



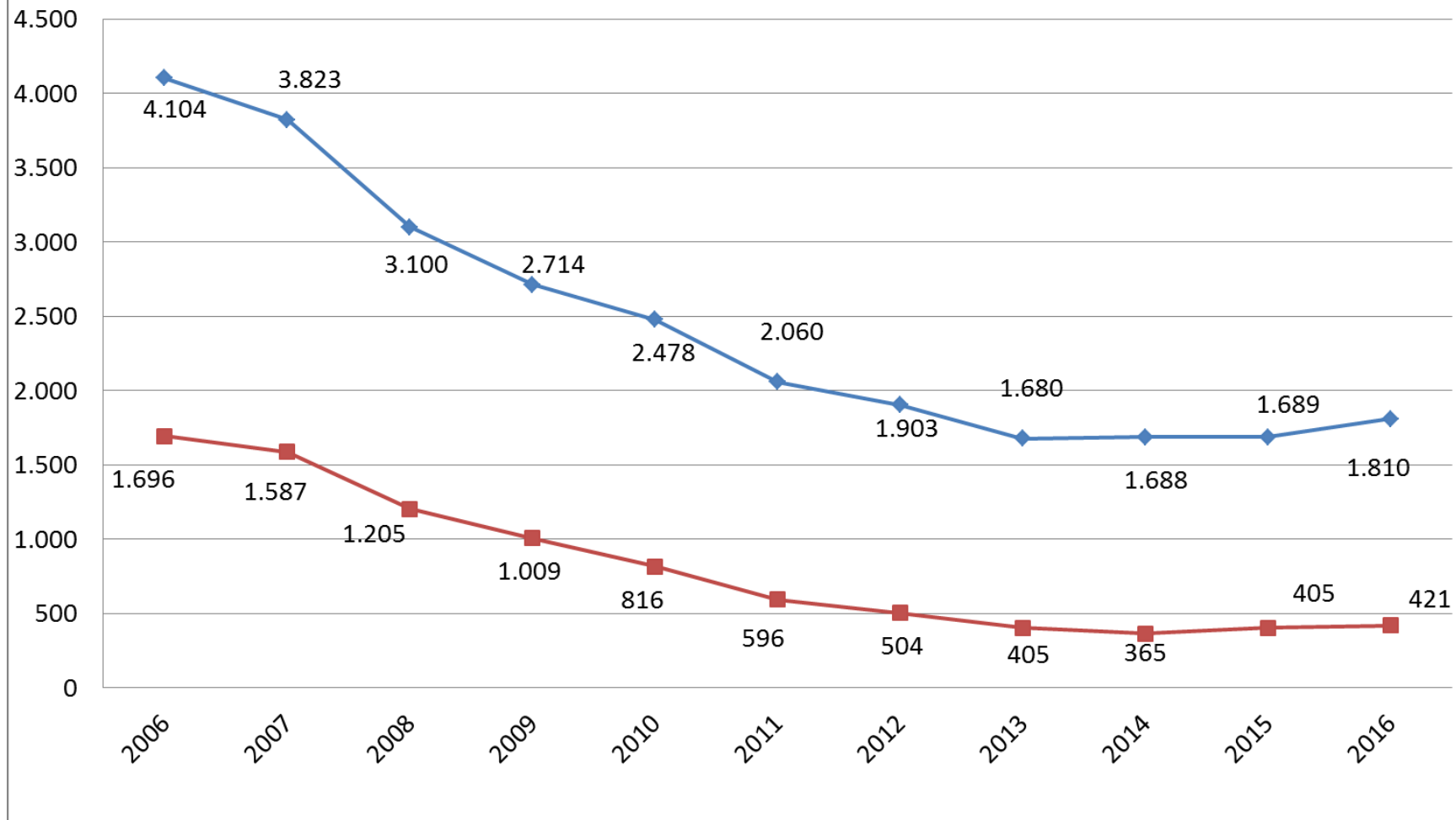
JÓVENES Y SEGURIDAD VIAL  
EN LATINOAMÉRICA Y ESPAÑA

**Jesús Monclús**

**Director de Prevención y Seguridad Vial  
Fundación MAPFRE**

**FM** Fundación **MAPFRE**

**Evolución entre 2006 y 2016 del número de fallecidos en accidentes de tráfico, todas las edades y 15-34 años (Fuente: DGT, elaboración propia)**



## En los últimos años hemos salvado la vida de casi 5000 jóvenes

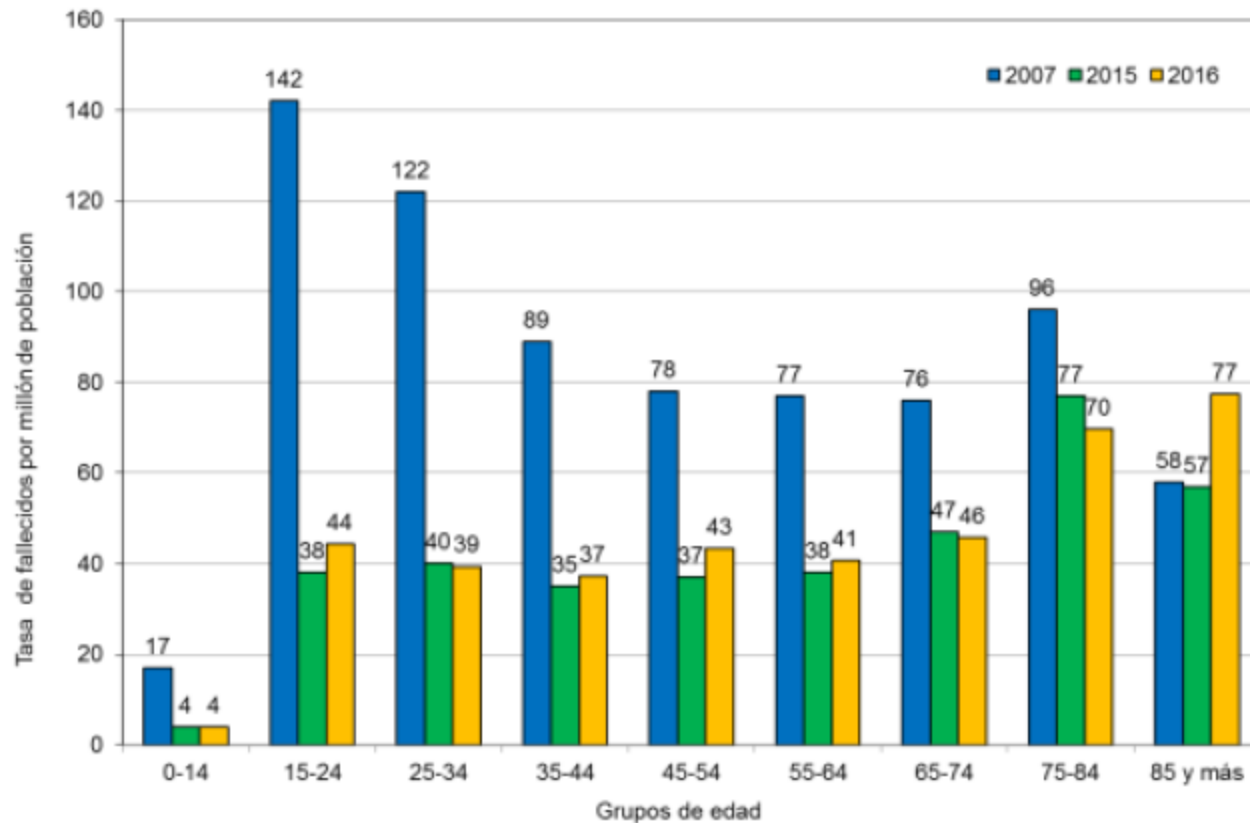
Grupos edad	Tasa fallecidos por millón habitantes 2006	Tasa fallecidos por millón habitantes 2016	Reducción tasa 2006-2016
0-14	18,0	4,0	77,8%
15-24	148,0	44,6	69,9%
25-34	129,0	39,0	69,8%
35-44	100,0	37,7	62,3%
45-54	84,0	43,1	48,7%
55-64	78,0	40,9	47,5%
65 y más	90,0	58,6	34,9%
Sin especificar			
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

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%
<b>Total</b>	<b>4.104</b>	<b>100%</b>	<b>1.810</b>	<b>100%</b>	<b>-56%</b>

