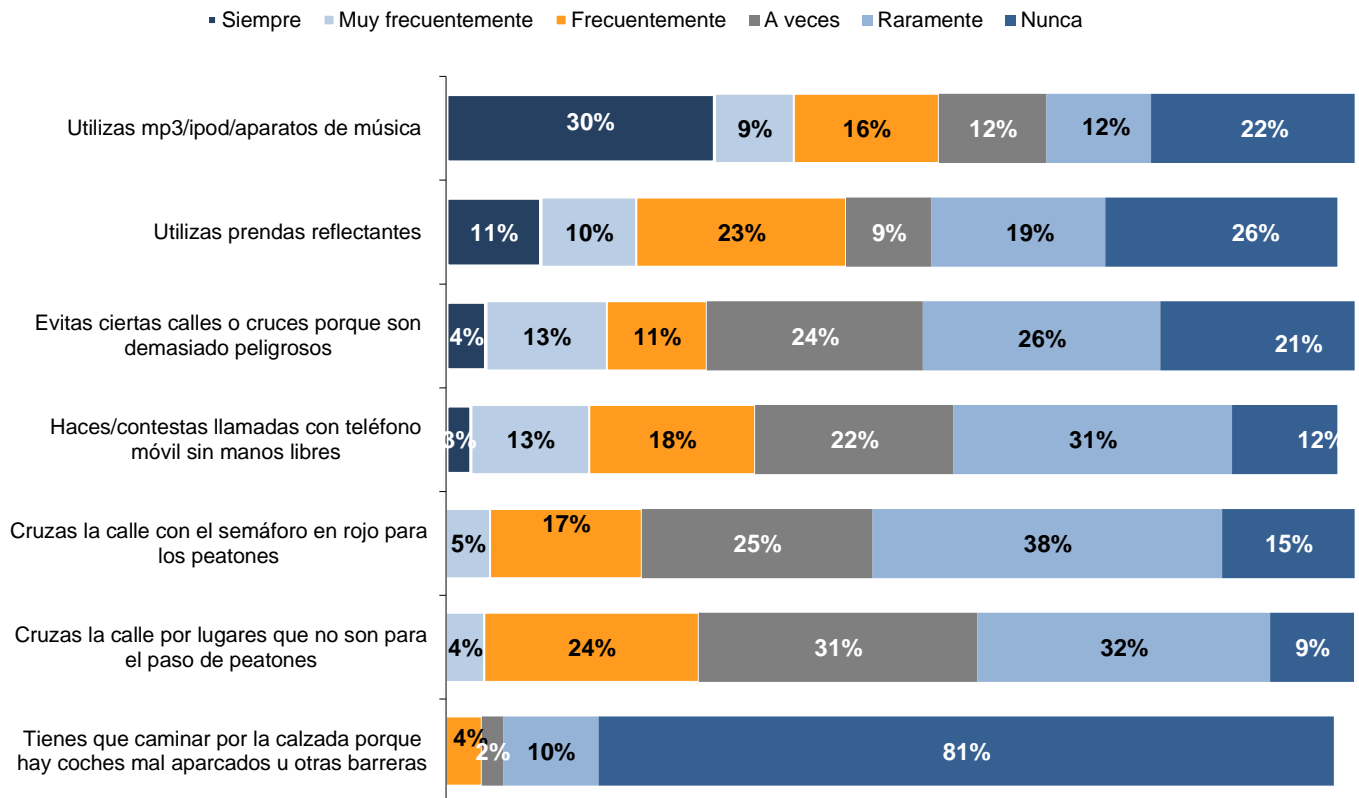


Base: Otros usuarios de la vía que utilizan el transporte público habitualmente (106). Base muestral reducida, datos a tomar con cautela

4.7.3.3. Peatones

La población que camina frecuentemente utiliza MP3 o aparatos de música de manera frecuente: casi cuatro de cada diez entrevistados así lo afirman. El uso de prendas reflectantes alcanza una proporción del 21%.

