

LOS JÓVENES EN EL TRÁFICO

Una visión en
primera persona



6



C u a d e r n o s

d e R e f l e x i ó n

Attitudès

LOS JÓVENES
EN EL TRÁFICO

Una visión en
primera persona

Francisco Alonso
Jaime Sanmartín
Constanza Calatayud
Cristina Esteban
Luis Montoro
Beatriz Alamar
M^a Luisa Ballestar

Con la colaboración de INTRAS

© 2004 Attitudes

Colección: Cuadernos de Reflexión Attitudes

© 2004 los autores: Francisco Alonso, Jaime Sanmartín,
Constanza Calatayud, Cristina Esteban, Luis Montoro,
Beatriz Alamar, M^a Luisa Ballestar

Edita: Attitudes

Con la colaboración del Instituto Universitario de
Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)

1^a edición: octubre 2004

ISBN: 84-96323-09-9

Depósito Legal: B.

Impreso en papel reciclado

No se permite la reproducción total o parcial de
este libro, ni su transmisión por cualquier forma
o medio, sin el permiso previo del editor.

Attitudes es un compromiso de Audi con la
protección del medio ambiente y la promoción
de la educación vial.

ÍNDICE

[1]	Introducción	7
[1.1	Una reflexión para un nuevo viaje	9
[1.2	El tercer paso en un largo camino	14
[1.3	Dar el paso de realizar un estudio poblacional: objetivos de este estudio	18
[2]	La investigación	23
[2.1	Muestra utilizada	24
2.1.1	Distribución de la muestra	26
2.1.2	Otras características de la muestra	29
2.1.2.1	Licencia o permiso de conducción	30
[2.2	Descripción del cuestionario	32
[2.3	Aplicaciones y formato del cuestionario	36
[3]	Metodología de análisis	39
[3.1	Muestra utilizada	40
	Variables cuantitativas o numéricas	40
	Variables cualitativas o categóricas	40
[3.2	Metodología	41
[3.3	Descripción estadística	42
	Tablas univariadas	42
	Tablas de respuestas múltiples	43
[3.4	Interdependencia entre variables	46
	Tablas bivariadas: tablas de contingencia	46
[3.5	Representación gráfica de los resultados	49
	Gráfica de líneas	49
	Gráfico de barras	50
	Gráfico de sectores	51
[4]	Los jóvenes en su relación con el tráfico	53
[4.1	Experiencia en la conducción	54
[4.2	Condiciones de la conducción habitual	57
[5]	Los jóvenes y sus vehículos	69
[6]	Jóvenes e infracciones de tráfico	83
[7]	Jóvenes y accidentes de tráfico	109
[8]	Jóvenes y padres unidos por el tráfico	123
[9]	Jóvenes, estilos de vida y tráfico	149
[9.1	Estudios, ocupación y aficiones	158
[10]	Resúmenes y conclusiones	171

Anexos	215
Índice de tablas	233
Índice de gráficas	233
Bibliografía	243

1. INTRODUCCIÓN

Una de las noticias que llevan a sus páginas todos los periódicos cuando arranca un nuevo año son los datos de mortalidad en nuestras carreteras. Este 2004 amaneció con una cifra otra vez escalofriante: 4.032 vidas se quedaron a mitad de camino en 2003. Y sólo en las carreteras. A esta cifra hay que unir el número de muertes en suelo urbano: accidentes de vehículos, atropellos...

Los jóvenes no se salvan, hasta el punto de que los accidentes son la primera causa de muerte entre la población más joven de nuestro país y de cualquier país occidental.

(...)

Aunque los datos dicen que cada año baja el número de accidentes, éste sigue siendo excesivamente elevado, porque detrás de cada cifra hay una vida rota. Por eso hay que hacer un ejercicio de responsabilidad.⁽¹⁾"

⁽¹⁾ El Mundo (2004). AULA DEL MUNDO 24 ABRIL 2004

1.1 Una reflexión para un nuevo viaje

¿Ser joven, estar joven?

¿Es la juventud algo físico o psicológico?

¿Es la juventud un estado o un rasgo?

¿Es la juventud algo deseable?

¿Es la juventud algo que se ansía alcanzar y algo que no se desea perder?

¿Es la juventud ese estadio al que se desea volver con la experiencia acumulada?

Todas estas y otras cuestiones son las que a uno le surgen cuando piensa en los jóvenes, cuando piensa en la juventud. La juventud significa el acceso a la independencia, el acceso a la afirmación de una propia personalidad a través de un conjunto de elecciones personales.

Sin lugar a dudas, la juventud está asociada con un tiempo donde uno trata de “vivir”, de divertirse, de pasarlo bien. Por una parte, la juventud está impregnada de buenos deseos para uno y para los suyos. Se trata de buscar emociones, de búsqueda de amor de pareja, en definitiva de cumplir sus sueños.

Por otra parte, también la juventud está impregnada de buenos deseos para los demás, por tratar de que mediante el esfuerzo personal y generacional se consiga una mejora sustancial de la sociedad.

Y todo ello, coincide en un momento de la vida en que uno está en sus mejores condiciones físicas y psíquicas.

Podríamos concluir en este punto que la juventud es un estadio feliz para las personas. Consecuentemente, esta etapa de la vida es tan deseada que las personas nos aferramos a ella a veces hasta límites insospechados.

Sólo hay que escuchar las canciones del panorama tanto actual como pasado del pop-rock, para darnos cuenta de cómo estos comportamientos, deseos e intenciones que hemos comentado anteriormente, se plasman en las letras y las músicas de las mismas.

**«Que Dios te bendiga y te proteja siempre
Que todos tus deseos se hagan realidad
Que hagas siempre por otros
Y otros hagan por ti
Que construyas una escalera a las estrellas
Y escales cada peldaño
Que permanezcas por siempre joven»**

(Forever Young, Planet Waves, Bob Dylan)

Pero realmente ¿es tan feliz este estadio de la vida?, ¿lo es para todos los jóvenes?

Evidentemente no. La afirmación de que es una etapa feliz no es cierta ni falsa, sino que aplicando la lógica borrosa está llena de grises.

Precisamente esa búsqueda de identidad tiene asociados una serie de problemas que son más acusados en algunas personas.

Se necesitan tomar decisiones para afirmar la identidad de uno y tomar decisiones es una tarea que por cotidiana no deja de ser difícil de hacer.

No hay que olvidar que las decisiones de esta etapa de la vida nos limitan nuestras posibilidades de futuro.

Además, muchas de estas decisiones se realizan en un ambiente de incertidumbre y no exentas de cierto riesgo.

En efecto,

(...) uno de los grandes problemas de esta plasmación de vitalidad es que no está exenta de riesgos, de entre los que destaca por su

importancia el de la pérdida de vitalidad, del posible encuentro con la muerte temprana que lo convierte en la gran paradoja.

Pero, en ocasiones es una paradoja que parece buscada. Para muestra aquella frase atribuida a Truman Capote y popularizada en los años sesenta por Mick Jagger (un cantante como no) que todavía hoy podemos ver escrita en muchos sitios:

“Vive deprisa, muere joven, y así tendrás un cadáver bien parecido”.

Lógicamente, no hay duda de que muchos de los comportamientos que tienen los jóvenes son comportamientos de riesgo que ponen en peligro sus propias vidas y las de los demás, y de estos son también numerosos los que son intencionales.

Pero, volviendo al eje de la música, podemos advertir que son también numerosas aquellas canciones que nos hablan de una búsqueda de la identidad, de la búsqueda de la libertad y que tienen como escenario la conducción. Así, coches, carreteras y autopistas se convierten en el marco para la consecución de los deseos y objetivos más íntimos.

**«Más allá del Palace, zumbidos a media potencia
Bajan chillando por el bulevar
Las chicas se peinan en los espejos retrovisores
Y los chicos intentan hacerse los duros»
*(Born To Run, Born To Run, Bruce Springsteen)***

**«Lo llenas,
estás al volante
de tu Oldsmobile,**

rodeando a tu chica con el brazo,
y, bajas a toda pastilla por el bulevar,
buscando el corazón de la noche del sábado.»

*(The Heart of Saturday Night, The Heart of
Saturday Night, Tom Waits)*

Son muchas y complejas las razones que llevan a asumir estos riesgos, como la inexperiencia, la infravaloración de los riesgos, pero destaca como hemos comentado las motivaciones relacionadas con la necesidad de afirmarse, una característica que sin duda es concomitante con los jóvenes.

Y es precisamente el camino a esa afirmación la que nos puede llevar a asumir de forma desmedida riesgos innecesarios.

Pero claro, llegados a este punto, podemos pensar,

**(...) si los jóvenes asumen excesivo riesgo y ponen en peligro sus vidas y las de los demás, ¿no es su comportamiento rechazable?
Si nuestra respuesta es sí, el resultado de un hipotético juicio debería ser “culpable”, ¿o no?**

Podemos acabar con la afirmación anterior y los que no son jóvenes desatarán toda una serie de análisis y estrategias que se dirijan a criticar y controlar su comportamiento de las formas más diversas.

Pero, también podemos continuar nuestra reflexión tratando de llegar más allá y con un gran afán de justicia podemos preguntar en su defensa:

Pero, ¿no somos todos un poco responsables de las actitudes y comportamientos que tienen los

jóvenes? Siendo sinceros la respuesta debería ser "sí".

Son muchos, sin duda, los factores que contribuyen a la conformación de estas actitudes, creencias y comportamientos. Los medios de comunicación, especialmente la televisión, los padres y por qué no decirlo los "iguales", son focos de influencia que en demasiadas ocasiones actúan potenciando actitudes y comportamientos negativos.

Algunos de estos son, por más obvios y ajenos, mayormente reconocidos. Otros, por más próximos y por la dificultad que nos representa, lo serán menos.

«Bueno, papá

Es el día de la Independencia esta vez

No sé qué fue lo que nos pasó

Elegimos los términos y fijamos los límites

Pero era imposible que esta casa nos cobijara a los dos

Supongo que los dos somos muy parecidos»

(Independence Day, The River, Bruce Springsteen)

Pero sea como sea,

(...) no podemos responsabilizar en mayor medida a los jóvenes sin que paralelamente nos responsabilicemos más nosotros en lo que se refiere a nuestros comportamientos en general y en los que tenemos con respecto a ellos, al menos en lo que se refiere al tráfico y la seguridad vial.

En definitiva, vamos a comprometernos a reflexionar más sobre este tema, a ser más justos, a olvidarnos de ejercer únicamente el

papel de juez, ya que todos somos juez y parte en esta causa.

1.2 El tercer paso en un largo camino

Tal y como defendíamos en el pasado, y mantenemos en el presente, es obvio que toda andadura se define, tanto por los pasos que se han dado como por los pasos que se están dando.

Además, cuanto más camino se ha recorrido, mejor podemos definir el sentido y dirección de dicha andadura. La relación del INTRAS y del programa social Attitudes de Audi, que comenzó hace tres años, tuvo como primer objetivo trabajar en una línea de investigación/intervención con el propósito de contribuir de alguna forma a reducir la agresividad en la conducción.

La elección de esta temática estuvo motivada entonces porque era una preocupación muy presente tanto en los expertos como en el conjunto de la población española, tal y como se confirmó posteriormente con alguna de las investigaciones.

De las conclusiones de aquella línea de investigación hubo una que destacó por muchos motivos:

“...hay que potenciar la Educación y la Formación Vial como estrategia para mitigar esta problemática específica relacionada tanto con la conducción como con los accidentes derivados de la misma.”

Pero también era obvio que la Educación y la Formación vial no solamente debían ser instrumentos para mitigar la agresividad en la conducción, sino que pueden ser

también útiles para abordar otros muchos factores relacionados con la accidentalidad vial. Estábamos ya de pleno y de nuevo introducidos en una nueva preocupación. En este caso, además, hicimos coincidir la presentación de nuestros resultados con la elaboración de algunos materiales de intervención dirigidos a contribuir a mejorar la Educación Vial. Concretamente, nos referimos al Programa de Educación Vial para el grupo de niños de 2º y 3º de Primaria. Material rico en recursos y fundamento que ha tenido una excelente aceptación social a tenor de su demanda. Estos materiales además, han servido de base para reformular el Programa que se venía aplicando en la Escuela Infantil de Educación Vial Attitudes.

Pero, como el objetivo conjunto de ambas instituciones es tan ambicioso como difícil de conseguir no podíamos detenernos a medio del camino, era necesario y así nos lo planteamos: continuar. Desafortunadamente, aún nada ha sido suficiente hasta el momento para alcanzar la meta: “que nadie muera o se lesione en la carretera”, “que fallezca y se lesione menos gente”. Así,

(...) con el empeño de buscar la utilidad social en cada uno de los pasos que damos, esa segunda andadura, nuevamente, sin darnos apenas cuenta, había marcado la dirección de nuestro tercer empeño, que no ha sido otro que el de abordar la problemática de los accidentes de un grupo de población tan importante como el de los jóvenes. ¿Y por qué los jóvenes? Porque los jóvenes constituyen un grupo ampliamente declarado de alto riesgo, donde se conjuga la juventud con la inexperiencia, es y ha de ser, por su inminente o reciente participación en el sistema de tráfico, un grupo objeto de la educación y la formación vial.

Además, este grupo pese a que su debut en el mundo de tráfico no ha sido lo exitoso que todos hubiésemos querido, son los grandes olvidados desde el punto de vista de la educación.

De forma que sistematizando este proceso comenzamos hablando de un factor de riesgo en el ámbito de la conducción al que se le había prestado poca atención en nuestro país, y parece estar en plena efervescencia; seguimos estudiando la estrategia por excelencia más eficaz para acabar con una problemática tan importante como la de los accidentes de tráfico, la estrategia preventiva desde la educación y la formación, para terminar abordando uno de los grupos de riesgo que más accidentalidad representa cualquiera que sea el indicador que utilicemos.

Y para este tercer cometido, hemos querido mantener el modelo y estructura que tan buenos resultados ofrecieron los años previos.

[a] El aumento y sistematización del conocimiento como punto de partida.

En otras palabras, el eje central del modelo se basa en partir de un aumento de nuestro conocimiento, como tantas veces hemos defendido.

La premisa, de nuevo, es el convencimiento, tantas veces demostrado por la ciencia, de que la investigación es la única arma que dota a las autoridades, instituciones y profesionales con competencias propias o auto-impuestas, de las herramientas necesarias que permiten alcanzar objetivos con cierta garantía de éxito.

No es arbitrario entonces que la primera acción haya sido la elaboración de un análisis de los hallazgos e ideas que, desde la investigación más empírica y experimental, así

como desde su interpretación más teórica, nos permita crear un marco conceptual. Sin olvidar el último objetivo, desde el conocimiento pasar a la acción. Al tratar de los jóvenes y su relación con el tráfico, una relación demasiado basada en la tragedia, nos acercamos al estudio de un grupo que necesariamente es objeto de intervención por lo importante que es disponer de una base para actuar y desde la que juzgar lo actuado. Por este motivo, a lo largo del análisis no se pierden ni un solo momento las implicaciones que para la intervención tiene cada uno de los aspectos, factores, datos y procesos estudiados.

[b] El análisis de la opinión de los protagonistas

El análisis de la investigación, que dentro de nuestra jerga conocemos como “estudio documental”, comparte protagonismo con otro proyecto iniciado de forma paralela que ha consistido en un estudio de opinión de la población española (realizada evidentemente a través de una muestra representativa de la misma).

Este estudio se justifica, de nuevo, en la propia realidad. La premisa en este caso: “el objetivo último de cualquier investigación, estudio... en el ámbito de la seguridad vial, es elaborar, diseñar, e implementar intervenciones que conlleven una reducción en las consecuencias negativas del tráfico”; sin embargo, tan importante es el diseño de la intervención como conocer cómo la intervención va a ser aceptada por el público objetivo o público adoptante. En este sentido era necesario complementar nuestro trabajo con un análisis de lo que opina la población española, de lo que opinan los jóvenes, toda vez que indagamos en otras cuestiones como sus actitudes, la relación con sus padres, en relación siempre con la seguridad vial.

[c] Las propuestas para la acción

En último término y como actividad complementaria, también se contempla la realización de las 3^{as} *Jornadas de Reflexión* Attitudes “*Los Jóvenes en el Tráfico: ¿Víctimas o Culpables?*” a través de unos *focus-groups* (grupos de discusión) que con la reunión de expertos y responsables en las materias y campos de actuación que confluyen en esta problemática, funcionen como el hervidero de ideas y reflexiones, que deben preceder a toda acción para teñirla de la prudencia necesaria.

Con estas jornadas seguimos pretendiendo impulsar la asociación investigación-intervención, que desde la integración y suma de esfuerzos de instituciones y personas, permita avanzar más y más rápido en el sentido deseado.

1.3 Dar el paso de realizar un estudio poblacional: objetivos de este estudio

¿Por qué de nuevo realizar una encuesta a la población?
¿Qué objetivos perseguimos con dicha encuesta? ¿Qué utilidad práctica pueden tener los resultados de la misma?

Pero, ¿qué características especiales podemos darle a la encuesta este año?

La respuesta a la globalidad de estas cuestiones sigue siendo tan sencilla como importante por sus implicaciones. En primer lugar, habría que volver a decir que realizar una encuesta a la población, es una de las distintas metodologías que se pueden utilizar a la hora de investigar el complejo mundo de la Seguridad Vial.

Y que por lo tanto, como cualquier investigación, utilice la metodología que utilice, contribuye desde su modestia a incrementar nuestro conocimiento en este ámbito.

En segundo lugar, seguimos pensando que este tipo de estudio, que tan buenos resultados nos ha dado en años anteriores, es ideal para estimular el debate público que queremos generar. En efecto, realizando este tipo de investigación hemos constatado que facilitamos los posicionamientos de las personas e incrementamos la riqueza en las discusiones a través de todas las variables que hemos podido tratar.

En tercer lugar, vamos a conocer como siempre los pensamientos de la población española. Esto nos va a permitir sin lugar a dudas, como lo ha hecho en el pasado, analizar el problema con mayor rigor, así como proponer soluciones (medidas y contramedidas) más ajustadas a la realidad social sobre la que se va a aplicar.

Pero, a pesar de que todo lo anterior sigue siendo tan cierto en la actualidad como lo fue en el pasado, no hemos de olvidar que el tema que tratamos este año tiene algunos aspectos diferenciales dignos de tener en consideración.

En efecto, este año nos hemos centrado en analizar, como ya hemos comentado en apartados anteriores, el grupo de riesgo que constituyen los jóvenes.

Y para hacerlo, en lo que se refiere a esta investigación, nos ha parecido que lo más interesante era centrarnos en las percepciones y opiniones de este grupo de la población. En consecuencia, la totalidad de la muestra que hemos utilizado es de jóvenes.

De esta forma, en ese hipotético juicio donde tratamos de establecer un veredicto de inocencia o culpabilidad al que nos referíamos en el apartado anterior, vamos a obtener el máximo de información acerca de este grupo de población que permita no sólo su culpabilización sino que pueda

permitir hacer una defensa del mismo con todas las garantías posibles, incluso más allá de lo que ellos hubieran realizado por sí mismos.

De esta forma, sin habernos olvidado de abordar aspectos que tienen que ver con las creencias, las actitudes y los conocimientos, en esta ocasión nos vamos a centrar en averiguar otros aspectos como son: los jóvenes en su relación con el tráfico y con sus vehículos (ambos hechos objetivos), el historial de accidentes y la tasa de infracciones que suelen cometer (restringidas a unas infracciones específicas), y en su defensa, cómo no, la relación que tienen estas infracciones y accidentes con las de sus padres en lo que hemos venido a titular “padres y jóvenes unidos por el tráfico”, amén de tratar de establecer qué relación tiene todo esto con sus estilos de vida.

Como se podrá observar, de nuevo volvemos a ser “ambiciosos” en el sentido más positivo (no como aquellos que entienden la ambición como la destrucción de lo que les rodea, incluido el prójimo), habiendo tratado un amplio rango de cuestiones, tal y como se puede concluir de lo dicho y de una lectura detenida de la encuesta.

Esto, evidentemente, vuelve a tener una relación directa con el gran número de preguntas y con la larga duración del tiempo de entrevista, que en esta ocasión ha sido como se comentará más adelante presencial.

En este sentido y en este momento, no quisiéramos dejar de agradecer a los jóvenes anónimos que han participado desinteresadamente en este estudio (que han constituido la muestra que hemos utilizado) el tiempo que nos han dedicado así como su sinceridad, que ante algunas cuestiones especialmente delicadas, han tenido.

Y ¿por qué no volver a referirnos a nosotros, los investigadores con ambición positiva, que vivimos con pasión esta temática? Quien nos conozca sabe que quisiéramos que estas encuestas fueran ilimitadas desde el

punto de vista de su duración y en su posibilidad de replicación, pero esto es como todos ustedes convendrán un imposible en la práctica.

Este libro, como ya hemos comentado, tiene como objeto inmediato servir de base para el diseño y formulación de posibles estrategias de intervención, en las "3ª Jornadas de Reflexión Actitudes: Los Jóvenes en el tráfico ¿Víctimas o culpables?", facilitando, a su vez, el debate que en dichas jornadas se producirá. Pero su pretensión de utilidad se extiende más allá. Es una opción de presente, pues pretendemos convertir este libro en manual de consulta para los que en el día a día intervienen sobre este grupo de riesgo.

Y para ello, el libro se ha estructurado en tres grandes apartados.

En el primero de ellos, para permitir una composición mejor acerca de las circunstancias de dónde se han extraído los datos del estudio, se describe la metodología del mismo. De esta forma, se habla de la muestra utilizada, de la distribución de la misma, así como de otras características, se realiza una descripción del cuestionario y de la aplicación y formato del mismo. Este año, con carácter de novedoso, hemos incluido un apartado referente a la "metodología de análisis", que incluye entre otros aspectos explicaciones que van desde el propio tratamiento estadístico de los datos a la representación gráfica de los resultados de los mismos.

En un segundo apartado presentamos los más relevantes y significativos resultados del estudio. Atendiendo a los aspectos y áreas temáticas que se trabajan en la encuesta, este capítulo que, como presupondrán es el de mayor extensión del libro, a su vez está dividido en diferentes bloques.

En un tercer apartado, realizamos un recorrido sobre algunos de los resultados que, siendo significativos,

puedan ofrecer un panorama general de los conocimientos obtenidos mediante esta investigación. Y lo hacemos desde la óptica, que nunca debemos perder, de las implicaciones que los mismos pueden tener desde un punto de vista aplicado.

Como comentaremos, este capítulo configura únicamente una primera aproximación a las numerosas conclusiones que se pueden extraer de una investigación como la realizada, que quedan por nuestra parte para foros y publicaciones posteriores, pero que pueden y deben ser extendidas por la propia actividad del lector del estudio.

En último lugar, como anexo reproducimos el cuestionario de forma íntegra, para posibilitar su consulta.

Como es privativo incluimos las referencias bibliográficas pertinentes, que en algunas ocasiones, como consecuencia de lo anteriormente explicado, no se circunscriben a publicaciones (artículos, libros, informes) y que en este caso son menores que en el libro documental. Esperamos que toda esta información sea suficiente para cumplir con los objetivos que nos hemos planteado, y que el esfuerzo del programa social Attitudes de Audi y del INTRAS haya valido la pena.

2. LA INVESTIGACIÓN

2.1 Muestra utilizada

La muestra se ha obtenido a partir de un muestreo aleatorio, proporcional a la población en función de las variables edad, sexo, Comunidad Autónoma y hábitat. Se han considerado a sujetos de edades comprendidas entre los 18 y 25 años con licencia o permiso de conducción, es decir, jóvenes conductores.

El tamaño muestral de partida ha sido de 600 encuestas⁽¹⁾. Para el proceso de muestreo se ha utilizado la maqueta de distribución presentada en la Tabla 1 y en la Tabla 2.

Edad	TOTAL	Hombres	Mujeres
18-21	222	117	105
22-25	378	192	186
Total	600	309	291

Tabla 1: Maqueta de distribución de muestra por edad y sexo

⁽¹⁾ Suponen operar con un margen para datos globales de $\pm 4,1$ con un intervalo de confianza del 95,5% y en el caso más desfavorable de $p=q=50\%$.

COMUNIDAD AUTÓNOMA	TOTAL
Andalucía	102
Cataluña	96
Madrid (Comunidad de)	78
Comunidad Valenciana	60
Castilla y León	36
Galicia	36
Castilla - La Mancha	30
País Vasco	30
Canarias	24
Asturias (Principado de)	18
Baleares (Illes)	18
Extremadura	18
Murcia (Región de)	18
Aragón	12
Cantabria	12
Navarra (Comunidad Foral de)	12
Total	600

Tabla 2: Maqueta de distribución de muestra por Comunidad Autónoma y tipo de hábitat

Prácticamente la distribución por sexo es equitativa, 50,7% varones y 49,3% mujeres, dado que cada vez el censo de mujeres conductoras es mayor. Aunque en general, la distribución por sexo en la población de conductores es de 66% de hombres y 34% de mujeres, en los últimos años el censo de nuevos conductores es prácticamente igual para hombres y mujeres (Tabla 3), según los datos de la Dirección General de Tráfico (DGT, 2002).

TITULARES DE PERMISOS DE CONDUCCIÓN		
Nuevos conductores Varones	AÑO	Nuevas conductoras Mujeres
290.346	1997	292.278
279.223	1998	290.562
288.524	1999	301.515
288.523	2000	309.212
276.432	2001	285.214
303.231	2002	318.277

Tabla 3: Distribución de la muestra de conductores en función del sexo

La muestra obtenida es representativa de la población general y del censo de conductores de la población objeto de estudio, es decir, de los jóvenes entre 18-25 años, tal como hemos visto en la Tabla 3.

2.1.1 Distribución de la muestra

A partir del diseño de la muestra planteado en la maqueta de distribución, se han obtenido un total de 607 encuestas. La pregunta filtro utilizada para seleccionar a los sujetos ha sido la edad y la posesión de la licencia o permiso de conducción, independientemente del tipo de vehículo (de ciclomotor, de motocicleta, de turismo). La Tabla 4 presenta la distribución de la muestra por sexo y edad.

	Sexo		Total
	Mujer	Hombre	
Edad 18 años	15	19	34
19 años	25	30	55
20 años	30	43	73
21 años	32	32	64
22 años	46	46	92
23 años	53	36	89
24 años	43	45	88
25 años	55	57	112
Total	299	308	607

Tabla 4: Distribución de la muestra por edad y sexo

Por otro lado, en la Tabla 5 se observa la distribución de los encuestados en función de la Comunidad Autónoma a la que pertenecen y el sexo. La distribución es proporcional a las cifras de población referidas al año 2002, según los datos del Instituto Nacional de Estadística (INE, 2004).

			Sexo		Total
			Mujer	Hombre	
Comunidad Autónoma	Galicia	Recuento % de Sexo	18 6,0%	18 5,9%	36 5,9%
	Comunidad Valenciana	Recuento % de Sexo	30 10,0%	30 9,8%	60 9,9%
	Madrid	Recuento % de Sexo	38 12,7%	43 14,0%	81 13,4%
	Castilla-León	Recuento % de Sexo	17 5,7%	19 6,2%	36 5,9%
	Andalucía	Recuento % de Sexo	48 16,1%	54 17,6%	102 16,8%
	Cantabria	Recuento % de Sexo	6 2,0%	6 2,0%	12 2,0%
	Castilla-La Mancha	Recuento % de Sexo	15 5,0%	15 4,9%	30 5,0%
	Baleares	Recuento % de Sexo	9 3,0%	8 2,6%	17 2,8%
	Asturias	Recuento % de Sexo	9 3,0%	8 2,6%	17 2,8%
	País Vasco	Recuento % de Sexo	17 5,7%	14 4,6%	31 5,1%
	Cataluña	Recuento % de Sexo	49 16,4%	49 16,0%	98 16,2%
	Canarias	Recuento % de Sexo	13 4,3%	11 3,6%	24 4,0%
	Aragón	Recuento % de Sexo	6 2,0%	6 2,0%	12 2,0%
	Murcia	Recuento % de Sexo	9 3,0%	9 2,9%	18 3,0%
	Navarra	Recuento % de Sexo	6 2,0%	6 2,0%	12 2,0%
	Extremadura	Recuento % de Sexo	9 3,0%	11 3,6%	20 3,3%
Total	Recuento % de Sexo	299 100,0%	307 100,0%	606 100,0%	

Tabla 5: Distribución de la muestra por Comunidad Autónoma y sexo

La distribución en función del hábitat es equivalente para hombres y mujeres (Tabla 6). El 17,5% vive en localidades de menos de 20.000 habitantes, un 50,2% en poblaciones entre 20.000 y 500.000 habitantes y el resto (32,3%) en grandes ciudades (más de 500.000 habitantes).

			Sexo		Total
			Mujer	Hombre	
Habitat	Menos de 20.000 habitantes	Recuento % de Habitat % de Sexo	54 50,9% 18,1%	52 49,1% 16,9%	106 100,0% 17,5%
	De 20.000 a 500.000 habitantes	Recuento % de Habitat % de Sexo	148 48,7% 49,5%	156 51,3% 50,8%	304 100,0% 50,2%
	Más de 500.000 habitantes	Recuento % de Habitat % de Sexo	97 49,5% 32,4%	99 50,5% 32,2%	196 100,0% 32,3%
Total		Recuento % de Habitat % de Sexo	299 49,3% 100,0%	307 50,7% 100,0%	606 100,0% 100,0%

Tabla 6: Distribución de la muestra por hábitat y sexo

2.1.2 Otras características de la muestra

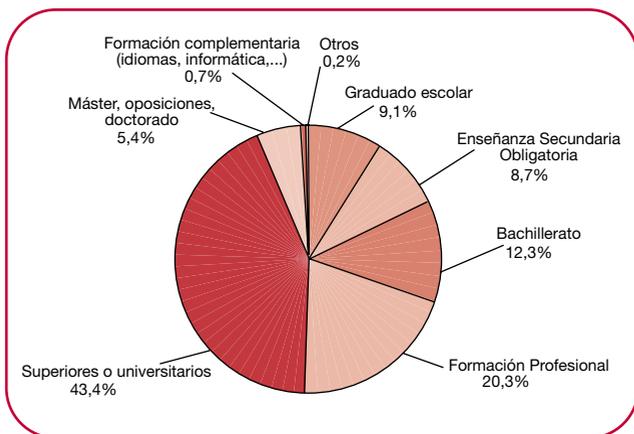
En el cuestionario, también se ha preguntado a los jóvenes el nivel de estudios alcanzado o en curso, así como su situación laboral o académica (estudios/trabajo), el historial de infracciones y de accidentes, etc.

Aproximadamente el 62% de los encuestados trabaja (Tabla 7) aunque uno de cada tres jóvenes que trabaja lo hace a tiempo parcial dejándole así, tiempo para continuar sus estudios.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
¿Trabajas? Si	375	61,8	61,8	61,8
No	232	38,2	38,2	100,0%
Total	607	100,0	100,0	

Tabla 7: Distribución de la muestra en función de la situación laboral

El **nivel académico** de la muestra es elevado. La mayor parte de los jóvenes ha acabado sus estudios universitarios o los está cursando. En la Gráfica 1 se puede observar claramente como el mayor porcentaje de encuestados lo constituyen los jóvenes con estudios universitarios (finalizados o en curso). Uno de cada cinco jóvenes entrevistados tiene estudios profesionales.



Gráfica 1. Distribución porcentual del nivel académico de la muestra

pueden a su vez disponer de uno o más permisos (Tabla 8). El 71% posee permiso de conducir turismo, uno de cada cinco jóvenes tiene licencia de ciclomotor, un 8% permiso de motocicleta y tan sólo un 0,9% otro tipo de permiso (vehículos pesados, etc.).

		Recuento	% columna
Licencia o permiso de conducción	Ciclomotor	154	20,2%
	Motocicleta	61	8,0%
	Coche	542	70,9%
	Otros	7	,9%

Tabla 8: Distribución de los tipos de licencia y/o permiso de conducción de la muestra

Dada la juventud de nuestros encuestados, la experiencia en la conducción reflejada en los años que obtuvieron la primera licencia o permiso, no es mucha, sobre todo si, como veremos más adelante, consideramos la frecuencia de uso del vehículo. Los sujetos que señalan disponer de más de 4 años de experiencia son, generalmente, aquellos que obtuvieron la licencia de ciclomotor previamente al permiso de conducción (Tabla 9).

2.1.2.1 Licencia o permiso de conducción

Junto con la edad, la variable licencia o permiso de conducción se utilizó como filtro en la encuesta. Aquellos que no poseían licencia o permiso no proseguían el cuestionario. Los jóvenes encuestados

¿Cuánto tiempo hace que te sacaste la primera licencia o permiso de conducción?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Antigüedad	Menos de 1 año	84	13,8	13,8	13,8
	1 año	84	13,8	13,8	27,7
	2 años	91	15,0	15,0	42,7
	3 años	85	14,0	14,0	56,7
	4 años	58	9,6	9,6	66,2
	Más de 4 años	205	33,8	33,8	100,0
Total		607	100,0	100,0	

Tabla 9: Distribución de la muestra en función de la antigüedad de la primera licencia o permiso de conducción

Con relación al historial de las infracciones (Tabla 10), tan sólo un 11% de los sujetos reconoce haber sido sancionado, aunque la mayor parte de los jóvenes afirma haber infringido la norma en más de una ocasión (saltarse un semáforo en rojo, no ponerse el casco o el cinturón de seguridad, conducir bajo los efectos del alcohol, etc.).

Infracciones

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
¿Ha sido multado?	No ha sido multado	536	88,3	88,3	88,3
	Ha sido multado	71	11,7	11,7	100,0
	Total	607	100,0	100,0	

Tabla 10: Distribución de la muestra en función de las multas recibidas

El porcentaje de jóvenes entrevistados que sufrieron en una o más ocasiones un accidente es del 33,8%. Es decir, uno de cada tres jóvenes se ha visto implicado al menos en un accidente (Tabla 11).

¿En cuántas ocasiones te has visto implicado en un accidente de tráfico?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Número de accidentes	Ninguno	398	65,6	66,2	66,2
	Uno	126	20,8	21,0	87,2
	Dos o más	77	12,7	12,8	100,0
	Total	601	99,0	100,0	
Perdidos	Sistema	6	1,0		
Total		607	100,0		

Tabla 11: Distribución de la muestra en función de los accidentes sufridos

La proporción de jóvenes accidentados es similar a la que presentan sus padres. Aproximadamente el 35% de los padres han padecido un accidente mientras que el porcentaje de madres conductoras que ha sufrido un accidente es de un 21,8% (Tabla 12).

¿Alguna vez ha tenido algún accidente?	Padres		Madres	
	Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Sí	168	35,1	59	21,8
No	271	56,8	212	78,2
Se desconoce	40	8,4	–	–
Total conductores		479		271

Tabla 12: Distribución de los accidentes sufridos por los padres y madres de la muestra

2.2 Descripción del cuestionario

El cuestionario nos ofrece una visión general de los conocimientos, las actitudes y las opiniones de los jóvenes hacia la conducción y la seguridad vial, tanto con relación a su comportamiento como a la valoración que hacen de su entorno, principalmente de sus padres.

El cuestionario (ANEXO I) recoge una serie de preguntas estructuradas en apartados diferenciados, con la intención de ofrecer una información clara respecto a los objetivos planteados en este estudio. Estos apartados son:

1. Datos personales
2. Experiencia en la conducción
3. Condiciones de la conducción habitual
4. Infracciones
5. A todos (preguntas de carácter genérico referidas a la conducción y a la seguridad vial)
6. Accidentes

7. Padres
 - o Infracciones del padre
 - Accidentes del padre
 - o Infracciones de la madre
 - Accidentes de la madre
8. Estilo de vida
9. Estudios, ocupación y aficiones
10. Datos de clasificación social

Los encuestados deben responder a cada cuestión con una o varias de las alternativas propuestas (cuestiones de respuesta única o de respuestas múltiples). Las respuestas libres están limitadas tan sólo, a la posibilidad de incluir nuevas categorías a las propuestas en el cuestionario.

El cuestionario tiene un carácter jerárquico, es decir, todas las preguntas no son contestadas por todos los sujetos.

Hay preguntas que sólo están dirigidas a un determinado grupo, por ejemplo, conductores accidentados, padres conductores, etc. Por lo que se podría decir que en cada apartado se cuenta con una submuestra diferente.

Se pueden diferenciar tres grandes bloques: uno que hace referencia a la conducción del propio sujeto y a sus conocimientos viales; un segundo bloque referido a la conducción de los padres y un tercer bloque relacionado con la actividad y el estilo de vida del sujeto encuestado. En el primer apartado, referido a los datos personales, se cumplimenta el sexo y la edad del entrevistado. La edad debe estar comprendida entre los 18 y 25 años. Son los únicos datos de identificación que se recogen del joven dado el carácter anónimo de la encuesta.

El BLOQUE I está constituido por los apartados 2, 3, 4, 5 y 6. En este bloque se proporciona información sobre la experiencia del conductor, sus comportamientos viarios y la frecuencia de los mismos. Además, permite comprobar los conocimientos que el sujeto posee sobre tráfico y seguridad vial (es la selección de preguntas dirigidas a

todos los encuestados, por ejemplo, ¿Cuál es la velocidad máxima permitida?). Este bloque está relacionado con todos aquellos datos del sujeto que tienen que ver con la conducción y la interacción con el tráfico. Incluye una serie de preguntas que nos permite delimitar el tipo de usuario entrevistado, así como su comportamiento habitual en el ámbito del tráfico. A lo largo de este bloque se van definiendo las características de cada uno de los jóvenes, lo que nos permite obtener información de gran utilidad para explorar las posibles diferencias entre los distintos usuarios.

Las primeras preguntas detectan al tipo de usuario (de ciclomotor, motocicleta, de turismo, etc.) y su relación con la conducción (motivo de desplazamiento). También se le pregunta por su experiencia en la conducción, su experiencia previa y su nivel de exposición al riesgo (frecuencia de uso del vehículo).

Por otra parte, se tienen en cuenta aspectos que consideramos muy importantes para la investigación del comportamiento en la conducción. Nos interesa el conocimiento que tiene el encuestado sobre seguridad vial y si éste se corresponde con su comportamiento habitual, en qué medida se rige por las normas y con qué frecuencia comete infracciones. Además se le pregunta por su implicación en accidentes así como la atribución de causas que hacen de los mismos en función de las diferentes características de los entrevistados.

Todas estas variables son susceptibles de cruzarlas con el resto de ítems que componen la encuesta posibilitando un extenso análisis diferencial que genera una extensa información de gran riqueza e interés.

En el BLOQUE II se solicita al joven encuestado información acerca de sus padres, centrándonos sobre todo en aquellos que son conductores. Nos interesa saber si los jóvenes repiten las conductas que han observado en sus padres.

Este segundo bloque está formado por las preguntas del apartado 7. En primer lugar, se trata de conocer de forma general la relación que mantiene el joven con sus padres, si vive con alguno de ellos o con los dos y cómo los calificaría. Posteriormente, se solicita que haga una valoración de la conducción de los padres y de las posibles consecuencias de esta conducta, como por ejemplo, si alguno de sus padres ha padecido algún accidente como conductor.

El objeto de este bloque es relacionar la conducta de sus padres con la de los jóvenes, tratando de averiguar si repiten los comportamientos que realizan sus padres y si justifican de la misma manera los comportamientos de sus padres con los que ellos realizan.

El BLOQUE III hace una revisión del estilo de vida del sujeto. Si estudia o trabaja, el nivel máximo de estudios alcanzados, las actividades en su tiempo libre, etc.