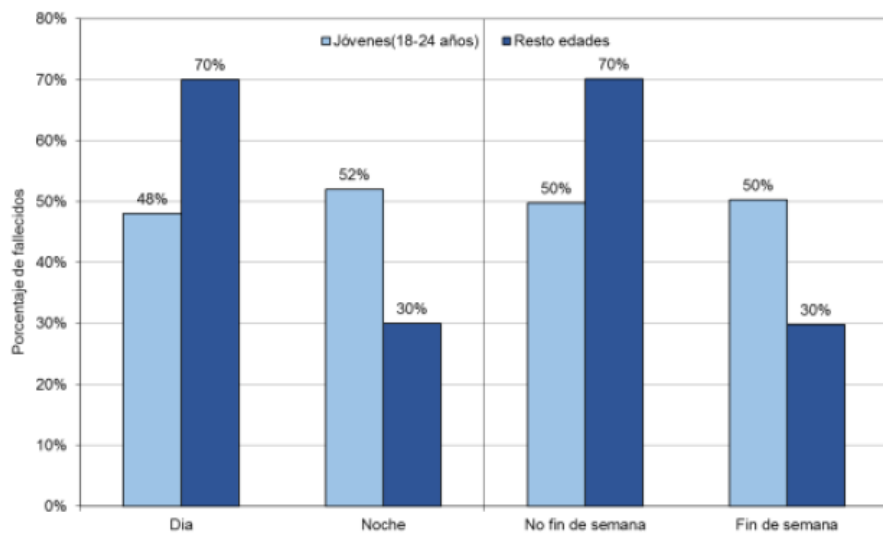
# Factores de riesgo que aún suponen una amenaza para los jóvenes

- Menor percepción del riesgo
- Actividad social y cansancio
- Presión del grupo
- Menor experiencia en condiciones de circulación difíciles
- Distracciones causadas por los móviles
- Coches más pequeños y con menor equipamiento
- En ocasiones, menor uso de sistemas de retención

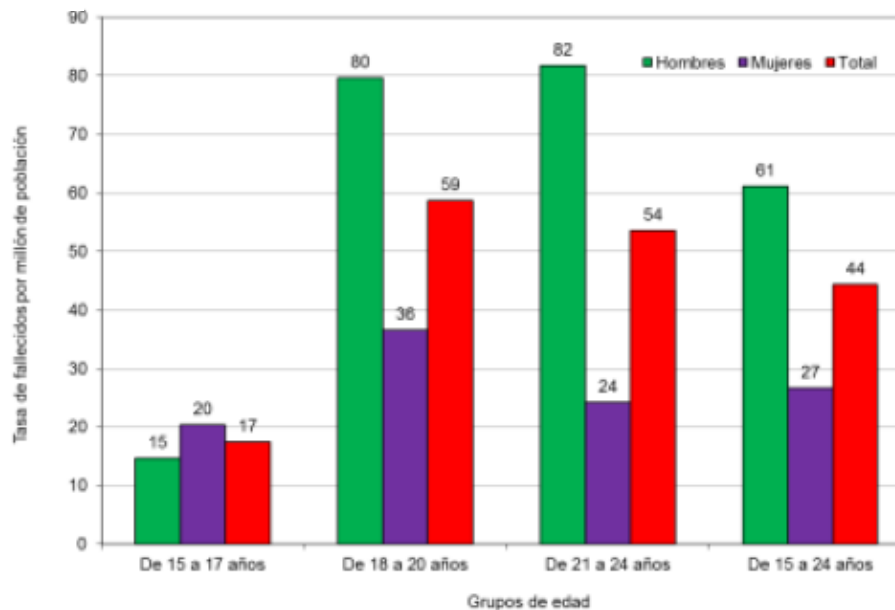
## Tasas de fallecidos por millón de habitantes por grupos de edad COMPARATIVA 2007- 2015 - 2016



## Comparativa fallecidos jóvenes/resto de edades por ocurrencia día/noche y diario/fin de semana 2016



## Comparativa fallecidos por grupos etarios y sexos 2016



Fuente DGT

## Objetivo Principal



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 Latinoamérica, Caribe (L.A.C.) y España.

## Objetivos específicos

- Análisis de la población conductora
- Hábitos de conducción y comportamientos
- Exceso de velocidad
- Usos de elementos de protección
- Factores que pueden provocar accidentes

## FICHA TÉCNICA

### Tipo de Estudio

Cuantitativo.

### Técnica empleada

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

### Universo de Análisis

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

### Detalle del Planteamiento Metodológico

En el estudio se realizó una fase de pilotaje, de un 8% de las entrevistas en los distintos países participantes, 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.

El cuestionario se tradujo al portugués para Brasil y en el resto de países se realizó una adaptación idiomática.

Planteamiento metodológico: Se han realizado 1.876 entrevistas, lo que supone un error muestral de  $\pm 2'31\%$  para un nivel de confianza del 95'5%,  $2\sigma$ , distribuidas de la siguiente forma:

		LATINOAMÉRICA, CARIBE Y ESPAÑA			
LAC	Argentina	400	Género	Hombre	934
	Brasil	137		Mujer	942
	Chile	134		<b>TOTAL</b>	<b>1.876 (<math>\pm 2,31</math>)</b>
	Colombia	133	Edad	Entre 18 y 22	749
	México	134		Entre 23 y 29	1127
	Perú	135		<b>TOTAL</b>	<b>1.876 (<math>\pm 2,31</math>)</b>
	<b>TOTAL</b>	1.073 ( $\pm 3,05$ )			
ESPAÑA	Islas Canarias	403			
	Resto de zonas	400			
	<b>TOTAL</b>	803 ( $\pm 3,53$ )			
	<b>TOTAL</b>	<b>1.876 (<math>\pm 2,31</math>)</b>			

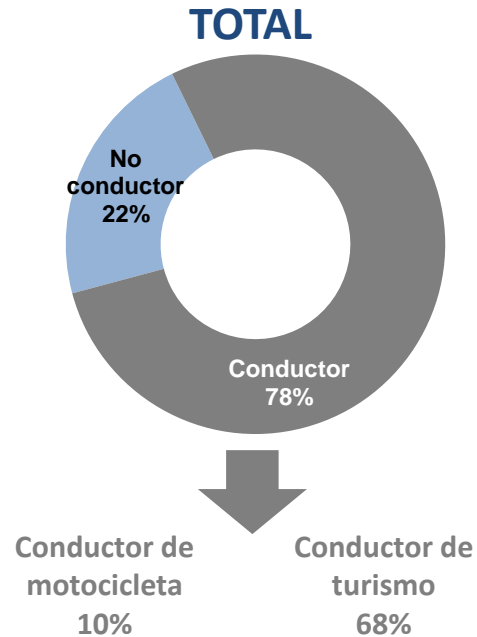
**Posteriormente, los datos se han ponderado atendiendo al peso real de la población por género y edad de las zonas geográficas.**

### Fecha de realización del campo

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



## CARACTERIZACIÓN POBLACIÓN CONDUCTORA VS NO CONDUCTORA TOTAL



Base: Total de personas entrevistadas (1876)

		Población conductora (n=1474)	Población no conductora (n=402)
<b>ZONA</b>	L.A.C.	77%	23%
	España	87%	13%
<b>SEXO</b>	Hombre	52%	43%
	Mujer	48%	57%
<b>EDAD</b>	Entre 18 y 22 años	37%	62%
	Entre 23 y 29 años	63%	38%
<b>HÁBITAT</b>	Menos de 100.000 habitantes	33%	44%
	100.000 o más habitantes	67%	56%

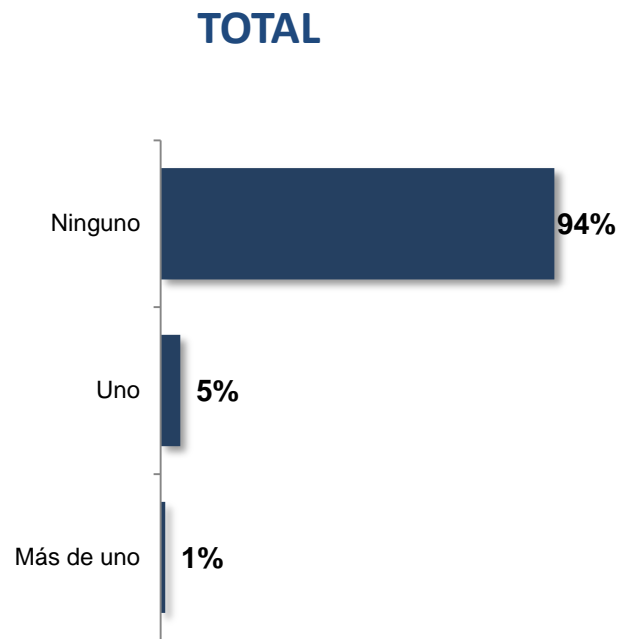
ZONA: porcentajes calculados en sentido horizontal.