Gráfico 62. Como peatón, ¿con qué frecuencia...?

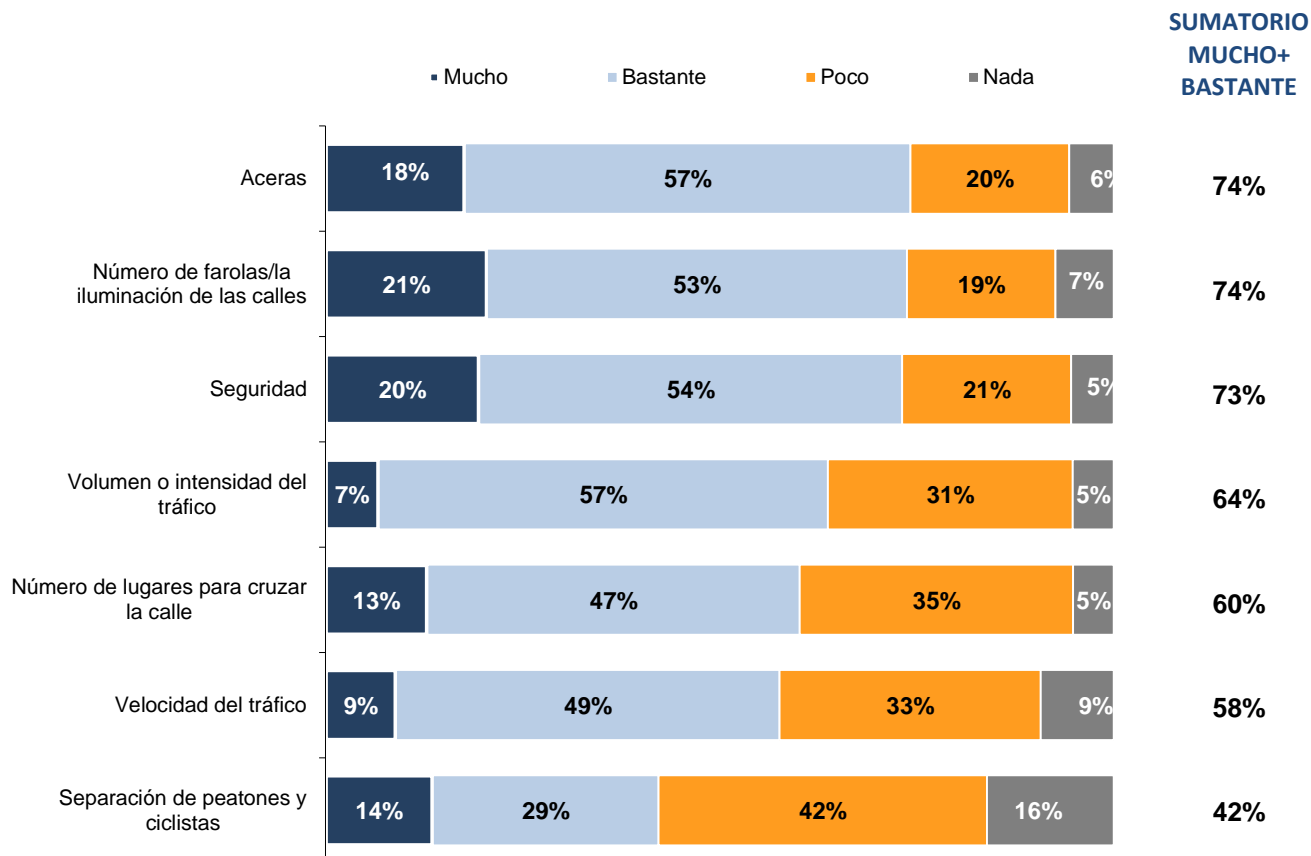


Base: Otros usuarios de la vía que caminan habitualmente (106). Base muestral reducida, datos a tomar con cautela

Entre la población que camina frecuentemente el grado de satisfacción mayor se centra en las aceras y la iluminación de las calles: en ambos casos, el 74% de los entrevistados manifiesta una satisfacción de “mucho” o “bastante”.