Este bloque está integrado por los apartados 8 y 9. En el apartado 8 se pregunta al sujeto la frecuencia del consumo de alcohol y otras drogas. El apartado 9 incluye toda una serie de cuestiones relacionadas con los estudios, el trabajo y las aficiones de los jóvenes. Se trata de relacionar el estilo de vida del entrevistado con sus comportamientos en la conducción. Como podremos comprobar en los resultados, la preferencia por deportes que conllevan riesgo está relacionada directamente con un comportamiento arriesgado en la conducción.

Los datos de tipo demográfico (datos de clasificación social) se recogen al final del cuestionario, momento en el que el entrevistador ya ha creado un clima de confianza suficiente con el entrevistado para poder realizarle preguntas más personales.

Finalmente, una vez se ha obtenido toda la información a través de la entrevista personal se ha llevado a cabo el proceso de depuración de los datos, eliminando

inconsistencias y errores y agrupando algunas de las variables recogidas para facilitar el análisis e interpretación de los resultados.

2.3 Aplicaciones y formato del cuestionario

El cuestionario se ha aplicado durante el mes de abril del año 2004⁽²⁾, a través de entrevista personal realizada por la empresa EMER-GfK⁽³⁾. Dicha empresa ha seguido las indicaciones sobre el diseño y especificaciones del equipo investigador.

La duración media de las entrevistas ha sido de 15 minutos, con cierta variabilidad debida a las diferencias personales de los entrevistados.

En el proceso de aplicación, EMER-GfK tiene establecidos una serie de programas para verificar la calidad que se aplican a todas las fases del desarrollo de la investigación:

- Diseño del cuestionario.
- Selección y preparación de entrevistadores.
- Realización del trabajo de campo.
- Grabación y tabulación de los datos.

Para comprobar el adecuado diseño de la encuesta previamente se realizó un pase piloto del cuestionario (que luego no ha sido utilizado). De este modo también se pudo ajustar la duración, la comprensión y el funcionamiento del cuestionario.

Las muestras de cada colectivo se distribuyeron entre los entrevistadores de forma aleatoria para evitar el dominio de alguno de ellos en algún colectivo y de este modo evitar los sesgos del entrevistador.

⁽²⁾ Las entrevistas se realizaron entre el 5 y el 22 de abril de 2004.

⁽³⁾ Emer-GfK está certificada por AENOR en el cumplimiento de las normas de calidad UNE-EN-ISO 9001.

Todos los cuestionarios fueron revisados para controlar su correcta cumplimentación. En estos controles se examinaban el porcentaje de no respuesta por entrevistador, las consistencias en las respuestas de los jóvenes entrevistados y la aplicación completa de la encuesta.

En el cuestionario se han utilizado tres tipos diferentes de formato de respuesta, según la característica y objetivos de cada pregunta. Los formatos son los siguientes:

1. Planteamiento de alternativas y elegir una en:
 - a. Preguntas dicotómicas. Son aquellas preguntas que tienen únicamente dos respuestas posibles (Sí/No, Hombre/Mujer). Permiten identificar claramente la opinión del entrevistado.
 - b. Preguntas con múltiples alternativas. Son aquellas que ofrecen varias alternativas de respuesta. El entrevistado tan sólo debe escoger una.
2. Preguntas de respuesta múltiple. El entrevistado tiene la oportunidad de elegir más de una alternativa. Brindan una serie de opciones al entrevistado, como por ejemplo, señalar los posibles factores que intervinieron en el accidente.
3. Preguntas que requieren una respuesta abierta pero relativamente acotada. Es el caso por ejemplo, de las preguntas que hacen referencia a las aficiones, estudios, etc. Al joven entrevistado se le ofrecen numerosas alternativas pero también se le da opción de incluir alguna categoría nueva.

3. METODOLOGÍA DE ANÁLISIS

3.1 Muestra utilizada

Tipo de variables: datos categóricos y sus particularidades
Desde el punto de vista del análisis estadístico se pueden distinguir dos tipos principales de variables: cuantitativas y cualitativas.

Variables cuantitativas o numéricas

Son variables de carácter métrico, en las que existe una correspondencia entre el valor numérico asignado a cada variable y aquello que, en cada caso, se mide o cuantifica. Es decir, las diferencias entre los números se corresponden con las diferencias en la propiedades objeto de medición. Por ejemplo, la edad.

Variables cualitativas o categóricas

Son aquellas en las que los números -cuando se utilizan- se emplean sólo a modo de etiquetas que se asignan a los objetos, eventos o sujetos con la finalidad de clasificarlos, pero que no tienen el significado numérico habitual, y por tanto poseen naturaleza no métrica. Son datos que expresan una cualidad o característica del objeto al que hacen referencia. Por ejemplo, el sexo de una víctima de accidente, puede ser 'V' o 'H' y, de forma arbitraria, ser codificado como '1' y '2' respectivamente, sin que en este caso '2' signifique más que '1' en la cualidad a que se hace referencia. Más ejemplos de este tipo de datos sería el uso principal del vehículo, tipo de desplazamiento, causa del accidente, etc. En definitiva, son datos referidos a variables que definen categorías. Por ello, comúnmente son denominados datos categóricos. Este tipo de datos requieren unas técnicas de tratamiento y análisis particulares apropiadas para los mismos.

Prácticamente la totalidad de las variables de la encuesta son de carácter categórico. Más aún, es habitual que algunas variables numéricas sean reconvertidas en variables de tipo categórico para facilitar la interpretación de los análisis. Por ejemplo, es práctica común agrupar la edad en intervalos (p.e. de 0-14, 15-18, 18-26,...) que definen categorías y llevar a cabo los análisis en base a dichas categorías. No es nuestro caso, ya que la edad está limitada a un grupo reducido (jóvenes entre 18 y 25 años).

3.2 Metodología

En este punto del informe se pretende realizar una breve descripción de las técnicas que se han utilizado para el análisis de los datos de la encuesta, así como proporcionar unas pautas básicas para una primera interpretación orientativa de los resultados obtenidos.

En primer lugar, hay que tener en cuenta que las técnicas utilizadas dentro de este análisis descriptivo y exploratorio se ajustan al tipo de datos que manejamos, principalmente, datos categóricos.

Se han considerado dos grupos de técnicas, aquellas propiamente descriptivas y aquellas que, además de describir, exploran las relaciones de interdependencia entre las variables. En el primer grupo se incluyen las *tablas univariadas* y las *tablas de respuesta múltiple*. En el segundo, las *tablas de contingencia*. Así, podemos diferenciar los siguientes apartados dentro de las técnicas y métodos de análisis:

1. Descripción estadística:
 - Análisis univariados (tablas de frecuencias)
 - Tablas de respuesta múltiple

2. Interdependencia entre variables
 - Análisis bivariados (tablas de contingencia)
3. Representaciones gráficas

3.3 Descripción estadística

Tablas univariadas

Es el nivel más básico en el análisis estadístico de cualquier estudio. Fundamentalmente consiste en la tabulación de los datos para cada una de las categorías que constituyen las diferentes variables de estudio, sea por medio de frecuencias, porcentajes o ambos.

Por ejemplo, la distribución de los encuestados en función del sexo, la edad, etc., son datos cuya distribución univariada ya nos brinda una primera aproximación al conocimiento de nuestra muestra.

A continuación, se puede ver un ejemplo de este tipo de tablas (Tabla 13). En este caso se presenta un tabla de frecuencias de las respuestas a la pregunta 10b de la encuesta.

Me has comentado que utilizas más el coche durante LA SEMANA y concretamente, lo haces principalmente

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	De día	430	70,8	95,3	95,3
	De noche	21	3,5	4,7	100,00
	Total	451	74,3	100,00	
Perdidos	Sistema	156	25,7		
Total		607	100,00		

Tabla 13: Distribución de la muestra en función del uso principal del vehículo de día o de noche durante la semana

En la **primera columna** se señalan las diferentes categorías en que se divide la variable (casos válidos), los casos en que este dato no se ha recogido o especificado

(valores no cumplimentados, no registrados o no aplicables que el Sistema denomina *Perdidos*) y los valores totales.

En la **columna de frecuencia** se presenta la distribución o recuento de los datos según las categorías consideradas, en nuestro caso, “De día” y “De noche”.

En la **columna de porcentaje** se presenta qué porcentaje del total (100%) representan cada una de las categorías (por ejemplo: el 70,8% de los casos corresponde a “De día”).

En la **columna de porcentaje válido** se eliminan del análisis todos aquellos datos considerados como valores no cumplimentados o no aplicables. Esta distinción es importante ya que no es lo mismo que esta variable no sea aplicable (por ejemplo, el sujeto utiliza el vehículo únicamente los fines de semana, por lo que no se incluye ninguna categoría de esta variable) a que, siendo aplicable, no se haya registrado (cuestión muy tenida en cuenta en los controles de calidad del trabajo de campo). Por lo tanto, los porcentajes se calculan sólo en base a los datos válidos para el análisis.

En la **columna de porcentaje acumulado** se proporciona una visión acumulativa de los porcentajes válidos, muy útil para detectar saltos, o lo que es lo mismo, frecuencias que se disparan en alguna categoría en el caso en que ésta tenga algún tipo de ordenación lógica.

Tablas de respuestas múltiples

Una variable multirrespuesta o de respuesta múltiple es aquella que puede tomar más de un valor por cada caso, es decir, el sujeto puede dar más de una respuesta. Por ejemplo, supongamos que se pide al sujeto que seleccione sobre una lista de 11 causas de accidente aquéllas que hayan podido influir en el que él mismo padeció. Se pueden hacer dos cosas diferentes para tratar este tipo de variables:

- Introducir una variable dicotómica (por ejemplo, 0 cuando no sea causa del accidente y 1 cuando sea

un factor que haya incidido en el accidente) por cada una de las posibles causas de accidentes. Nuestro archivo dispondría por lo tanto de 11 variables dicotómicas.

- Estimar el número máximo de causas de accidentes que pueden seleccionar los individuos.

Supongamos por ejemplo, que este número es 4 (el sujeto puede elegir hasta 4 posibles causas de accidentes), y se introducen 4 variables numéricas en el archivo de datos, cada una de ellas tendrá tantos códigos como categorías haya en la lista propuesta, es decir, 11.

Por lo tanto, la tabla de respuestas múltiples agrupa variables elementales en conjuntos de categorías múltiples y de dicotomías múltiples, para las que se pueden obtener tablas de frecuencias y tablas de contingencia.

La Tabla 14 es un ejemplo de este tipo de tabla en la que se recogen los usos principales del vehículo. El porcentaje (%columna) hace referencia al número total de respuestas dadas por los sujetos. Como se puede comprobar, el recuento total (1076 respuestas) supera el número de sujetos (n=607).

		Recuento	% columna
¿Cuál es el uso principal que das este vehículo?	Ir o venir del trabajo	237	22,0%
	Para trabajar	69	6,4%
	Ir o venir al centro de estudio	149	13,8%
	Asuntos familiares o personales	163	15,1%
	Ir de fiesta, marcha	168	15,6%
	Viajes o excursiones	106	9,9%
	Otras actividades de ocio o tiempo libre	184	17,1%

Tabla 14: Distribución de la muestra en función del uso principal del vehículo

Las variables multirrepuestas también se pueden utilizar en las tablas de frecuencia cruzada (Tabla 15). La segunda variable (sexo) se contabiliza tantas veces como respuestas en la variable de respuesta múltiple haya dado

el sujeto encuestado. Por ejemplo, si un varón utiliza el vehículo para trabajar y para ir de fiesta se cuenta dos veces, es decir, se contabiliza como si se tratara de dos varones. Así, el recuento total será igual al número de sujetos por el número de respuestas dadas por cada uno de ellos. En la tabla de ejemplo se puede ver como el número de respuestas emitidas por las mujeres y los hombres es de 468 y 582, respectivamente.

			p1-Sexo	
			Mujer	Hombre
¿Cuál es el uso principal que das a este vehículo?	Ir o venir del trabajo	Recuento	104	133
		% fila	43,9%	56,1%
		% columna	21,1%	22,9%
	Para trabajar	Recuento	26	43
		% fila	37,7%	62,3%
		% columna	5,3%	7,4%
	Ir o venir al centro de estudio	Recuento	71	78
		% fila	47,7%	52,3%
		% columna	14,4%	13,4%
	Asuntos familiares o personales	Recuento	88	75
		% fila	54,0%	46,0%
		% columna	17,8%	12,9%
	Ir de fiesta, marcha	Recuento	65	103
		% fila	38,7%	61,3%
		% columna	13,2%	17,7%
	Viajes o excursiones	Recuento	42	64
		% fila	39,6%	60,4%
		% columna	8,5%	11,0%
	Otras actividades de ocio o tiempo libre	Recuento	98	86
		% fila	53,3%	46,7%
		% columna	19,8%	14,8%

Tabla 15: Distribución de la muestra en función del uso principal del vehículo y el sexo

3.4 Interdependencia entre variables

Tablas bivariadas: tablas de contingencia

Las tablas bivariadas, también denominadas tablas cruzadas o tablas de contingencia, son herramientas para explorar más detalladamente cómo se relacionan las distintas variables y de este modo, tratar de identificar patrones en dichas relaciones. El procedimiento se basa en el cruce de los datos de dos variables a estudiar y define el nivel de interrelación entre las diferentes categorías de cada una de las dos variables. Este tipo de análisis permite ser más fino y específico a la hora de detectar exactamente en qué categoría de esas dos variables se sitúa el problema, por lo que la intervención podrá ser mucho más precisa.

Actualmente, las tablas de contingencia y el análisis de los residuales constituyen una de las herramientas más utilizadas en variables de tipo categórico.

Hay que dejar claro que para la interpretación se debe hablar siempre en términos de interrelación entre las variables, y no de causalidad.

Para poder comprender mejor su interpretación vamos a ver un ejemplo. En la Tabla 16, se presenta el cruce de la pregunta *¿Te has saltado alguna vez un semáforo en rojo?* (las categorías se presentan en las **columnas**) según el sexo (las categorías se presentan en las **filas**).

			¿Te has saltado alguna vez un semáforo en rojo?		Total
			Sí	No	
Sexo	Mujer	Recuento	135	158	293
		% de Sexo	46,1%	53,9%	100,0%
	% de ¿Te has saltado alguna vez un semáforo en rojo?	40,9%	58,3%	48,8%	
	Residuos corregidos	-4,2	4,2		
Hombre	Recuento	195	113	308	
		% de Sexo	63,3%	36,7%	100,0%
	% de ¿Te has saltado alguna vez un semáforo en rojo?	59,1%	41,7%	51,2%	
	Residuos corregidos	4,2	-4,2		
Total	Recuento	330	271	601	
		% de Sexo	54,9%	45,1%	100,0%
	% de ¿Te has saltado alguna vez un semáforo en rojo?	100,0%	100,0%	48,8%	
	Residuos corregidos				

Tabla 16: Tabla de contingencia de si se ha saltado alguna vez un semáforo en rojo en función del sexo

Cada una de las casillas interiores representa el cruce entre las diferentes categorías y recogen los siguientes datos:

1. **Recuento** o frecuencia del número de casos que coinciden en pertenecer a las dos categorías que se cruzan en dicha casilla. Por ejemplo, podemos observar que la mayoría de los encuestados que se saltan un semáforo son varones (195 hombres).
2. **Porcentaje relativo a la fila**, que indica, según nuestro ejemplo, el porcentaje relativo de mujeres que se saltan el semáforo respecto del total de mujeres encuestadas (46,1%).
3. **Porcentaje relativo a la columna**, que indica el porcentaje relativo de jóvenes que se saltan el semáforo en función del sexo (40,9% mujeres y 59,1% hombres).
4. **Residual estandarizado (corregido)**. Indica en qué medida la frecuencia de cada casilla se aleja de lo que sería esperable en función de los totales por fila y por columna. El residual muestra una distribución normal por lo que valores superiores o inferiores a 1,96 ($p < 0,05$) nos indicarán que el cruce o interacción es significativa estadísticamente.

La utilidad de estas tablas es fundamentalmente exploratoria, sirve para detectar combinaciones de condiciones que se alejan del patrón general de influencia de las dos variables que se cruzan. Valores residuales altos significan que en tales casos, existe un incremento del grupo con respecto al patrón general; y valores bajos, un decremento. La información que proporciona es la relativa al peso de la interacción, no a la influencia por separado de las variables que se cruzan.

Así, teniendo en cuenta el ejemplo de la tabla de contingencia anterior (Tabla 16), debemos fijarnos en aquellos cruces que tienen valores más extremos (positivos y negativos) en estos residuales estandarizados:

Podemos observar que el valor más extremo negativo es $-4,2$, correspondiente a las jóvenes que se saltan los semáforos en rojo. Este valor, al ser negativo, nos indica que la frecuencia es especialmente baja. En el caso de los varones que se saltan el semáforo el residual es $4,2$, con lo que podemos concluir que es un grupo más elevado de lo normal o esperable.

Una vez se han detectado las celdas o categorías donde hay una desviación importante de lo esperado, hay que analizar estos residuales estandarizados dentro del contexto de los porcentajes de fila y de columna, comparándolos con el **porcentaje total de fila** y con el **porcentaje total de columna** para poder establecer cuál es la magnitud del peso de cada una de las categorías en la relación de interdependencia.

3.5 Representación gráfica de los resultados

Los procedimientos de representación gráfica facilitan la interpretación y comprensión de los resultados procedentes del análisis estadístico. Para ello, se disponen de elementos gráficos (barras, líneas, sectores, paneles, etc.) que permiten la representación de la información obtenida a partir de los datos tabulados, de forma que enfatizan aquellos aspectos que se consideran relevantes dentro del ámbito de estudio.

También es importante tener en cuenta que para una correcta interpretación de las gráficas, conviene no perder de vista en cada caso las escalas de representación, puesto que en algunos casos están desplazadas o reescaladas con el fin de destacar visualmente las magnitudes, incrementos o diferencias.

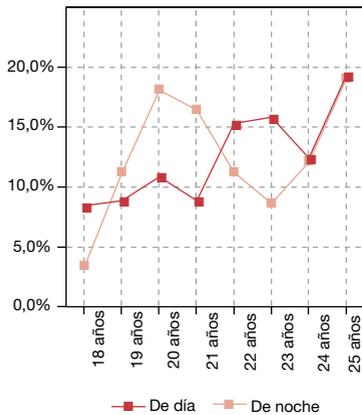
A continuación se describen algunas de las técnicas o procedimientos utilizados para la representación gráfica de los resultados obtenidos en el estudio:

Gráfica de líneas

La gráfica de líneas se utiliza para representar las variables cuantitativas. Sirve para reflejar variaciones temporales. Pueden ser especialmente interesantes sobre todo cuando interesa estudiar tendencias. Permite visualizar los datos dentro de un continuo, en nuestro caso, la edad (aunque en realidad el tratamiento que se da generalmente a la edad es el de variable discreta).

Podemos ver un ejemplo en la Gráfica 2.

Me has comentado que utilizas más el coche durante los FINES DE SEMANA y concretamente, ¿lo haces principalmente?



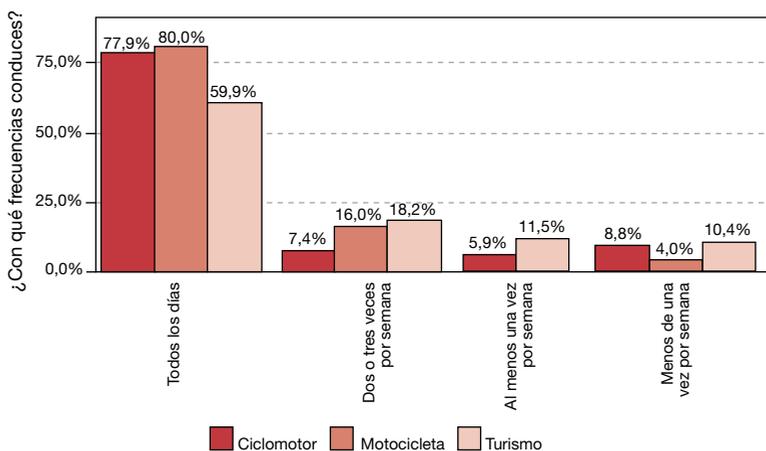
Gráfica 2. Distribución porcentual del uso principal del vehículo de día y de noche durante los fines de semana en función de la edad

Los marcadores (puntos) señalan el valor obtenido para la categoría representada. Los valores representados pueden hacer referencia a frecuencias (recuento) o porcentajes.

Gráfico de barras

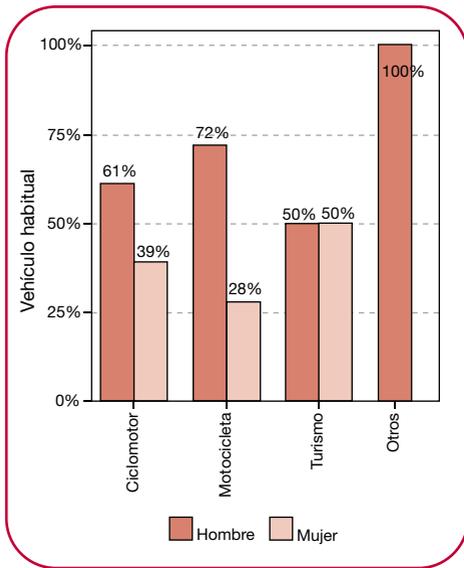
Los gráficos de barras permiten comparar la relevancia de cada una de las categorías. Generalmente se utilizan con variables nominales/categorías. Para los cruces bivariados, se puede utilizar una gráfica para cada una de las categorías de la variable y en el eje de las

abscisas de cada una de las gráficas figuran las categorías de la otra variable analizada. En este caso (Gráfica 3) cada gráfica representa el vehículo habitual y en el eje de las abscisas el valor obtenido por cada una de las categorías de la variable objeto de estudio, frecuencia de uso.



Gráfica 3. Distribución porcentual de la frecuencia de conducción en función del tipo de vehículo

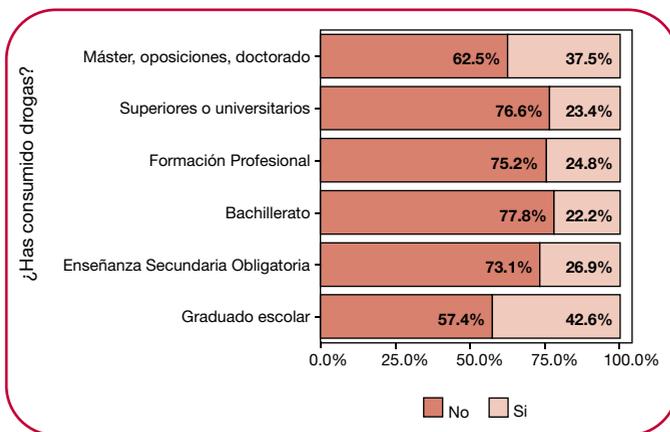
Del mismo modo, cuando la variable de cruce tenga únicamente dos categorías podemos representarla en la misma gráfica para facilitar su comparación. Es el caso de las comparaciones en función del sexo. La suma de



Gráfica 4. Distribución porcentual del tipo de vehículo en función del sexo

El gráfico de sectores también conocido como diagrama de "tarta", es aquel en el que cada categoría queda representada por un sector del gráfico proporcional a la frecuencia o al porcentaje obtenido. Se utiliza para variables nominales. Si el número de categorías es

Gráficos de sectores

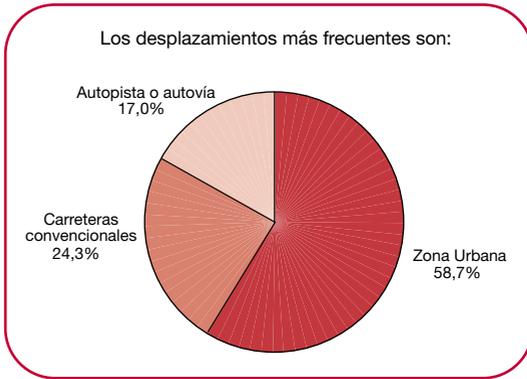


Gráfica 5. Distribución porcentual del consumo de drogas en función del nivel de estudios

en ella podemos ver representada la variable tipo de desplazamiento.

porcentaje para cada categoría de la variable sexo es igual a 100 (Gráfica 4). Otro tipo de gráfico de barras consiste en una representación apilada de los porcentajes. Observando el ejemplo (Gráfica 5) se puede saber qué porcentaje representa el consumo o no de drogas (cada una de las categorías de la variable ¿Has consumido drogas?) sobre el total de jóvenes con determinado nivel de estudios.

excesivamente grande, la imagen proporcionada por el gráfico de sectores no es lo suficientemente clara y la situación ideal es cuando hay alrededor de tres categorías. La Gráfica 6 sirve como ejemplo,



Los resultados descritos en los siguientes apartados surgen del análisis de toda una serie de cruces de las variables de la encuesta utilizando estas técnicas. La descripción de las técnicas de análisis tiene el propósito de facilitar la comprensión de los mismos.

Gráfica 6. Distribución porcentual del tipo de desplazamientos

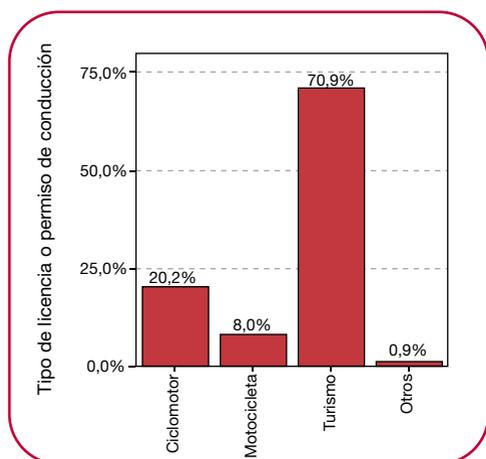
4. LOS JÓVENES EN SU RELACIÓN CON EL TRÁFICO

4.1 Experiencia en la conducción

Como vemos en la Gráfica 7, la mayor parte de la muestra posee el **permiso de conducción B**, mientras que un

20,2% tiene la **licencia de ciclomotor** y un 8% el **permiso de conducción de motocicletas**. Lógicamente, hay sujetos que poseen más de un tipo de licencia o permiso.

Considerando la variable sexo, y como podemos ver claramente en la Gráfica 8, son en mayor medida los hombres los que disponen de licencia de conducción de ciclomotor y permiso de conducción de motocicletas; mientras que en el caso

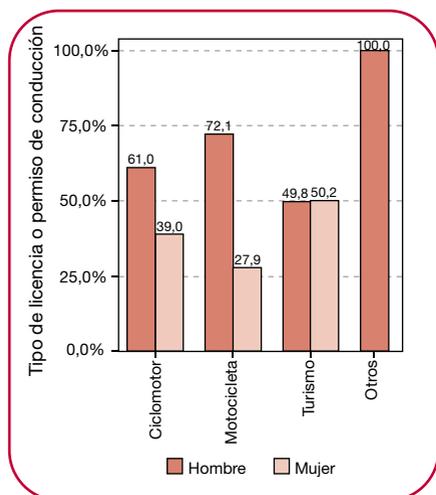


Gráfica 7. Distribución porcentual del tipo de licencia y/o permiso de conducción

del permiso de conducción B los porcentajes son muy similares para ambos sexos (alrededor del 50%).

Si tenemos en cuenta la distribución por edades

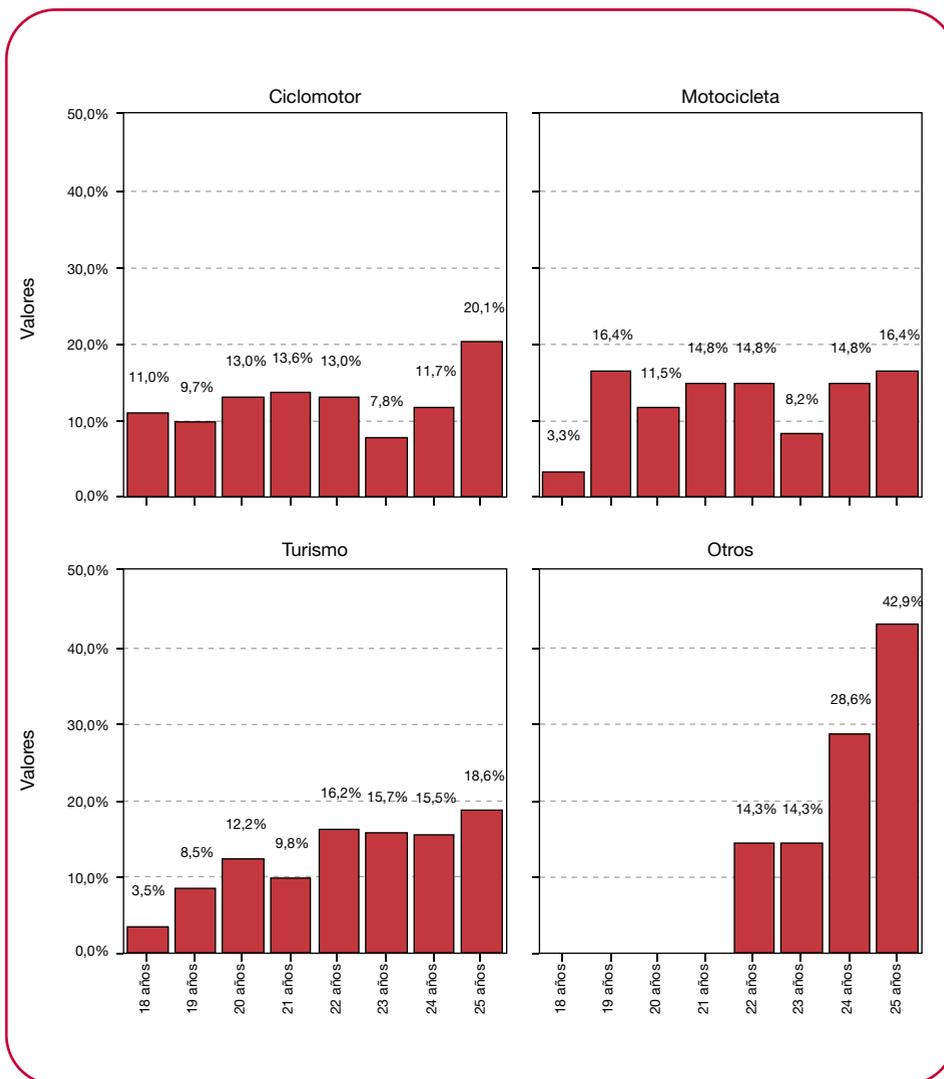
encontramos datos curiosos ya que, en el caso de la licencia de conducción de ciclomotores, los porcentajes están repartidos de forma más o menos uniforme (8%-13%), excepto en el grupo de 25 años donde el porcentaje es un poco mayor (20,1%). Es decir, no destaca ningún grupo de edad sobre otro en lo que se refiere a este tipo de licencia. En el caso del permiso de conducción B, observamos una tendencia ascendente en la que a medida que aumenta la edad también lo hace el número de sujetos



Gráfica 8. Distribución porcentual del tipo de licencia y/o permiso de conducción en función del sexo

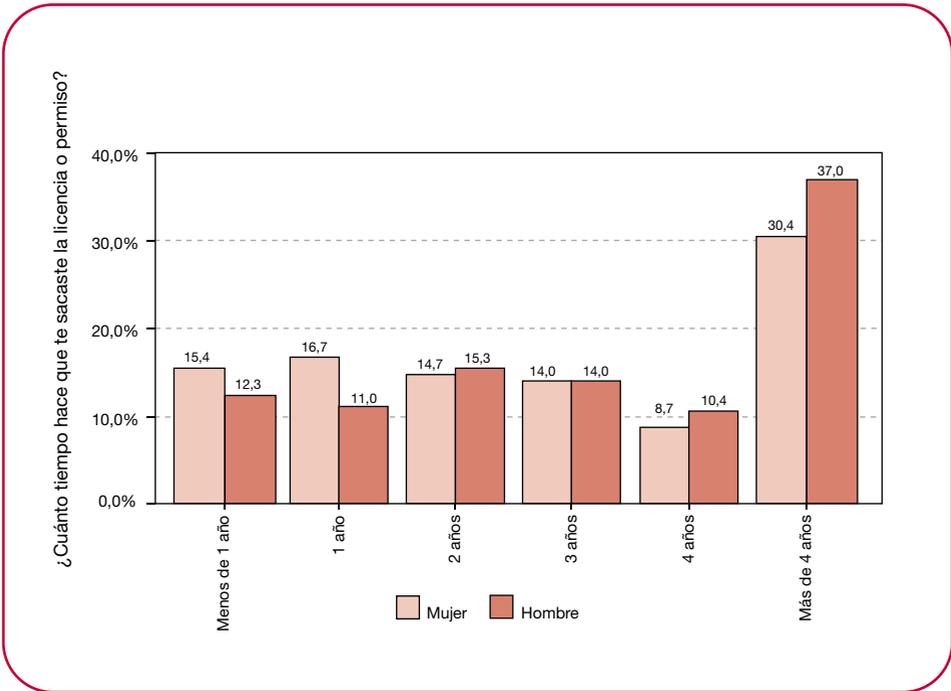
que lo poseen. Finalmente, únicamente encuestados de 22 o más años disponen de algún otro tipo de permisos.

Podemos observar con detalle estos datos en la Gráfica 9.



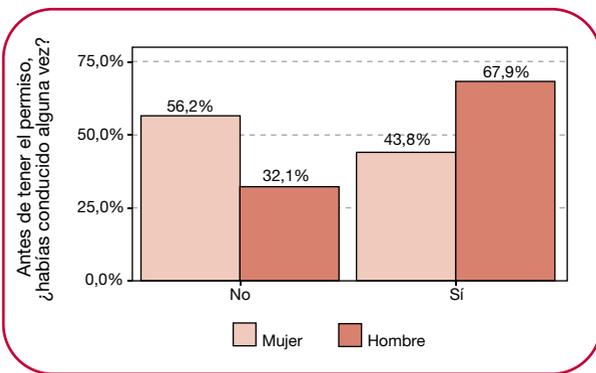
Gráfica 9. Distribución porcentual del tipo de licencia y/o permiso de conducción en función de la edad

Uno de cada tres sujetos encuestados afirma haber obtenido la licencia hace más de cuatro años. Los porcentajes relativos al resto de intervalos son similares, oscilando entre 11%-15%, excepto en el margen de “4 años”, que agrupa a un menor número de sujetos. Las diferencias en función del sexo no son significativas, como podemos apreciar claramente en la Gráfica 10, tal y como comentábamos al principio el porcentaje de licencias y permisos en mujeres se va igualando al de los hombres.



Gráfica 10.
Distribución porcentual de la antigüedad de la primera licencia o permiso de conducción en función del sexo

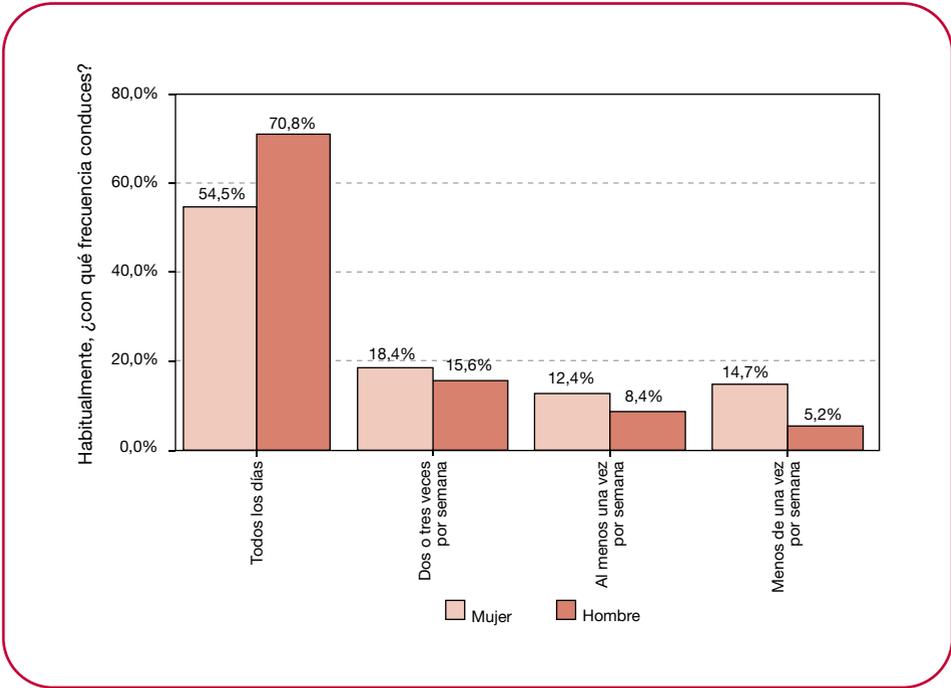
Como vemos en la Gráfica 11, más de la mitad de la población encuestada reconoce haber **conducido antes de tener el permiso**; de estos el 67,9% son varones. Si nos fijamos en la edad, las personas que en mayor medida afirman haber conducido antes de tener el permiso son las



Gráfica 11.
Distribución porcentual de la conducción previa a la obtención del permiso de conducción en función del sexo

que ahora tienen 19 años. Por otro lado, analizando la **frecuencia de conducción**, aproximadamente el 60% de la muestra encuestada conduce todos los días mientras que el 17% lo hace dos o tres veces por semana y alrededor del 10% una o menos de una vez por semana. Sin embargo se observan diferencias en función del sexo (Gráfica 12), las mujeres conducen con menos frecuencia que los hombres. Como vemos, aunque los porcentajes no distan mucho, observamos patrones diferentes en ambos sexos: así en el

caso de los hombres se produce una tendencia ascendente en la frecuencia de uso, mientras que en el caso de las mujeres sucede a la inversa, es decir, se agrupan más mujeres en las condiciones de menor frecuencia de uso del vehículo.

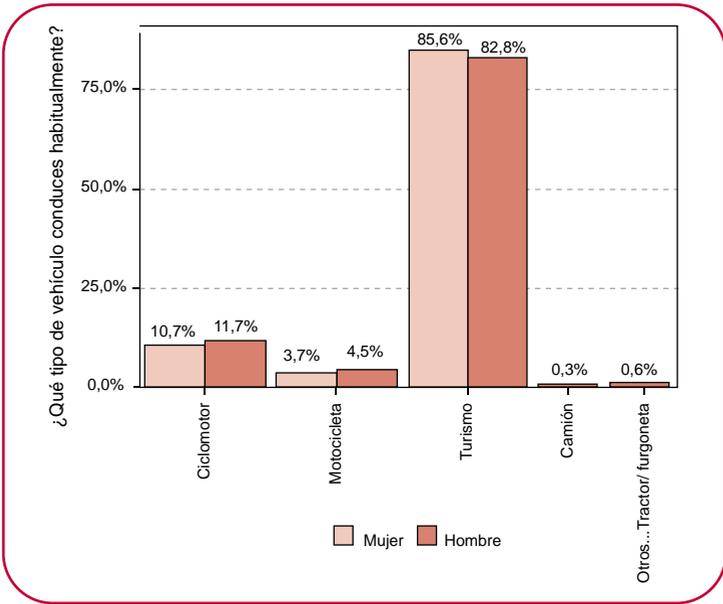


Gráfica 12.
Distribución porcentual de la frecuencia de conducción en función del sexo

A medida que aumenta la edad de los sujetos también lo hace la frecuencia con la que conducen. Del mismo modo, llama la atención el hecho de que aquellos sujetos que conducen todos los días son también los que afirman en mayor medida haber conducido antes de tener el permiso.

4.2 Condiciones de la conducción habitual

La **mayoría de jóvenes encuestados conduce un turismo**. Como vemos, el porcentaje relativo al resto de vehículos es menor. Las distribuciones en hombres y mujeres son similares (ver Gráfica 13).