SEXO, EDAD Y HÁBITAT: porcentajes calculados en sentido vertical.

**%** Porcentajes destacados en sentido horizontal.

# 4.- POBLACIÓN CONDUCTORA. TURISMOS

EN LOS ÚLTIMOS 3 AÑOS, Y SIENDO TÚ EL CONDUCTOR DEL COCHE, ¿EN CUÁNTOS ACCIDENTES TE HAS VISTO INVOLUCRADO EN LOS QUE ALGUIEN, INCLUYÉNDOTE A TI MISMO, RESULTARA HERIDO Y NECESITARA ATENCIÓN MÉDICA? (P.26)



Base: Conductores de auto (n=1289).

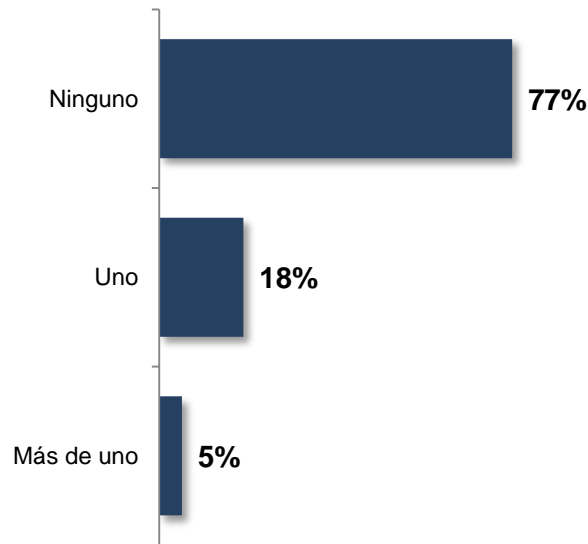
TOTAL		Ninguno	Uno	Más de uno
<b>ZONA</b>	L.A.C. (n= 645)	94%	5%	1%
	España (n=644)	95%	4%	1%
<b>SEXO</b>	Hombre (n= 655)	92%	7%	1%
	Mujer (n= 634)	97%	2%	1%
<b>EDAD</b>	Entre 18 y 22 años (n= 454)	91%	6%	2%
	Entre 23 y 29 años (n= 835)	96%	4%	1%
<b>ANTIGÜEDAD CARNÉ CONDUCIR</b>	Menos de 3 años (n=622)	93%	5%	1%
	Entre 3 y 5 años (n=291)	95%	3%	2%
	Más de 5 años (n=375)	96%	4%	0%

Porcentajes calculados en sentido horizontal.

Porcentajes destacados en sentido vertical.

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? (P.27)

## TOTAL



Base: Conductores de auto (n=1289).

## TOTAL

		Ninguno	Uno	Más de uno
<b>ZONA</b>	L.A.C. (n= 645)	76%	19%	5%
	España (n=644)	81%	15%	4%
<b>SEXO</b>	Hombre (n= 655)	76%	19%	5%
	Mujer (n= 634)	78%	17%	4%
<b>EDAD</b>	Entre 18 y 22 años (n= 454)	74%	19%	6%
	Entre 23 y 29 años (n= 835)	78%	18%	4%
<b>ANTIGÜEDAD CARNÉ CONducIR</b>	Menos de 3 años (n=622)	79%	16%	5%
	Entre 3 y 5 años (n=291)	70%	24%	5%
	Más de 5 años (n=375)	79%	17%	4%

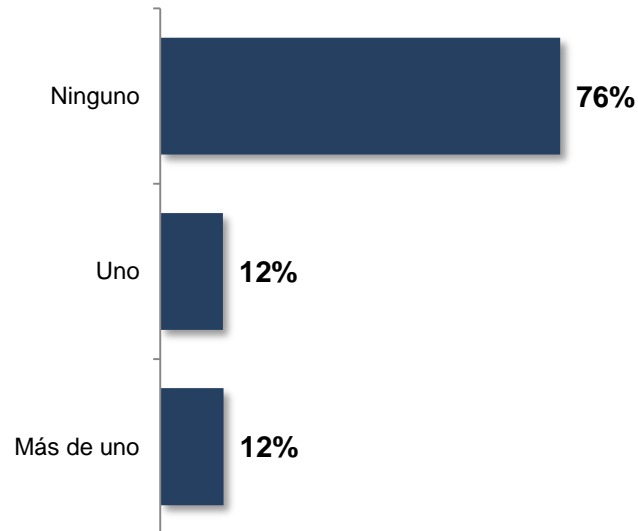
Porcentajes calculados en sentido horizontal.

**%** Porcentajes destacados en sentido vertical.

- Sufrir accidentes sólo con daños materiales es más frecuente: el 77% de los entrevistados afirma no haber tenido ningún percance frente al 23% que sí ha tenido alguno en los últimos tres años.
- Entre la población conductora de turismos que no ha tenido ningún accidente con daños materiales, los españoles tienen un porcentaje superior a los residentes en L.A.C. (81% frente al 76%) así como las mujeres frente a los varones (78% frente a 76%).

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 NECESITARA ATENCIÓN MÉDICA? (P.45)

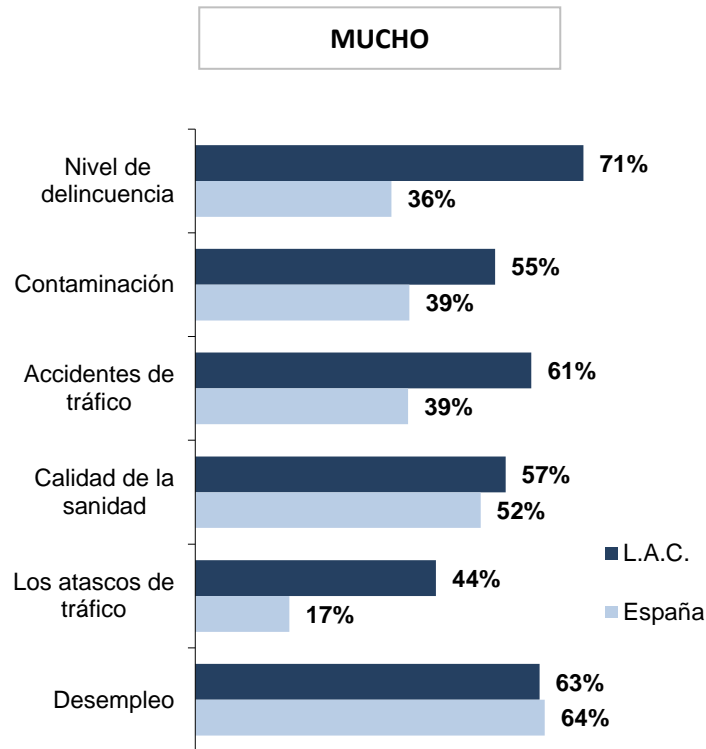
### TOTAL



Base: Conductores de moto (n=185). Bases muestrales reducidas; datos a tomar con cautela

- Casi ocho de cada diez conductores de motocicleta no ha sufrido ningún accidente con heridos que necesitaran atención médica en los últimos tres años.
- El 24% sí que se ha visto involucrado en un accidente: la mitad de éstos sólo ha tenido un accidente mientras que la otra mitad ha tenido más de uno.