La separación de peatones y de ciclistas es el elemento con el que existe 58% se muestra “poco” o “nada satisfecho”.

Gráfico 63. Como peatón, ¿cuál es tu grado de satisfacción con...?



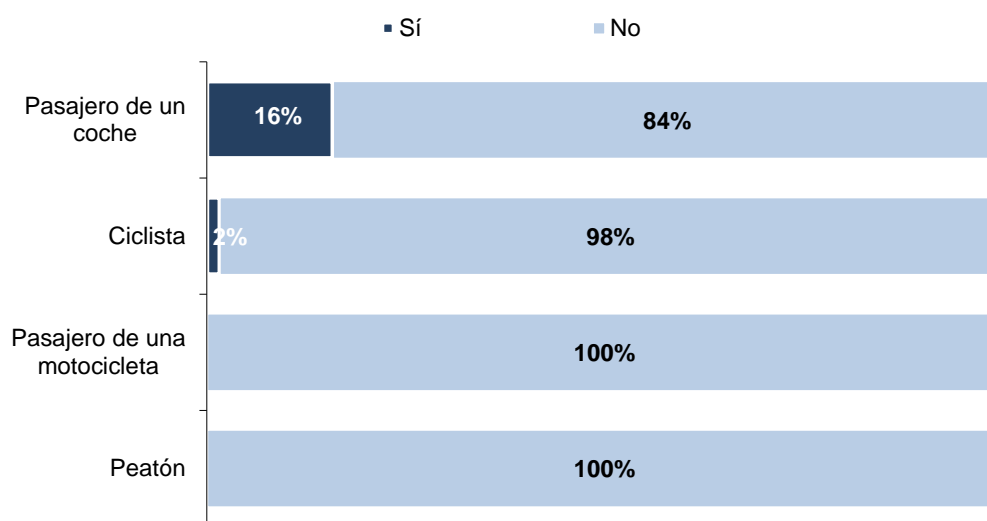
Base: Otros usuarios de la vía que caminan habitualmente (106). Base muestral reducida, datos a tomar con cautela

4.7.4. Accidentes sufridos

Mayoritariamente, el colectivo caracterizado como otros usuarios de la vía no ha estado involucrado en accidentes.

Hay que señalar que como pasajeros de coche, el 16% afirma haber tenido algún percance.

Gráfico 64. En los últimos tres años, ¿has estado involucrado en un accidente de tráfico como...?



Base: Otros usuarios de la vía (128). Bases muestrales reducidas; datos a tomar con cautela

5. Consideraciones finales

A. FRECUENCIA Y AUTOPERCEPCIÓN DE LA CONDUCCIÓN

- Entre el total de la población participante en el estudio situada entre los 18 y 29 años y residente en España, el número de conductores es superior a los no conductores: el 87% de conductores frente al 13% de no conductores.
- La población conductora se concentra en los varones y en los mayores de 23 años. Mientras, la población no conductora tiene más presencia en el segmento femenino y entre los menores de 23.
- La población conductora se distribuye entre conductores de coche (81%) y conductores de motocicleta (6%).
- Los conductores son habituales, es decir, utilizan el vehículo todos o casi todos los días de la semana: (el 71% de los conductores entrevistados). El lugar principal por el que se transita es por ciudad, tanto si se circula con un turismo como si se hace con una moto.
- Los conductores se perciben a sí mismos como buenos conductores, ya sean conductores de coche (76%) o de motocicleta (75%). Solamente el 1% de los conductores de turismo se define como mal conductor, adjetivo con el que no se autodenominan los motoristas.

B. VELOCIDAD, SISTEMAS DE RETENCIÓN, CONSUMO DE SUSTANCIAS Y FATIGA

- Entre el 49% y el 52% de los conductores opinan que el resto de conductores sobrepasa la velocidad legal en autopista o autovía, en todas o casi todas las ocasiones.