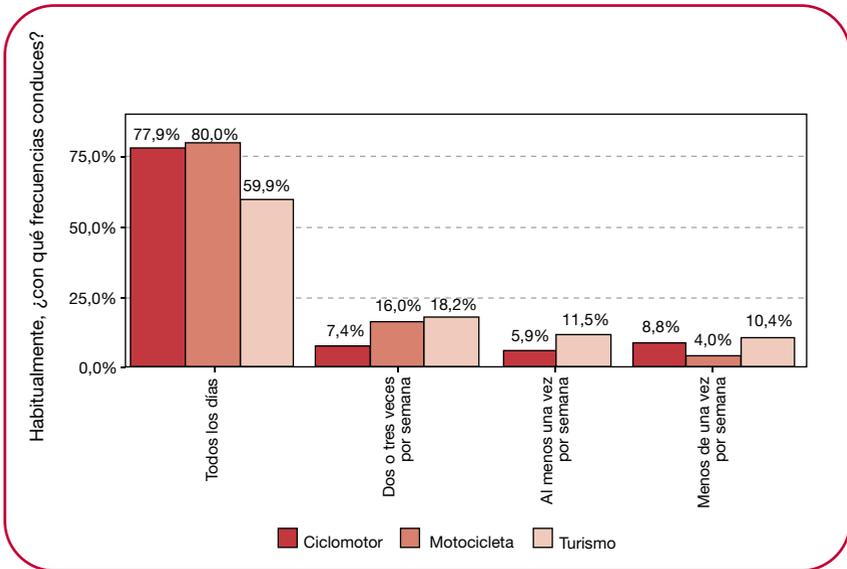


Considerando la edad de los encuestados, únicamente encontramos resultados significativos en el caso del ciclomotor, donde son los sujetos de 18 años quienes lo conducen en mayor medida. Por otro lado, los

Gráfica 13.
Distribución porcentual del tipo de vehículo conducido en función del sexo

jóvenes que con menos frecuencia conducen turismos son los que tienen 18 y 19 años.

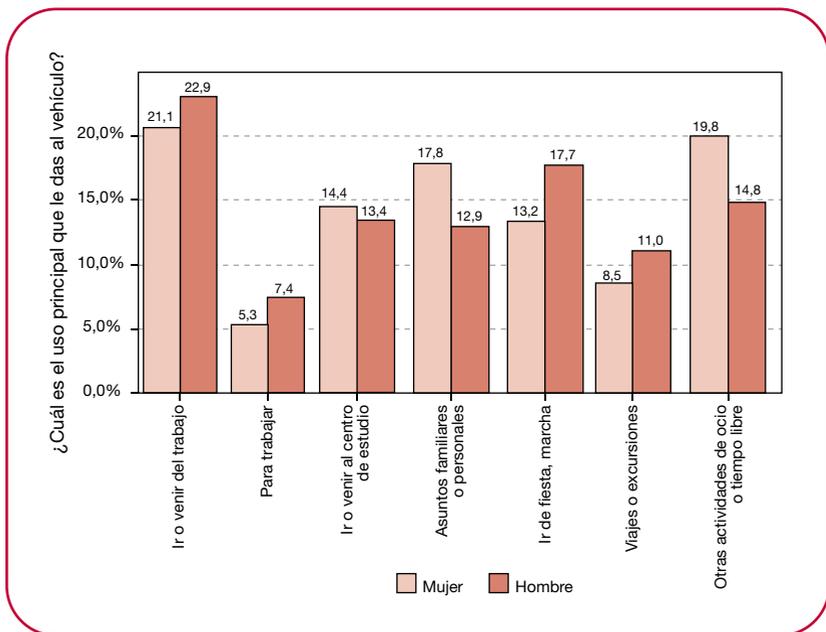
Aunque, en líneas generales más de la mitad de los sujetos (62,8%) hace uso del vehículo todos los días, destacan los



Gráfica 14.
Distribución porcentual de la frecuencia de conducción en función del tipo de vehículo

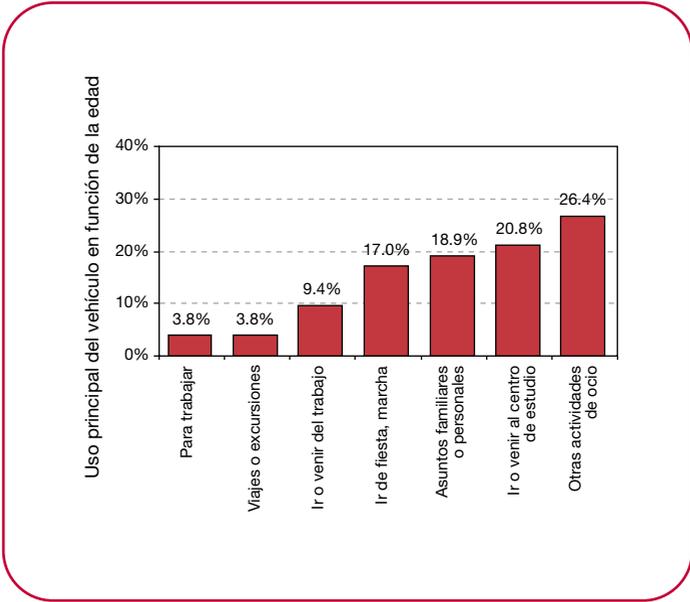
usuarios de ciclomotor, ya que cerca del 80% de estos conducen todos los días; en el caso del turismo este porcentaje se sitúa en el 59,9% (Gráfica 14).

Los encuestados **utilizan principalmente el vehículo** para ir o venir del trabajo y para llevar a cabo actividades de ocio. Como vemos en la Gráfica 15, las mujeres utilizan más el vehículo para *“Ir o venir del trabajo”*, *“Otras actividades de ocio o tiempo libre”* y *“Asuntos familiares o personales”*, mientras que los varones hacen uso del vehículo con más frecuencia para *“Ir o venir del trabajo”*, *“Ir de fiesta, marcha”* y *“Otras actividades de ocio y tiempo libre”*.



Gráfica 15. Distribución porcentual del uso principal del vehículo en función del sexo

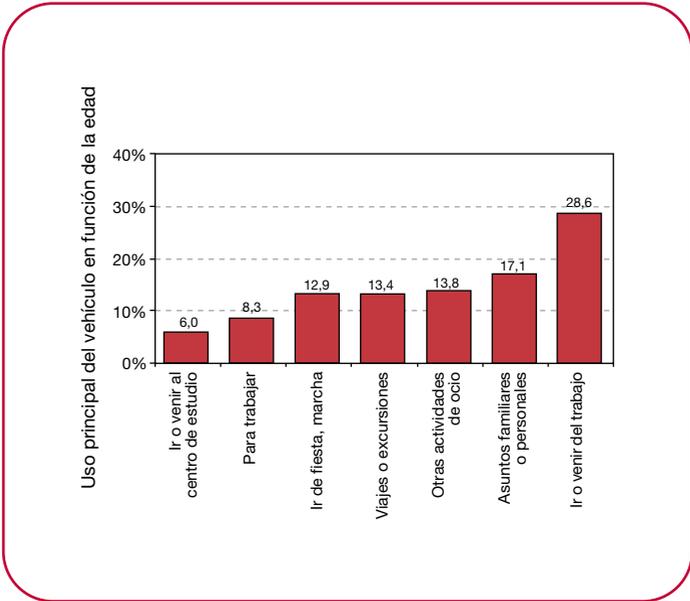
A medida que aumenta la edad también se incrementa la frecuencia con la que el vehículo se destina fundamentalmente a actividades relacionadas con el trabajo (*“Ir o venir del trabajo”* y *“Para trabajar”*). Por otro lado, los encuestados que más utilizan el vehículo para *“Ir o venir al centro de estudio”* son los jóvenes de 20 a 22 años. También conforme aumenta, la edad se produce una tendencia ascendente del uso del vehículo para *“Asuntos familiares o personales”*. Finalmente, los jóvenes de 18 años son los que más utilizan el vehículo para llevar a cabo actividades de ocio y tiempo libre, mientras que los de 25



Gráfica 16.
Distribución porcentual del uso principal del vehículo a los 18 años

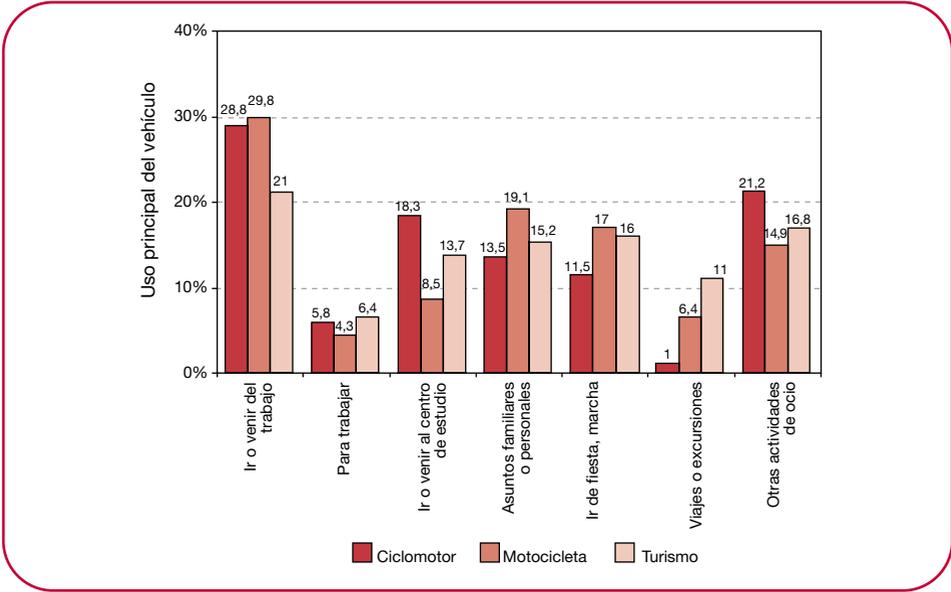
años lo hacen para ir o venir del trabajo. En la Gráfica 16 y la Gráfica 17 aparecen los resultados que acabamos de mencionar en el caso concreto de los jóvenes de 18 y 25 años. Aunque el turismo aparece como un vehículo importante para llevar a cabo

cualquier actividad, destaca el uso que se hace del ciclomotor y la motocicleta para ir o venir del trabajo (ver Gráfica 18).



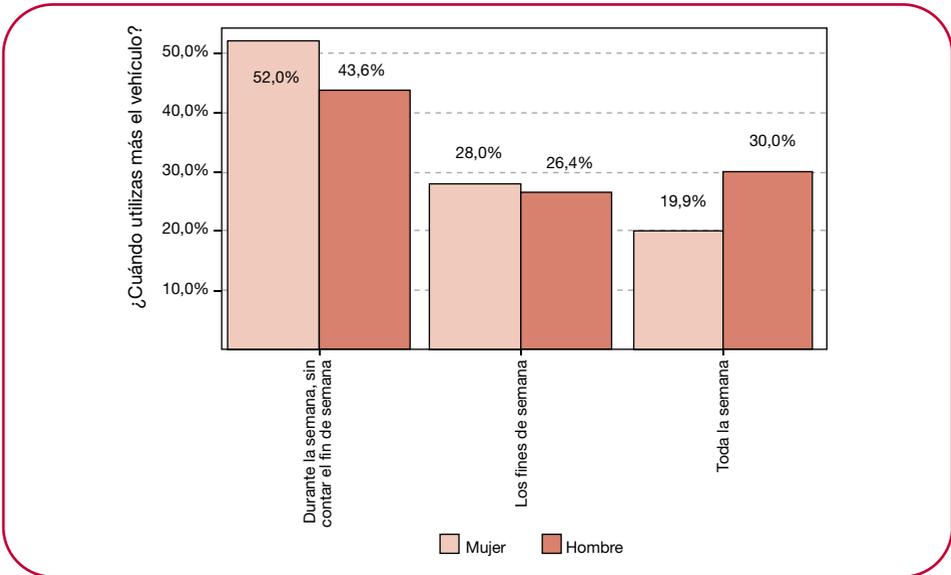
Gráfica 17.
Distribución porcentual del uso principal del vehículo a los 25 años

Aproximadamente la mitad de los encuestados hace uso del vehículo los **días laborables** (de lunes a viernes); una cuarta parte sólo los **fines de semana** y el resto lo utiliza todos los días. En cuanto a la variable sexo, destacan de forma significativa los varones por utilizar más el vehículo durante toda la semana (ver Gráfica 19).

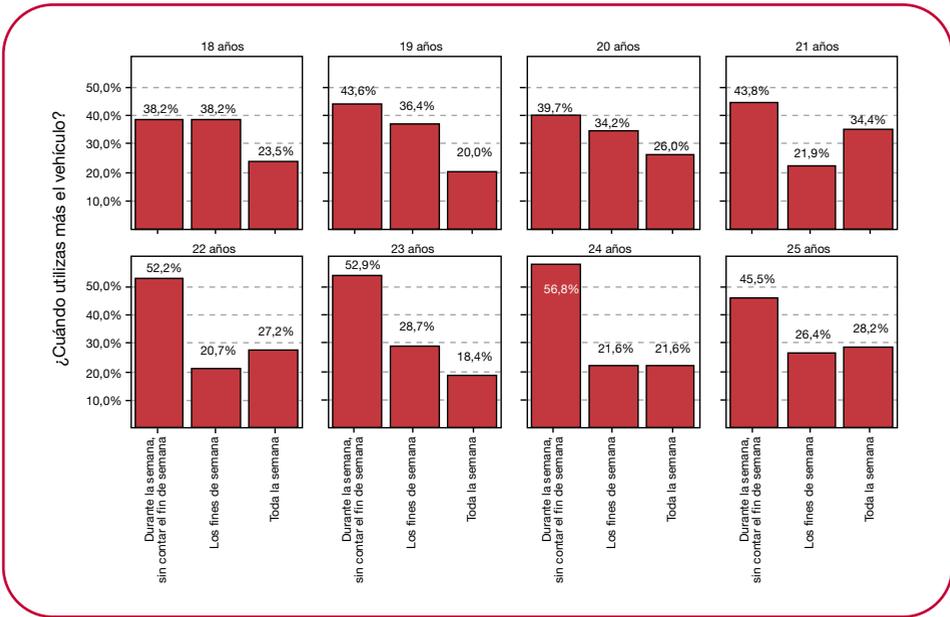


Gráfica 18.
Distribución porcentual del uso principal del vehículo en función del tipo de vehículo

En función de la edad (Gráfica 20), los jóvenes de 18 años utilizan el vehículo de igual modo entre semana y los fines de semana. En el resto de edades la frecuencia de uso es mayor entre semana.

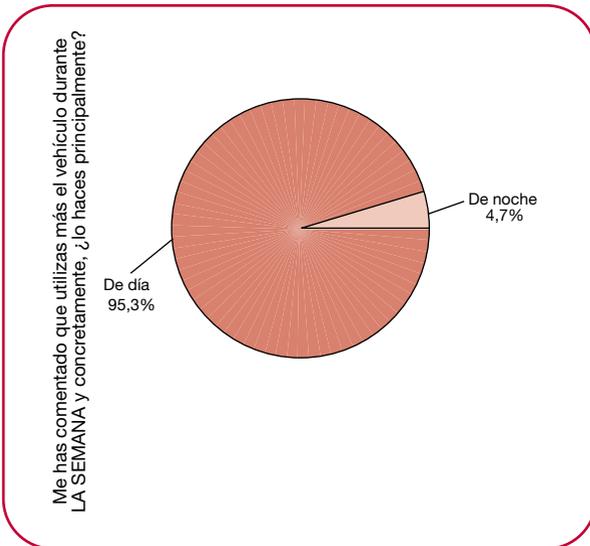


Gráfica 19. Distribución porcentual del uso principal del vehículo durante la semana en función del sexo



Gráfica 20.
Distribución porcentual del uso principal del vehículo durante la semana en función de la edad

Por otro lado, la mayoría de los encuestados que utiliza más el vehículo a lo largo de la semana lo hace **durante el día**, no siendo significativas las diferencias en función del sexo, de la edad y del tipo de vehículo que conducen (ver Gráfica 21).

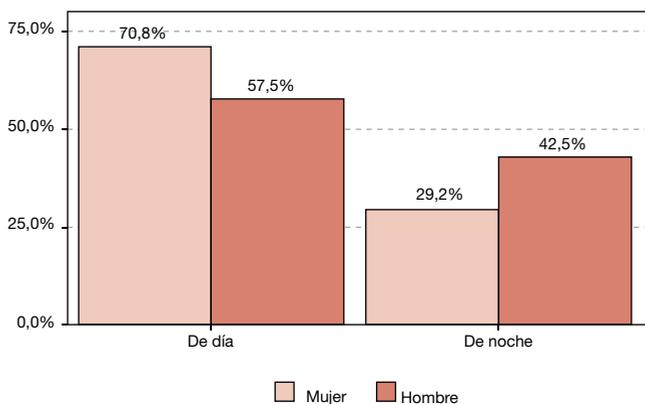


Gráfica 21. Distribución porcentual del uso principal del vehículo de día o de noche durante la semana

En cuanto a los encuestados que conducen sobre todo **durante los fines de semana**, seis de cada diez lo hace durante el día, mientras que aproximadamente el 35% lo hace durante la noche. Por otro lado, como vemos en la Gráfica 22, los hombres conducen con más frecuencia que las mujeres durante las noches del fin de semana.

Si nos detenemos en las diferencias encontradas en función de la edad, podemos observar una tendencia que apunta que los jóvenes de 20 y 21 años conducen con más frecuencia durante las

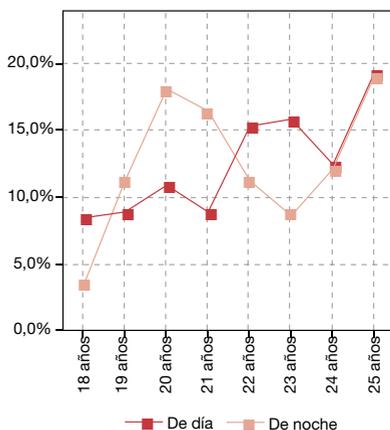
Me has comentado que utilizas más el coche durante los FINES DE SEMANA y concretamente, ¿lo haces principalmente?



Gráfica 22. Distribución porcentual del uso principal del vehículo de día y de noche durante los fines de semana en función del sexo

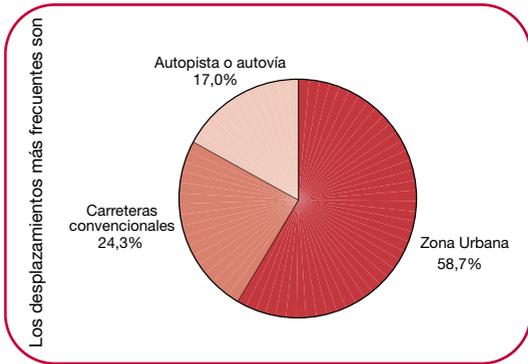
noches de los fines de semana, tal y como podemos observar en la Gráfica 23. Los jóvenes de 25 años no destacan de forma significativa, los valores obtenidos tras los análisis estadísticos son los esperados.

Me has comentado que utilizas más el coche durante los FINES DE SEMANA y concretamente, ¿lo haces principalmente?



Gráfica 23. Distribución porcentual del uso principal del vehículo de día y de noche durante los fines de semana en función de la edad

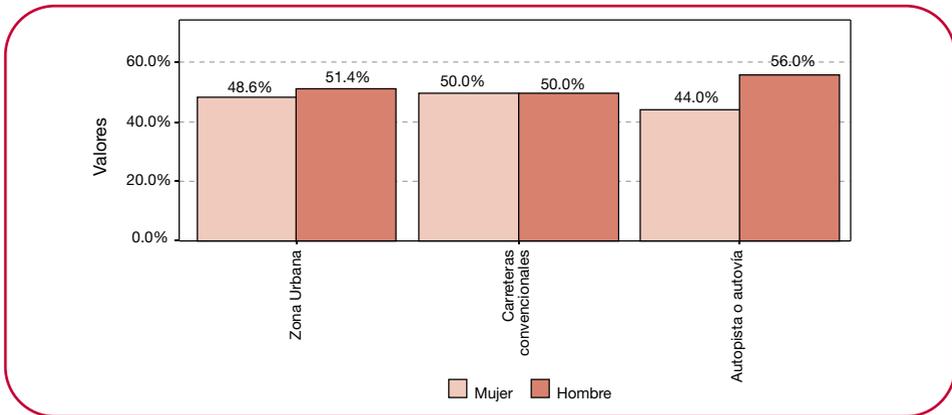
Cerca del 60% de los jóvenes encuestados realiza desplazamientos fundamentalmente por **zona urbana**, mientras que uno de cada cuatro lo hace por **carreteras convencionales** y el 17% por **autopista o autovía** (Gráfica 24).



En cuanto a las diferencias encontradas en función del sexo, destaca de forma significativa que los hombres conducen por autopista o autovía más que las mujeres. Para el resto de desplazamientos las distribuciones entre ambos sexos son muy similares (ver Gráfica 25).

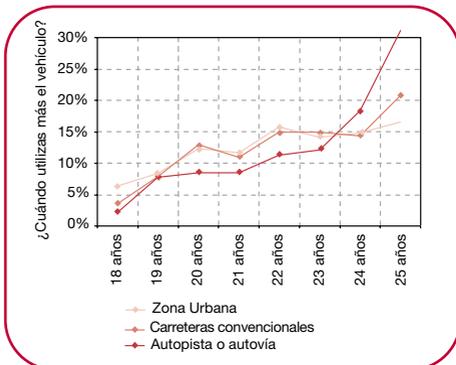
Gráfica 24. Distribución porcentual del tipo de desplazamientos

Como vemos en la Gráfica 26, los sujetos de más edad (25 años) realizan más desplazamientos por los tres tipos de vía considerados



Gráfica 25. Distribución porcentual del tipo de desplazamientos en función del sexo

(zona urbana, carreteras convencionales y autopista o autovía).

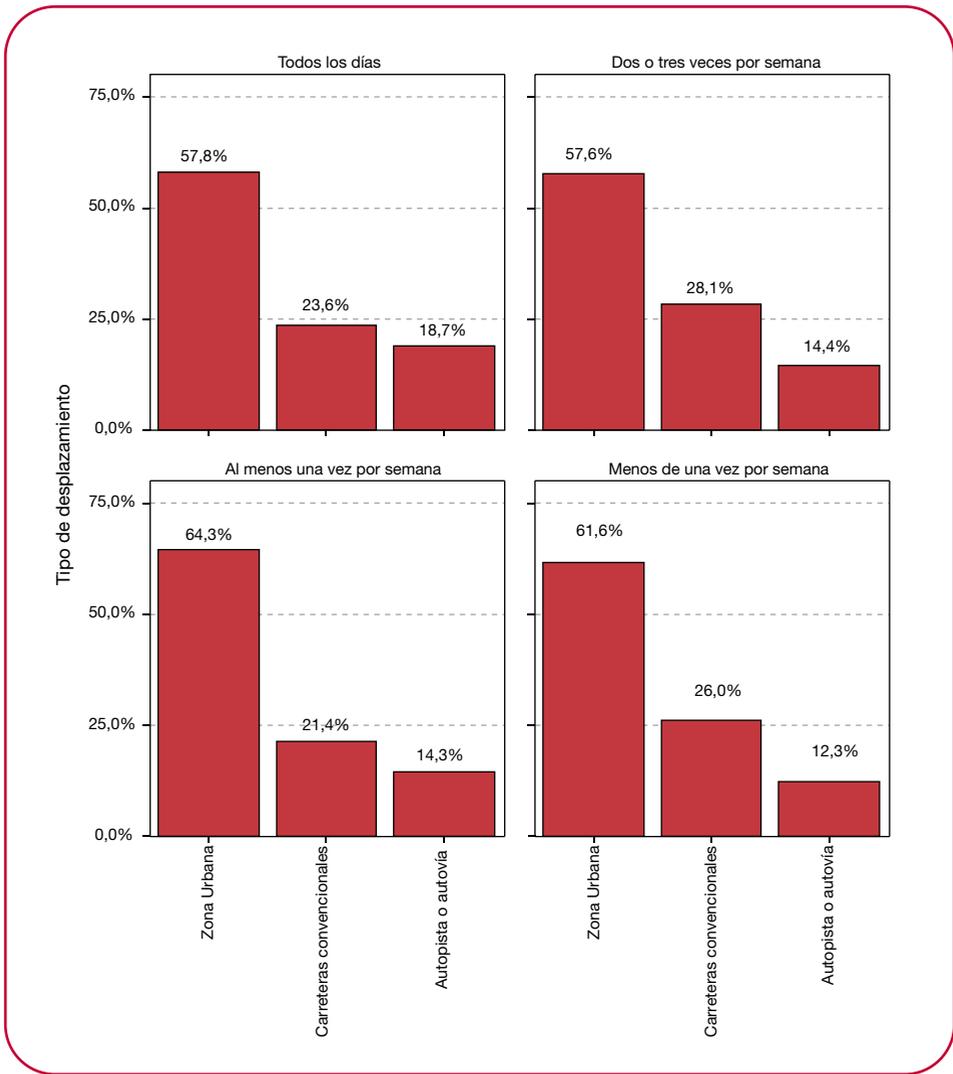


Gráfica 26. Distribución porcentual del tipo de desplazamientos en función de la edad

El vehículo que más se utiliza para realizar desplazamientos tanto urbanos como interurbanos (carreteras convencionales y autopista o autovía) es el turismo mientras que, prácticamente la

Además, los desplazamientos por zona urbana son realizados con mayor frecuencia por todos los sujetos independientemente de la frecuencia de uso del vehículo (ver Gráfica 27). De hecho, cuanto más baja es la frecuencia de uso más probable es que los desplazamientos sean por zona urbana.

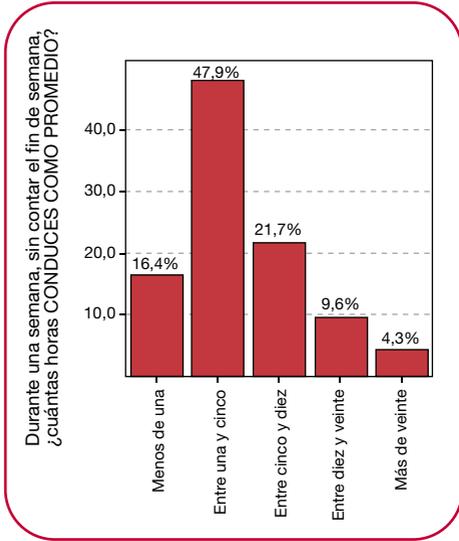
El vehículo que más se utiliza para realizar desplazamientos tanto urbanos como



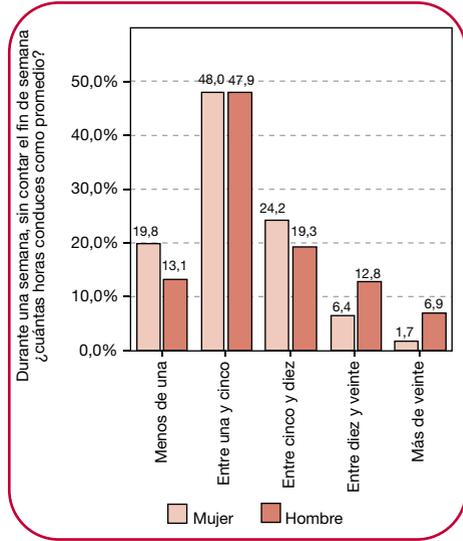
Gráfica 27.
Distribución porcentual
del tipo de
desplazamientos en
función de la
frecuencia de
conducción

totalidad de los trayectos realizados con ciclomotor son urbanos.

Por otro lado, analizando el **promedio de horas de conducción**, casi la mitad de los encuestados conduce entre una y cinco horas durante una semana (sin contar el fin de semana) siendo significativo que, a pesar de que las distribuciones son similares en ambos sexos, los hombres aparecen más representados en el extremo del continuo donde se representa un mayor número de horas de conducción (“entre diez y veinte horas” y “más de veinte”).



Gráfica 28.
Distribución porcentual del promedio de horas de conducción durante una semana sin contar el fin de semana

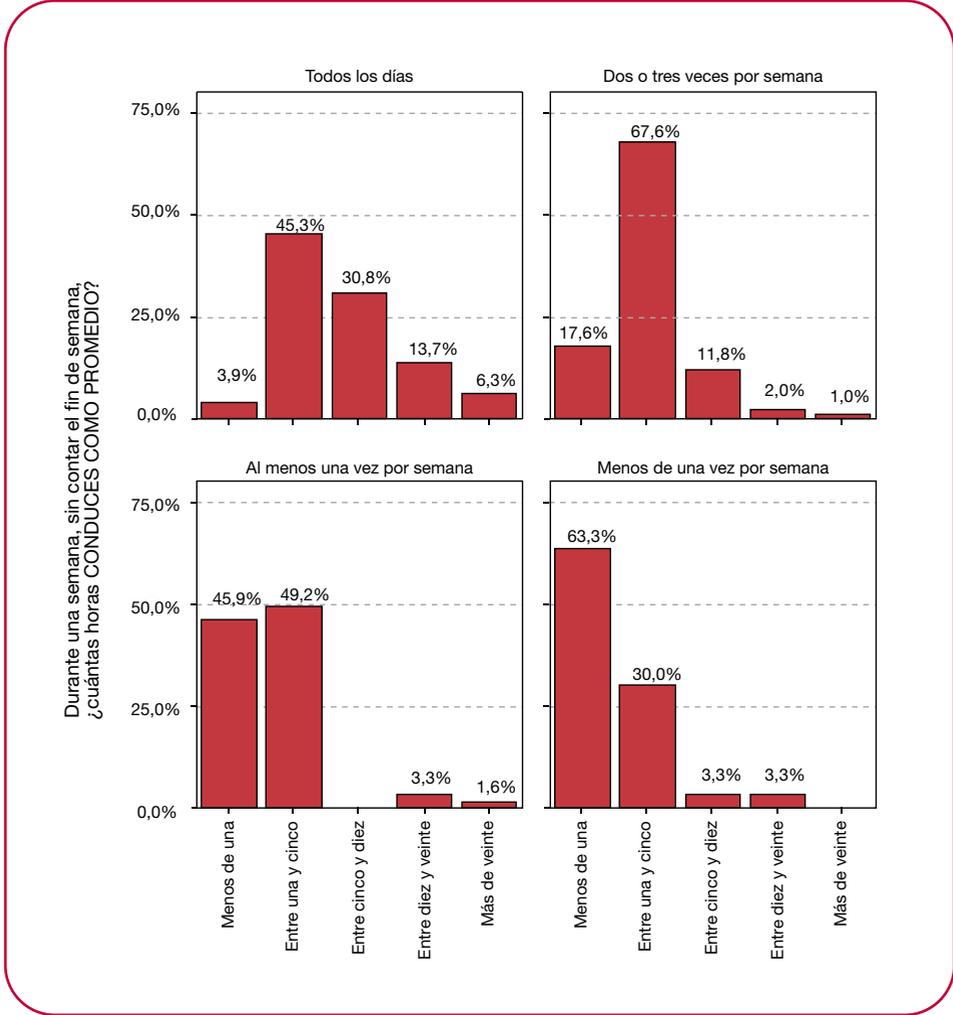


Gráfica 29.
Distribución porcentual del promedio de horas de conducción durante una semana sin contar el fin de semana en función del sexo

Podemos ver estos datos representados en la Gráfica 28 y en la Gráfica 29.

En líneas generales, a medida que aumenta la edad de los sujetos es mayor el uso que hacen del vehículo durante los días laborables (de lunes a viernes).

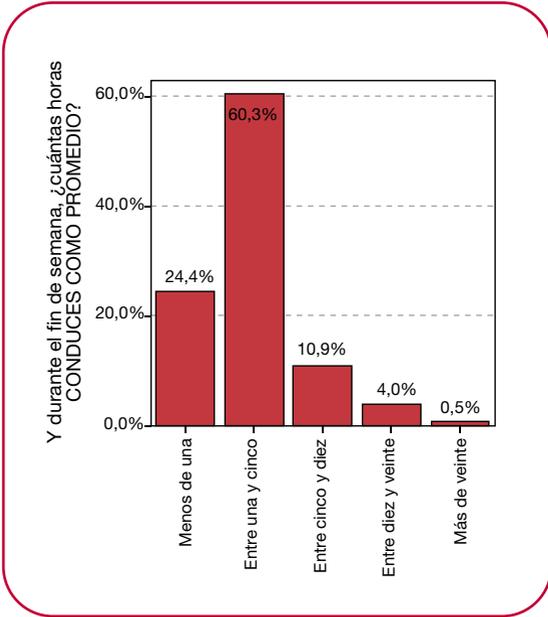
Si además consideramos la frecuencia de uso (ver Gráfica 30), una de cada tres personas que utiliza el vehículo todos los días lo hace un promedio de 5-10 horas (durante una semana sin contar el fin de semana), disminuyendo el porcentaje a medida que consideramos los extremos del continuo. Por otro lado, aproximadamente el 65% de los jóvenes que conducen habitualmente dos o tres veces por semana lo hacen un promedio de 1-5 horas durante una semana.



Gráfica 30.
Distribución porcentual del promedio de horas de conducción durante una semana sin contar el fin de semana en función de la frecuencia de conducción

Si prestamos atención a la conducción que los jóvenes realizan durante el fin de semana podemos observar que alrededor del 25% conduce menos de una hora y que el 60% lo hace un promedio de una a cinco horas. Como vemos en la Gráfica 31, a partir de las cinco horas de conducción, los porcentajes van disminuyendo a medida que las horas de conducción aumentan.

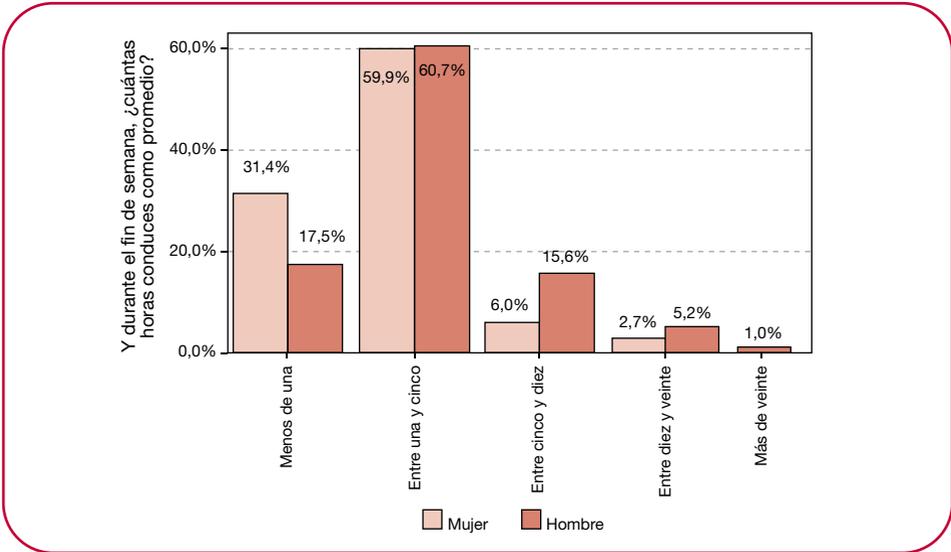
En cuanto a las diferencias en función del sexo (Gráfica 32), de nuevo en este caso observamos que las mujeres conducen significativamente menos horas que los hombres (independientemente de la edad) durante el fin de semana.



Además, destaca el grupo de jóvenes que conduce todos los días por hacerlo entre 5-20 horas durante el fin de semana. Por otro lado, resulta significativo que los encuestados que conducen menos de una vez por semana lo hacen durante menos de una hora durante el fin de semana. Finalmente, destaca de forma significativa que uno de cada tres jóvenes que habitualmente conduce un ciclomotor lo hace un promedio de menos de una hora

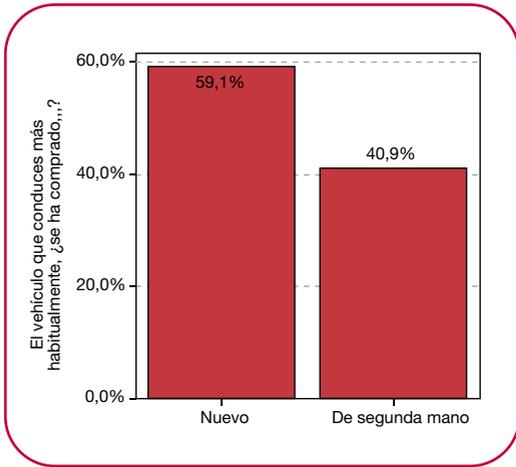
Gráfica 31. Distribución porcentual del promedio de horas de conducción durante el fin de semana

durante el fin de semana.



Gráfica 32. Distribución porcentual del promedio de horas de conducción durante el fin de semana en función del sexo

5. LOS JÓVENES Y SUS VEHÍCULOS



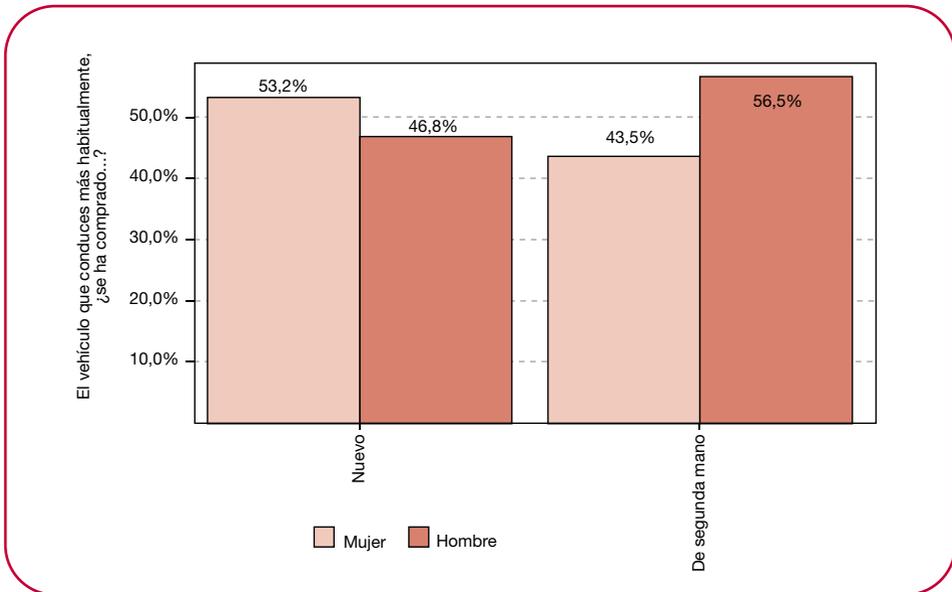
Gráfica 33.
Distribución porcentual de los vehículos nuevos y de segunda mano

Como vemos en la Gráfica 33, cerca del 60% de los jóvenes encuestados conduce habitualmente un **vehículo nuevo**, sobre todo las mujeres (Gráfica 34).

‘Si nos fijamos en la distribución de los jóvenes por grupos de edad podemos observar como, en líneas generales, a medida que aumenta la edad de los encuestados también lo hace el número de personas que

adquiere un vehículo nuevo.

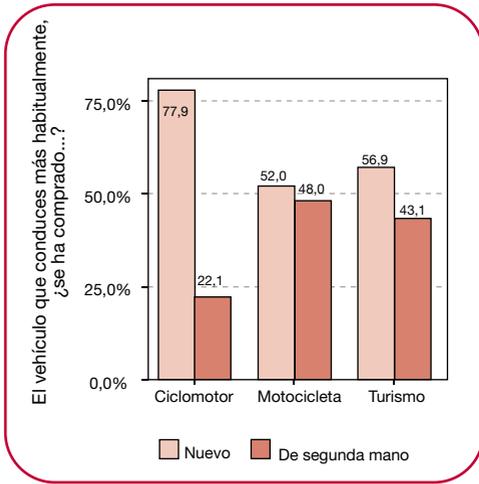
Asimismo, analizando el tipo de vehículo concreto, cerca del 80% de los jóvenes que habitualmente conduce un ciclomotor adquirió este vehículo nuevo, mientras que en el



Gráfica 34.
Distribución porcentual de los vehículos nuevos y de segunda mano en función del sexo

caso del turismo es más probable éste sea de segunda mano. Todo esto aparece detallado en la Gráfica 35.