EN QUÉ MEDIDA TE SIENTES PREOCUPADO POR... (P.5)

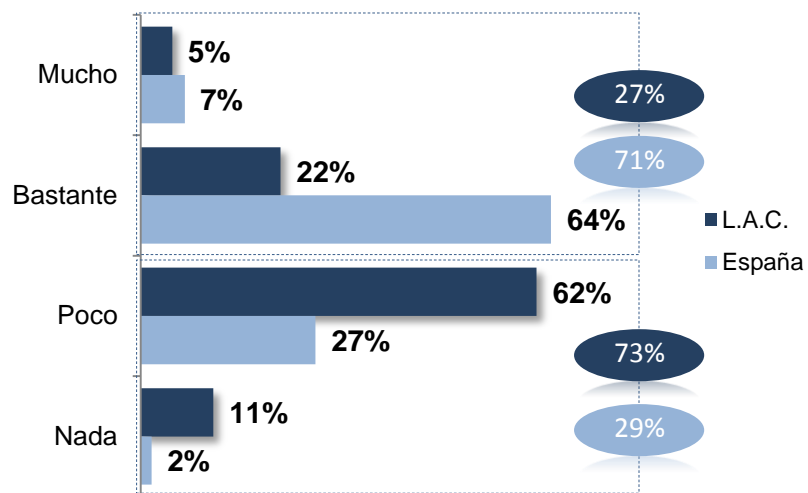


- Atendiendo a la zona geográfica se perciben unas diferencias mayores, a excepción del desempleo y de la calidad en la sanidad, aspectos por el que los jóvenes de entre 18 y 29 años residentes en ambas zonas manifiestan una preocupación similar.
- En cuanto al nivel de delincuencia, es donde hay una diferencia porcentual muy acentuada, de 35 puntos: siete de cada diez jóvenes de L.A.C. están preocupados mucho por esta cuestión mientras que en España no llegan a los cuatro de cada diez.
- De la misma manera ocurre con los accidentes de tráfico –donde los entrevistados residentes en L.A.C. están preocupados mucho en el 61% de los casos mientras que en España es un 39%– y en la contaminación (donde la diferencia porcentual es de 16 puntos).

PIENSA EN EL RIESGO DE TENER UN ACCIDENTE. ¿CREES QUE LAS CARRETERAS DE NUESTRO PAÍS SON SEGURAS PARA VIAJAR? (P.6)

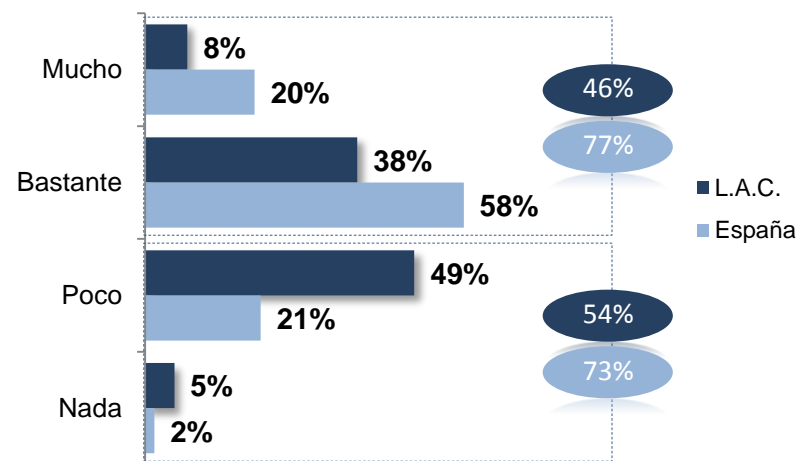
¿EN QUÉ MEDIDA ESTÁS DE ACUERDO CON QUE NUESTRAS CARRETERAS SON MÁS SEGURAS EN LOS ÚLTIMOS 10 AÑOS? (P.8)

## TOTAL



Base: Total de personas entrevistadas (1876)

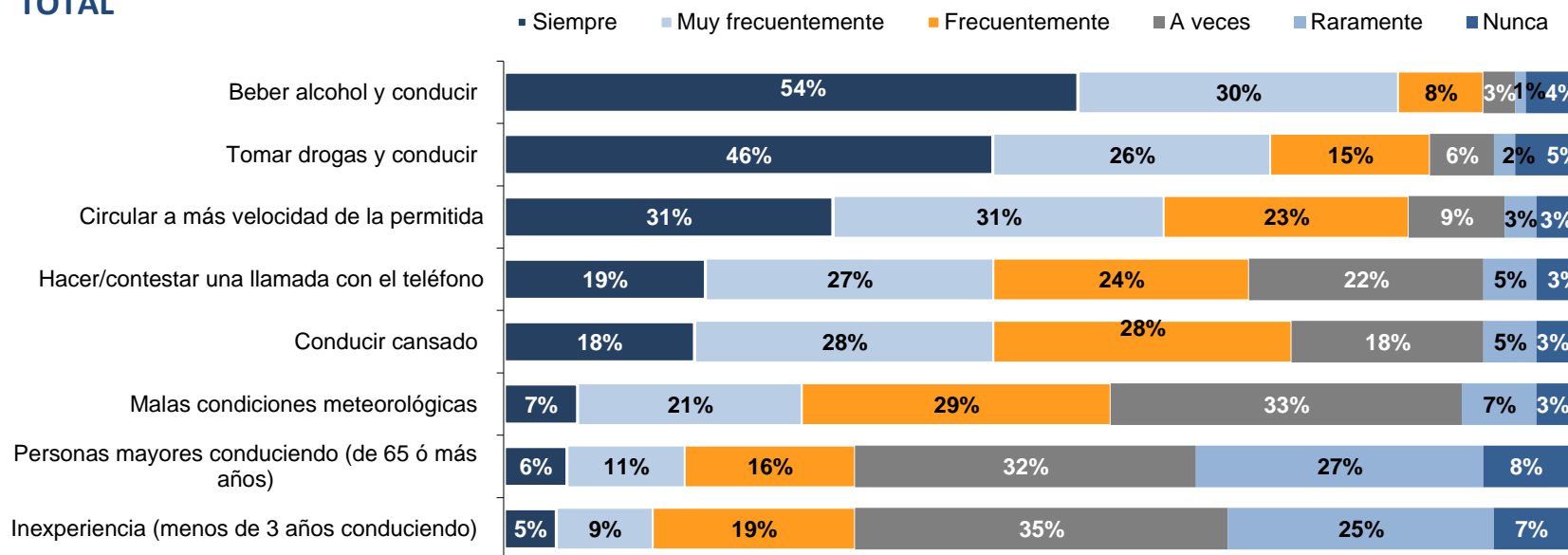
## TOTAL



Base: Total de personas entrevistadas (1876)

EN TU OPINIÓN, ¿CON QUÉ FRECUENCIA CADA UNO DE ESTOS FACTORES PUEDEN SER LA CAUSA DE ACCIDENTES? (P.63)

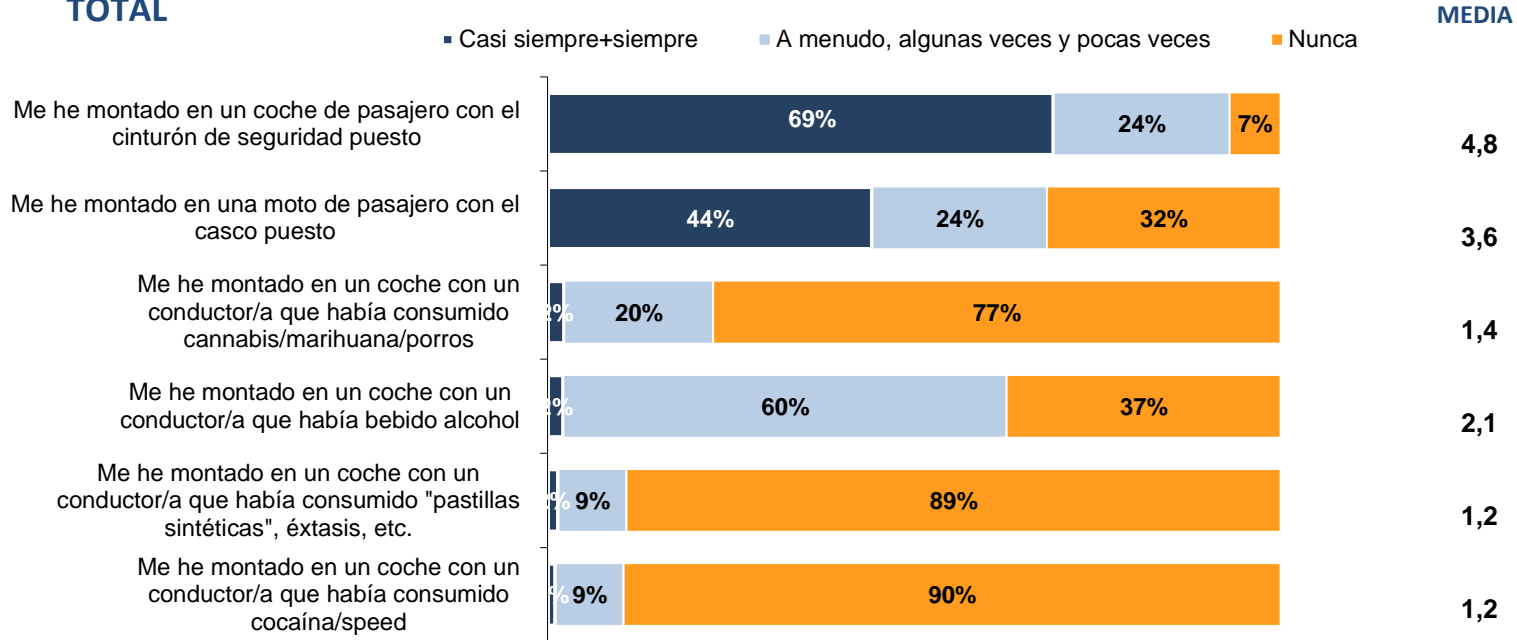
## TOTAL



Base: Total de personas entrevistadas (1876)