Tabla 8. Exceso de velocidad en los distintos tipos de vía según el colectivo

	Coche	Motocicleta
SIEMPRE + MUY FRECUENTEMENTE		
Autopistas	49%	52%
Carreteras secundarias	46%	36%
Carreteras convencionales principales	32%	29%
Zonas urbanas	34%	20%

Porcentajes calculados en sentido horizontal.

% Porcentajes destacados en sentido vertical.

- Las multas o sanciones recibidas por exceso de velocidad son algo más frecuentes entre los conductores de motocicleta que entre los conductores de coche: un 14% frente a un 11%.
- En lo referente a dispositivos de seguridad, entre los conductores de turismos, la frecuencia del uso del cinturón de seguridad va unida al tipo de vía por el que se circule, y por tanto, a la velocidad permitida de la misma: en autopistas y autovías es de un 90% mientras que en zonas urbanas desciende hasta el 86%.
- Entre aquellos que llevan a niños en su coche, la frecuencia del uso de sistemas de retención infantil también depende del tipo de vía por el que se circule: el 87% utiliza este sistema en autopistas frente a un 84% que lo hace en zonas urbanas.
- El uso del casco entre los motoristas también va unido al tipo de vía por el que se circule: el 82% lo utiliza siempre en autopistas y autovías mientras que en zonas urbanas es de un 78%.
- El 98% de los conductores de turismos no ha sido multado por no llevar puesto el cinturón de seguridad. Los motoristas afirman no haber sido multados por no llevar el casco en el 96% de los casos.
- En cuanto al consumo de sustancias y medicamentos en la conducción, son pocos los entrevistados que reconocen haber conducido siempre o frecuentemente un vehículo después de haber consumido estas sustancias que pueden afectar a la conducción. Merece la pena mencionar que estas conductas de riesgo son más frecuentes entre los conductores de turismos que entre los de motocicletas.

Tabla 9. Consumo de sustancias y conducción por colectivo

A MENUDO, CASI SIEMPRE Y SIEMPRE	Coche	Motocicleta
He conducido después de haber bebido alcohol	5%	4%
He conducido habiendo consumido cannabis/marihuana/porros	6%	4%
He conducido habiendo consumido cocaína/speed	4%	4%
He conducido habiendo consumido "pastillas sintéticas", éxtasis, etc.	5%	4%
He conducido mientras estaba tomando medicación con un aviso de que "puede afectar a la capacidad para conducir"	6%	4%

Porcentajes calculados en sentido horizontal.

% Porcentajes destacados en sentido vertical.

- En lo referente a las multas recibidas por el consumo de sustancias o medicamentos, el 98% de los conductores de coche afirman no haber recibido ninguna multa por esta razón frente al 100% de los motoristas.
- Entre los conductores de coche, las acciones más comunes para combatir el cansancio al volante son parar y descansar, hablar con los pasajeros y encender la radio o subir el volumen. A la hora de hablar de fatiga en la conducción entre los conductores de motocicletas, la relación es muy pequeña: sólo un 39% admite haberse sentido cansado a los mandos de su vehículo.


C. ACCIDENTES Y RESPETO HACIA LOS PEATONES

- Atendiendo a los accidentes sufridos, la gran mayoría de los conductores de turismos no se han visto involucrados en un accidente con heridos en los últimos tres años: así lo afirma el 95% de los entrevistados. En el caso de los motoristas, un 7% sí que ha sufrido un accidente.
- Mientras, entre los conductores de turismos, sufrir un percance sólo con daños materiales es más frecuente: el 19% de los entrevistados ha sufrido al menos uno.
- En cuanto a la relaciones con otros usuarios de la vía, entre los conductores de turismos y de motocicletas se aprecian ciertas diferencias. Los conductores de turismos, por ejemplo, afirman mostrar un mayor respeto hacia los peatones a la hora de cederles el paso que los conductores de moto. También afirman ser menos respetuosos que los motoristas a la hora de saltarse una señal de stop o acercarse demasiado al coche que va delante.