La **antigüedad** de los vehículos de la muestra de jóvenes encuestados la podemos observar con detalle en la Gráfica 36. Como vemos, uno de cada tres vehículos tiene entre uno y tres años de antigüedad y aproximadamente el 25%



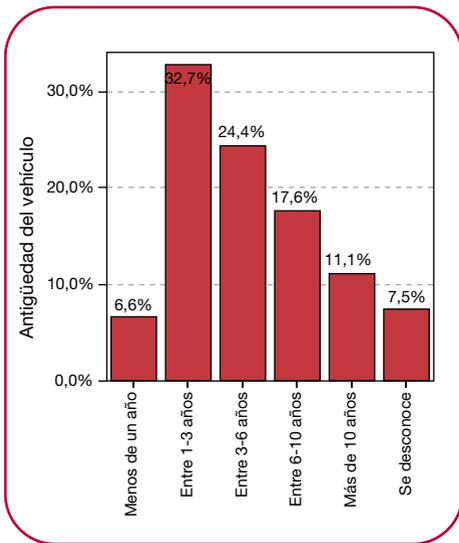
Gráfica 35.
Distribución porcentual de los vehículos nuevos y de segunda mano en función del tipo de vehículo

entre 3-6 años. Los porcentajes son menores a medida que aumentan los años del vehículo y tan sólo un 6,6% de la muestra tiene un vehículo con menos de un año de antigüedad. Llama la atención (Gráfica 37) que las mujeres desconocen en mayor medida la antigüedad del vehículo que conducen. En cuanto a la relación entre antigüedad del vehículo y frecuencia de conducción, podemos destacar por un lado que los

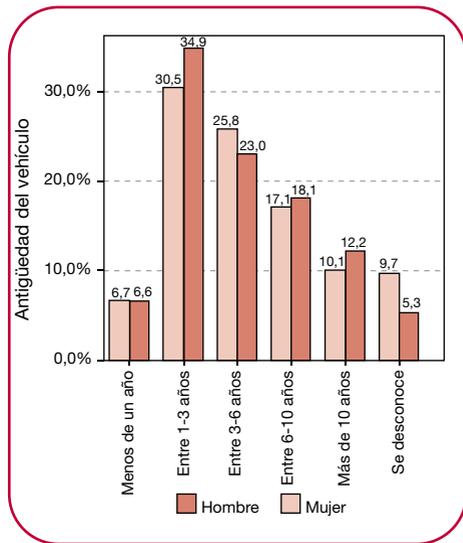
jóvenes que conducen con más frecuencia tienen un mayor conocimiento de la antigüedad de su vehículo.

Parece, por tanto, que un uso frecuente del vehículo se asocia con una cierta preocupación por el mismo.

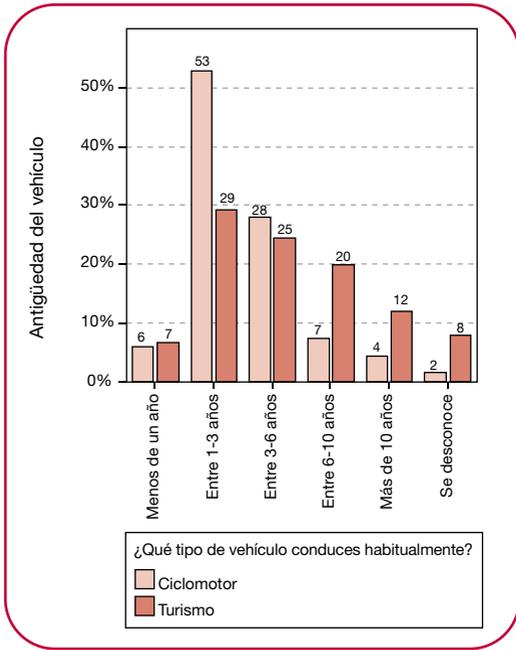
Aproximadamente un 60% de los usuarios de ciclomotor tiene un vehículo de menos de tres años. Alrededor del 20% de turismos tiene una antigüedad de entre 6 y 10 años (Gráfica 38).



Gráfica 36.
Distribución porcentual de la antigüedad del vehículo



Gráfica 37.
Distribución porcentual de la antigüedad del vehículo en función del sexo

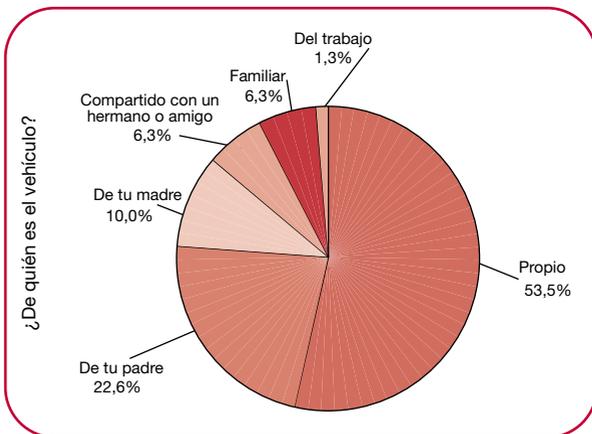


En líneas generales, cuantas más horas conducen los jóvenes durante la semana, más nuevo es el vehículo. Así, uno de cada cuatro jóvenes que conduce más de 20 horas durante una semana lo hace con un vehículo de menos de un año. En cuanto a los sujetos que conducen un promedio de 10 a 20 horas durante una semana, un 45% conduce un vehículo de 1 a 3 años de antigüedad. Por tanto, se confirma la tendencia mencionada. Por otro lado, es curioso que los jóvenes que más desconocen la antigüedad del

Gráfica 38.
Distribución porcentual de la antigüedad del vehículo en función del tipo de vehículo

vehículo que conducen son aquellos que con menos frecuencia lo utilizan durante la semana. Esta tendencia se repite cuando consideramos el promedio de horas de conducción de los jóvenes durante el fin de semana.

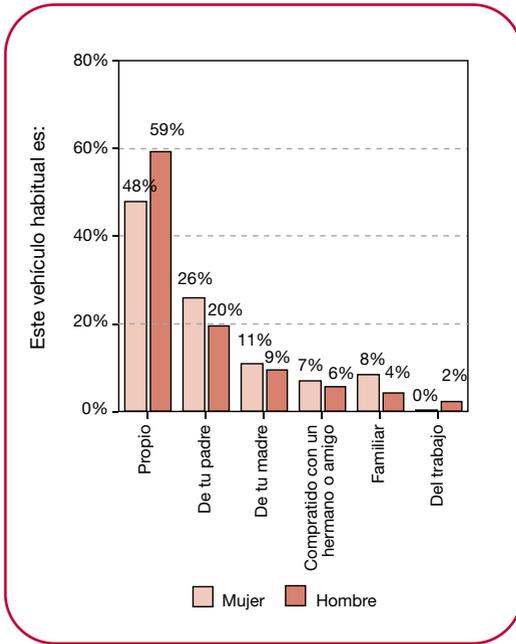
En más de la mitad de los casos, el vehículo que



Gráfica 39.
Distribución porcentual de la propiedad del vehículo

conducen los jóvenes es **propio** (concretamente en un 53,5% de los casos). En la Gráfica 39 podemos observar que cuando el vehículo no es del joven, es más frecuente que sea del padre que de la madre.

Como vemos en la Gráfica 40, cerca del 60% de los varones posee vehículo propio. En el caso de las mujeres es más probable que el vehículo que conducen sea familiar. Por otro lado, son también los varones quienes con más frecuencia conducen vehículos del trabajo.



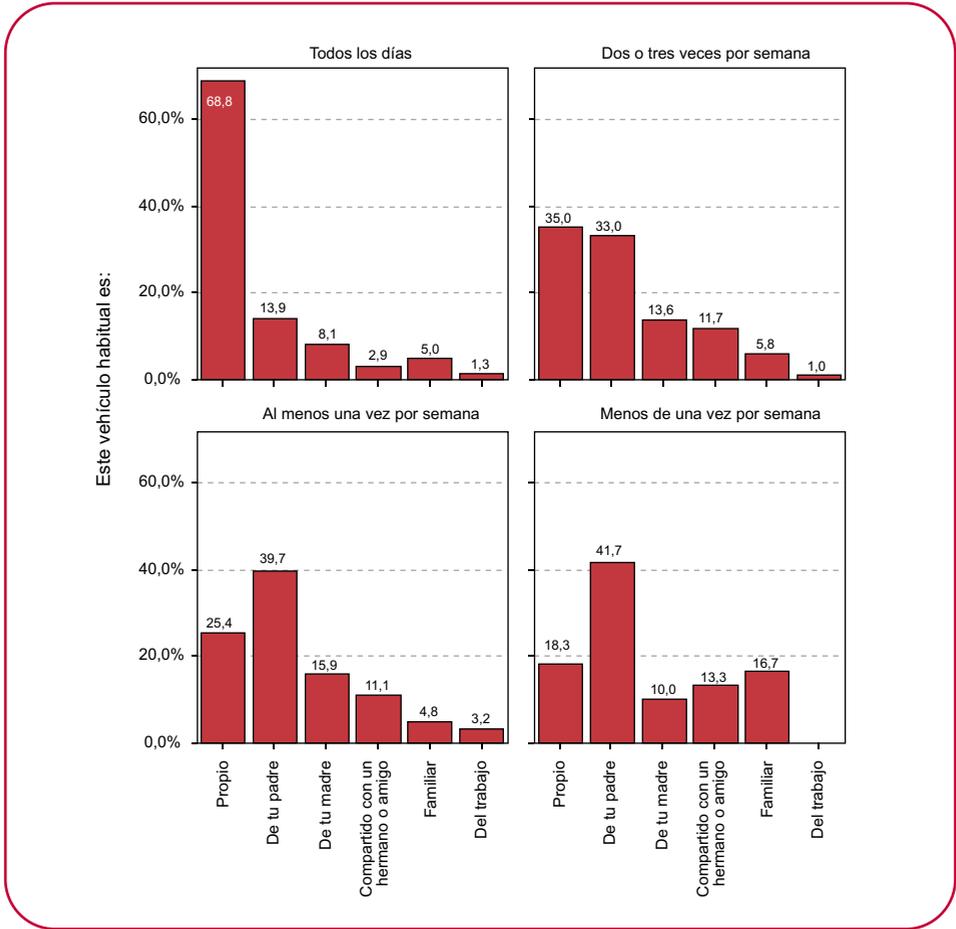
Gráfica 40.
Distribución porcentual
de la propiedad del
vehículo en función
del sexo

vehículo es más probable que éste sea propio.

Concretamente, cerca del 70% de los jóvenes que conduce todos los días posee un vehículo propio. Cuando el vehículo que conduce el joven es del padre o de la madre, la frecuencia de uso del mismo es menor. Por otro lado, los jóvenes que comparten vehículo con hermanos o amigos lo utilizan dos o tres veces por semana; y, en el caso de los vehículos familiares conducidos por jóvenes, su uso queda reducido a menos de una vez por semana. Finalmente, como vemos en la Gráfica 41, es muy poco probable que los jóvenes que conducen todos los días compartan el vehículo con hermanos o amigos.

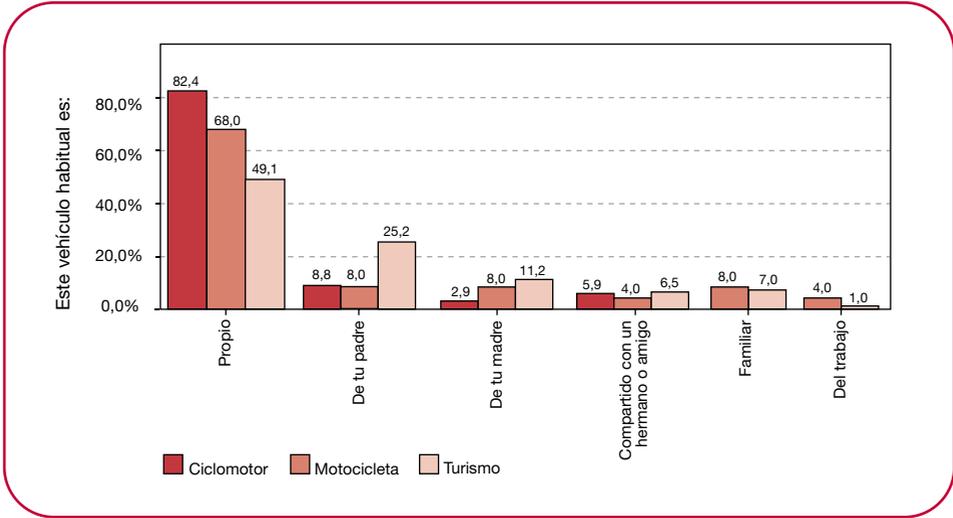
Como vemos en la Gráfica 42, más del 80% de los jóvenes conduce un ciclomotor propio. Por otro lado, uno de cada cuatro turismos conducido por un joven pertenece al padre, mientras que en el caso de la madre el porcentaje asciende a un 11%. Por tanto, es menos probable que los jóvenes que conducen de forma habitual un turismo, en comparación con aquellos que conducen un ciclomotor, sean propietarios del mismo.

Si consideramos la edad de los encuestados podemos apreciar que a medida que ésta aumenta también lo hace el porcentaje de sujetos que tiene un vehículo en propiedad. De este modo, cerca del 70% de jóvenes de 25 años conduce habitualmente un vehículo que es suyo. En el caso de los jóvenes de 18 años únicamente el 5,5% conduce un vehículo propio. Si observamos los datos relacionados con la frecuencia de conducción, apreciamos claramente que cuanto más uso se hace del



Gráfica 41.
Distribución porcentual
de la propiedad del
vehículo en función de
la frecuencia de
conducción

En líneas generales, cuando consideramos la frecuencia de conducción durante una semana podemos observar como de nuevo, a medida que ésta aumenta también lo hace la probabilidad de que el vehículo pertenezca al joven. Así, destacan sobre todo aquellos que conducen durante una semana una media de 5-10 horas o entre 10 y 20 horas por ser los que con más frecuencia son propietarios del vehículo que conducen. Por el contrario, y como es lógico, los jóvenes que conducen durante una semana menos de una hora no son, en líneas generales, propietarios del vehículo. Por otro lado, este mismo grupo de jóvenes usa con más probabilidad el vehículo del padre (en un 40% de los casos) o el familiar (en aproximadamente un 10% de los casos). A pesar de que no son resultados significativos,

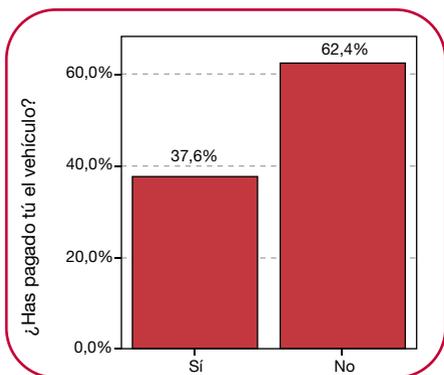


Gráfica 42.
Distribución porcentual de la propiedad del vehículo en función del tipo de vehículo

por ser muy pocos los sujetos que usan un vehículo de trabajo, como es lógico aquellos que conducen durante una semana más de 20 horas es más probable que lo hagan con este tipo de vehículo.

Por otro lado, aproximadamente el 12% de los jóvenes que conduce durante menos de una hora el fin de semana comparte el vehículo con hermanos o amigos. Es decir, cuanto menos uso se hace del vehículo es más probable que se comparta o que sea del padre. En este sentido, uno de cada tres jóvenes que durante el fin de semana conduce menos de una hora lo hace con el vehículo de su padre.

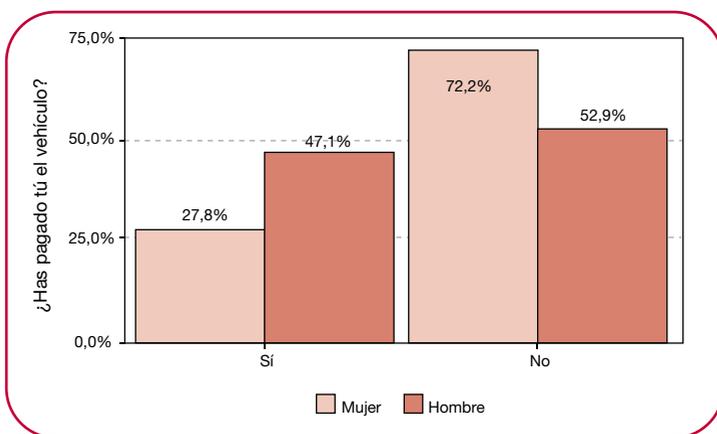
Como podemos ver en la Gráfica 43, aproximadamente el 40% de los jóvenes **han pagado ellos mismo el vehículo** y son proporcionalmente más hombres que mujeres los que se encuentran en esta situación. Concretamente, alrededor del 70% de las mujeres no han pagado el vehículo y son aproximadamente el 47% de hombres los que lo han hecho (ver Gráfica 44).



Gráfica 43.
Distribución porcentual
de los vehículos
pagados

Si nos centramos en los intervalos de edad podemos observar que, como parece lógico, a más edad es más probable que el vehículo haya sido pagado por el propio joven. Así, el 58% de los sujetos de 25 años han pagado el vehículo, mientras que cerca del 80% de los jóvenes de 18 y 19 años no lo han hecho.

Además, el grupo de jóvenes que conduce todos los días destaca por ser el que con más frecuencia ha pagado el vehículo. Esto es así en un 47% de los casos considerados. En líneas generales, a medida que disminuye la frecuencia de uso del vehículo también lo hace la probabilidad de que el joven lo haya pagado. Por otro lado, los jóvenes que habitualmente conducen un ciclomotor son los que en mayor medida han pagado el vehículo. En el caso del turismo este grupo es significativamente menor.



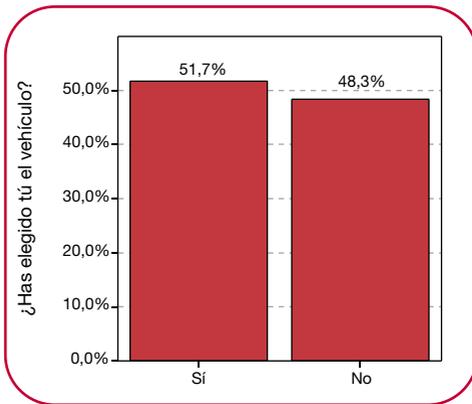
Gráfica 44.
Distribución porcentual
de los vehículos
pagados en función
del sexo

Analizando la frecuencia de conducción, tanto durante una semana como durante el fin de semana, podemos observar que se repite la tendencia anteriormente

citada, es decir, los jóvenes que conducen con más frecuencia también con más probabilidad han pagado ellos mismos el vehículo. De este modo, aproximadamente la mitad de los jóvenes que durante una semana conducen un promedio de 5 a 10 horas o 10 a 20 horas, han pagado el vehículo, mientras que alrededor del 85% de los jóvenes que durante una semana conducen menos de una hora no

lo han hecho. Es decir, el conductor ocasional suele conducir un vehículo prestado.

Como hemos visto antes, el 40% de los jóvenes ha pagado el vehículo que conduce. Sin embargo, si consideramos a las personas que han **elegido el vehículo**, el porcentaje es del 51,7% (ver Gráfica 45). En

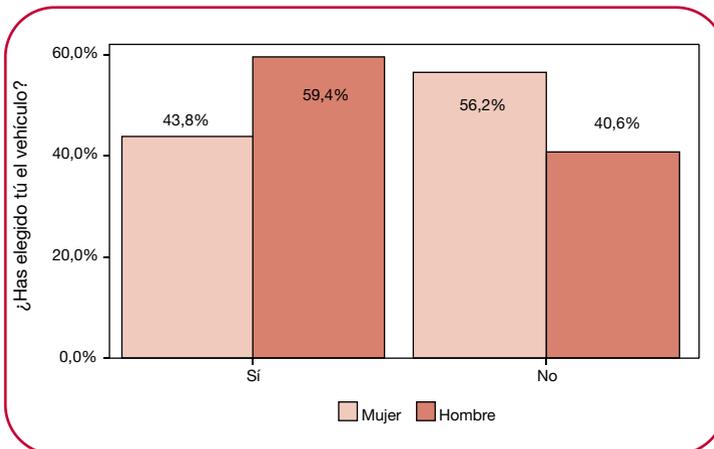


Gráfica 45.
Distribución porcentual de los vehículos elegidos

este caso, son también los hombres quienes con más frecuencia han escogido el vehículo, lo que es lógico si recordamos que también son ellos los que en mayor medida lo han pagado. Concretamente, cerca de un 60% de los hombres y un 44% de las mujeres ha escogido el vehículo, tal y como podemos observar en la Gráfica 46.

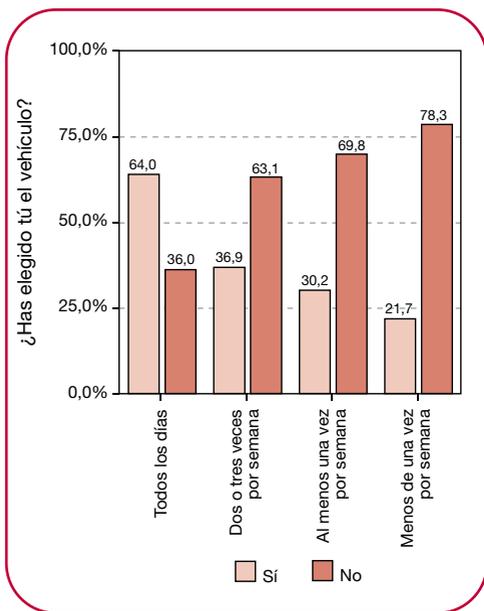
En cuanto a la edad, y como también se puede deducir de comentarios anteriores, únicamente destaca el grupo de 25 años por ser el que ha escogido el vehículo en mayor medida. En líneas generales, podemos apreciar como según aumenta la edad también

lo hace la



Gráfica 46.
Distribución porcentual de los vehículos elegidos en función del sexo

lo hace la frecuencia con la que los jóvenes eligen el vehículo. Si consideramos la frecuencia de uso, como vemos en la Gráfica 47, podemos destacar que el 64% de los jóvenes que conduce todos los días ha escogido el vehículo. De nuevo en este caso, conforme disminuye el uso también lo hace la frecuencia con la que los jóvenes eligen el vehículo.



Gráfica 47.
Distribución porcentual
de los vehículos
elegidos en función de
la frecuencia de
conducción

En cuanto al vehículo que tienen los jóvenes encuestados, las casillas sombreadas en color azul abarcan el 55% de los sujetos de la muestra. Con estos modelos recogemos a más de la mitad de la población (Tabla 17).

Por otro lado, el 80% de los conductores de ciclomotor han escogido el vehículo; en el caso del turismo este porcentaje se reduce al 50%.

Si tenemos en cuenta las horas de conducción (tanto durante la semana como durante el fin de semana), podemos observar que los jóvenes que conducen más horas han escogido el vehículo en mayor medida que aquellos que conducen menos de una hora (en los dos casos comentados). Finalmente, el 96% de los jóvenes que ha pagado el vehículo también lo ha escogido.

¿De qué marca y modelo es tu vehículo?

	Recuento	% columna	% Acumulado
SEAT Ibiza	45	7,01	7,01
OPEL Corsa	42	6,54	13,55
RENAULT 5 / Clio / Lutecia	31	4,83	18,38
PEUGEOT 205 / 206	30	4,67	23,05
FORD Fiesta	24	3,74	26,79
OPEL Astra / Astra Station Wagon	20	3,12	29,91
FIAT Punto / Uno	14	2,18	32,09
RENAULT R 19	14	2,18	34,27
HONDA Scoopy	14	2,18	36,45
FORD Escort / Escort Station Wagon	13	2,02	38,47
VW Polo	13	2,02	40,50
RENAULT Mégane / Mégane Scénic	12	1,87	42,37
VW Golf / Golf Variant / Golf Cabrio	12	1,87	44,24
VESPINO 49 cc	12	1,87	46,11
PIAGGIO	12	1,87	47,98
YAMAHA	12	1,87	49,84
YAMAHA Jog 49 cc	12	1,87	51,71
CITROEN Xsara / Xsara Picasso	11	1,71	53,43
PEUGEOT 305 / 306 / 306 Station Wagon	10	1,56	54,99

Tabla 17: Distribución porcentual de las marcas y modelos de vehículos

Por otro lado, en la Tabla 18 aparecen ordenados los **coches más deseados** por nuestros jóvenes. Como vemos, el Audi A3/S3 aparece en el primer lugar de la lista. Así, cerca del 25% de los jóvenes encuestados afirma que se compraría este coche si tuvieran la posibilidad de hacerlo.

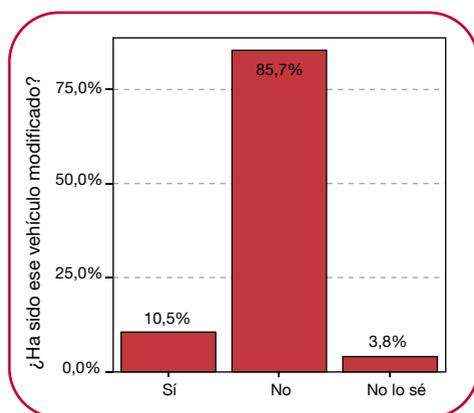
p. 20 - ¿Qué coche te comprarías si tuvieras las posibilidad económica de comprarte el que más te gustara?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	AUDI A3 / S3	61	23,4	23,4	23,4
	VW Golf / Golf Variant / Golf Cabrio	46	17,6	17,6	41,0
	PEUGEOT 205 / 206	28	10,7	10,7	51,7
	SEAT León	24	9,2	9,2	60,9
	RENAULT Mégane / Mégane Scénic	22	8,4	8,4	69,3
	FORD Focus	21	8,0	8,0	77,4
	SEAT Ibiza	18	6,9	6,9	84,3
	AUDI A4 / Avant (all variants) / S4	14	5,4	5,4	89,7
	PEUGEOT 307	14	5,4	5,4	95,0
	BMW Genérico (especificar el modelo)	13	5,0	5,0	100,0
	Total	261	100,0	100,0	

Tabla 18: Distribución porcentual de los vehículos más deseados

Finalmente, en cuanto a las diferencias en función del sexo destaca de forma significativa que las mujeres se comprarían un Ford Focus o un Seat Ibiza en mayor medida que los hombres, mientras que el Seat León aparece asociado de forma significativa a los varones.

Como vemos en la Gráfica 48, únicamente uno de cada

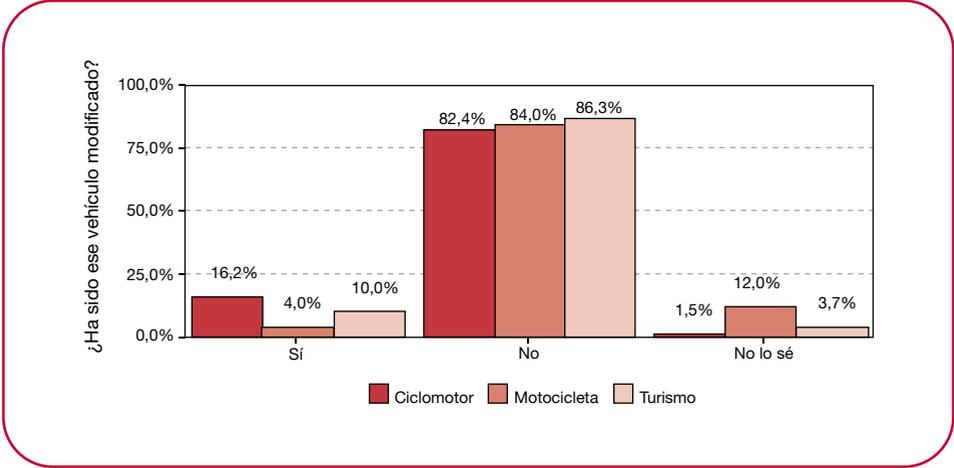


Gráfica 48. Distribución porcentual de los vehículos modificados

diez **vehículos ha sido modificado**. El

70% de los jóvenes que afirma que el vehículo ha sido modificado son hombres. Las mujeres por su parte desconocen en mayor medida si el vehículo ha sufrido alguna modificación. En cuanto a la edad, hay más sujetos de 18 años que afirman haber modificado el vehículo. Por otro lado, el 75% de los jóvenes que conducen un vehículo que

ha sido modificado reconocen haber conducido antes de tener el permiso. Si nos fijamos en el tipo de vehículo, como vemos en la Gráfica 49, es más probable que las modificaciones se realicen sobre el ciclomotor.



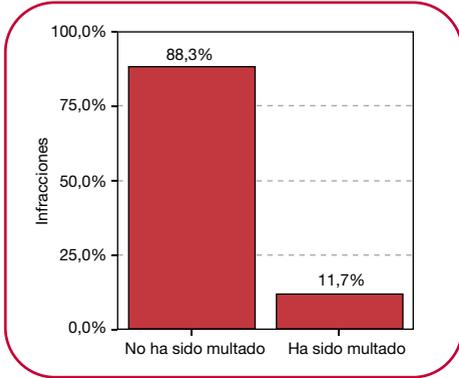
Gráfica 49.
Distribución porcentual
de los vehículos
modificados en función
del tipo de vehículo

Si analizamos los datos procedentes del promedio de horas que los jóvenes conducen tanto durante la semana como durante el fin de semana, observamos que en el primer caso destacan los sujetos que más horas conducen por ser los que con más frecuencia modifican el vehículo; mientras que en el segundo caso (horas promedio durante el fin de semana) resulta significativo el grupo que menos horas conduce, por ser el que realiza cambios en el vehículo con menos frecuencia.

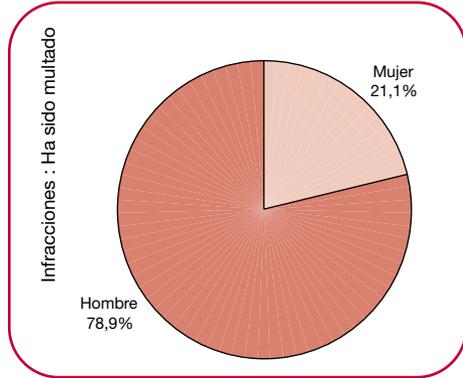
El 15,4% de los jóvenes que ha pagado su vehículo lo ha modificado, siendo este porcentaje de un 7,7% cuando el vehículo no es propio. Además, es más probable que el vehículo esté modificado cuando ha sido elegido por el propio joven.

6. JÓVENES E INFRACCIONES DE TRÁFICO

Como vemos (Gráfica 50 y Gráfica 51) casi el 12% de la muestra de jóvenes conductores reconoce haber sido **multado** en una o más ocasiones. De estos, casi el 80% son varones.

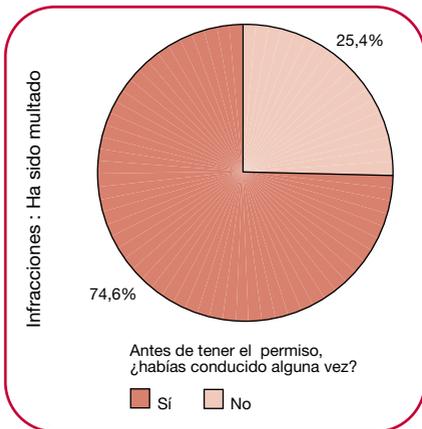


Gráfica 50.
Distribución porcentual de las multas recibidas



Gráfica 51.
Distribución porcentual de las multas recibidas en función del sexo

Si bien las diferencias no son significativas en función de la edad, se aprecia una mayor frecuencia de infracciones en los sujetos de 24 y 25 años. Hay que ser cautos con los datos ya que estos sujetos son también los que usan con



Gráfica 52. Distribución porcentual de las multas recibidas en función de la conducción previa a la obtención del permiso de conducción

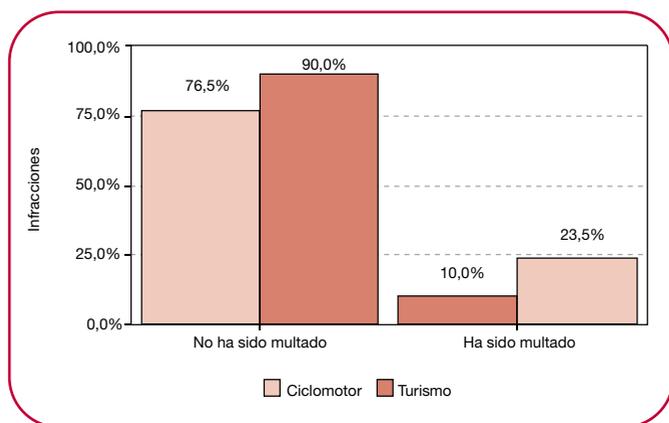
más frecuencia el vehículo y por tanto están más expuestos al riesgo.

Por otro lado, en la Gráfica 52 destacan los jóvenes que declaran haber conducido antes de tener el permiso por ser los más multados. En este sentido, el 74% de los jóvenes multados había conducido antes de tener el permiso y por tanto podemos suponer que infringen las normas en mayor medida.

Teniendo en cuenta la frecuencia de uso del

vehículo destacan los jóvenes que más conducen por ser los más multados. Así, el 75% de los jóvenes multados conduce todos los días. Por tanto, un mayor uso del vehículo parece estar relacionado con una mayor probabilidad de ser multado.

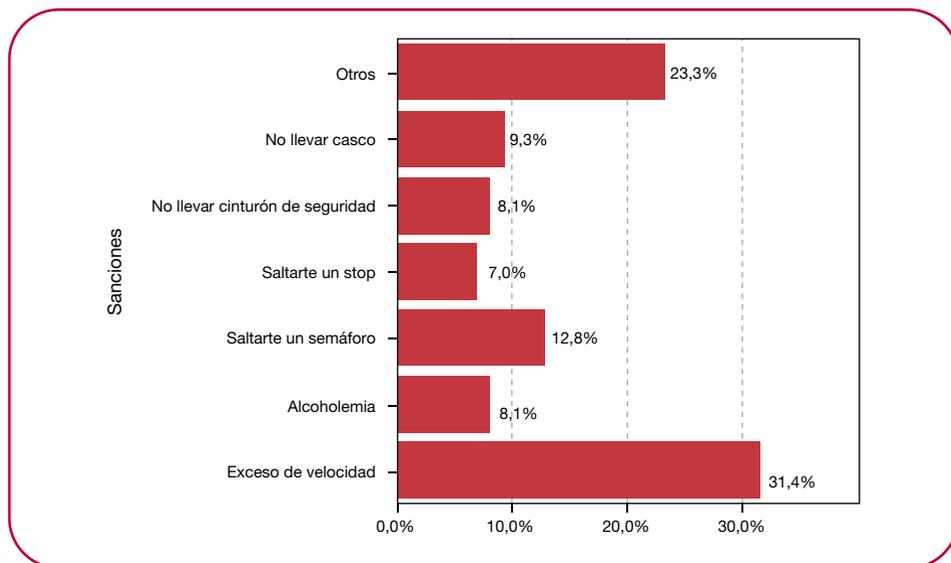
En cuanto a la relación entre el tipo de vehículo y la sanción (Gráfica 53), destaca de forma significativa que el 23,5% de los usuarios de ciclomotor afirman haber sido



multados en una o más ocasiones siendo este porcentaje del 10% cuando se trata del turismo. Por otro lado, el 95% de los usuarios que conduce el vehículo de su padre afirma no haber sido multado,

Gráfica 53.
Distribución porcentual de las multas recibidas en función del tipo de vehículo

mientras que el 64% de los que reconocen haber sido multados una o más veces conducían un vehículo propio. Por tanto, parece que es más frecuente infringir las normas cuando el vehículo es propio. Recordemos que el 11,7% de los jóvenes menciona que ha sido multado. Si nos fijamos en el tipo concreto de

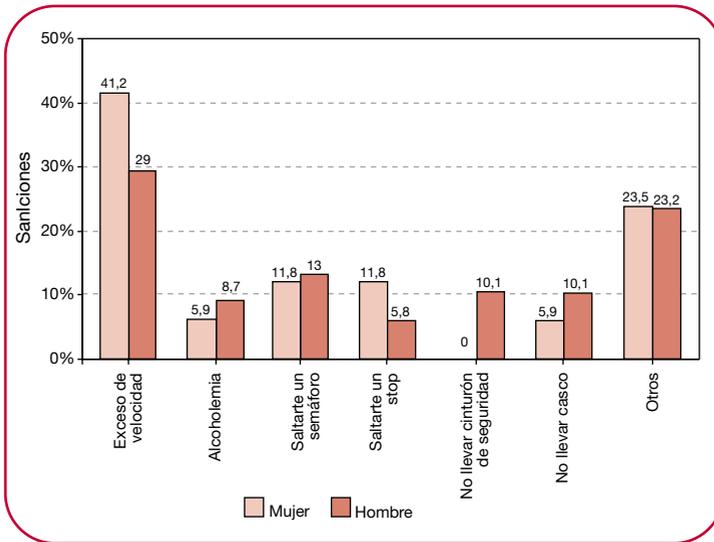


Gráfica 54.
Distribución porcentual del tipo de sanción multada

sanción, podemos observar en la Gráfica 54 que el 31,4% de estos ha sido multado por **exceso de velocidad**, siendo considerablemente menores los porcentajes para el

resto de infracciones consideradas: **saltarse un semáforo en rojo, no llevar casco, no llevar cinturón de seguridad, alcoholemia y saltarse un Stop.**

Así, la infracción por la que con más frecuencia son multados los jóvenes es el **exceso de velocidad**, sobre todo en el caso de los varones. Sin embargo, destaca también que es la infracción más cometida por las mujeres. Además, como vemos en la Gráfica 55, los porcentajes son más elevados en el caso de los varones para las infracciones relacionadas con la alcoholemia, saltarse un semáforo, no llevar el cinturón de seguridad y no llevar casco.



Por otro lado, si nos fijamos en la edad de los jóvenes infractores, a pesar de que las frecuencias son muy pequeñas observamos que los más multados han sido aquellos de más edad. Todas las infracciones

Gráfica 55.
Distribución porcentual del tipo de sanción multada en función del sexo

consideradas en esta investigación aparecen asociadas con un uso frecuente del vehículo, si bien destaca el exceso de velocidad como la conducta por la que con más frecuencia han sido multados los jóvenes, como ya hemos mencionado.

Centrándonos en el tipo de vehículo, el uso del turismo aparece asociado con la conducción a velocidad excesiva. Es decir, la mayoría de los jóvenes que han sido multados por exceder los límites de velocidad conducían un turismo. De nuevo, destaca el grupo de jóvenes que antes de tener

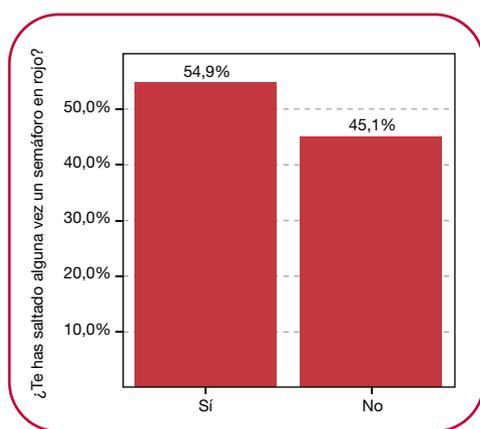
el permiso reconoce haber conducido alguna vez por ser el que con más frecuencia ha sido multado por exceso de velocidad. Dicho de otra forma, del total de sujetos sancionados por esta infracción, el 74,1% había conducido antes de tener el permiso. A pesar de que los porcentajes son bajos, esta tendencia también se observa en el resto de infracciones consideradas.