## GRADO DE ACUERDO CON LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES (P.66)

### TOTAL



Base: Total de personas entrevistadas (1876)

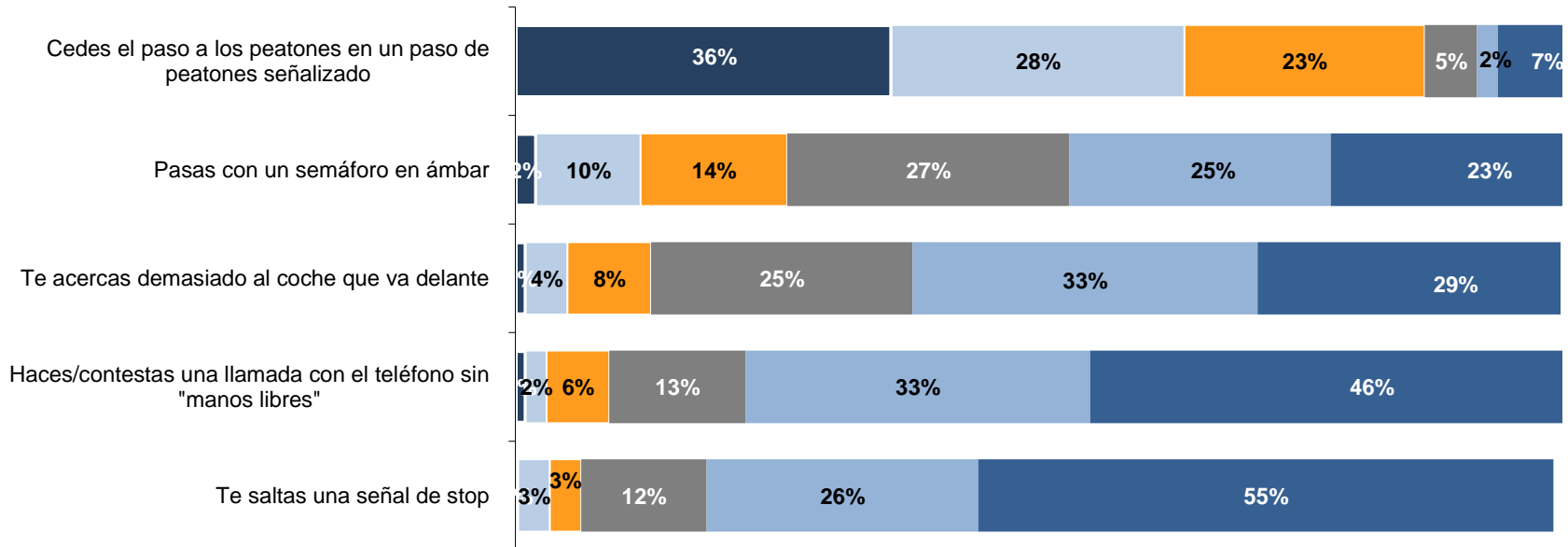
- Los entrevistados afirman realizar siempre o casi siempre las relacionadas con dispositivos de seguridad, como montarse en un coche de pasajero y abrocharse el cinturón de seguridad (69%) o ponerse en casco en el caso de la motocicleta (44%).
- En cuanto al consumo de sustancias, existe cierta frecuencia 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.



## CUÁNDO CONDUCES UN AUTOMÓVIL, ¿CON QUÉ FRECUENCIA...? (P.29)

### TOTAL

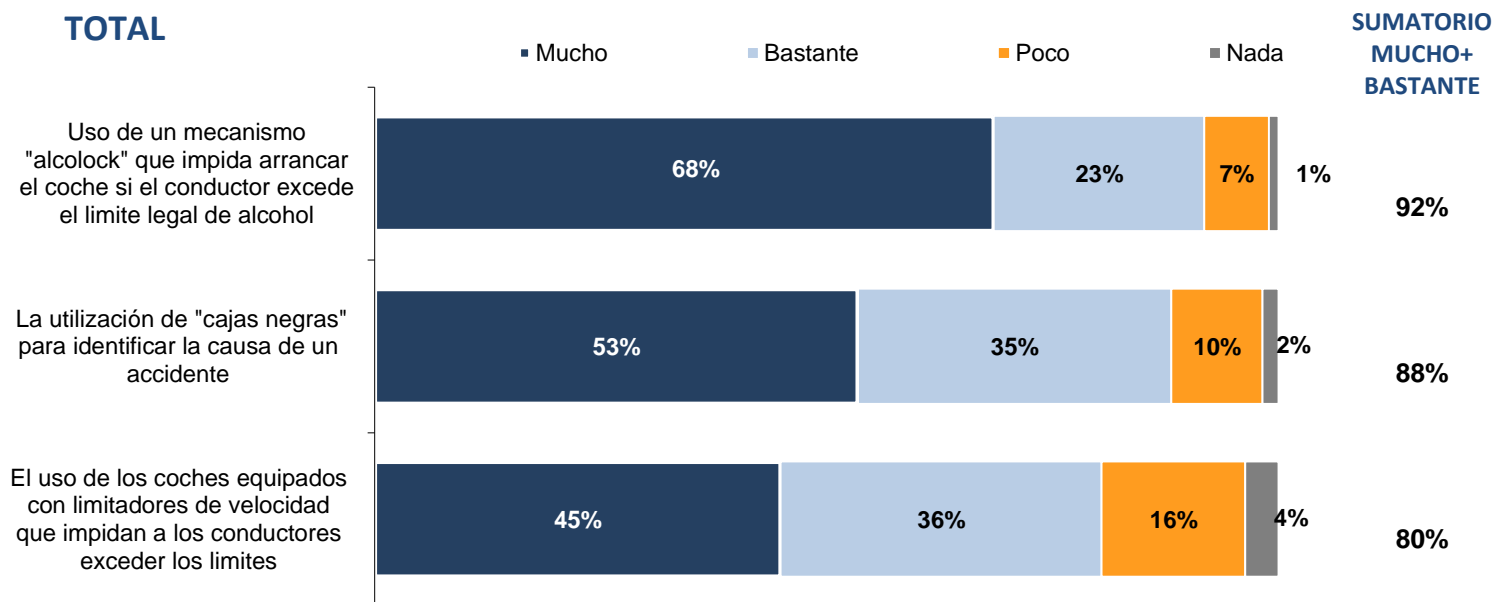
■ Siempre ■ Muy frecuentemente ■ Frecuentemente ■ A veces ■ Raramente ■ Nunca



Base: Conductores de auto (n=1289).

- En general, los conductores de coche afirman ser respetuosos con los otros usuarios de la vía: el 64% de los entrevistados cede el paso a los peatones en un paso de cebra.
- Otras conductas relacionadas con el estilo de la conducción son consideradas conductas de riesgo y son realizadas con una frecuencia de siempre más muy frecuentemente: aunque son minoritarias, el 5% afirma acercarse demasiado al coche que va delante, el 3% habla por el teléfono sin manos libres y el 3% se salta una señal de stop.