Tabla 10. Relación con otros usuarios de la vía por colectivo

	Coche	Motocicleta
A MENUDO, CASI SIEMPRE Y SIEMPRE		
Te acercas demasiado al coche que va delante	5%	4%
Cedes el paso a los peatones en un paso de peatones señalizado	74%	69%
Pasas con un semáforo en ámbar	14%	21%
Haces/contestas una llamada con el teléfono sin "manos libres"	2%	3%
Te saltas una señal de stop	3%	0%

Porcentajes calculados en sentido horizontal.

 Porcentajes destacados en sentido vertical.

D. PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD Y RIESGO

- Entre la población no conductora, entre las razones principales para desplazarse a pie, en bici o en transporte público están la necesidad de realizar más ejercicio físico y los motivos relacionados con la salud. Las razones medioambientales suponen el tercer argumento, y a continuación exponen motivos económicos.
- Entre las preocupaciones expuestas, el desempleo encabeza el ranking en España y a continuación, la calidad en la sanidad. Los atascos de tráfico se posicionan en el último lugar.

E. APOYO A MEDIDAS DE SEGURIDAD VIAL Y A LAS SANCIONES

- Existe un alto consenso entre los participantes en el estudio a favor de la aplicación de tecnologías y sistemas para la seguridad vial mostrados.
- Las medidas sancionadoras expuestas alcanzan un alto grado de consenso por parte de los entrevistados (más del 56%). Destacamos que el 85% opina que las sanciones por conducir bajo los efectos del alcohol deberían ser mucho más duras.
- Conducir una motocicleta es el medio de transporte percibido como más peligroso. Esta percepción es compartida por todos los colectivos, ya sean conductores de coche, motoristas o población no conductora.
- Caminar es percibido como el medio de transporte más seguro, pero no exento de peligrosidad: el 23% lo considera en un grado de mucho o bastante.
- Entre las percepciones generales sobre conducción y riesgos, para los entrevistados existen tres factores de riesgo con los que están de acuerdo los entrevistados: beber y conducir, acción que influyen en el riesgo de tener un accidente siempre o muy frecuentemente para el 77%; tomar drogas y conducir, un 75% y conducir a más velocidad de la permitida, un 55%.
- Nueve de cada diez entrevistados está “muy” o “bastante” de acuerdo con que beber aumenta notablemente el riesgo de tener un accidente. Pero también hay que señalar que más de un tercio de los entrevistados situados entre 18 y 29 años comparte la opinión de que la mayoría de sus amigos conduciría después de haber bebido alcohol. También opinan que se puede conducir cualquier vehículo si se conduce con cuidado: el 21% en el caso de las bicicletas, el 12% en el caso del coche y 11% en la motocicleta.

- El hecho de que a la hora de conducir no se debe permitir nada de alcohol es la opinión consensuada por la mayoría de entrevistados, aunque un 7% es más permisivo y opina que a los conductores se les debe dejar beber más de lo permitido.
- La realización de conductas relacionadas con elementos de seguridad, como montarse en un coche de pasajero con el cinturón de seguridad puesto o en una moto con el casco son conductas que los entrevistados realizan con cierta frecuencia: un 79% y un 49% respectivamente.
- Las conductas de riesgo relacionadas con el consumo de sustancias son más permisivas: seis de cada diez entrevistados situados entre 18 y 29 años se han montado en un coche cuyo conductor había bebido.

F. ESTRATEGIAS Y CAMPAÑAS DE PREVENCIÓN

- Para realizar una campaña de prevención que incida en la seguridad vial, las medidas con mayor utilidad se concentran en explicar el daño que puedes hacer a otras personas y recordar la preocupación que siente tu familia (66% y 56% respectivamente).
- Entre la población situada entre los 18 y los 29 años, la educación en las aulas es la estrategia de prevención más útil para incidir en la seguridad vial: así opinan el 69% de los entrevistados.

Fundación **MAPFRE**

www.fundacionmapfre.org

Pº Recoletos, 23

28004 Madrid