En cuanto al uso principal que los jóvenes hacen del vehículo, parece que conducir a velocidades excesivas aparece asociado con ir o venir del trabajo y con la realización de otras actividades de ocio o tiempo libre. Concretamente, de todos los jóvenes que han sido multados por exceder los límites de velocidad, el 44% usa fundamentalmente el vehículo para ir o venir del trabajo y el 40,7% para realizar otras actividades de ocio y tiempo libre. Por otro lado, los jóvenes que han sido sancionados por otras conductas (no concretadas en esta encuesta) utilizan frecuentemente el vehículo para ir o venir del trabajo y para ir de fiesta/marcha.

Además, es más frecuente cometer infracciones cuando el

vehículo es propio teniendo en cuenta que, lógicamente, cuando éste es prestado la frecuencia de uso es menor y también por tanto la exposición al riesgo. De nuevo en este caso destaca el exceso de velocidad sobre las demás infracciones.

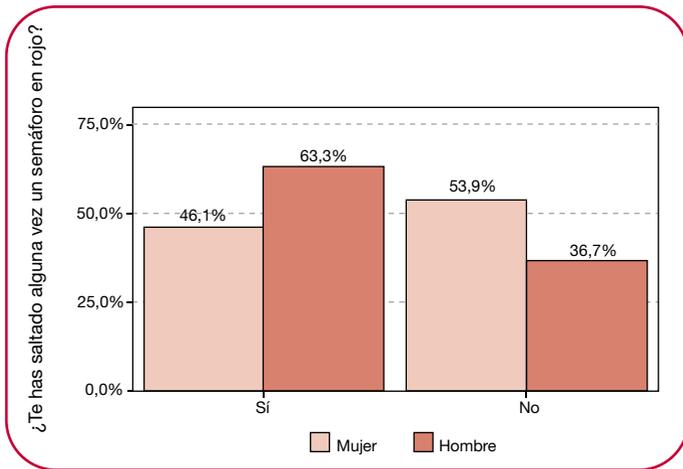
Como vemos en la Gráfica 56, más del 50% de la muestra de jóvenes afirma haberse saltado en alguna ocasión un



Gráfica 56.
Distribución porcentual de la infracción "saltarse un semáforo en rojo"

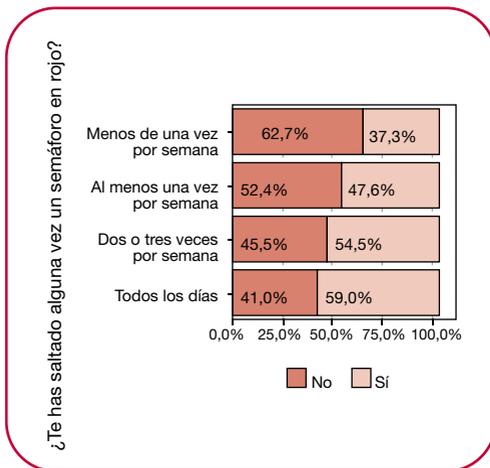
semáforo en rojo.

En este caso (Gráfica 57), más del 60% de los hombres reconoce haber realizado esta infracción, mientras que en el caso de las mujeres este porcentaje es del 46,1%.



Gráfica 57.
Distribución porcentual de la infracción "saltarse un semáforo en rojo" en función del sexo

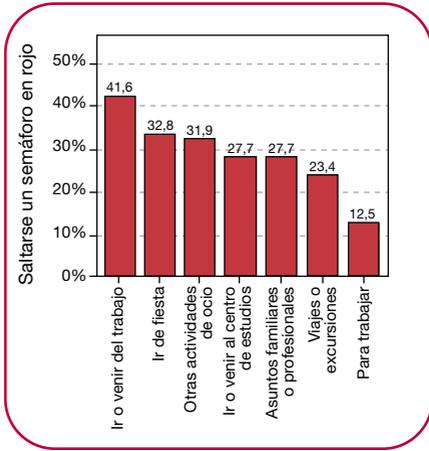
Para esta misma conducta las diferencias en función de la edad no son significativas, aunque los jóvenes de 25 años representan un porcentaje mayor en este tipo de infracción. Por otro lado, si consideramos la frecuencia de uso del vehículo aparecen diferencias significativas que apuntan a que el 59% de los jóvenes que conduce todos los días afirma haberse saltado un semáforo en rojo en alguna ocasión. Como vemos en la Gráfica 58, los encuestados que reconocen en menor medida haber estado implicados en esta conducta son aquellos que conducen con menos frecuencia (menos de una vez por semana).



Gráfica 58.
Distribución porcentual de la infracción "saltarse un semáforo en rojo" en función de la frecuencia de conducción

No podemos establecer diferencias significativas en función del vehículo que conduce el joven. En cuanto a la relación entre esta infracción y el uso principal que los jóvenes hacen del vehículo, observamos que aquellos que reconocen en mayor medida haberse saltado un semáforo en rojo son los que destinan el vehículo para ir o venir del trabajo y para actividades de ocio (ir de fiesta/marcha y otras actividades de ocio y tiempo libre). Así, el 41,6% de los sujetos que se ha saltado un semáforo en rojo utiliza el vehículo fundamentalmente para ir o venir del trabajo. Por otro lado, uno de cada tres jóvenes que emplea el vehículo para llevar a cabo

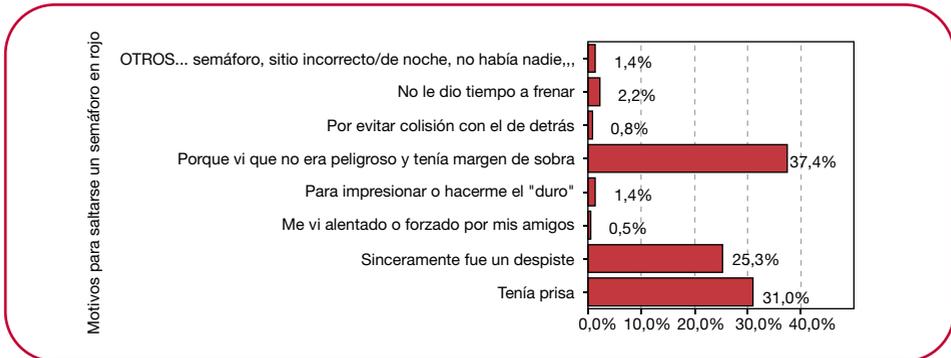
actividades de ocio se ha visto implicado en la citada infracción (Gráfica 59).



Gráfica 59.
Distribución porcentual de la infracción "saltarse un semáforo en rojo" en función del uso principal del vehículo

Si nos fijamos en los motivos que los jóvenes enuncian para realizar esta conducta (ver Gráfica 60) destaca sobre todos los demás aquel que argumenta que no era peligroso y tenía margen de sobra; le sigue la prisa y la distracción (*"Sinceramente fue un despiste"*). Recordemos que el 60% de los varones y el 46% de las mujeres afirman haberse saltado el semáforo en rojo en alguna ocasión. Entre las razones aludidas para la realización de esta infracción (*"Porque vi que no era*

peligroso y tenía margen de sobra", *"Tenía prisa"* y *"Sinceramente fue un despiste"*) destacan los varones sobre las mujeres. Asimismo, son los sujetos de mayor edad quienes argumentan haberse saltado el semáforo en rojo *"Porque vi que no era peligroso y tenía margen de sobra"* y *"Tenía prisa"* en mayor medida.



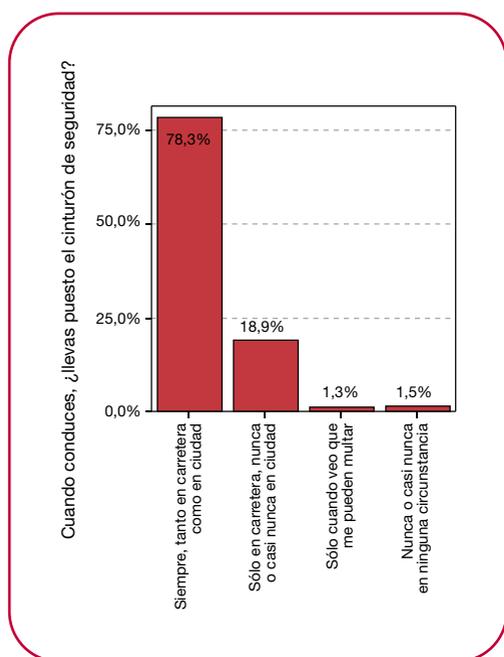
Gráfica 60.
Distribución porcentual de los motivos para "saltarse un semáforo en rojo"

De nuevo, observamos que los jóvenes que reconocen haber conducido alguna vez antes de tener el permiso han realizado con más frecuencia esta infracción y por tanto, aparecen más representados también en los valores que hacen referencia a las razones que argumentan para llevar a cabo esta conducta. Parece que estos sujetos confían "demasiado" en sus habilidades, ya que la razón a la que

aluden con más frecuencia es "...vi que no era peligroso y tenía margen de sobra".

En cuanto a la frecuencia de conducción, los jóvenes que conducen todos los días destacan por encima de aquellos que lo hacen con menos frecuencia en cualquiera de los argumentos que enunciaron para saltarse un semáforo en rojo. Concretamente, el 73,5% de los encuestados que señaló que se saltó el semáforo porque "tenía prisa" conduce todos los días. Por otro lado, cerca del 65% de los que afirmaron que "no era peligroso y tenía margen de sobra" y el 63% de aquellos que indicaron que "sinceramente fue un despiste" son también conductores habituales.

El motivo más frecuente por el que se salta un semáforo un conductor de turismo es porque "ve que no supone peligro", mientras que en el caso de los ciclomotores es más frecuente que los jóvenes citen la prisa.

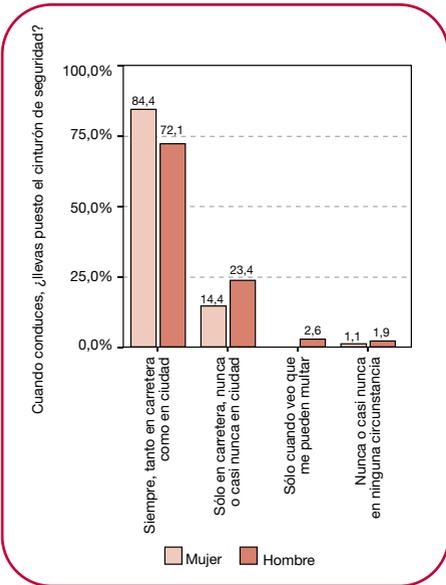


Gráfica 61.
Distribución porcentual del uso del cinturón de seguridad

carretera como en ciudad. Sin embargo, un preocupante 18,9% sólo se pone en carretera (nunca o casi nunca en ciudad).

Finalmente, los jóvenes que conducen entre una y diez horas durante la semana y entre una y cinco horas durante el fin de semana indican que se han saltado alguna vez un semáforo en rojo porque tenían prisa, porque consideraron que no era peligroso y tenían margen de sobra y porque se despistaron en mayor medida que el resto de jóvenes encuestados.

Como podemos apreciar en la Gráfica 61, ocho de cada diez jóvenes encuestados afirma que se pone el **cinturón de seguridad** tanto en



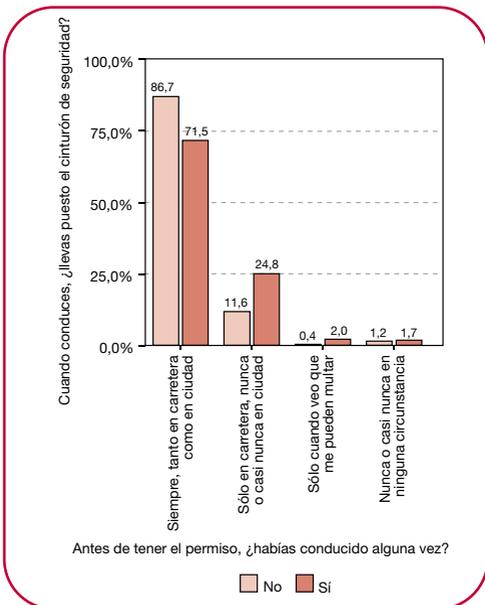
Gráfica 62. Distribución porcentual del uso del cinturón de seguridad en función del sexo

En cuanto a las diferencias encontradas en función del sexo, el 84,4% de las mujeres afirma que utiliza el cinturón de seguridad siempre tanto en carretera como en ciudad, mientras que en el caso de los hombres este porcentaje es del 72,1%. Por otro lado, los hombres se lo abrochan sólo en carretera en mayor medida que las mujeres. Así pues, parece que las mujeres tienen hábitos de conducta más seguros que los hombres en relación con el cinturón de seguridad (Gráfica 62).

En cuanto a las diferencias encontradas en función de la edad, podemos destacar que el

88,8% de los jóvenes de 23 años afirma que lleva el cinturón siempre, tanto en carretera como en ciudad.

Por otro lado, aquellos jóvenes que dicen haber conducido



Gráfica 63. Distribución porcentual del uso del cinturón de seguridad en función de la conducción previa a la obtención del permiso de conducción

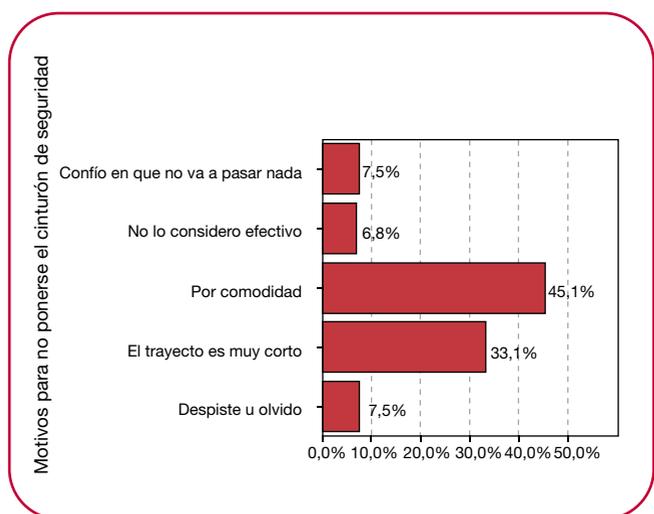
alguna vez antes de tener el permiso hacen menos uso del cinturón. Además, como se aprecia en la Gráfica 63, afirman abrocharse el cinturón sólo en carretera y nunca o casi nunca en ciudad en mayor medida que los conductores que no han conducido sin permiso.

Si consideramos la frecuencia de conducción, destaca el grupo de jóvenes que conduce todos los días por ser el que con menos frecuencia se pone el cinturón tanto en carretera como en ciudad. Además, estos jóvenes afirman llevarlo únicamente en carretera, nunca o casi nunca en ciudad en

mayor medida que el resto.

A pesar de que los porcentajes son bajos, parece que cuando el uso que se da al vehículo es para trabajar, los jóvenes apenas utilizan el cinturón de seguridad.

Como vemos en la Gráfica 64, entre las razones que los jóvenes argumentan para no ponerse el cinturón destacan la comodidad y la corta duración del trayecto. En este sentido, son proporcionalmente más hombres que mujeres los que aluden a este tipo de excusas para no hacer uso de este elemento de seguridad.



Gráfica 64.
Distribución porcentual de los motivos para “no utilizar el cinturón de seguridad”

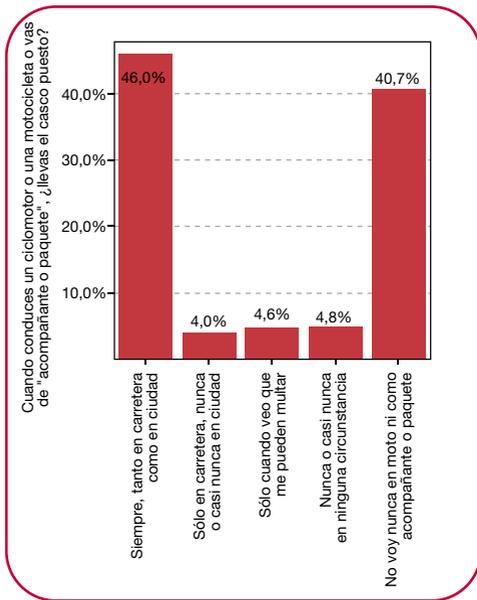
La relación entre edad y motivo por el que no se utiliza el cinturón se reparte de forma uniforme, si bien destaca un elevado número de jóvenes de 24 años que no se pone el cinturón porque le resulta incómodo.

Una vez más sobresalen los jóvenes que conducen

con más frecuencia, en este caso por estar representados en mayor medida en todas las excusas argumentadas para no hacer uso del cinturón de seguridad. Como ya hemos mencionado, destaca aquella que señala que es incómodo. Así, y a modo de ejemplo, el 81,7% de los jóvenes que dice que es incómodo conduce todos los días.

Sin embargo, en esta ocasión, son más los jóvenes no multados los que argumentan razones para no ponerse el cinturón de seguridad.

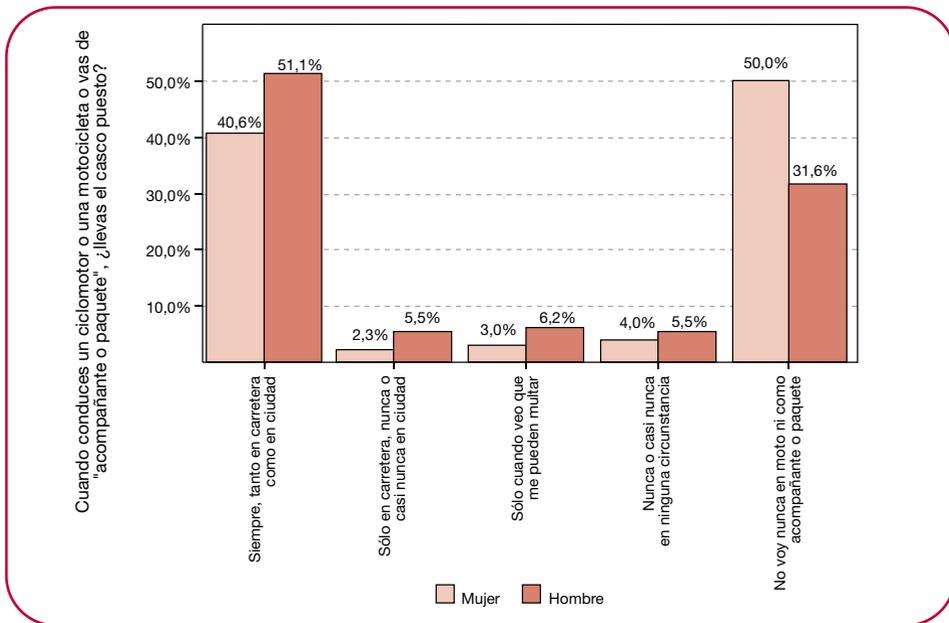
Como se aprecia en la Gráfica 65, el 46% de los encuestados que conduce o va de acompañante en un ciclomotor o motocicleta dice ponerse el **casco** siempre, tanto en carretera como en ciudad. Por otro lado, el 40,7% de nuestros jóvenes no sube en estos vehículos, ni como conductor ni como acompañante. A pesar de que el porcentaje de respuestas es pequeño, no deja de ser



Gráfica 65.
Distribución porcentual del uso del casco

alarmante que alrededor del 4,8% argumente que no se lo pone nunca o casi nunca. En definitiva, observamos que un 13,4% de jóvenes que no hace uso del mismo en alguna ocasión. En cuanto a las diferencias encontradas en función del sexo, podemos observar en la Gráfica 66 que la mitad de las mujeres dice no ir nunca en este tipo de vehículos. También son significativas las diferencias que apuntan a un mayor uso del casco por parte de los varones tanto en carretera como en ciudad.

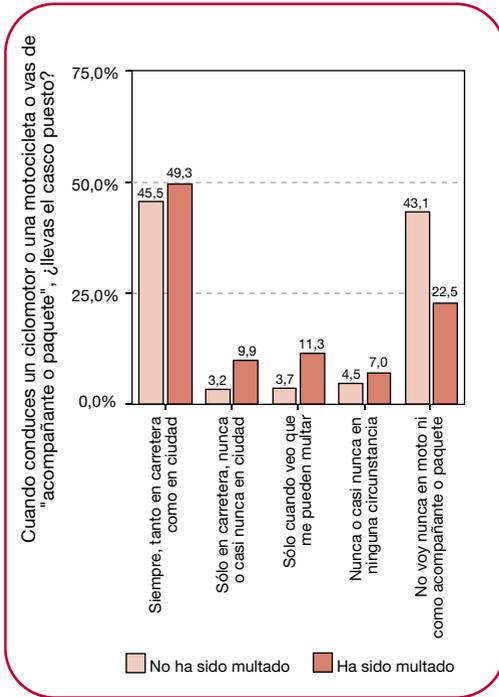
Por otro lado, los encuestados que sí condujeron antes de tener el permiso son también quienes más dicen hacer uso del casco tanto en carretera como en ciudad. Si nos fijamos en los jóvenes que no se lo ponen



Gráfica 66.
Distribución porcentual del uso del casco en función del sexo

nunca o casi nunca, el 82,8% reconoce haber conducido antes de tener el permiso.

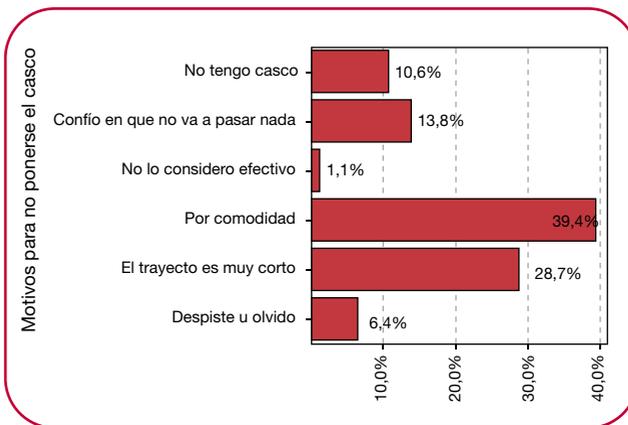
Si consideramos las infracciones, destacan de forma significativa los sujetos que han sido multados y que afirman que se ponen el casco sólo en carretera (nunca o



casi nunca en ciudad) o ante la posibilidad de multa (Gráfica 67). Si analizamos con detalle las razones que los jóvenes argumentan para no ponerse el casco observamos que cerca del 40% de estos alude a la incomodidad del casco. Por otro lado, el 28,7% se excusa diciendo que el trayecto es muy corto y cerca del 14% confía en que no va a pasar nada. No deja de ser alarmante que el 10% de los jóvenes que va en moto afirme que no tiene casco (Gráfica 68). Considerando el sexo, los varones mencionan en mayor medida que las mujeres a todas las excusas

Gráfica 67. Distribución porcentual del uso del casco en función de si ha sido multado

consideradas para no ponerse el casco. Concretamente, alrededor del 65% de los que afirman que no se ponen el casco porque es incómodo o porque el trayecto es muy



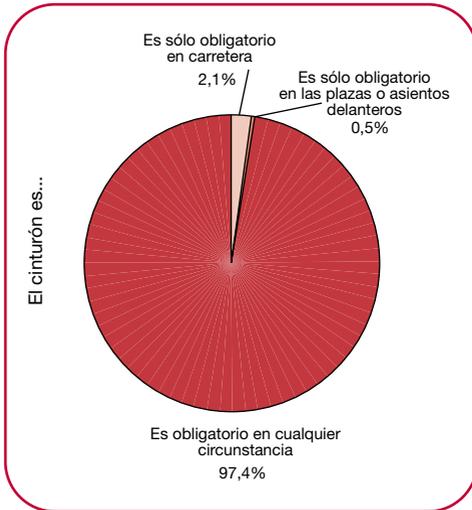
Gráfica 68. Distribución porcentual de los motivos para "no utilizar el casco"

corto son varones. Además, el 70% de los jóvenes que ha sido multado se excusa diciendo que no se pone el casco porque es incómodo. Si nos centramos en los **conocimientos** del grupo de jóvenes encuestados, prácticamente la totalidad de estos afirma que el **cinturón de seguridad** es obligatorio en cualquier circunstancia (Gráfica 69). Por tanto podemos inferir que cuando no se lo

ponen están cometiendo una infracción, es decir, una acción deliberadamente intencionada. No hay diferencias significativas en función del sexo, la edad, la conducción

de algún vehículo antes de tener el permiso, la frecuencia de conducción, el haber sido multado o la conducción de un tipo de vehículo concreto.

En lo que se refiere al **casco**, los porcentajes de respuestas correctas son también elevados (93,1%) si bien no deja de ser preocupante que un 2,6% considere que sólo es obligatorio en carretera y que un 4,3% afirme que sólo es obligatorio en las plazas delanteras (Gráfica 70).

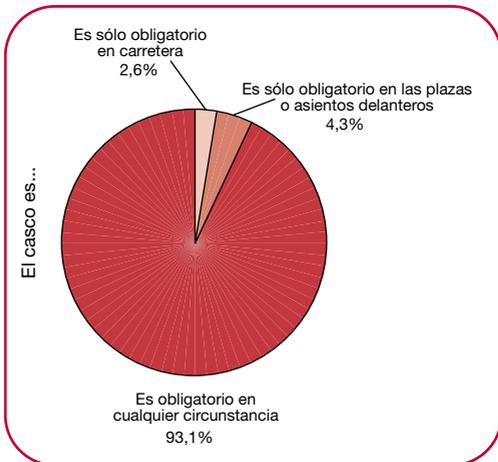


Gráfica 69.
Distribución porcentual del conocimiento sobre la obligatoriedad de uso del cinturón de seguridad

En este caso, tampoco podemos establecer diferencias significativas en función del sexo, la edad, la conducción de algún vehículo antes de tener el permiso o la frecuencia de conducción. Sin embargo, destacan los encuestados que conducen un ciclomotor por ser los que afirman en mayor medida que el casco sólo es obligatorio en las

plazas delanteras y el grupo de jóvenes que no ha sido multado por ser el que considera en mayor medida que el casco es obligatorio en cualquier circunstancia.

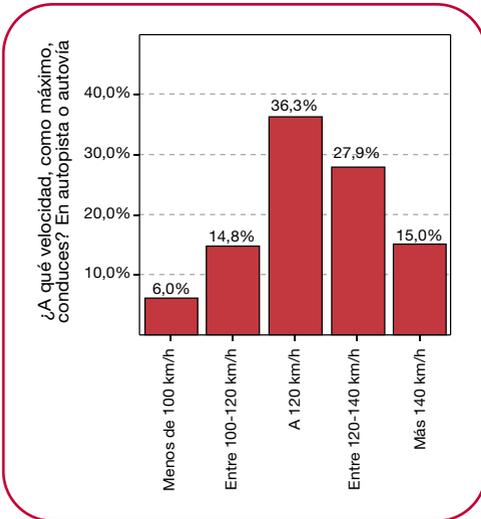
Si nos fijamos en las excusas que argumentan los jóvenes cuando no se ponen el casco, la mayoría que dice no ponérselo porque el trayecto es muy corto o porque lo considera incómodo o confía en que no va a pasar nada,



Gráfica 70.
Distribución porcentual del conocimiento sobre la obligatoriedad de uso del casco

también afirma que el casco es obligatorio en cualquier circunstancia, lo que implica que cuando deciden no ponérselo están infringiendo deliberadamente las normas.

En el resto de argumentos, aunque son citados con menos frecuencia por nuestros jóvenes, también son más los

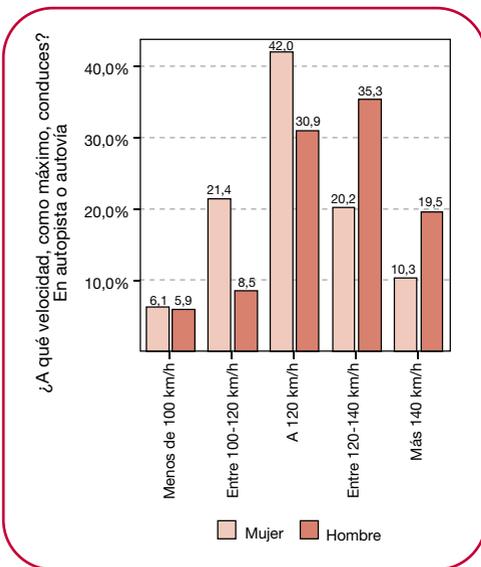


Gráfica 71. Distribución porcentual de la velocidad máxima a la que se conduce en autopista o autovía

sujetos que conocen de la obligatoriedad del casco en cualquier circunstancia.

Como vemos en la Gráfica 71, el 36,3% de los jóvenes afirma que conduce como máximo a 120 km/h por **autopista o autovía**, mientras que un preocupante 27,9% lo hace entre 120-140 km/h y un alarmante 15% señala que circula a más de 140 km/h. Así pues, tan sólo el 57,1% de los jóvenes encuestados circula dentro de los límites permitidos.

No es casual que uno de los principales factores de riesgo que encontramos en la población joven sea el exceso de velocidad. Es importante tener en cuenta que algunos jóvenes al ser conductores noveles tienen restringida la



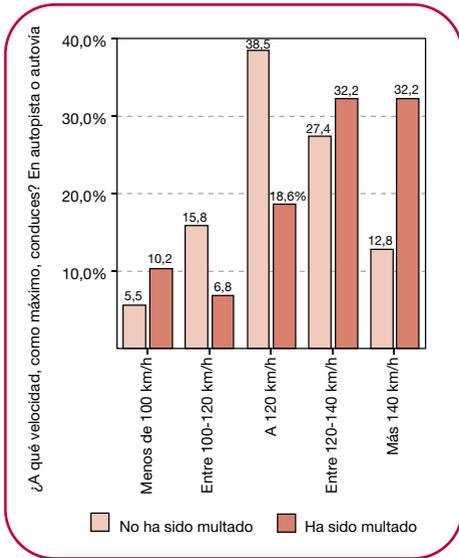
Gráfica 72. Distribución porcentual de la velocidad máxima a la que se conduce en autopista o autovía en función del sexo

velocidad a 80 km/h.

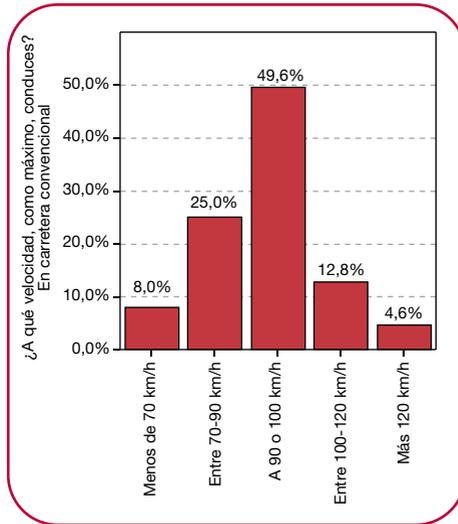
Si, además, consideramos el sexo observamos en la Gráfica 72 que los hombres exceden con más frecuencia los límites de velocidad en autopistas o autovías. Así, el 35,3% de los varones conduce entre 120-140 km/h y casi el 20 sobrepasa los 140 km/h en este tipo de vías.

Por otro lado, dos de cada tres jóvenes que han sido multados exceden los límites de velocidad en este tipo de vías. Además, como vemos en la Gráfica 73,

este grupo destaca también por conducir con menos frecuencia dentro de los límites permitidos.

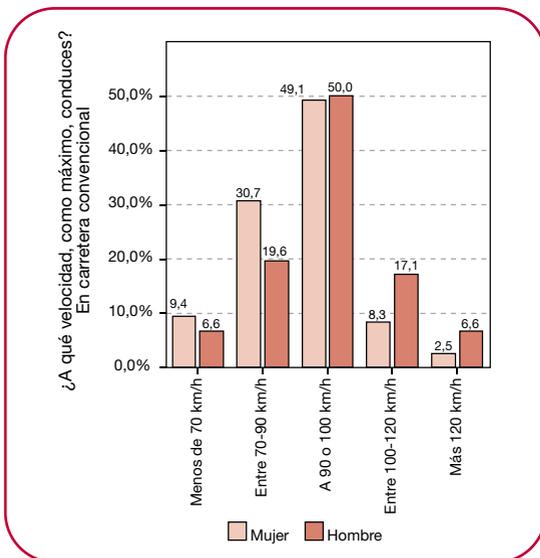


Gráfica 73. Distribución porcentual de la velocidad máxima a la que se conduce en autopista o autovía en función de si ha sido multado



Gráfica 74. Distribución porcentual de la velocidad máxima a la que se conduce en carretera convencional

Si consideramos la velocidad a la que los jóvenes circulan por **carretera convencional** observamos que la mitad



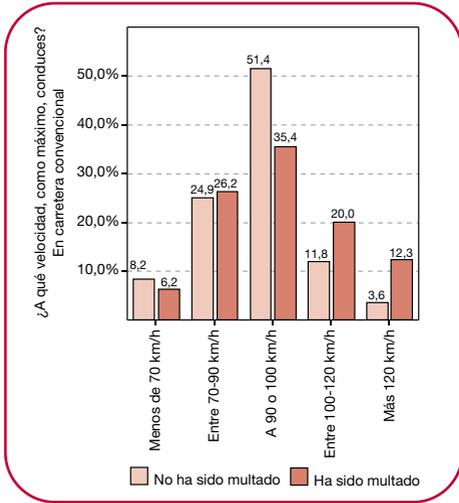
Gráfica 75. Distribución porcentual de la velocidad máxima a la que se conduce en carretera convencional en función del sexo

conduce entre 90 y 100 km/h, mientras que cerca del 18% lo hace a por encima de 100 km/h. Los datos aparecen expuestos en la Gráfica 74.

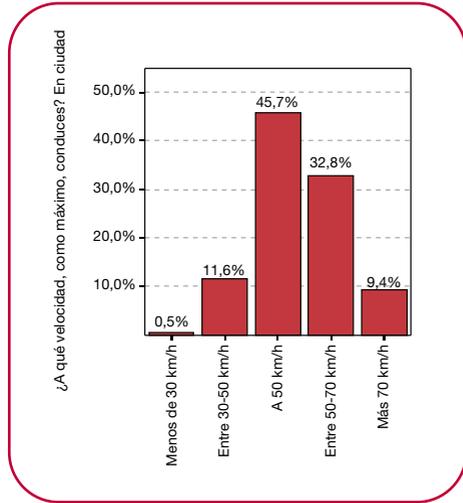
De nuevo, como apreciamos en la Gráfica 75, los hombres circulan a mayores velocidades por estas vías.

Como podemos ver en la Gráfica 76, igual que sucedía en el caso de las autopistas y autovías, de nuevo los encuestados que han sido

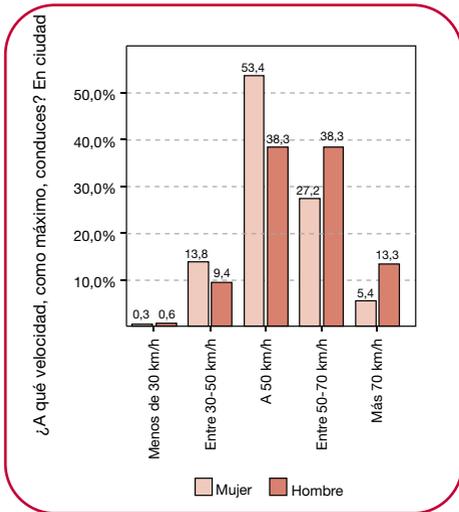
multados circulan con más frecuencia por carreteras convencionales por encima de los límites permitidos y lo hacen en menor medida a 90-100 km/h.



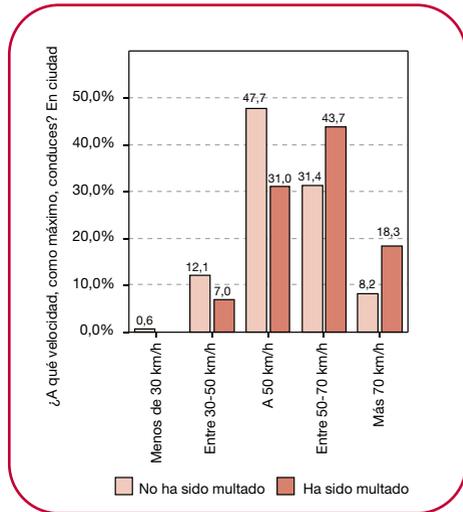
Gráfica 76. Distribución porcentual de la velocidad máxima a la que se conduce en carretera convencional en función de si ha sido multado



Gráfica 77. Distribución porcentual de la velocidad máxima a la que se conduce en ciudad



Gráfica 78. Distribución porcentual de la velocidad máxima a la que se conduce en ciudad en función del sexo



Gráfica 79. Distribución porcentual de la velocidad máxima a la que se conduce en ciudad en función de si ha sido multado

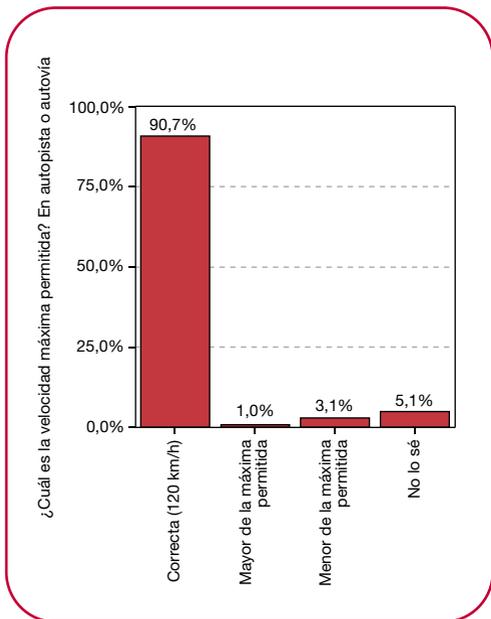
En la conducción por **ciudad**, si bien como vemos en la Gráfica 77, el 57,8% conduce como máximo a la velocidad permitida, es preocupante que aproximadamente uno de

cada tres lo haga entre 50-70 km/h y casi un 10% circule por encima de 70 km/h.

Una vez más son los varones quienes exceden con mayor frecuencia los límites de velocidad permitidos. Como se aprecia con detalle en la Gráfica 78, el 38,3% circula como máximo en zona urbana entre 50 a 70 km/h y alrededor del 13% lo hace a más de 70 km/h.

En este caso, tampoco podemos establecer diferencias significativas en función de la edad, aunque parece que los sujetos de 25 años exceden los límites de velocidad en ciudad en mayor medida que el resto, no existiendo diferencias si atendemos al vehículo que conduce el joven de forma habitual.

Como vemos en la Gráfica 79, se repite en este caso la tendencia de los jóvenes multados a exceder los límites de velocidad en ciudad. Así, el 18,3% de los sujetos multados



Gráfica 80.
Distribución porcentual del conocimiento sobre la velocidad máxima permitida en autopista o autovía

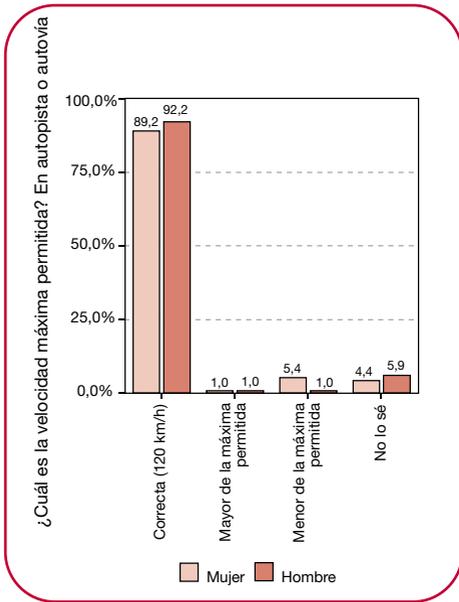
circula por ciudad como máximo a 70 km/h y el 43,7% lo hace entre 50-70 km/h.