¿EN QUÉ GRADO ESTÁS A FAVOR DEL USO DE...? (P.9)

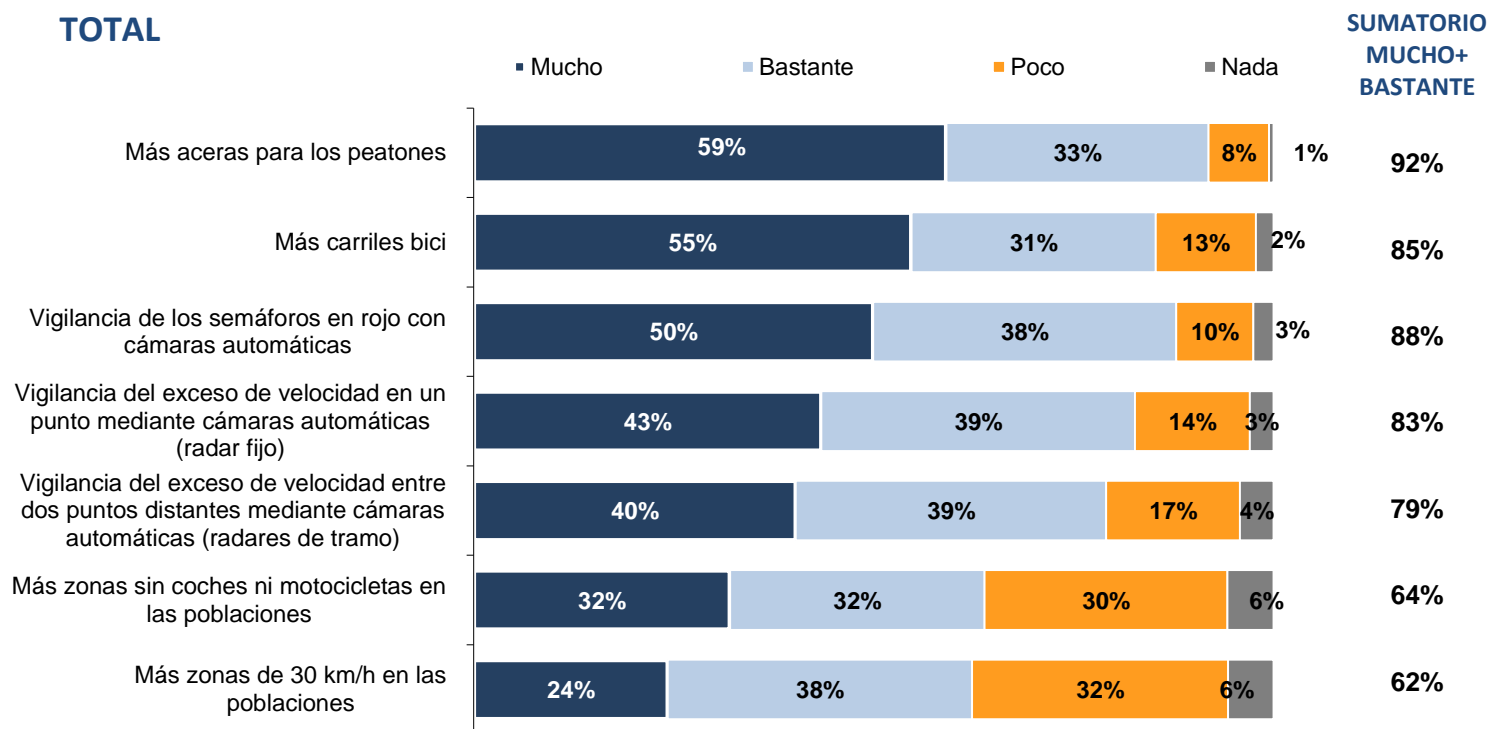


Base: Total de personas entrevistadas (1876)

- 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 81% 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 91% sumando los valores obtenidos de mucho más bastante.
- La utilización de limitadores de velocidad, es el aspecto que recoge el menor grado de acuerdo.

¿EN QUÉ GRADO ESTÁS A FAVOR DE LAS SIGUIENTES MEDIDAS? (P.10)

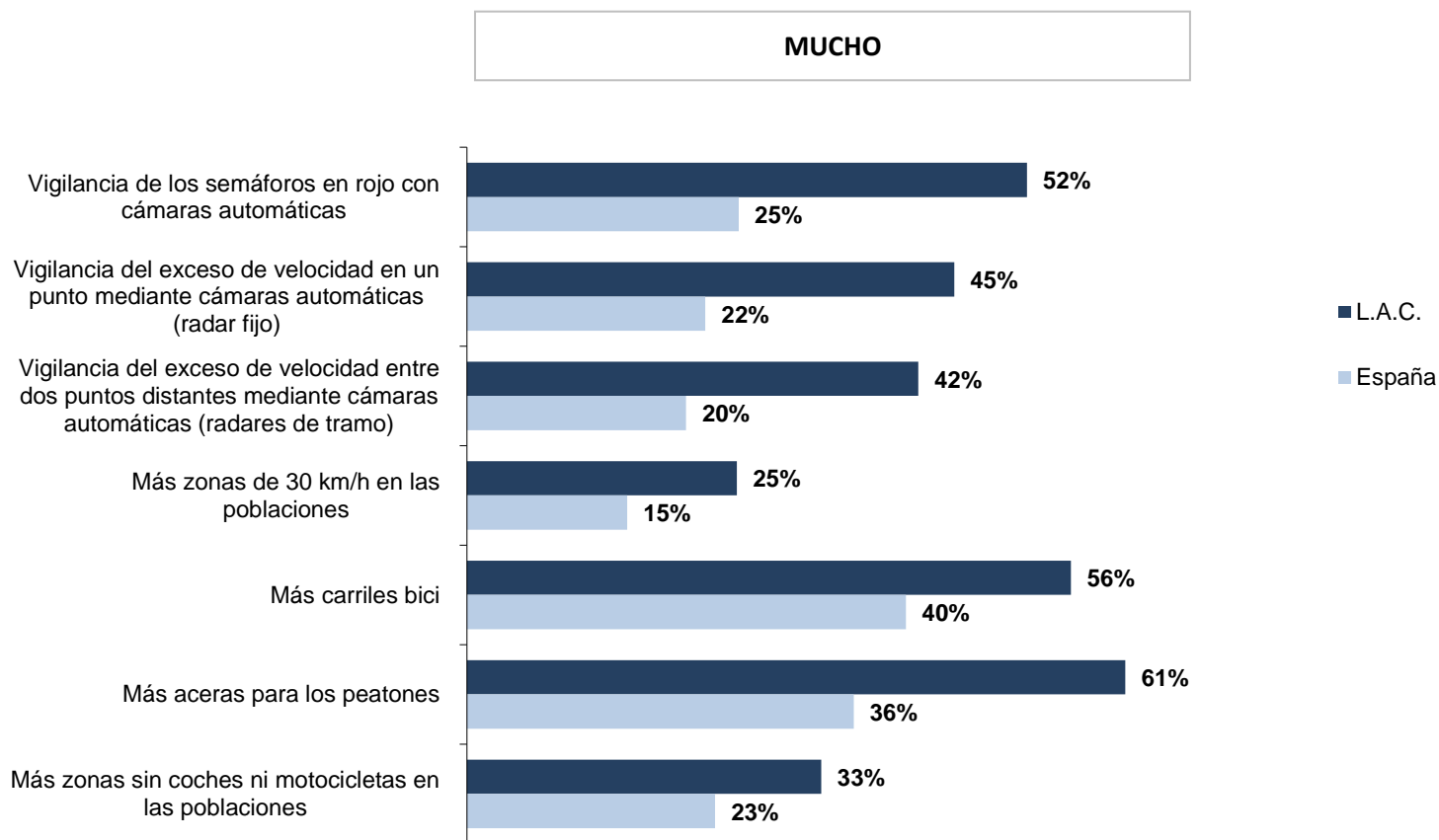
## TOTAL



Base: Total de personas entrevistadas (1876)

- A los entrevistados también se les preguntó hasta qué punto están de acuerdo con determinadas medidas de aumento de la vigilancia y de más zonas "sin coches": todas ellas recogen una proclividad mayor al 60%.
- La disponibilidad mayor de aceras para peatones y la vigilancia de los semáforos en rojo con cámaras automáticas son las propuestas que recogen mayor grado de acuerdo.