La mayoría de los jóvenes encuestados conoce cuál es la velocidad máxima permitida en autopista o autovía. Sin embargo, no deja de preocuparnos que alrededor del 5% desconozca este dato y que un 4,1% señale una velocidad incorrecta (Gráfica 80).

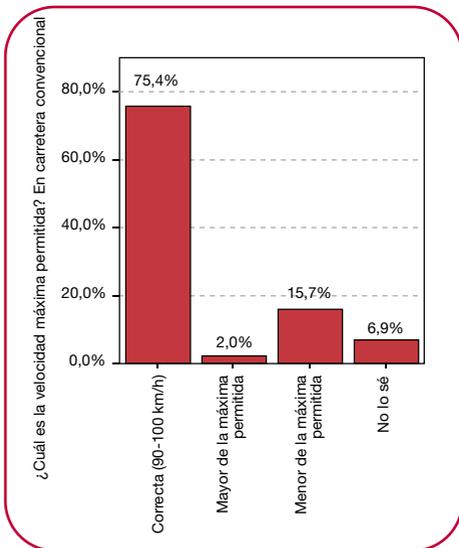
Por otro lado, son más las mujeres que estiman que esta velocidad es menor de la permitida, tal y como podemos observar en la Gráfica 81.

En cuanto a la edad, destaca el grupo de 18 años por ser el que desconoce en mayor medida la velocidad máxima a la que estamos haciendo referencia.

Si nos centramos en el tipo de vehículo que habitualmente conducen los jóvenes podemos observar



Gráfica 81. Distribución porcentual del conocimiento sobre la velocidad máxima permitida en autopista o autovía en función del sexo



Gráfica 82. Distribución porcentual del conocimiento sobre la velocidad máxima permitida en carretera convencional

que, por un lado destacan los usuarios de ciclomotor por desconocer en mayor medida la velocidad máxima en autopista o autovía (un 67,7%) y responder de forma correcta con menos frecuencia. Por otro lado, los usuarios de turismo destacan por conocer los límites máximos permitidos por este tipo de vías. En este caso, no podemos establecer diferencias significativas en función de si el joven ha sido multado o no.

Si tenemos en cuenta la velocidad a la que el joven dice que conduce como máximo en estas vías podemos afirmar

que aquellos que circulan a menos de 100 km/h desconocen en mayor medida el límite máximo de estas vías. Por otro lado, el grupo de jóvenes que conduce como máximo a 120-140 km/h destaca de forma

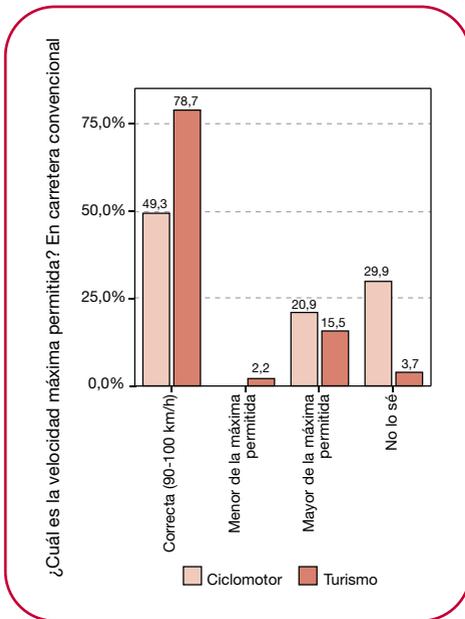
significativa por conocer los límites máximos a los que se puede circular por autopistas y autovías.

Si nos fijamos en los conocimientos sobre la velocidad máxima permitida en carretera convencional, el porcentaje de respuestas correctas es del 75,4% (tres de cada cuatro); mientras que aproximadamente el 15% considera que los límites son menores de los establecidos y tan sólo un 2% piensa que estos están por encima. Finalmente, cerca del 7% de los jóvenes desconoce

estos límites (Gráfica 82).

Respecto a la edad, únicamente destaca el grupo de 18 años por desconocer en mayor medida los límites máximos permitidos en las carreteras convencionales.

Por otro lado, si nos centramos en el tipo de vehículo que habitualmente conduce el joven, los usuarios de ciclomotor emiten menos respuestas correctas y desconocen en mayor medida la limitación de velocidad máxima en este tipo de vía. De nuevo los jóvenes que habitualmente conducen un turismo conocen mejor los límites de velocidad de las carreteras convencionales. Podemos observar estos datos en la Gráfica 83.

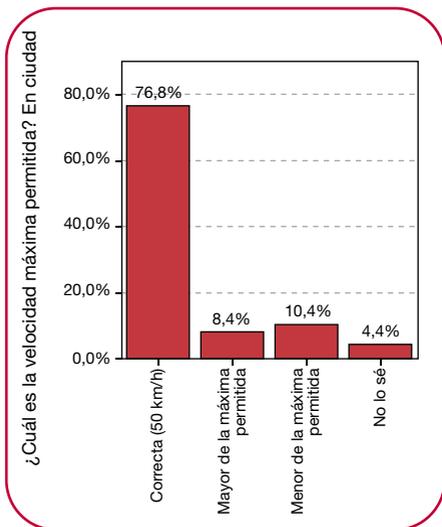


Gráfica 83.
Distribución porcentual del conocimiento sobre la velocidad máxima permitida en carretera convencional en función del tipo de vehículo

90 km/h por estas carreteras también consideran que los límites son menores de los establecidos y por tanto han emitido menos respuestas correctas. Los encuestados que afirman que, como máximo, circulan a 90-100 km/h por estas carreteras son los que en mayor medida han dado la respuesta correcta. Finalmente, el 15% de aquellos jóvenes que sobrepasa los límites máximos de velocidad en estas vías conoce estos límites, pero el 45% piensa que son mayores de los que en realidad son.

Como vemos (Gráfica 84), más del 75% de los jóvenes conoce la limitación de velocidad en ciudad, un 10,4% piensa que es menor de la establecida, un 8,4% cree que es mayor de la permitida y un 4,4% desconoce cuál es la

Aunque no podemos decir que las diferencias sean significativas, parece que aquellos sujetos que no han sido multados muestran un mayor conocimiento de los límites máximos de velocidad en carreteras convencionales. Si consideramos la velocidad máxima a la que dicen que circulan los jóvenes por estas vías, podemos observar que los que lo hacen a menos de 70 km/h estiman que los límites son menores de los establecidos y además desconocen en mayor medida estos límites. Aquellos jóvenes que circulan como máximo a 70-



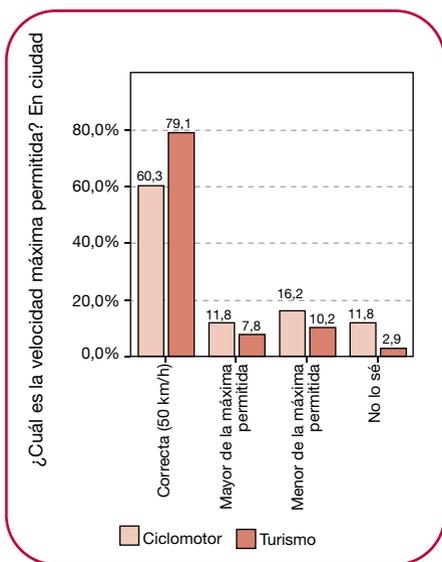
Gráfica 84. Distribución porcentual del conocimiento sobre la velocidad máxima permitida en ciudad

velocidad máxima permitida en ciudad. Por tanto, tres de cada cuatro jóvenes conoce cuál es la velocidad máxima a la que pueden circular por ciudad y de este modo, cuando deciden exceder estos límites están siendo plenamente conscientes de ello y por tanto están infringiendo de forma deliberada la norma.

No podemos establecer diferencias en función del sexo, pero fijándonos en la edad, destaca el grupo de 18 y 19 años por desconocer la limitación de velocidad

existente en ciudad y el grupo de jóvenes de 22 años, quienes son más conocedores de los límites de velocidad en vías urbanas.

Llama la atención que los usuarios de ciclomotor (que



Gráfica 85. Distribución porcentual del conocimiento sobre la velocidad máxima permitida en ciudad en función del tipo de vehículo

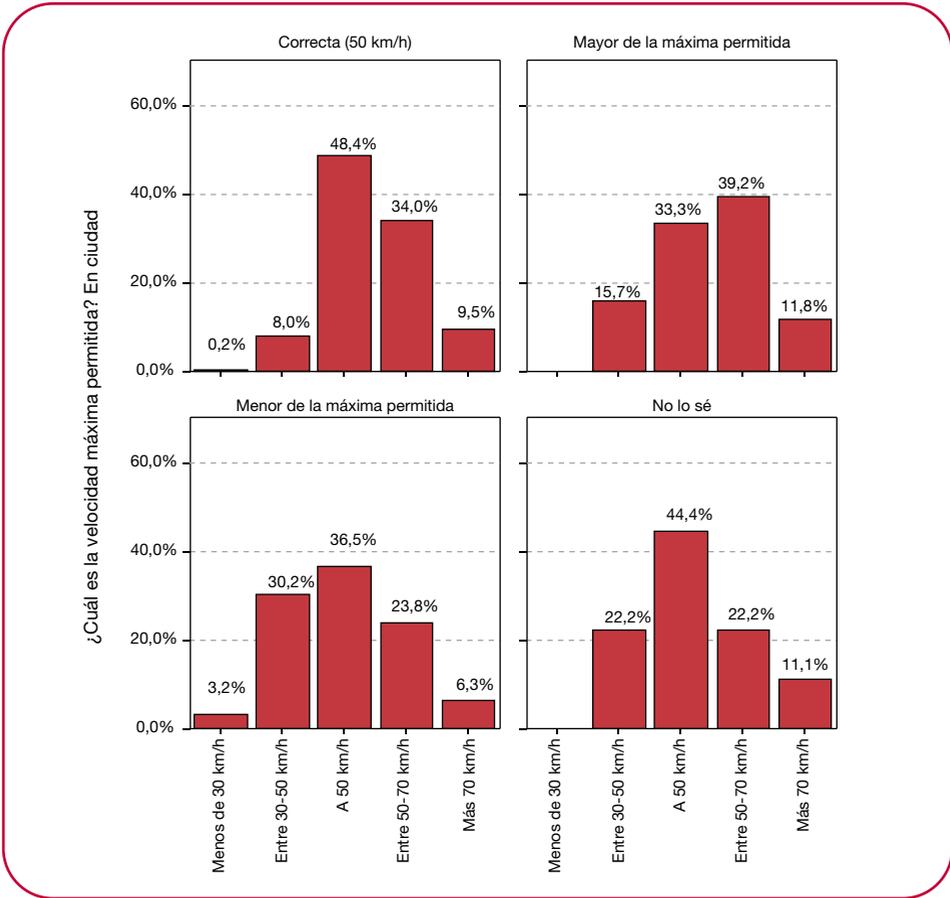
fundamentalmente circulan por la ciudad) fallen en mayor medida que el resto en sus respuestas ante la cuestión relacionada con los límites máximos de velocidad en ciudad. Por otro lado, de nuevo los usuarios de turismo destacan por conocer en gran medida estos límites. En la Gráfica 85 aparecen estos datos.

Si consideramos las infracciones de los jóvenes, a pesar de que las diferencias no son significativas, parece que los encuestados que no han sido multados dan un número mayor de respuestas correctas.

Sin embargo, destaca de forma significativa que los sujetos que han sido multados en alguna ocasión desconozcan en mayor medida estos límites.

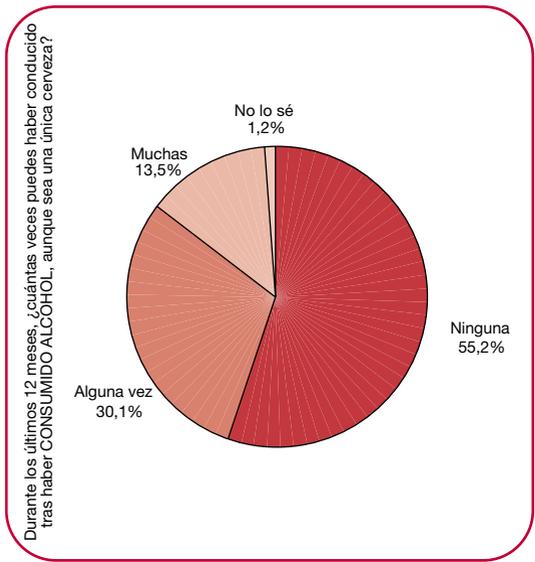
En cuanto a la relación entre la velocidad máxima a la que circulan los jóvenes en ciudad y su conocimiento sobre estos límites, destaca de forma significativa (ver Gráfica 86)

que uno de cada tres que circula a velocidades entre 30-50 km/h considera que los límites máximos de velocidad en ciudad son menores de los establecidos. Por otro lado, casi la mitad de las personas que conduce como máximo a 50 km/h en ciudad conoce la limitación de velocidad establecida para este tipo de vías.



Gráfica 86. Distribución porcentual del conocimiento sobre la velocidad máxima permitida en ciudad en función de la velocidad a la que se conduce

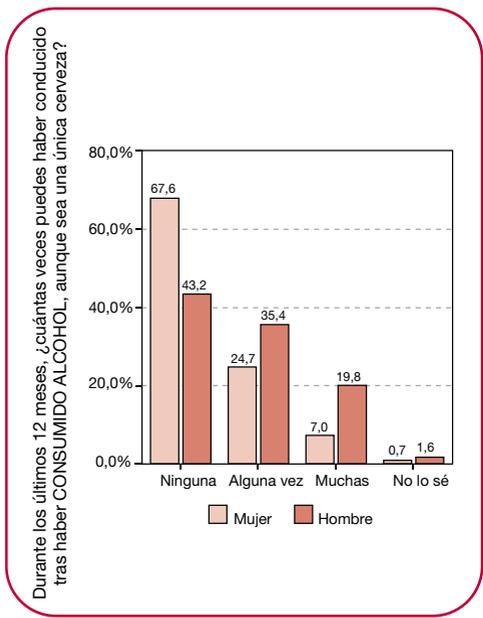
Si nos adentramos en los datos relacionados con el **consumo de alcohol** observamos que uno de cada tres jóvenes afirma haber conducido alguna vez durante el último año después de haber ingerido alcohol (aunque haya sido una única cerveza). Como vemos en la Gráfica 87, el 13,5% de los encuestados dice haber conducido en muchas ocasiones tras el consumo de alguna bebida alcohólica, mientras que un 30% ha llevado a cabo esta



Gráfica 87.
Distribución porcentual de la frecuencia de conducción tras el consumo de alcohol

conducta en alguna ocasión. Finalmente, más de la mitad de los jóvenes señala que no ha conducido después de haber consumido alcohol en los últimos doce meses. En cuanto a las diferencias encontradas en función del sexo, los varones destacan por haber conducido (alguna vez y muchas) después de haber consumido alcohol en mayor medida que las mujeres. Concretamente, el 35,4% afirma haber conducido alguna vez tras

ingerir alcohol y el 19,8% manifiesta haber realizado esta conducta muchas veces. En el caso de las mujeres, el 67,6% afirma que durante el último año nunca ha conducido después de consumir alguna bebida alcohólica. Estos datos

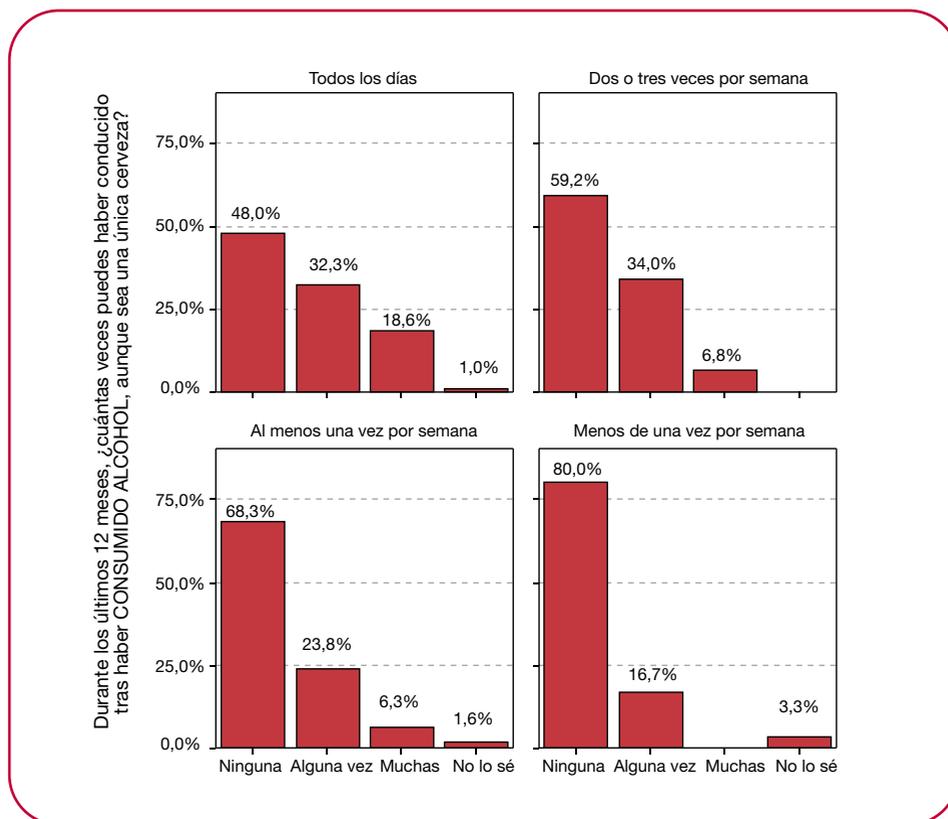


Gráfica 88.
Distribución porcentual de la frecuencia de conducción tras el consumo de alcohol en función del sexo

los podemos observar con detalle en la Gráfica 88. En cuanto a las diferencias encontradas en función de la edad, destaca de forma significativa que tres de cada cuatro jóvenes de 18 años afirma que no ha conducido ninguna vez después de ingerir alguna bebida alcohólica durante el último año. Si nos fijamos en la frecuencia de conducción, los jóvenes que conducen todos los días es más probable que lo hagan bajo los efectos del alcohol ya que el 18,6% afirma haber conducido muchas

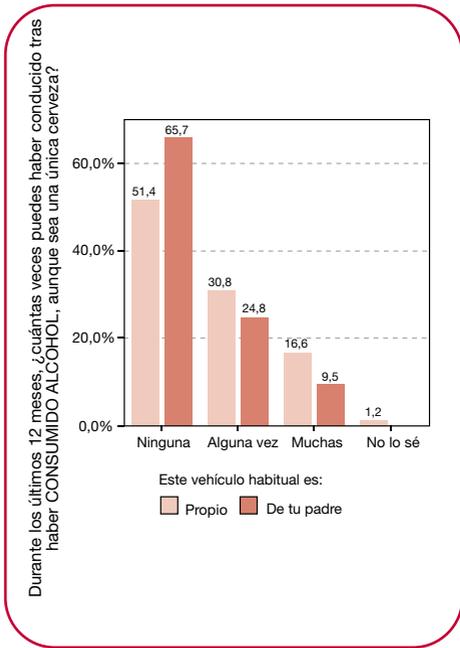
veces durante el último año después de haber consumido alguna bebida alcohólica. Además, como vemos en la Gráfica 89, el 32,3% dice haber conducido alguna vez tras el consumo de alguna bebida alcohólica. Destacan también

los jóvenes que conducen al menos una vez por semana y menos de una vez por semana por ser significativamente los que menos se han visto implicados en la conducta a la que estamos haciendo referencia. Por tanto, parece que cuanto más frecuente es el uso del vehículo mayor es la probabilidad de conducir después de haber ingerido alguna bebida alcohólica.

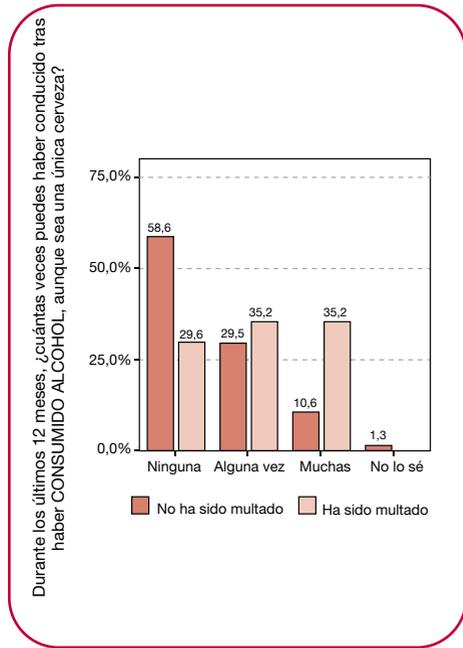


Gráfica 89.
Distribución porcentual
de la frecuencia de
conducción tras el
consumo de alcohol en
función de la
frecuencia de
conducción

No hay diferencias significativas en relación con el tipo de vehículo que conduce el joven pero sí cuando tenemos en cuenta a quién pertenece. De este modo, como vemos en la Gráfica 90, cuando el vehículo es propio es más probable que aparezca la combinación alcohol y conducción. Así, el 65,7% de los jóvenes que conduce el vehículo de su padre afirma que, durante el último año, no ha conducido ninguna vez después de haber ingerido alguna bebida alcohólica.

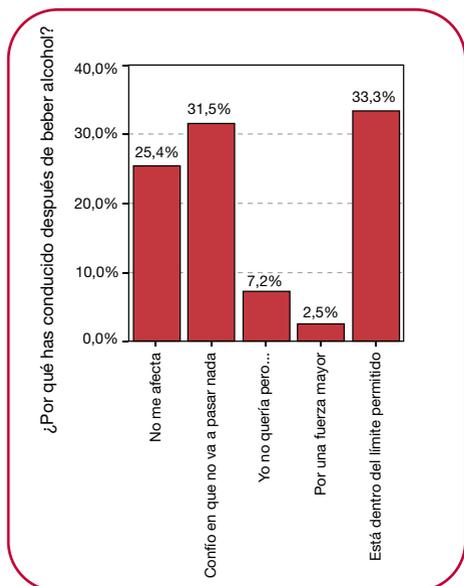


Gráfica 90.
Distribución porcentual de la frecuencia de conducción tras el consumo de alcohol en función de la propiedad del vehículo

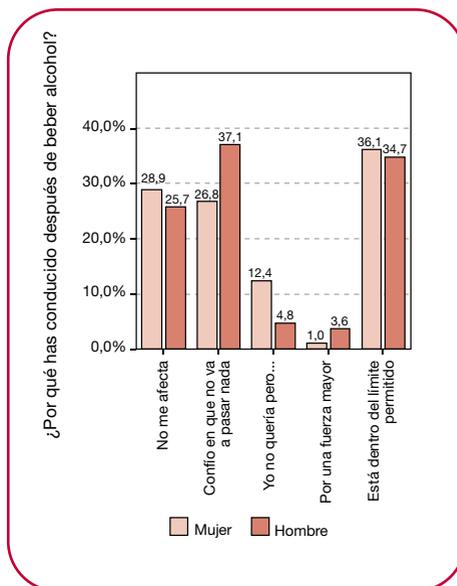


Gráfica 91.
Distribución porcentual de la frecuencia de conducción tras el consumo de alcohol en función de si ha sido multado

Encontramos datos muy interesantes cuando nos centramos en las infracciones cometidas por el sujeto. Así, el 35,2% de los jóvenes multados dice haber conducido muchas veces tras ingerir alcohol durante los últimos doce meses. Por otro lado, cerca del 60% de los encuestados que no ha sido multado afirma no haber conducido ninguna vez tras consumir alcohol. Por tanto, y como podemos observar en la Gráfica 91, parece existir una relación entre la sanción y la conducción bajo los efectos del alcohol. En cuanto a las razones que argumentan los jóvenes que han conducido después de ingerir alguna bebida alcohólica, destaca que uno de cada tres piensa que confía en que no va a pasar nada. Por otro lado, uno de cada cuatro considera que no le afecta. Finalmente, un 7% argumenta que “yo no quería pero...”; mientras que el 33%



Gráfica 92.
Distribución porcentual de los motivos para la conducción tras el consumo de alcohol



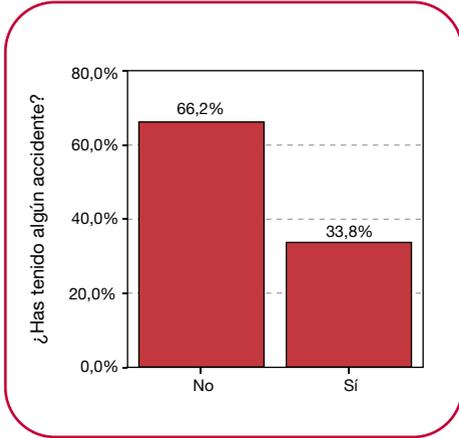
Gráfica 93.
Distribución porcentual de los motivos para la conducción tras el consumo de alcohol en función del sexo

dice que está dentro del límite permitido (ver Gráfica 92). Si observamos la Gráfica 93, podemos apreciar como el 37,1% de los hombres y el 26,8% de las mujeres confía en que no va a pasar nada. Además, éstas consideran en mayor medida que no les afecta. También aparecen más representadas en la "excusa" que enuncia "yo no quería pero...", mientras que los porcentajes relativos a los límites legales son similares en ambos grupos. Los jóvenes de 25 años son los que representan el porcentaje más alto en excusas del tipo: que no les afecta, que confían en que no va a pasar nada, que no querían pero... y que piensan que está dentro del límite permitido. Por otro lado, si tenemos en cuenta la experiencia previa del joven, encontramos que son más frecuentes estos argumentos en aquellos que afirman haber conducido alguna vez antes de tener el permiso. Estos porcentajes están casi todos alrededor del 60%.

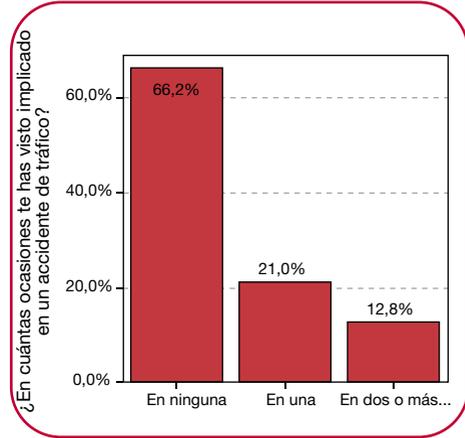
Finalmente, casi la mitad de los usuarios de ciclomotor argumenta que ha conducido después de haber consumido alguna bebida alcohólica porque considera que no le afecta y un 35,7% confía en que no va a pasar nada. Uno de cada tres usuarios de turismo argumenta que confía en que no va a pasar nada cuando decide coger el coche después de haber bebido y uno de cada cuatro afirma que no le afecta. Además el 37,9% de los conductores de turismo que conduce después de haber bebido considera que está dentro del límite permitido.

7. JÓVENES Y ACCIDENTES DE TRÁFICO

Uno de cada tres jóvenes encuestados se ha visto implicado en algún **accidente de tráfico** mientras que alrededor del 65% afirma no haber sufrido ninguno (Gráfica 94).



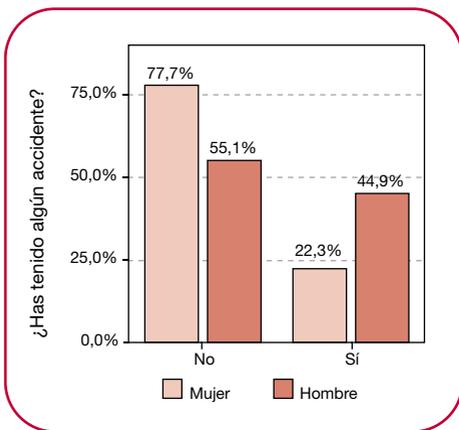
Gráfica 94. Distribución porcentual de los accidentes sufridos



Gráfica 95. Distribución porcentual de las ocasiones en las que se han visto implicados en un accidente de tráfico

Concretamente, como podemos ver en la Gráfica 95, dos de cada diez jóvenes ha sufrido un accidente mientras que cerca del 13% reconoce haber tenido dos o más.

Por otro lado, se observan diferencias significativas en

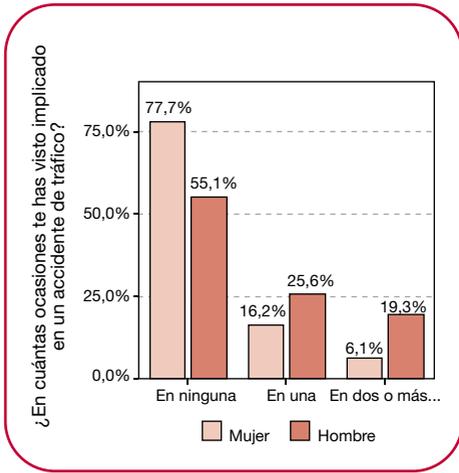


Gráfica 96. Distribución porcentual de los accidentes sufridos en función del sexo

función del sexo. Como se observa con detalle en la Gráfica 96, casi el 45% de los varones encuestados se ha visto implicado en algún accidente. Por su parte, más del 75% de las mujeres dice no haber sufrido ningún accidente.

Si analizamos con detalle estos datos (Gráfica 97), podemos apreciar que los hombres se ven implicados de forma significativa en dos o más accidentes en

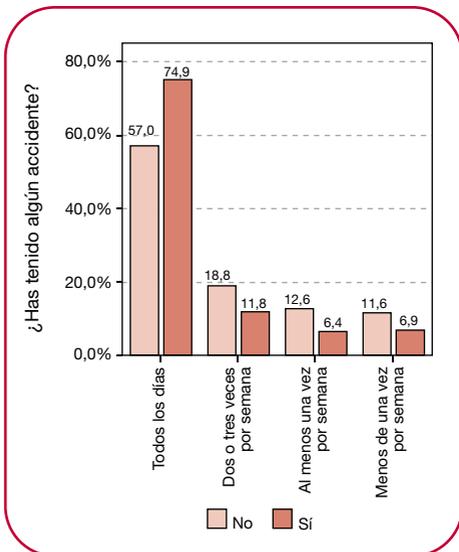
comparación con las mujeres. Una de cada cuatro mujeres ha sufrido un accidente mientras que en el caso de los hombres es uno de cada dos aproximadamente.



Gráfica 97.
Distribución porcentual de las ocasiones en las que se han visto implicados en un accidente de tráfico en función del sexo

Si atendemos a la edad, a pesar de que no se observan diferencias significativas en relación con la implicación en accidentes, a medida que aumenta la edad también lo hace la frecuencia de implicación en accidentes. Esto es lógico puesto que conforme aumenta la edad es también mayor la frecuencia de conducción y por tanto la exposición al riesgo por parte de los encuestados.

Si nos detenemos en la frecuencia de conducción (Gráfica 98), y como era esperable, los sujetos que conducen todos los días se ven implicados en mayor medida en accidentes (a medida que disminuye la frecuencia de conducción también lo hace la implicación de los encuestados en algún accidente). Concretamente, el 75% de los jóvenes encuestados que ha sufrido algún accidente conduce todos los días. Es decir, es más

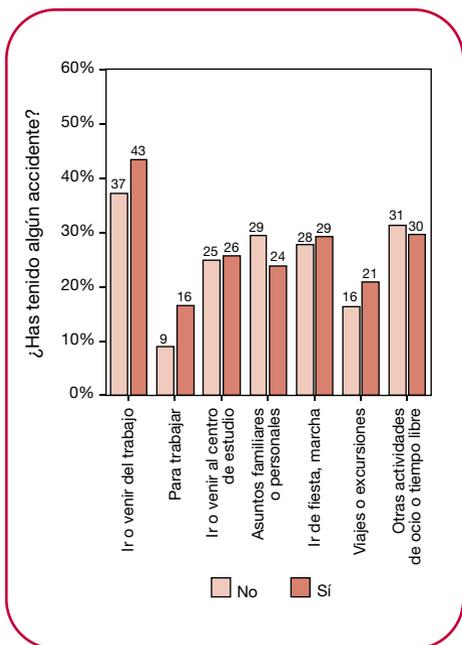


Gráfica 98.
Distribución porcentual de los accidentes sufridos en función de la frecuencia de conducción

probable que el joven sufra uno o más accidentes cuanto mayor es la frecuencia de uso del vehículo.

Si nos fijamos en la relación entre el tipo de vehículo que conduce el joven y la probabilidad de que éste se vea implicado en algún accidente, las diferencias no son significativas y, por tanto, no podemos establecer ninguna relación entre la conducción de un tipo de vehículo concreto y la probabilidad de sufrir algún accidente de tráfico.

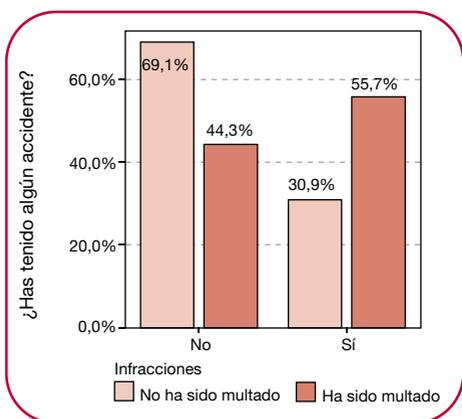
Por otra parte, como podemos observar en la Gráfica 99, la probabilidad de verse implicado en un accidente de tráfico aparece asociada al uso principal que el joven hace de su vehículo. Así, de los jóvenes accidentados, el 43% utiliza fundamentalmente el vehículo



Gráfica 99.
Distribución porcentual de los accidentes sufridos en función del uso principal del vehículo

para ir o venir del trabajo, mientras que este porcentaje está cercano al 30% en el caso de aquellos que utilizan principalmente el vehículo para ir de fiesta o marcha o para llevar a cabo otras actividades de ocio. Sin embargo, no podemos afirmar que exista una relación entre el uso del vehículo durante los fines de semana y la probabilidad de verse implicado en un accidente. Por tanto, las relaciones no son significativas cuando consideramos el uso temporal del vehículo por parte de la población encuestada. Además, los jóvenes que utilizan el vehículo durante la

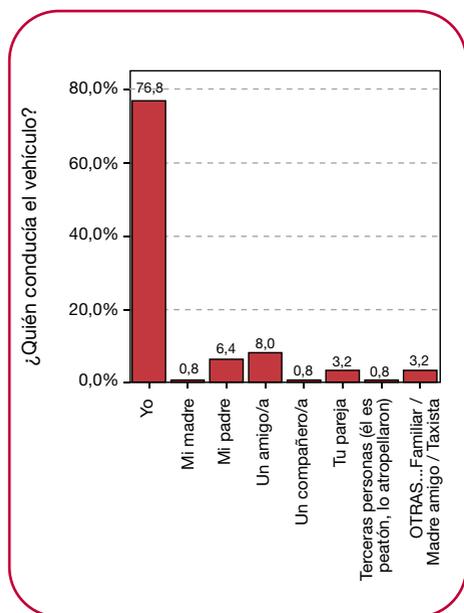
semana tienen la misma probabilidad de verse implicados en un accidente de día que durante la noche. La elevada frecuencia que observamos en los accidentes que ocurren durante el día es debida a la mayor utilización de los vehículos durante este período (por lo menos durante la semana). Durante el fin de semana la tendencia es la



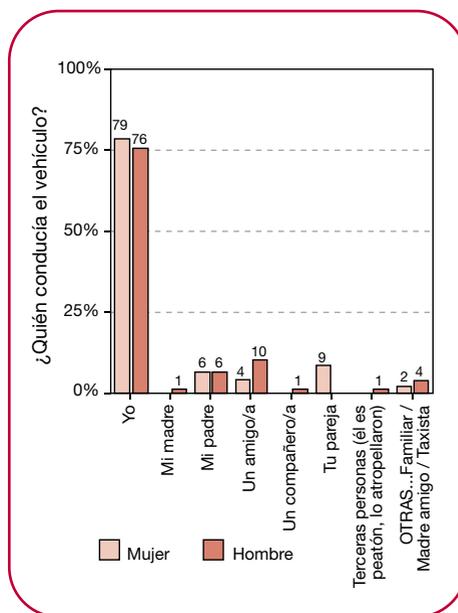
Gráfica 100.
Distribución porcentual de los accidentes sufridos en función de si ha sido multado

misma, es decir, no podemos afirmar que ocurran más accidentes durante las noches de los fines de semana. Si nos fijamos en las infracciones cometidas por nuestros jóvenes y su relación con la probabilidad de verse implicado en algún accidente de tráfico las diferencias son significativas (Gráfica 100). En este sentido, más de la mitad de los jóvenes multados ha sufrido algún accidente en alguna ocasión. Por tanto, parece que los jóvenes que han sido sancionados tienen más probabilidad de verse implicados en un accidente de tráfico.

Si analizamos los datos procedentes de los jóvenes que han sufrido **un accidente**, podemos observar (Gráfica 101) que en el 76,8% de los casos era el propio joven quien conducía el vehículo, mientras que en tan sólo el 22,4% de los casos iba de pasajero.

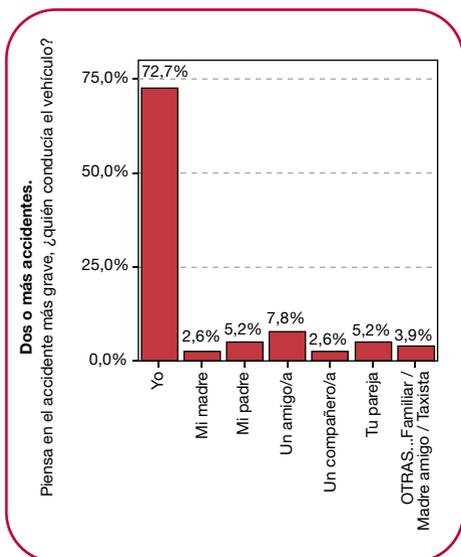


Gráfica 101.
Distribución porcentual de los accidentes sufridos en función de quién conducía el vehículo

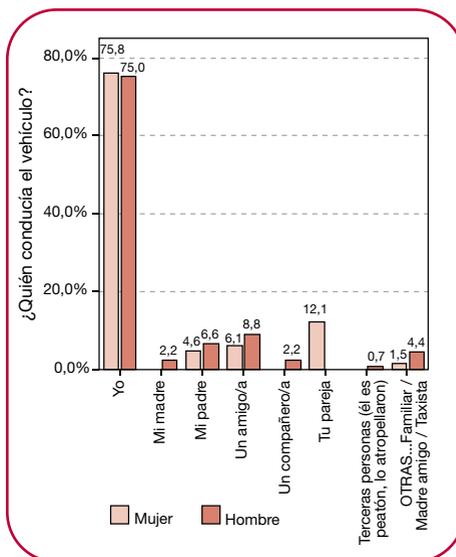


Gráfica 102.
Distribución porcentual de los accidentes sufridos en función de quién conducía el vehículo y del sexo

Por otro lado, las diferencias en función del sexo y su relación con quién conducía el vehículo no son significativas aunque parece que, generalmente en el caso de una pareja, el conductor suele ser varón (Gráfica 102). Si nos fijamos en los jóvenes de nuestra muestra que han sufrido **dos o más accidentes**, y como podemos ver en la Gráfica 103, las frecuencias son similares a las descritas en el caso de las personas que han sufrido un único accidente. Así, el 72,7% de los jóvenes que ha sufrido dos o más accidentes conducía el vehículo él mismo y en este caso el 27,3% era pasajero.



Gráfica 103.
Distribución porcentual de quién conducía el vehículo en el accidente sufrido más grave



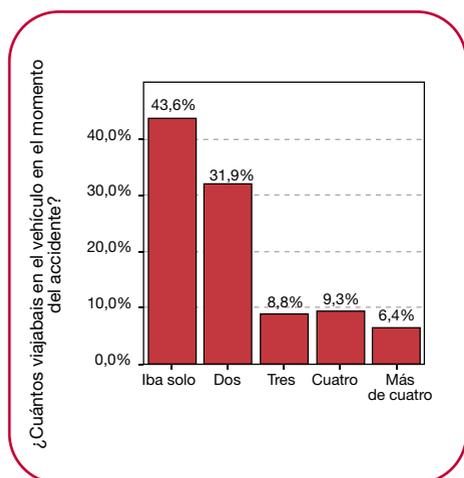
Gráfica 104.
Distribución porcentual de quién conducía el vehículo en el accidente sufrido más grave en función del sexo

De nuevo, las diferencias en función del sexo no son significativas a pesar de que, como hemos comentado antes, parece que las mujeres son en mayor medida pasajeros cuando viajan con su pareja (Gráfica 104). Por último, no podemos establecer diferencias significativas en función de la edad o del vehículo conducido por el joven en el momento del accidente.

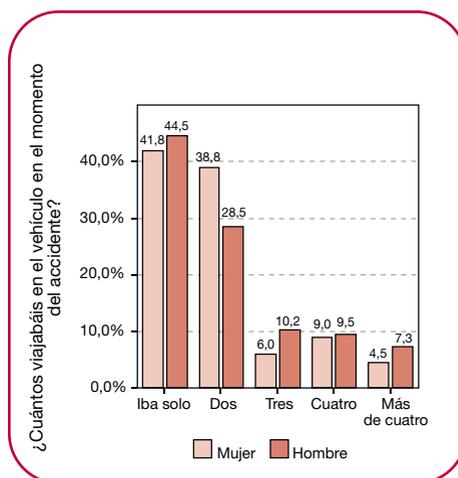
De forma global, uno de cada tres encuestados dice haber sufrido uno o más accidentes. Por tanto, y a modo de resumen, si consideramos a los jóvenes que se han visto implicados en algún accidente, observamos que en la mayoría de ocasiones el joven conducía el vehículo y son iguales las proporciones de hombres y mujeres (como conductores en el momento del accidente). Sin embargo, en el caso de los varones es más probable que estos sean acompañantes de otro conductor que sea el padre o un amigo; mientras que, en el caso de las mujeres, como ya mencionamos, éstas suelen ir de acompañantes de su pareja.

En cuanto a la edad del conductor accidentado, a medida que aumenta ésta también lo hace la importancia del papel del joven como conductor. Como ya hemos podido comprobar, el turismo es el vehículo más conducido por los jóvenes. En este sentido, de los jóvenes que han sufrido algún accidente, el 81,6% conducía un turismo. Por otro lado, el 43,6% de los jóvenes que afirma haber sufrido algún accidente iba solo (recordemos que muchos accidentes son sufridos por jóvenes que utilizan el vehículo fundamentalmente para ir o venir del trabajo); mientras que, uno de cada tres iba acompañado por otra persona. Como podemos ver en la Gráfica 105, son menos los sujetos que en el momento del accidente iban acompañados por más de dos personas.

En función del sexo, aunque las diferencias no son significativas, las mujeres van con más frecuencia acompañadas en el momento del accidente (Gráfica 106). Si consideramos también el tipo de vehículo y si en el momento del accidente el joven iba acompañado,



Gráfica 105.
Distribución porcentual del número de personas que viajaban en el momento de sufrir el accidente



Gráfica 106.
Distribución porcentual del número de personas que viajaban en el momento de sufrir el accidente en función del sexo

encontramos que los sujetos que conducían un ciclomotor iban en mayor medida solos en comparación con los usuarios de turismo.

Teniendo en cuenta el uso principal que los encuestados hacen del vehículo y el nivel de ocupación de éste en el momento del accidente, el 44,4% de los que emplea el vehículo para ir o venir del trabajo iba solo en el momento del accidente, mientras que uno de cada tres iba acompañado por otra persona. En el caso de los jóvenes que utilizan el vehículo fundamentalmente para trabajar, el 57,6% dice que iba solo cuando sufrió el accidente mientras que el 27,3% iba con un acompañante. Por otro lado, cerca del 40% de los jóvenes que iba con dos acompañantes en el momento del accidente, utiliza básicamente el vehículo para ir o venir al centro de

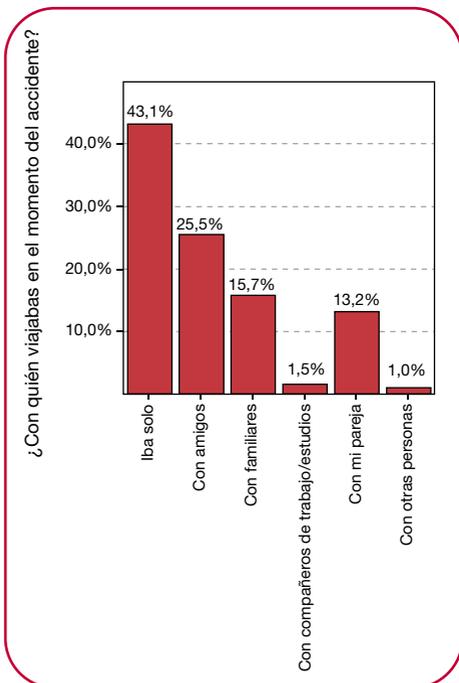
estudios, aunque no debemos olvidar que no son categorías excluyentes.

Como ya hemos mencionado y podemos ver nuevamente en la Gráfica 107, alrededor del 45% de jóvenes iba solo en el momento del accidente, uno de cada cuatro iba acompañado por amigos, un 15,7% por familiares y un 13,2% por su pareja, no existiendo diferencias significativas en función del sexo ni de la edad.

Por otro lado, y considerando el tipo de vehículo conducido habitualmente por el joven, apreciamos que los usuarios de turismo son los que con menos frecuencia iban solos y en más ocasiones

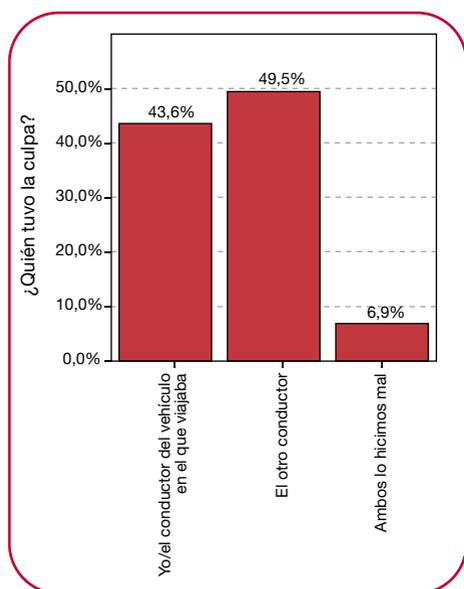
acompañados por amigos o familiares en el momento en que sufrieron el accidente.

Si nos centramos en **quién fue el culpable del accidente**, observamos (Gráfica 108) que un 43,6% de los jóvenes reconoce que fue culpable (él o el conductor del

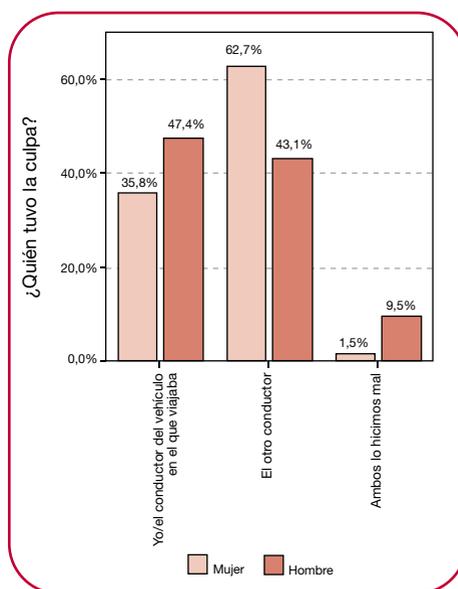


Gráfica 107.
Distribución porcentual
del tipo de
acompañante en el
momento de sufrir el
accidente

vehículo en el que viajaba en el momento del accidente). Por otro lado, casi la mitad (49,5%) considera que el culpable fue el otro conductor y un 6,9% estima que ambos conductores lo hicieron mal.



Gráfica 108.
Distribución porcentual de la culpa atribuida al accidente

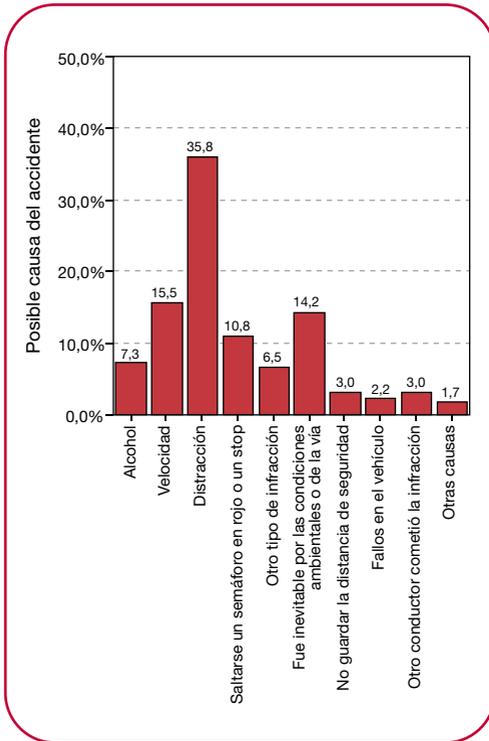


Gráfica 109.
Distribución porcentual de la culpa atribuida al accidente en función del sexo

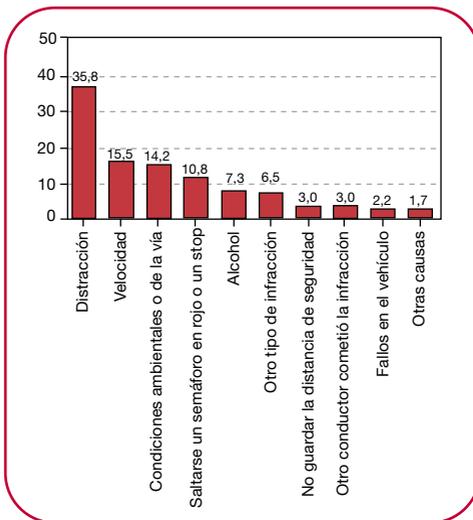
Casi la mitad de los varones se considera culpable del accidente que sufrió, mientras que el 62,7% de las mujeres considera que el otro conductor fue el culpable del accidente. Como vemos (Gráfica 109), los varones comparten la culpa con el otro conductor en mayor medida que las mujeres.

Las diferencias no son significativas en función de la edad y tampoco podemos establecer una relación entre el tipo de vehículo que conducía el joven y la culpabilidad del accidente estimada por éste.

Como podemos apreciar con claridad en la Gráfica 110, el 35,8% de los jóvenes considera que la distracción fue la **causa del accidente** y un 15,5% afirma que la causante



Gráfica 110.
Distribución porcentual de la posible causa del accidente



Gráfica 111.
Distribución porcentual ordenada de la posible causa del accidente

del accidente fue la velocidad. Por otro lado, la vía y el entorno son considerados por un 14,2% de los jóvenes como los factores desencadenantes del accidente mientras que, para un 10,8% el origen del accidente fue saltarse un semáforo en rojo o un Stop.

En la Gráfica 111, aparecen estos porcentajes ordenados.

Si nos fijamos en la valoración de la causa del accidente en función del sexo, observamos que para ambos la causa principal fue la distracción. Sin embargo, los hombres citan la velocidad como segunda causa más importante y las condiciones de la vía o

el entorno como tercera; mientras que las mujeres consideran que la vía o el entorno y saltarse un semáforo o un Stop respectivamente constituyen las causas principales de los accidentes de tráfico.

Por otro lado, la distracción vuelve a destacar como factor causante del accidente, independientemente del tipo de vehículo que conducen los jóvenes. Sin embargo, para los usuarios de ciclomotor destaca en segundo lugar la velocidad. Los usuarios de motocicleta, que recordemos que son pocos y menos aún los que han sufrido un accidente, citan los factores ambientales o de la vía como segundo factor culpable del

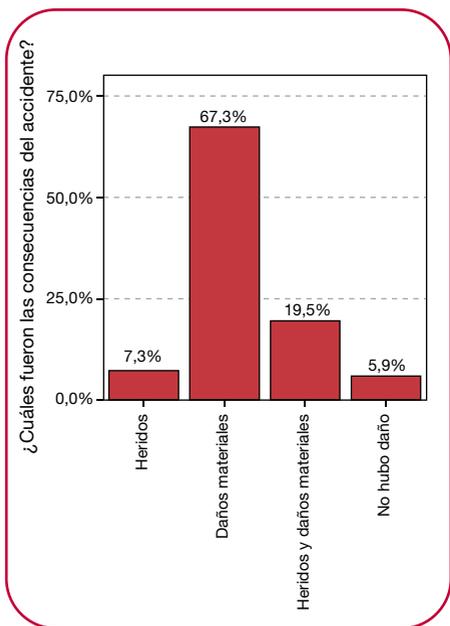
accidente y finalmente los conductores de turismo consideran que la velocidad y los factores ambientales o de la vía contribuyen de igual modo a la accidentalidad vial.

Como ya hemos mencionado, en la mayoría de ocasiones era el propio joven quien conducía el vehículo en el momento del accidente.

Por otro lado, podemos apreciar que cuando los encuestados que sufrieron el accidente iban solos, consideran en mayor medida que la causa del accidente fue la distracción; mientras que cuando en el momento del accidente viajaban dos o más jóvenes, además de la distracción, destacan el alcohol y la velocidad como factores causantes del accidente.

Cuando mencionan que el alcohol fue la causa del accidente, también consideran en mayor medida que tuvo la culpa el otro conductor, mientras que cuando se asume que la culpa fue propia (o del conductor del vehículo en el que viajaba), destaca la distracción seguida de las condiciones ambientales o de la vía. Así pues, cuando los jóvenes se consideran culpables del accidente atribuyen la causa a la distracción, los factores ambientales o de la vía y a la velocidad, mientras que cuando los encuestados afirman que el otro conductor fue el culpable del accidente citan de nuevo en primer lugar a la distracción pero consideran también que conductas como saltarse un semáforo o un Stop y la velocidad fueron causas del accidente. Por otro lado, cuando los jóvenes afirman que ambos (él y el otro conductor) lo hicieron mal destacan la distracción como causa del accidente.

Si analizamos las **consecuencias** de los accidentes que sufrieron los jóvenes, podemos observar (Gráfica 112) que en la mayoría de estos (67,3%) las consecuencias fueron sólo materiales. En dos de cada diez accidentes las consecuencias se saldaron con heridos y daños materiales, en el 7,3% de los casos el accidente tuvo como resultado heridos, mientras que en el 5,9% de los casos no hubo ningún tipo de daño derivado del accidente. Esto es lógico si recordamos que el 60% de los



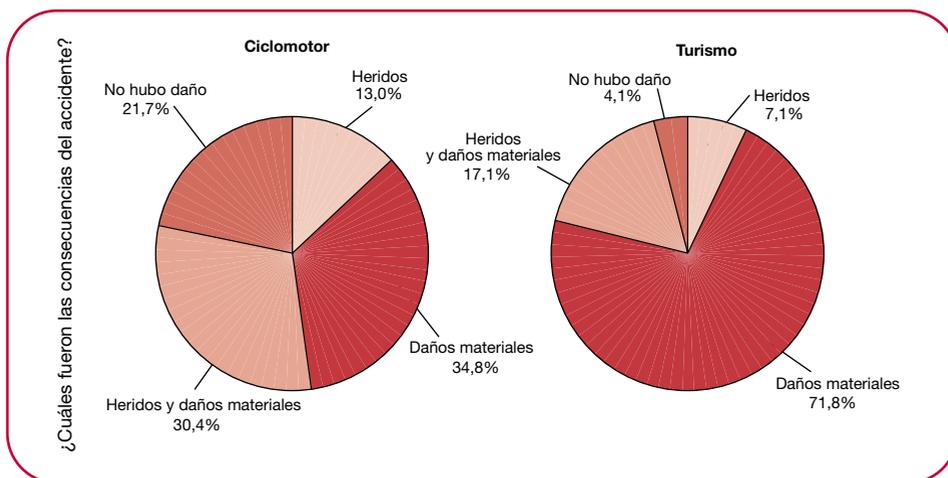
Gráfica 112.
Distribución porcentual de las consecuencias del accidente

jóvenes realiza fundamentalmente desplazamientos por zona urbana, donde las consecuencias suelen ser menos graves. Ninguno de los accidentes registró fallecidos.

En el caso de los accidentes sufridos por las mujeres, las consecuencias parecen ser con más frecuencia heridos y daños materiales.

Si analizamos las consecuencias de los accidentes en función del tipo de vehículo que conducía el joven, como podemos observar en la Gráfica 113, en el caso del turismo destacan las consecuencias

materiales. Así, en el 71,8% de los accidentes sufridos con un turismo, las consecuencias derivadas del accidente fueron únicamente daños materiales. Este vehículo destaca también por sufrir en menor medida heridos como consecuencia del accidente. Además también es poco frecuente que este tipo de accidentes se



Gráfica 113.
Distribución porcentual de las consecuencias del accidente en función del tipo de vehículo

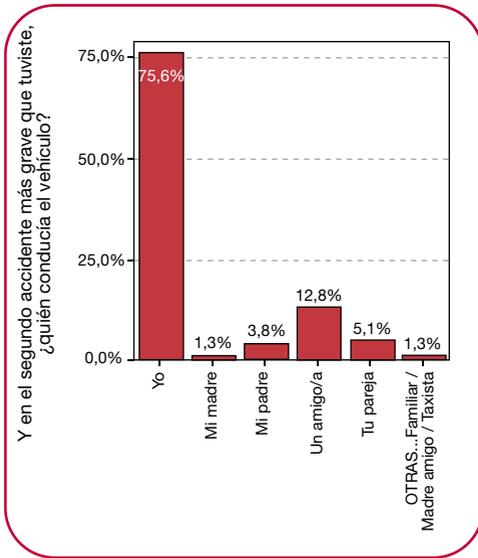
salde sin ningún tipo de daño. Por otro lado, en el 43,4% de los accidentes sufridos con ciclomotor hubo daños personales (heridos), mientras que este tipo de accidentes se caracteriza por tener como consecuencia sólo daños

materiales en menor medida que los accidentes sufridos con turismo.

Relacionando las consecuencias de los accidentes sufridos por los jóvenes con la causa que ellos le atribuyen, podemos apreciar que en el caso de que los accidentes se saldaron con heridos destaca la velocidad seguida por alcohol, la distracción y las condiciones ambientales o de la vía (en igual proporción). Por otro lado, cuando los accidentes se saldaron con daños materiales, las causas citadas por los jóvenes fueron la distracción y las condiciones ambientales o de la vía, seguidas en menor

medida por la velocidad. En el caso de que el accidente haya tenido consecuencias materiales y heridos, los encuestados citan la distracción como primera causa, seguida de la velocidad, saltarse un semáforo en rojo o Stop y el alcohol. Finalmente, en el caso de los accidentes sin daños, los jóvenes mencionan que la distracción (en más de la mitad de los casos) y la velocidad en un 25% constituyen las principales causas del accidente.

Si nos detenemos en aquellos



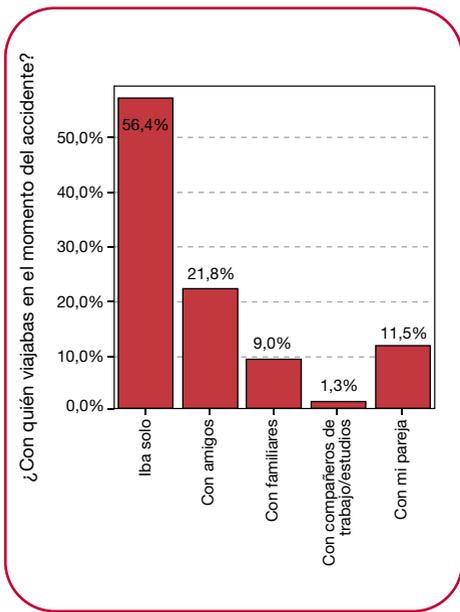
Gráfica 114.
Distribución porcentual de quién conducía el vehículo en el segundo accidente sufrido más grave

encuestados que han sufrido **dos o más accidentes** se repite la tendencia observada. Así, podemos observar como en la mayoría de los casos también conducía el propio joven en el segundo accidente. Como vemos en la Gráfica 114 tan sólo en un 12,8% de las ocasiones el conductor era un amigo.

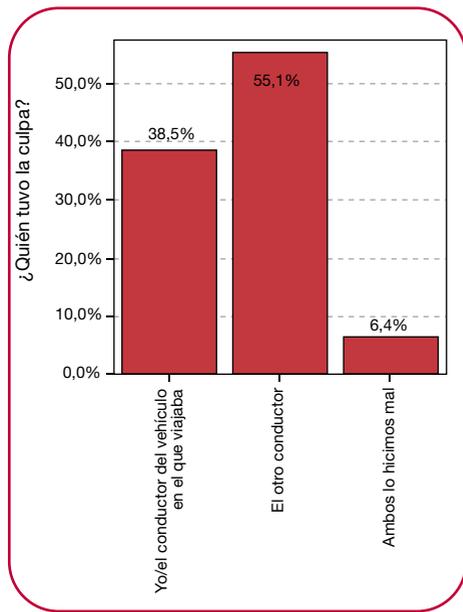
Por otro lado, más de la mitad de los jóvenes que ha sufrido dos o más accidentes iba solo en el momento del siniestro y aproximadamente un 43,6% iba acompañado, en la mayoría de los casos por una persona. Los jóvenes que iban acompañados, en la mayoría de los casos lo

hacían por amigos y en menor proporción por la pareja (Gráfica 115).

En cuanto a la culpabilidad para este segundo accidente, más de la mitad de estos jóvenes (55,1%) considera que fue el otro conductor el culpable mientras que, el 38,5% afirma que fue él y, como vemos en la Gráfica 116, alrededor del 6% considera que ambos conductores tuvieron parte de culpa. Las consecuencias derivadas de este segundo accidente fueron en su mayoría daños materiales (71,4%), en un 14,3% de los casos heridos y daños materiales, en cerca del 8% no hubo daño y en el 6,5% heridos.



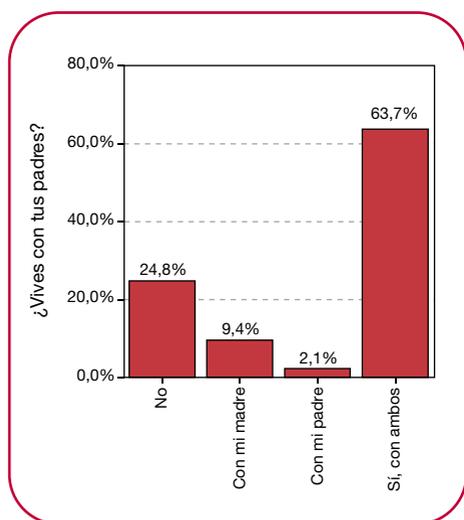
Gráfica 115.
Distribución porcentual del tipo de acompañante en el segundo accidente sufrido más grave



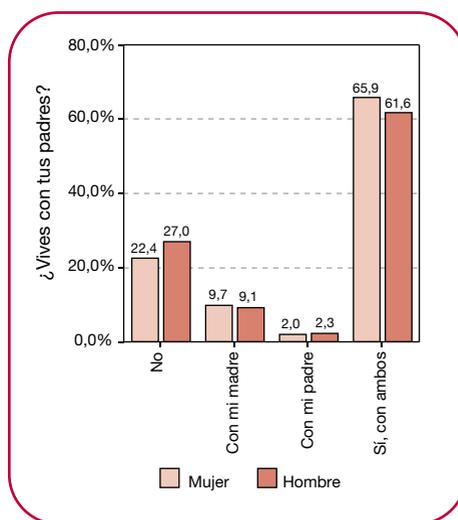
Gráfica 116.
Distribución porcentual de la culpa atribuida en el segundo accidente sufrido más grave

**8. JÓVENES Y PADRES UNIDOS
POR EL TRÁFICO**

Como vemos en la Gráfica 117, el 63,7% de los jóvenes encuestados **vive con sus padres**. Por otro lado, uno de cada cuatro jóvenes no vive con sus padres y el porcentaje de sujetos que vive con su padre o con su madre es menor.



Gráfica 117.
Distribución porcentual de los jóvenes que viven con sus padres

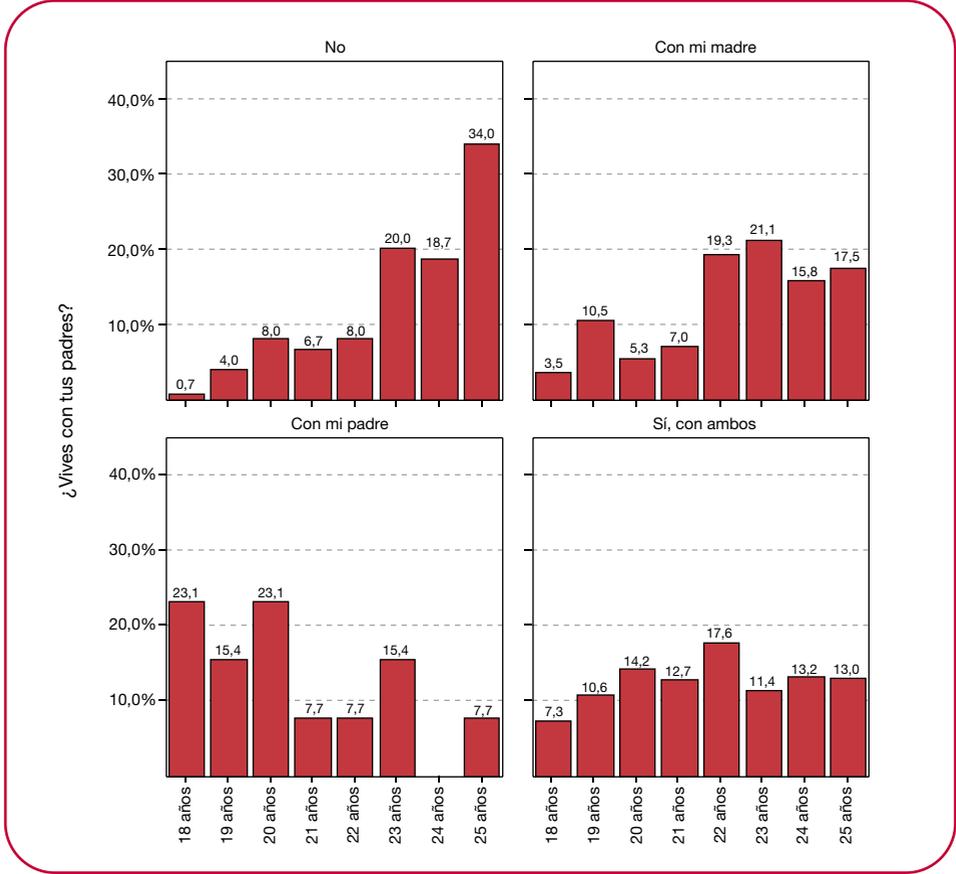


Gráfica 118.
Distribución porcentual de los jóvenes que viven con sus padres en función del sexo

Aunque las diferencias no son significativas, parece que hay más varones que no viven con sus padres. Podemos observar esta tendencia en la Gráfica 118 que presentamos a continuación.

Como era esperable, a medida que avanza la edad de los sujetos es más frecuente que no vivan con sus padres. Así, el 34% de los jóvenes que no vive con sus padres tiene 25 años. Como vemos (Gráfica 119) hasta los 22 años es más probable que los jóvenes vivan con sus padres.

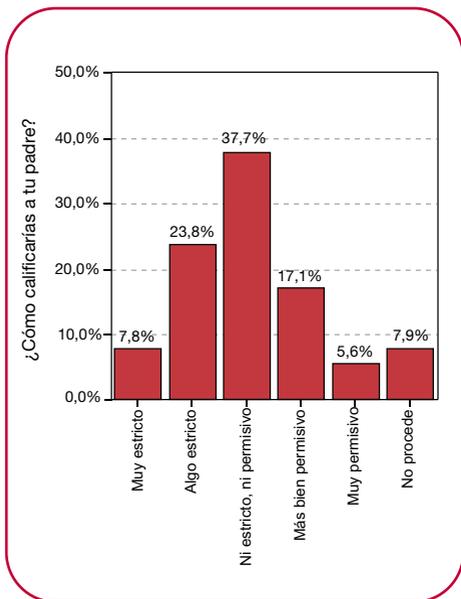
Un 37,7% de los jóvenes califica a su padre como “*Ni estricto ni permisivo*”, mientras que aproximadamente uno de cada cuatro afirma que es “*Algo estricto*” y el 17%



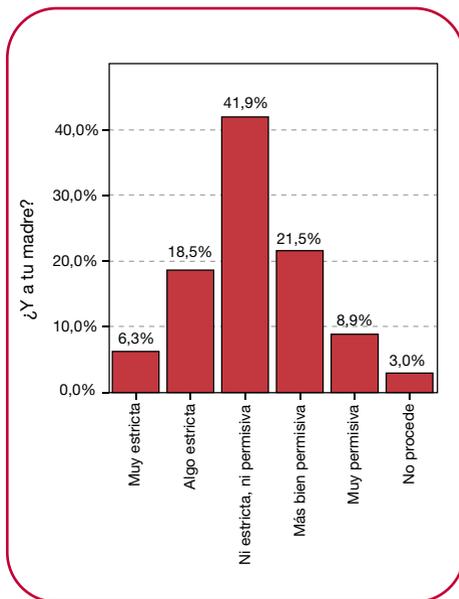
Gráfica 119.
Distribución porcentual
de los jóvenes que
viven con sus padres
en función de la edad

considera que es “*Más bien permisivo*”. Como vemos en la Gráfica 120, los porcentajes para el resto de “calificativos” son menores.

No existen diferencias significativas en función del sexo del encuestado y si nos fijamos en la edad del joven, los encuestados de 25 años destacan por considerar en menor medida que su padre es “*Más bien permisivo*” y dar un mayor número de respuestas relativas a “*No procede*”. En el caso de la **madre**, como vemos en la Gráfica 121, el 41,9% de los encuestados la califica como “*Ni estricta ni permisiva*” mientras que aproximadamente dos de cada diez afirman que es “*Más bien permisiva*” y aproximadamente el 18% considera que es “*Algo estricta*”. Podemos apreciar con detalle los datos en la gráfica mencionada.



Gráfica 120.
Distribución porcentual
de las valoraciones
efectuadas sobre el
padre



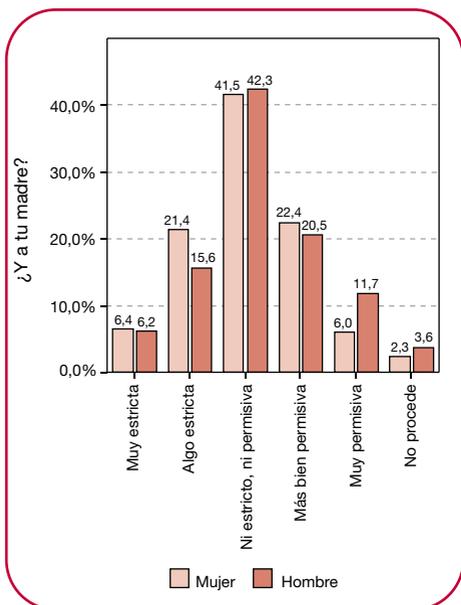
Gráfica 121.
Distribución porcentual
de las valoraciones
efectuadas sobre la
madre

En este caso, se aprecian diferencias significativas en función del sexo. Así, los varones consideran en mayor medida que su madre es *"Muy permisiva"*, tal y como podemos apreciar en la Gráfica 122, que aparece a continuación.

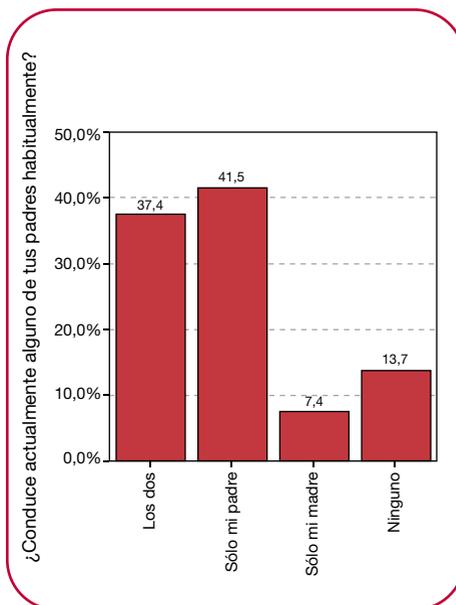
Además, considerando la edad, los jóvenes de 19 años estiman en mayor medida que su madre es *"Más bien permisiva"* mientras que, los de 24 años consideran que es *"Muy estricta"*. Finalmente, los encuestados de 25 años estiman que *"No procede"* en mayor medida que el resto de encuestados de otras edades.

Como se aprecia en la Gráfica 123, el 37% de los jóvenes encuestados señala que conduce tanto su padre como su madre. Sin embargo, cuando únicamente conduce uno de los dos es mucho más probable que sea el padre.

Finalmente, en el 13,7% de los casos no conduce ninguno de los dos.



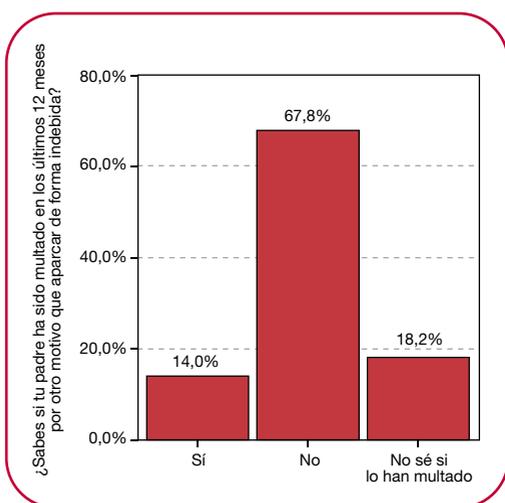
Gráfica 122.
Distribución porcentual de las valoraciones efectuadas sobre la madre en función del sexo



Gráfica 123.
Distribución porcentual de la conducción habitual de los padres

No hay diferencias en función del sexo, pero sin nos fijamos en la edad de los sujetos, destacan los jóvenes de

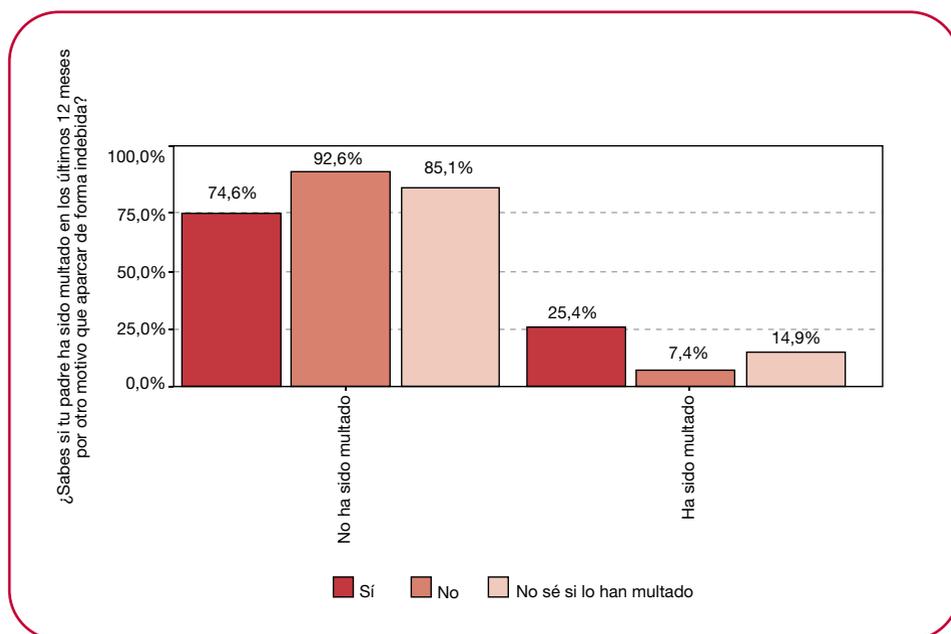
22 años por ser los que en mayor medida han afirmado que conducen los dos (padre y madre). Por otro lado, es más probable que los padres de los jóvenes de 25 años no conduzcan, o en su caso, que lo haga la madre. Si bien el 18% de los jóvenes no sabe si han multado a su padre durante los últimos doce meses por otro motivo que aparcar de forma indebida, el 67,8% afirma que no han multado a su padre y un 14% reconoce que su



Gráfica 124.
Distribución porcentual de las multas recibidas por el padre durante los últimos doce meses

padre ha sido multado en alguna ocasión durante los últimos doce meses. Todos estos datos los podemos observar de forma detallada en la Gráfica 124.

Por otro lado, destaca de forma significativa que uno de cada cuatro jóvenes infractores (que ha sido multado) reconoce que también **su padre ha sido multado** durante los últimos doce meses (Gráfica 125). Este porcentaje es casi cuatro veces mayor que el de los jóvenes que afirman que su padre no ha sido multado.

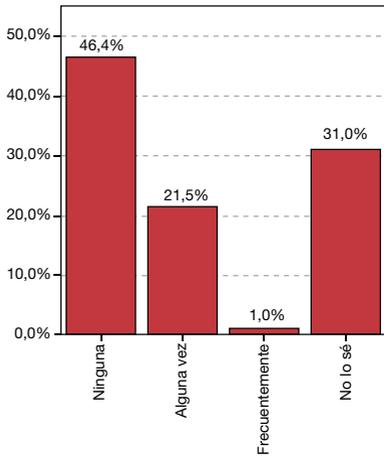


Gráfica 125. Distribución porcentual de las multas recibidas por el padre durante los últimos doce meses en función de las multas recibidas por el hijo

El 26,5% de los jóvenes que califica a su padre como muy estricto afirma que éste ha sido multado durante los últimos doce meses. Del mismo modo, el 29,2% de los que considera que su padre es muy permisivo reconoce que ha sido multado durante el último año.

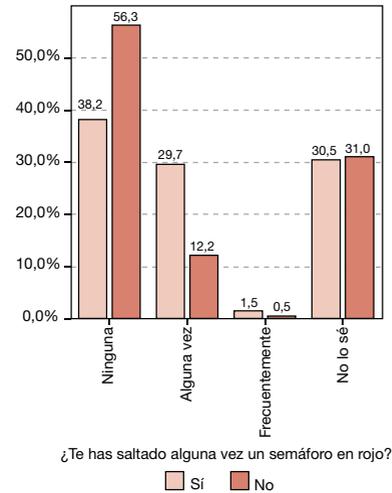
Centrándonos en las **infracciones cometidas por el padre** del joven, como podemos observar en la Gráfica 126, el 46% de los jóvenes considera que su padre no se ha saltado en ninguna ocasión un semáforo en rojo durante los últimos doce meses. Por otro lado, el 21% afirma que su padre ha cometido alguna vez esta infracción durante el último año; mientras que tan sólo el 1% estima que su padre se ha saltado frecuentemente un semáforo en rojo durante el período de tiempo mencionado.

Durante los últimos 12 meses, ¿cuántas veces crees que tu padre puede haberse SALTADO UN SEMÁFORO EN ROJO?