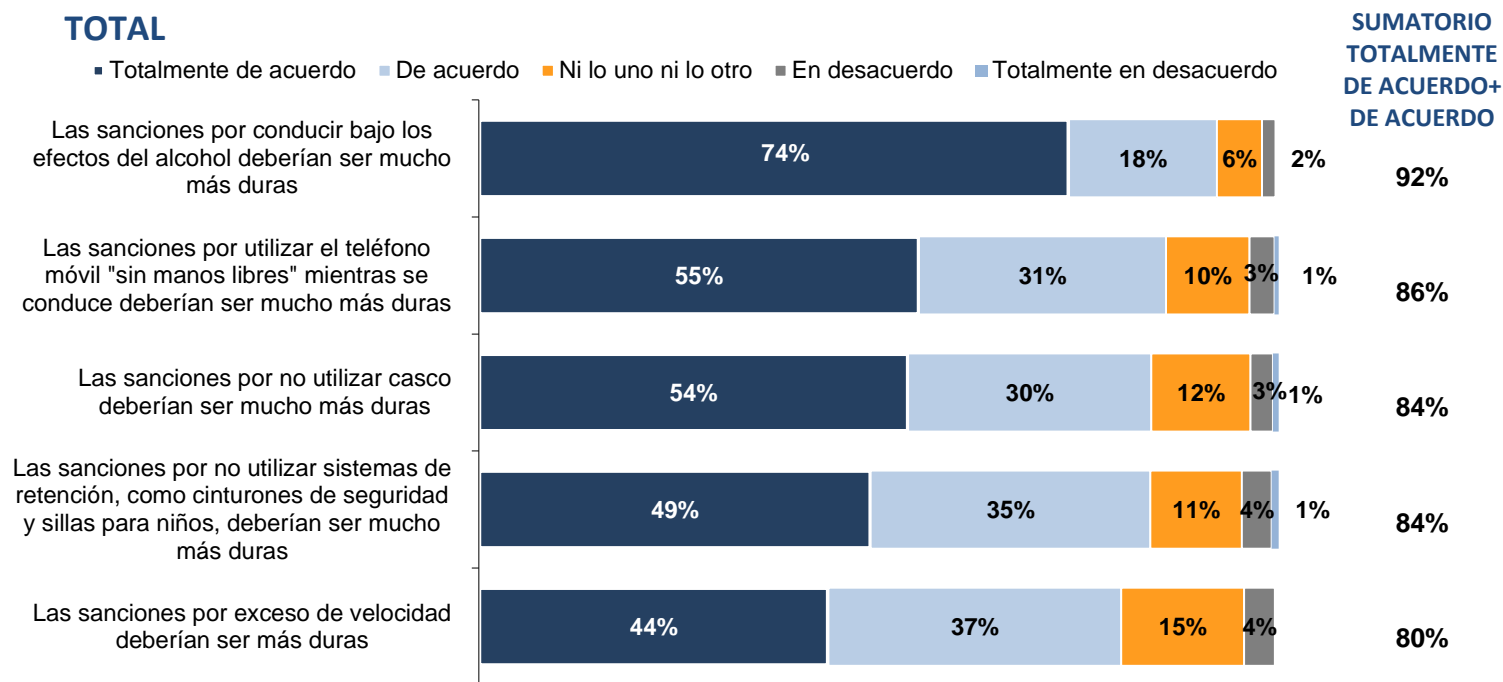
¿EN QUÉ GRADO ESTÁS A FAVOR DE LAS SIGUIENTES MEDIDAS? (P.10)



- Las diferencias entre los jóvenes de 18 a 29 años residentes en ambas zonas son patentes: los entrevistados residentes en L.A.C. muestran un grado de mucho mayor en todas las medidas preguntadas que los residentes en España.

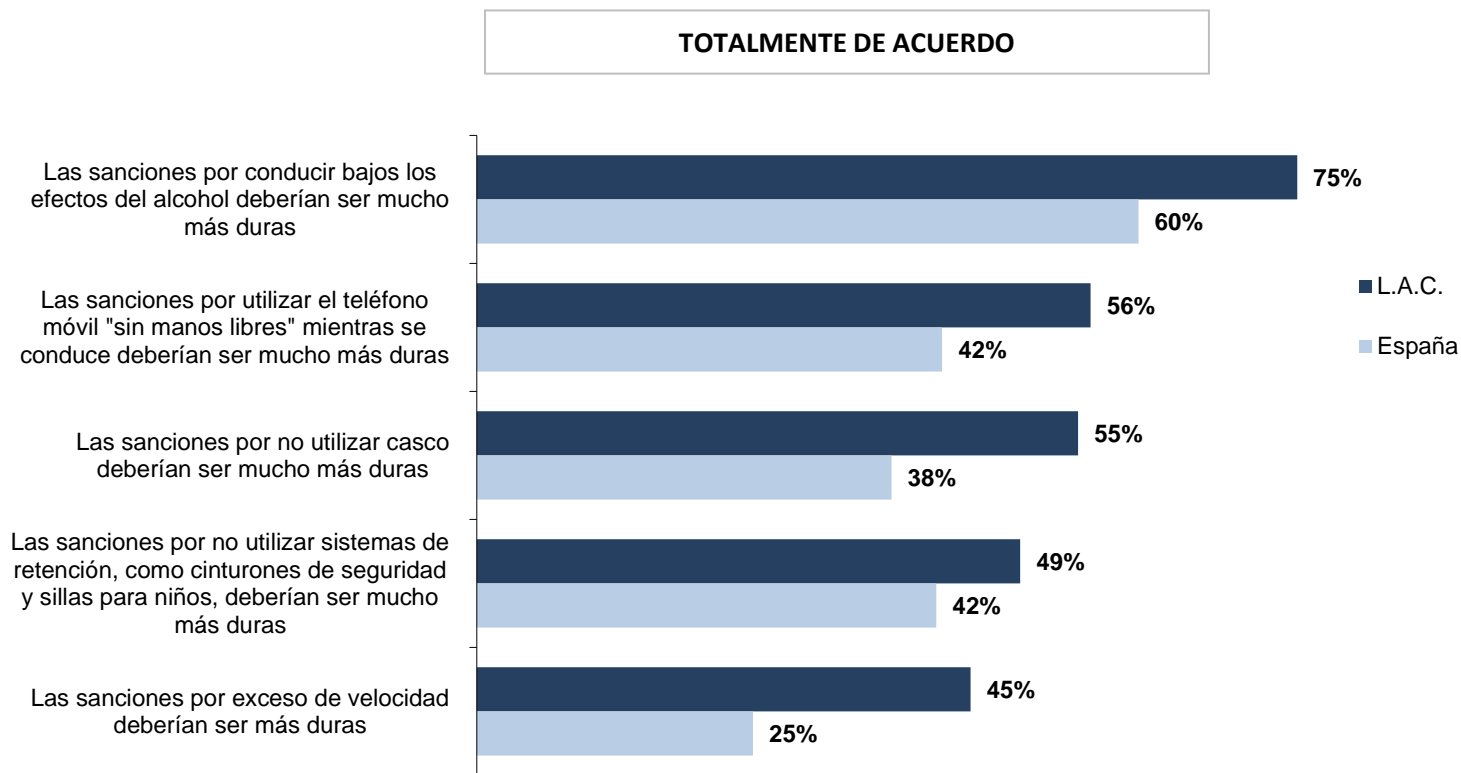
¿ESTÁS DE ACUERDO O EN DESACUERDO CON LOS SIGUIENTES ENUNCIADOS? (P.11)

## TOTAL



Base: Total de personas entrevistadas (1876)

¿ESTÁS DE ACUERDO O EN DESACUERDO CON LOS SIGUIENTES ENUNCIADOS? (P.11)



- En Latinoamérica y Caribe el grado manifestado de totalmente de acuerdo hacia todas estas medidas es mayor que el expuesto por los entrevistados españoles.
- La mayor diferencia porcentual se encuentra en aquellas relativas a los excesos de velocidad –un 45% frente a un 25%– y por no utilizar casco, donde la diferencia es de 17 puntos porcentuales.

LA GENTE TIENE DIFERENTES OPINIONES ACERCA DE CUÁL DEBERÍA SER EL LÍMITE LEGAL DE ALCOHOL PERMITIDO PARA CONDUCIR. ¿CON QUÉ OPINIÓN TE SIENTES MÁS IDENTIFICADO? CREES QUE A LOS CONDUCTORES SE LES DEBERÍA PERMITIR BEBER... (P.65)

## TOTAL

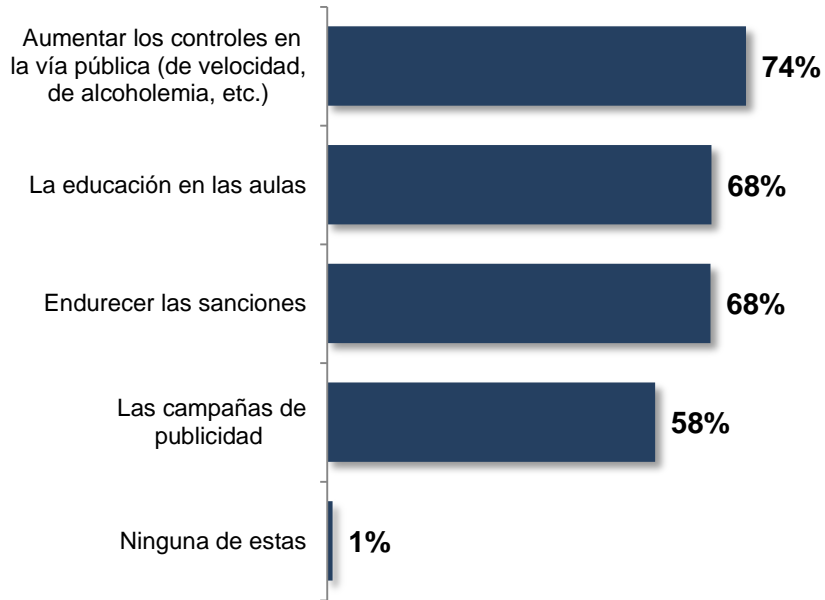


Base: Total de personas entrevistadas (1876)

- Seis de cada diez entrevistados comparten la opinión de que a la hora de conducir, no se debería permitir nada de alcohol y dos de cada diez opinan que el límite legal debería ser menor que al actual.
- Un 6% es más permisivo y opina que a los conductores se les debe dejar beber más de lo permitido o tanto como si quiera, sin límite.

¿QUÉ ESTRATEGIAS DE PREVENCIÓN TE PARECEN MÁS ÚTILES PARA INCIDIR EN LA SEGURIDAD VIAL? (P.67)

## TOTAL



- Entre la población situada entre los 18 y los 29 años, las estrategias de prevención más útiles para incidir en la seguridad vial se encuentran el aumento de controles (de alcoholemia, de velocidad, etc.) en la vía pública: 74%.

Base: Total de personas entrevistadas (1876)

Posible respuesta múltiple por lo que los resultados pueden sumar más del 100%



¿QUÉ TE PARECE MÁS ÚTIL PARA REALIZAR UNA CAMPAÑA DE PREVENCIÓN QUE INCIDA EN LA SEGURIDAD VIAL? (P.67A)

## TOTAL



- 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 e informar más y mejor (73% y 60% 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 aunque cuentan con más del 50%.

Base: Total de personas entrevistadas (1876)

Posible respuesta múltiple por lo que los resultados pueden sumar más del 100%

## Conclusiones

- 1. Aunque se ha producido la mayor reducción en la tasa de fallecidos en los últimos años, la situación es alarmante: en España fallecen más de 400 jóvenes de entre 15 y 34 años (más de uno al día), y continúan siendo la noche (52%) y el fin de semana (50%) los periodos con el mayor número fallecidos.**
- 2. Los factores de riesgo principales, según los expertos, son la menor percepción del riesgo y la inexperiencia en condiciones de circulación difíciles.**
- 3. Los jóvenes se consideran a sí mismos como buenos conductores (76%). El 23% creen que no son ni buenos ni malos. Las carreteras son consideradas inseguras por un 29% de los jóvenes españoles (por un 73% de los jóvenes en Latinoamérica)**
- 4. Los factores más frecuentes causantes de los siniestros son (según su percepción):**
  - **Beber alcohol y/o tomar drogas y conducir: 92% y 87%, respectivamente**
  - **Velocidad inadecuada: 85%**
  - **Fatiga y somnolencia: 74%**
  - **Distracciones (*smartphones*, navegadores y dispositivos tecnológicos): 70%**

## Conclusiones

### 5. - Muy preocupante, conductas de riesgo:

- El 93% se ha subido a un automóvil alguna vez y no se ha puesto el cinturón
- El 68% se ha subido a una motocicleta alguna vez y no se ha puesto el casco
- El 62% ha viajado como pasajero de un vehículo cuyo conductor había bebido alcohol
- El 42% de los conductores de automóviles que viajan con niños se han desplazado alguna vez sin usar sillitas de retención
- El 39% de los conductores de motocicletas reconocer conducir cansado siempre, frecuentemente o a veces.
- El 38%, de todos los conductores ha conducido bajo los efectos del alcohol
- El 32% de los conductores de automóviles han circulado alguna vez sin ponerse el cinturón de seguridad en vías urbanas
- El 26% de los conductores de automóviles reconoce pasar los semáforos en ámbar siempre, muy frecuentemente o frecuentemente.
- El 22% ha viajado como pasajero de un vehículo cuyo conductor había consumido cannabis
- El 21% ha conducido bajo los efectos de medicinas

## Conclusiones

- El 26% de los conductores de automóviles reconoce acercarse demasiado al vehículo que va delante siempre, muy frecuentemente o frecuentemente. +
- El 11% ha viajado como pasajero de un vehículo cuyo conductor había consumido pastillas sintéticas
- El 11% ha viajado como pasajero de un vehículo cuyo conductor había consumido cocaína
- El 9%, ha conducido bajo los efectos del cannabis
- El 8% de los conductores de automóviles reconoce hablar por teléfono sin usar el sistema “manos libres” siempre, muy frecuentemente o frecuentemente.
- El 8% de los conductores de automóviles reconoce hablar saltarse la señal de STOP siempre, muy frecuentemente o frecuentemente.
- El 6%, ha conducido bajo los efectos de pastillas sintéticas
- El 5%, de cocaína

# Conclusiones

6. **Tenemos que trabajar más en romper “la cadena del riesgo”: «es un peligro, pero no tengo otra opción»**

**Tenemos que enseñar a los jóvenes a decir “NO” al peligro**

**A que aprendan a disfrutar de la vida sin asumir riesgos excesivos**

**A protegerse y a proteger a los demás**

**A valorar la vida como el milagro diario que es**

**... Y ello en medio de una sociedad que sublima el peligro, la adrenalina, las experiencias límite, las actividades de riesgo...**

## Conclusiones

### 7. Los jóvenes reclaman más tecnologías en los vehículos:

- Alcolocks (92%)
- Cajas negras (88%)
- Limitadores inteligentes de velocidad (80%)

### 8. Están a favor de endurecer las sanciones por:

- Conducción en estado de embriaguez o después de consumir drogas (92%)
- Hablar por el móvil sin manos libres (86%)
- Circular sin dispositivo de retención o sin casco (84%)
- Velocidad excesiva (81%)
- El 74% está de acuerdo en rebajar los límites de alcoholemia permitidos

### 9. Según los jóvenes las estrategias de prevención más útiles son

- Educación en las aulas (74%)
- Aumento de los controles (68%)
- Endurecimiento de las sanciones (68%)
- Campañas de publicidad (58%)

# Medidas propuestas (Fundación MAPFRE y ETSC)

- a) **Mejorar la formación en percepción de riesgo y relación entre estilos de conducción y seguridad vial**
  - **Sesiones teóricas y prácticas obligatorias (con la ayuda de simuladores y de conducción real comentada)**
  - **Adaptadas al perfil de cada futuro conductor**
- b) **Fomentar la conducción acompañada para adquirir mayor experiencia al volante.**
  - a) **Antecedente de la OM de 1981 sobre licencia de aprendizaje**
- c) **Reforzar el sistema gradual de acceso al permiso de conducción (mayor experiencia inicial en las condiciones más seguras): por ejemplo comenzando con conducción diurna, sin otros jóvenes acompañantes, etc**
- d) **Fomento de los vehículos más seguros y con nuevos sistemas telemáticos**
- e) **Investigar la relación entre seguridad vial y seguros de automóviles basados en el modo de conducción**

**¡Gracias!**

**Fundación  
MAPFRE**

[jmonclu@fundacionmapfre.org](mailto:jmonclu@fundacionmapfre.org)