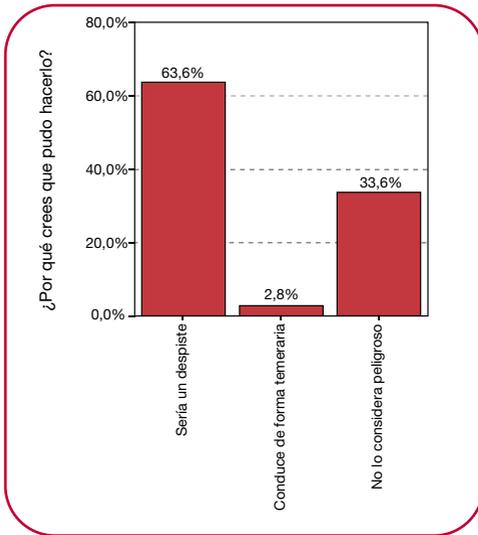
Gráfica 126. Distribución porcentual de frecuencia de la infracción “saltarse un semáforo en rojo” cometida por el padre durante los últimos doce meses

Durante los últimos 12 meses, ¿cuántas veces crees que tu padre puede haberse SALTADO UN SEMÁFORO EN ROJO?



Gráfica 127. Distribución porcentual de frecuencia de la infracción “saltarse un semáforo en rojo” cometida por el padre en función de si el hijo ha cometido la misma infracción

Destaca de forma significativa que casi el 30% de los jóvenes que afirma haber cometido esta infracción también estima que su padre puede haberse saltado el semáforo en rojo en alguna ocasión durante el último año. Por el contrario, (Gráfica 127) más de la mitad de los encuestados que dice no haber cometido esta infracción afirma que su padre no se ha saltado ninguna vez un semáforo en rojo durante los últimos doce meses. Además, uno de cada tres jóvenes que considera a su padre como más bien permisivo afirma que éste puede haberse saltado alguna vez un semáforo en rojo durante el último año. Si nos detenemos en las razones por las que los jóvenes creen que su padre realizó esta infracción, observamos que el 63,6% piensa que fue un despiste y aproximadamente uno de cada tres afirma que su padre no



Gráfica 128. Distribución porcentual de los motivos por los que el padre ha cometido la infracción de "saltarse un semáforo en rojo" durante los últimos doce meses

lo considera peligroso. Tan sólo el 2,8% estima que su padre conduce de forma temeraria. Podemos ver estos datos en la Gráfica 128.

No podemos establecer diferencias significativas en función del sexo o de las infracciones cometidas por los jóvenes de nuestra muestra. Por otro lado, uno de cada tres jóvenes que piensa que su padre pudo haberse saltado un semáforo en rojo por un despiste afirma que él cometió esta

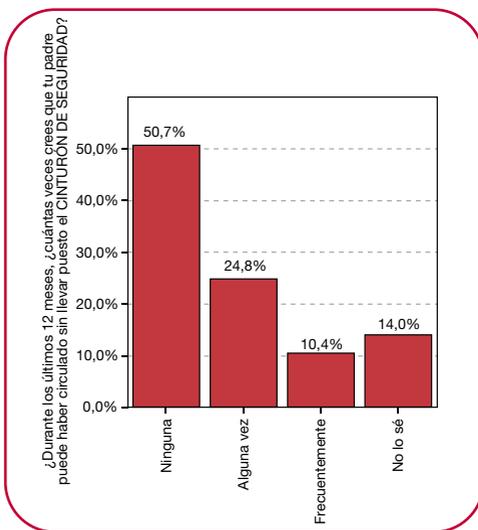
misma infracción porque tenía prisa.

Además, el 36% de los jóvenes que dice que su padre se saltó el semáforo por un despiste, afirma haber cometido esta infracción por la misma causa. Finalmente, cerca del 60% de los encuestados que piensa que su padre se saltó el semáforo porque no lo debió considerar peligroso, afirma

que él se lo saltó porque estimó que no era peligroso y tenía margen de sobra.

También podemos destacar al grupo de jóvenes que considera a su padre "*Más bien permisivo*", por estimar que cometió la infracción a la que estamos refiriéndonos por un despiste y no por no considerarlo peligroso.

Si analizamos con detalle las respuestas que nuestros jóvenes han dado sobre cuántas veces creen que su padre puede haber circulado sin llevar puesto



Gráfica 129. Distribución porcentual de la frecuencia de la infracción "no utilizar el cinturón de seguridad" cometida por el padre durante los últimos doce meses

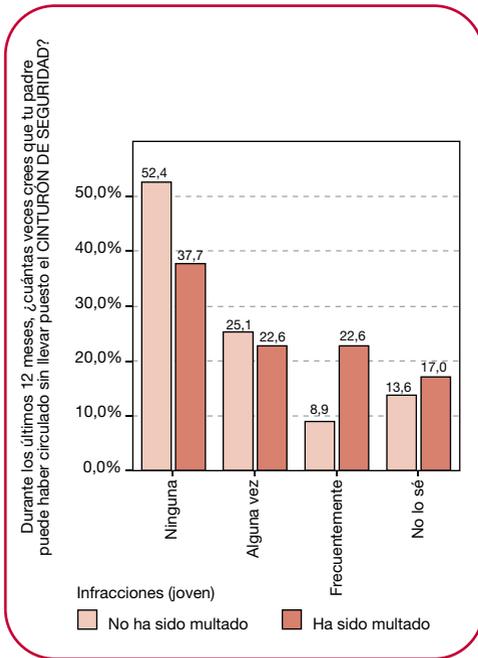
el cinturón de seguridad durante los últimos doce meses, observamos que la mitad de ellos piensa que en ninguna ocasión ha sucedido; mientras que, uno de cada cuatro estima que puede haber sucedido en alguna ocasión y el 10% afirma que su padre ha circulado frecuentemente sin

cinturón durante el último año. Podemos observar estos datos en la Gráfica 129.

Si bien no hay diferencias en función del sexo, destaca el grupo que ha sido multado por considerar en mayor medida que su padre puede haber conducido frecuentemente sin cinturón de seguridad durante el último

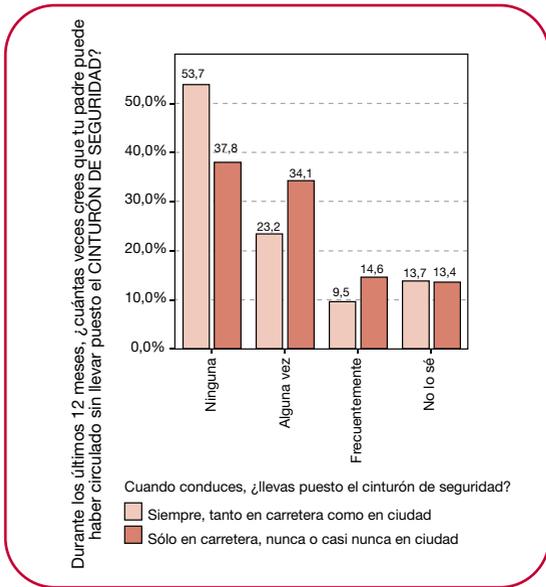
año. Así, como podemos apreciar en la Gráfica 130, el 22,6% de los jóvenes multados estima que su padre puede haber realizado frecuentemente la conducta a la que estamos haciendo referencia. Además, y de forma complementaria también podemos resaltar que más de la mitad de los jóvenes que no han sido multados (y por tanto que a priori no son infractores), afirma que sus padres no han conducido en ninguna ocasión durante el último año sin el cinturón de seguridad.

Si tratamos de establecer una relación entre los hábitos de conducta segura del

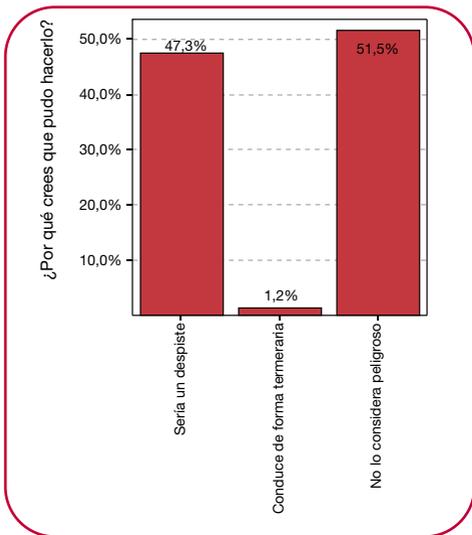


Gráfica 130.
Distribución porcentual de la frecuencia de la infracción “no utilizar el cinturón de seguridad” cometida por el padre durante los últimos doce meses en función de si el hijo ha sido multado

joven con relación al cinturón de seguridad y la estimación que sobre estos hábitos hacen los jóvenes de sus padres, podemos observar que aquellos encuestados que dicen ponerse el cinturón de seguridad siempre, tanto en carretera como en ciudad también piensan que su padre hace uso de este elemento de seguridad en cualquier circunstancia. Concretamente, como vemos en la Gráfica 131, el 53,7% de los jóvenes que siempre lleva el cinturón, tanto en carretera como en ciudad, estima que su padre también ha hecho uso de este elemento de seguridad durante el último año. Por otro lado, casi el 35% de los encuestados que sólo se abrocha el cinturón en carretera también señala que su padre ha circulado alguna vez sin él abrochado.



Gráfica 131. Distribución porcentual de la frecuencia de la infracción “no utilizar el cinturón de seguridad” cometida por el padre durante los últimos doce meses en función de si el hijo ha cometido la misma infracción



Gráfica 132. Distribución porcentual de los motivos por los que el padre ha cometido la infracción de “no utilizar el cinturón de seguridad” durante los últimos doce meses

Por otro lado, el 60% de los encuestados que califica a su padre como “*Más bien permisivo*”, estima que éste siempre hace uso del cinturón de seguridad. Sin embargo, el 20% de los jóvenes que piensa que su padre es “*Muy estricto*” cree que éste ha conducido frecuentemente sin el cinturón de seguridad durante los últimos doce meses.

Como vemos en la Gráfica 132, más de la mitad afirma que su padre no se puso el cinturón de

seguridad porque “*No lo considera peligroso*”. Por otro lado, cerca del 45% de jóvenes piensa que sería un despiste.

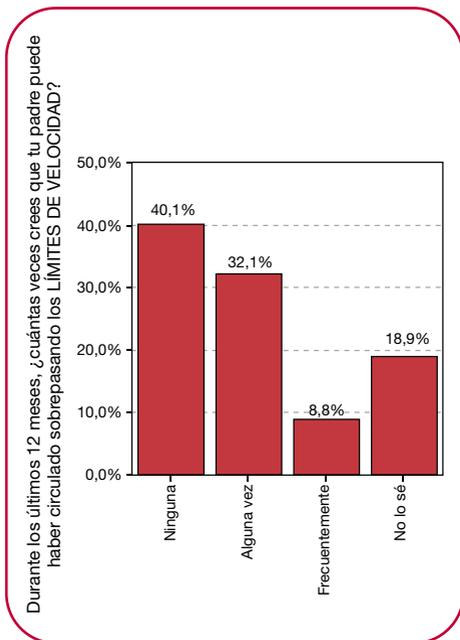
No podemos establecer diferencias significativas en función de si el joven ha sido multado en alguna ocasión o no. Por otro lado, el 47,4% de los jóvenes

que piensa que su padre no se ha puesto el cinturón de seguridad en alguna ocasión durante los últimos doce meses por un despiste, afirma que ellos tampoco se lo ponen porque el trayecto es muy corto; mientras que más de la mitad de los que afirman que su padre no considera peligroso circular sin cinturón argumentan que ellos no se lo han puesto en alguna ocasión por comodidad.

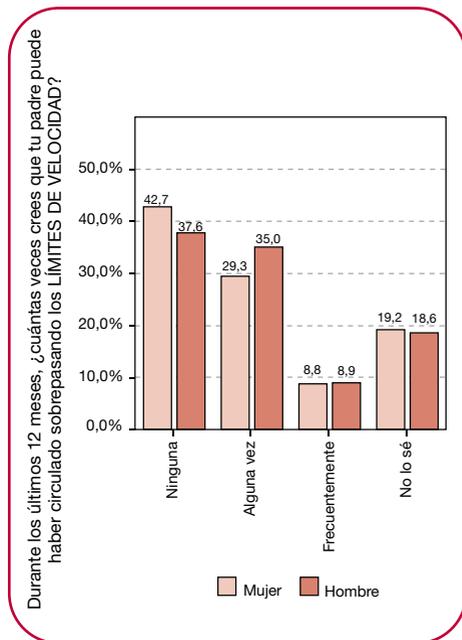
Si analizamos los datos relacionados con las respuestas de los jóvenes ante la

cuestión que hace referencia a la frecuencia con la que consideran que su padre puede haber circulado sobrepasando los límites de velocidad durante el último

año, observamos que uno de cada tres afirma que esta conducta se puede haber producido alguna vez, mientras que un 40,1% estima que en ninguna ocasión su padre ha excedido los límites de velocidad establecidos. Finalmente, como vemos en la Gráfica 133, alrededor del 9% considera que esta conducta ocurre frecuentemente y aproximadamente un 20% desconoce este aspecto.



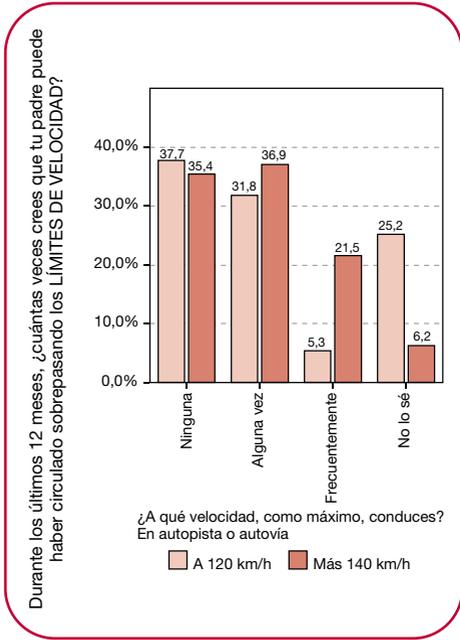
Gráfica 133.
Distribución porcentual de la frecuencia de la infracción “exceder los límites de velocidad” cometida por el padre durante los últimos doce meses



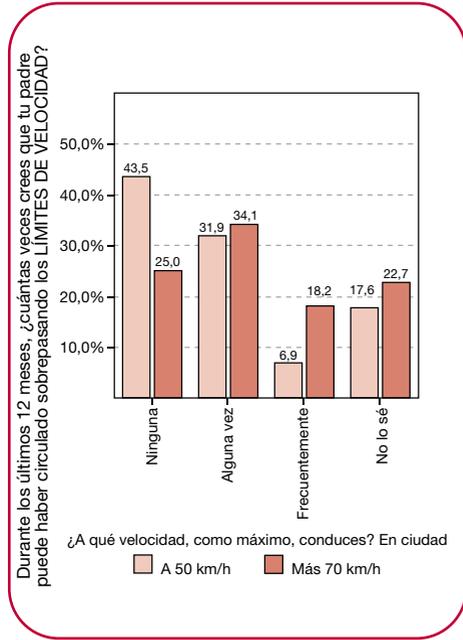
Gráfica 134.
Distribución porcentual de la frecuencia de la infracción “exceder los límites de velocidad” cometida por el padre durante los últimos doce meses en función del sexo

Aunque las diferencias no son significativas parece que las mujeres estiman en mayor medida que los varones que su padre circula respetando los límites de velocidad establecidos. Esta tendencia aparece representada en la Gráfica 134.

Por otro lado, los jóvenes no multados consideran que su padre respeta los límites de velocidad.



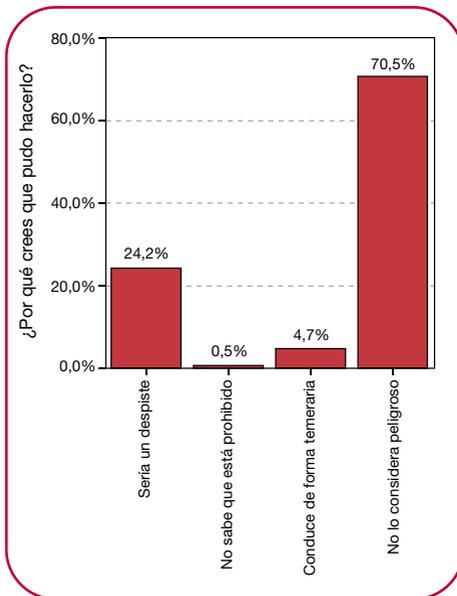
Gráfica 135. Distribución porcentual de la frecuencia de la infracción “exceder los límites de velocidad” cometida por el padre durante los últimos doce meses en función de la velocidad máxima a la que conduce el hijo por autopista o autovía



Gráfica 136. Distribución porcentual de la frecuencia de la infracción “exceder los límites de velocidad” cometida por el padre durante los últimos doce meses en función de la velocidad máxima a la que conduce el hijo en ciudad

Si además tenemos en cuenta la velocidad máxima a la que los jóvenes dicen que conducen por autopistas y autovías, podemos observar que aquellos que circulan a más de 140 km/h también consideran que su padre ha sobrepasado los límites de velocidad frecuentemente durante los últimos doce meses en este tipo de vías (ver Gráfica 135). Cuando analizamos los datos relacionados con la velocidad máxima a la que los jóvenes afirman que circulan por carretera convencional, destacan aquellos que lo hacen entre 70-90km/h, por estimar en mayor medida que su padre no ha circulado sobrepasando los límites de velocidad durante el último año, al contrario que aquellos jóvenes que circulan por este tipo de vías a una velocidad

máxima de 100-120 km/h (que recordemos que está por encima de la limitación establecida para este tipo de vías). De forma similar a lo que sucedía cuando nos centramos en la conducción por autopistas o autovías, de nuevo aquellos jóvenes que dicen circular muy por encima de las máximas permitidas estiman que su padre puede haber excedido frecuentemente los límites máximos de velocidad permitidos para este tipo de vías.

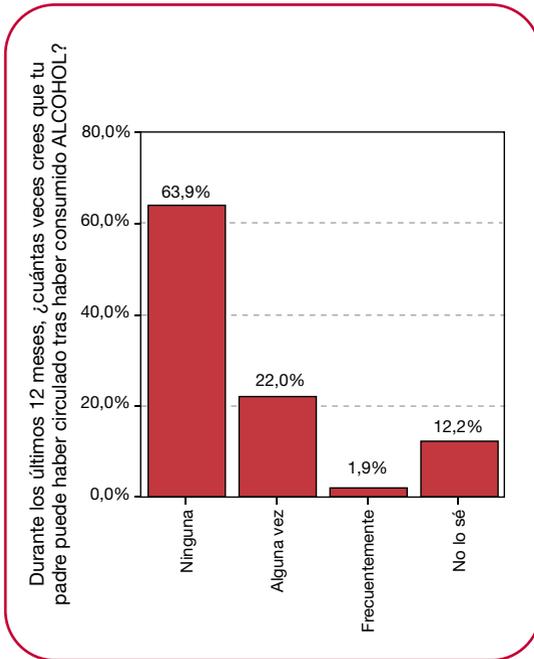


Gráfica 137. Distribución porcentual de los motivos por los que el padre ha cometido la infracción de “exceder los límites de velocidad” durante los últimos doce meses

Esta tendencia se repite cuando analizamos las velocidades máximas a las que los jóvenes dicen que circulan por ciudad (Gráfica 136). En este caso, aquellos que circulan a más de 70 km/h también piensan que su padre puede haber excedido frecuentemente los límites establecidos en estas vías durante los últimos doce meses. Por el contrario, más de la mitad de los encuestados que dicen circular como máximo entre 30-50 km/h piensan que su padre no ha sobrepasado en ninguna ocasión los límites de velocidad.

Por otro lado, parece que aquellos que califican a su padre de “*Más bien permisivo*”, estiman que éste puede haber sobrepasado alguna vez los límites de velocidad establecidos, mientras que los encuestados que piensan que su padre es “*Muy permisivo*” afirman en mayor medida que éste puede haber realizado esta conducta frecuentemente.

En cuanto a los argumentos que nuestros jóvenes ponen de manifiesto destaca que un 70,5% estima que su padre pudo exceder los límites porque no lo considera peligroso, mientras que alrededor del 25% considera que sería un despiste. Como vemos en la Gráfica 137 el resto de porcentajes es considerablemente menor.

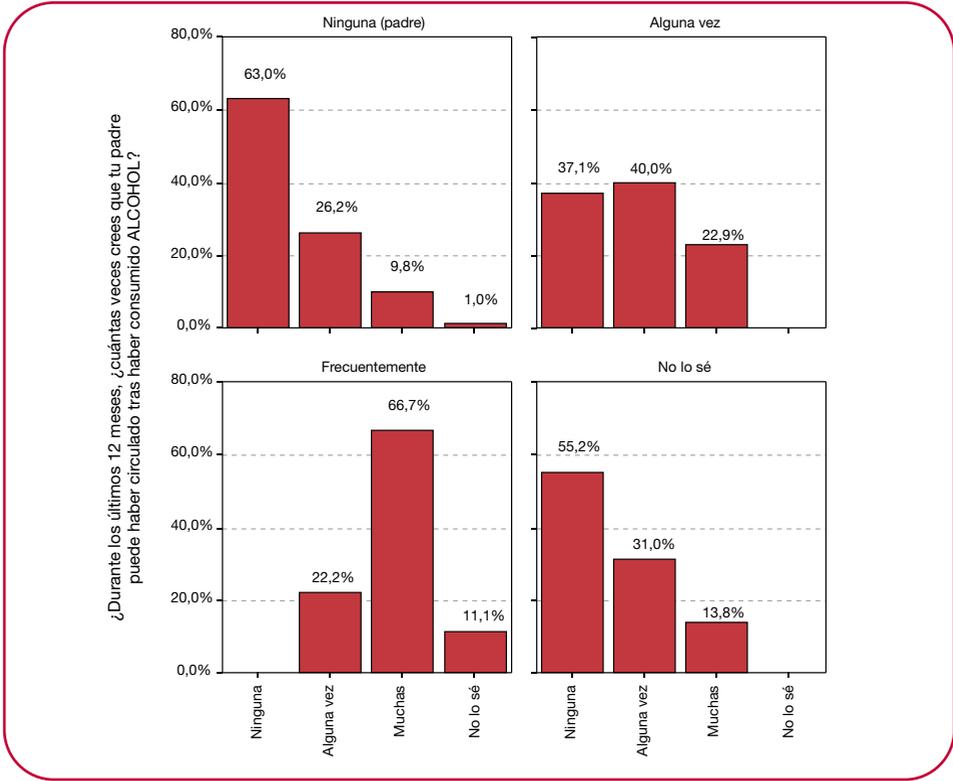


Gráfica 138.
Distribución porcentual de la frecuencia de conducción tras el consumo de alcohol por parte del padre durante los últimos doce meses

En cuanto a la frecuencia con la que los jóvenes estiman que su padre puede haber conducido tras haber consumido alcohol durante los últimos doce meses, destaca que un 22% cree que alguna vez su padre puede haber conducido después de haber ingerido alguna sustancia alcohólica. Por otro lado, alrededor del 64% señala que esta conducta no se ha dado en ninguna ocasión. Como vemos en la Gráfica 138, un 1,9% piensa que su padre frecuentemente ha conducido bajo los efectos del alcohol.

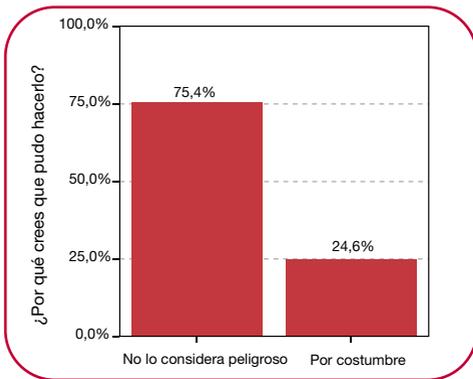
Aunque las diferencias no son significativas, parece que aquellos encuestados que no han sido multados estiman en mayor medida que su padre no ha conducido tras consumir alcohol.

Llama la atención la relación entre la conducción bajo los efectos del alcohol de padres e hijos. Así, como vemos en la Gráfica 139, aquellos jóvenes que dicen no haber conducido durante los últimos doce meses tras haber consumido alguna bebida alcohólica también consideran que su padre se ha abstenido de llevar a cabo esta conducta. Por otro lado, aquellos jóvenes que reconocen haber conducido muchas veces bajo los efectos del alcohol también señalan que su padre puede haber realizado esta conducta de forma frecuente. La misma tendencia se puede aplicar para el resto de categorías estudiadas. Como vemos, (Gráfica 140) tres de cada cuatro jóvenes considera que su padre llevó a cabo la conducta de beber y conducir porque no lo considera peligroso, mientras que el resto de encuestados piensa que pudo realizar la citada conducta por costumbre.



Gráfica 139. Distribución porcentual de la frecuencia de conducción tras el consumo de alcohol por parte del padre durante los últimos doce meses en función de la frecuencia de conducción tras el consumo de alcohol por parte del hijo

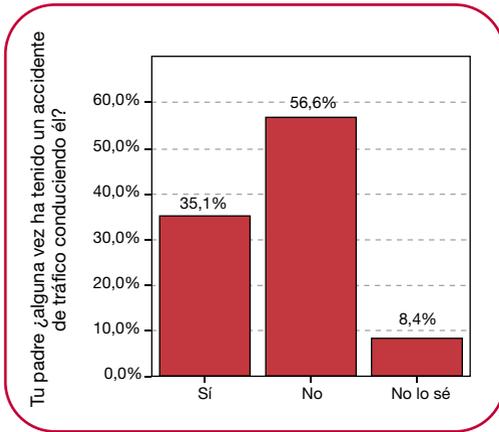
El 85% de los jóvenes que argumenta que condujo después de beber alcohol porque no les afecta, afirma que su padre pudo haber realizado esta conducta porque no lo considera peligroso, mientras que tres de cada cuatro jóvenes que confía en que no va a pasar nada piensa que



Gráfica 140. Distribución porcentual de los motivos por los que el padre ha conducido tras el consumo de alcohol durante los últimos doce meses

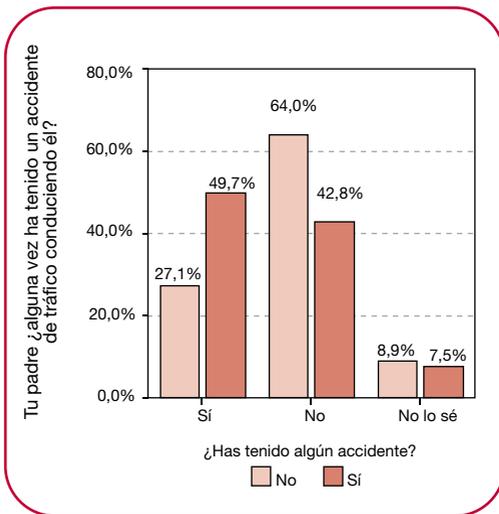
su padre pudo haber llevado a cabo esta conducta porque no lo considera peligroso. Finalmente, el 75% de los jóvenes que llevaron a cabo esta conducta por creer que está dentro del límite permitido, consideran que su padre pudo haberlo hecho porque no lo considera peligroso.

Además, llama la atención el grupo de jóvenes que califica a su padre como *"Ni estricto ni permisivo"*, por estimar en mayor medida que pudo haber conducido tras el consumo de alcohol por costumbre.



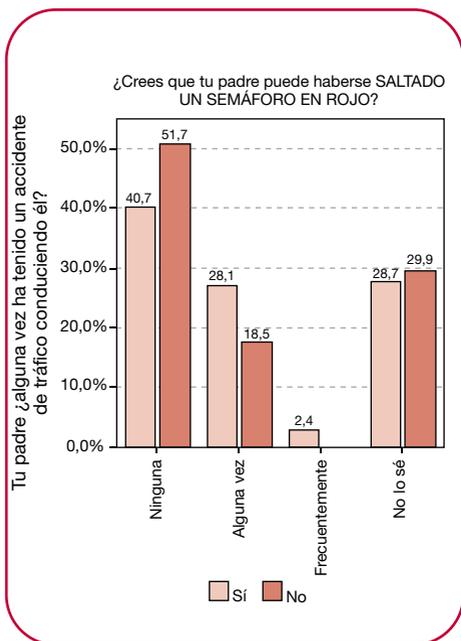
Gráfica 141.
Distribución porcentual de los accidentes sufridos por el padre como conductor

Si nos detenemos en los datos relacionados con los **accidentes del padre** (Gráfica 141), más de la mitad no ha sufrido ningún accidente como conductor mientras que uno de cada tres sí. La mitad de los jóvenes multados afirma que su padre ha tenido un accidente como conductor. Además, encontramos una relación entre el número de accidentes sufridos por el joven y los sufridos por el padre. En este sentido, casi la mitad de los jóvenes que reconoce haber sufrido algún accidente también afirma que su padre se ha visto implicado en alguno (Gráfica 142).

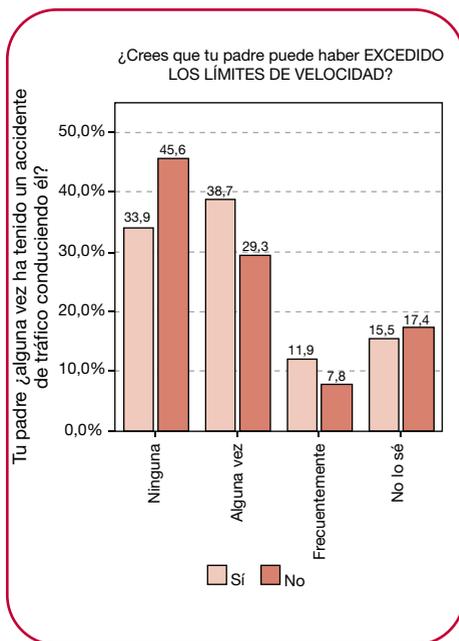


Gráfica 142.
Distribución porcentual de los accidentes sufridos por el padre como conductor en función de si el hijo ha sufrido algún accidente

Aunque las diferencias no son significativas, parece que hay más probabilidad de que aquellos jóvenes que reconocen que fueron culpables del accidente afirmen que su padre se haya visto implicado en alguno como conductor. Si además relacionamos los accidentes sufridos por el padre con la frecuencia con la que el joven cree que su padre se ha saltado un semáforo en rojo, destaca de forma significativa que el 30% de aquellos que han sufrido algún accidente de tráfico se han saltado en alguna ocasión un semáforo en rojo según el joven. De este modo, más de la mitad de los encuestados que dicen que su padre no ha tenido ningún accidente también afirman que durante los últimos doce meses no se ha saltado en ninguna ocasión un semáforo en rojo. Por otra parte, únicamente aquellos jóvenes que estiman que su padre se puede haber saltado un



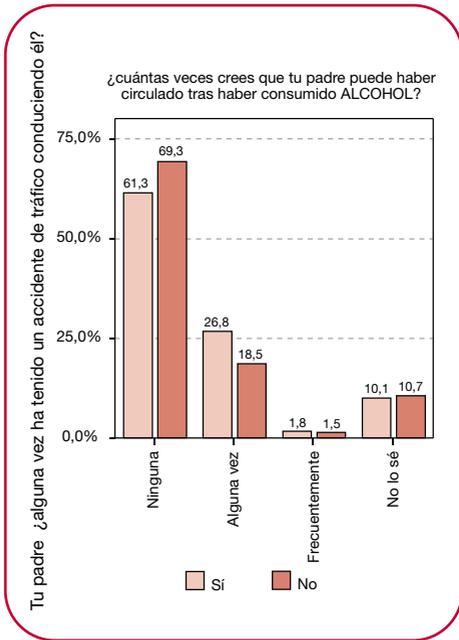
Gráfica 143.
Distribución porcentual de los accidentes sufridos por el padre como conductor en función de si ha cometido la infracción "saltarse un semáforo en rojo" durante los últimos doce meses



Gráfica 144.
Distribución porcentual de los accidentes sufridos por el padre como conductor en función de si ha cometido la infracción de "exceder los límites de velocidad" durante los últimos doce meses

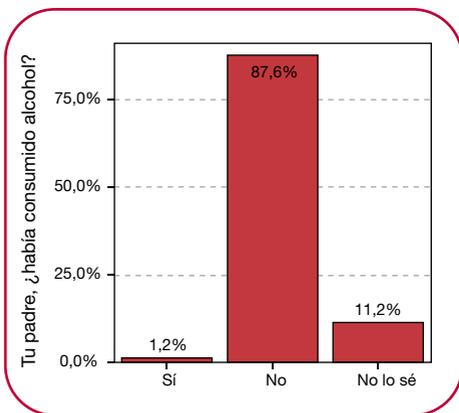
semáforo en rojo frecuentemente durante el último año afirman que éste sí ha tenido algún accidente. Podemos ver estos datos en la Gráfica 143.

Si consideramos la frecuencia con la que los jóvenes estiman que su padre puede haber circulado sobrepasando los límites de velocidad, observamos que el 38,7% de los padres que ha sufrido un accidente de tráfico según sus hijos, puede haber circulado alguna vez sobrepasando los límites de velocidad. De forma complementaria, el 45,6% de los padres que no han sufrido ningún accidente de tráfico tampoco han sobrepasado los límites de velocidad, según sus hijos (Gráfica 144).



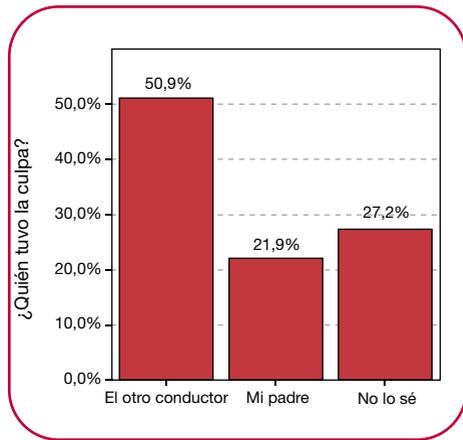
Gráfica 145.
Distribución porcentual de los accidentes sufridos por el padre como conductor en función de si ha conducido tras el consumo de alcohol durante los últimos doce meses

Finalmente (Gráfica 145), si tenemos en cuenta el consumo de alcohol y su relación con el accidente, destaca de forma significativa que aquellos jóvenes que afirman que su padre no ha sufrido ningún accidente también estiman que no ha conducido bajo los efectos del alcohol durante los últimos doce meses. Sin embargo,

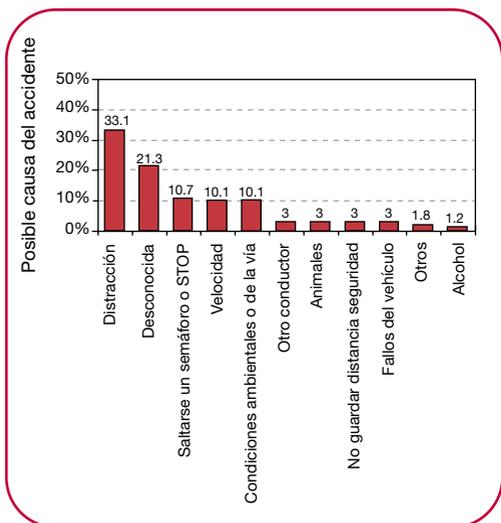


Gráfica 147.
Distribución porcentual del consumo de alcohol previo al accidente sufrido por el padre

también parece que aquellos padres que han sufrido algún accidente han conducido en alguna ocasión bajo los efectos del alcohol. Como vemos en la Gráfica 146, en la mitad de los casos los sujetos consideran que la culpa fue del otro conductor; el 20% indica que fue de su padre y un 27,2% desconoce de quién fue la culpa. En el 87,6% de los casos en los que el encuestado afirma que su padre ha sufrido algún accidente también considera que no hubo consumo de alcohol. El 11,2% de estos jóvenes desconoce si su padre había consumido alcohol y tan sólo el 1'2% afirma que sí se dio



Gráfica 146.
Distribución porcentual de la atribución de la culpa del accidente sufrido por el padre



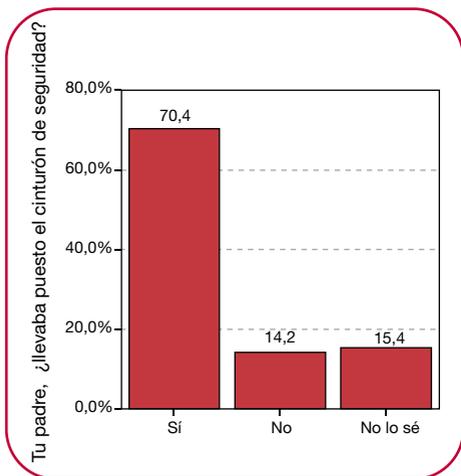
Gráfica 148.
Distribución porcentual
ordenada de las
posibles causas de los
accidentes sufridos
por el padre

el binomio alcohol-accidente. Estos datos aparecen representados en la Gráfica 147.

En cuanto a las causas que los jóvenes atribuyen en el accidente de su padre, destaca que uno de cada tres afirma que la causa del accidente fue la distracción; mientras que, uno de cada diez cita saltarse un semáforo o Stop, la velocidad o las condiciones ambientales o de la vía como factor desencadenante. Alrededor del 20%

desconoce cuál fue la causa del accidente, como se aprecia en la Gráfica 148.

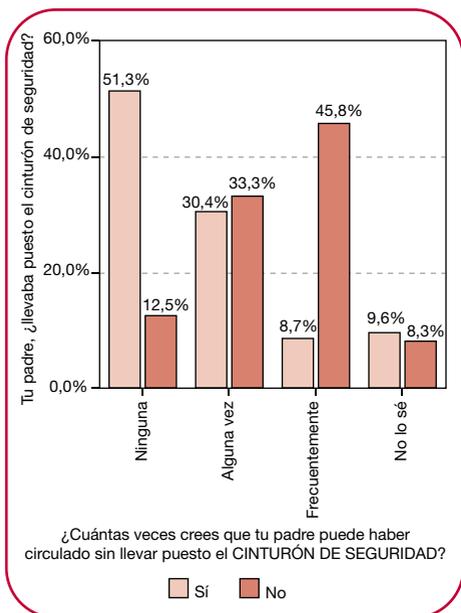
Si comparamos las causas atribuidas tanto al accidente sufrido por el propio sujeto como al accidente de su padre, podemos observar que hay coincidencia en el caso de la distracción. Es decir, únicamente encontramos frecuencias un poco más altas en el caso de que la distracción sea



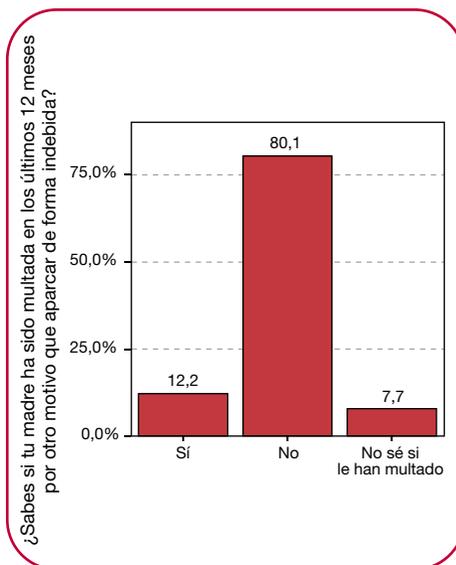
Gráfica 149.
Distribución porcentual
de la utilización del
cinturón de seguridad
por parte del padre en
el momento de sufrir el
accidente

citada como causa en los dos accidentes mencionados (del propio sujeto y del padre). Como vemos claramente en la Gráfica 149, según los encuestados, en un 70% de los casos en que el padre ha sufrido un accidente llevaba el cinturón de seguridad puesto, siendo del 14,2% el porcentaje de aquellos que estiman que no lo llevaba. Por último, si relacionamos la frecuencia con la que los jóvenes estiman que su padre llevaba puesto el cinturón de

seguridad cuando sufrió el accidente, observamos que más de la mitad de los jóvenes que dice que su padre llevaba el cinturón en el momento del accidente, también considera que durante los últimos doce meses ha hecho uso siempre de este elemento de seguridad.



Gráfica 150.
Distribución porcentual de la utilización del cinturón de seguridad por parte del padre en momento de sufrir el accidente en función de la frecuencia habitual de uso del cinturón de seguridad



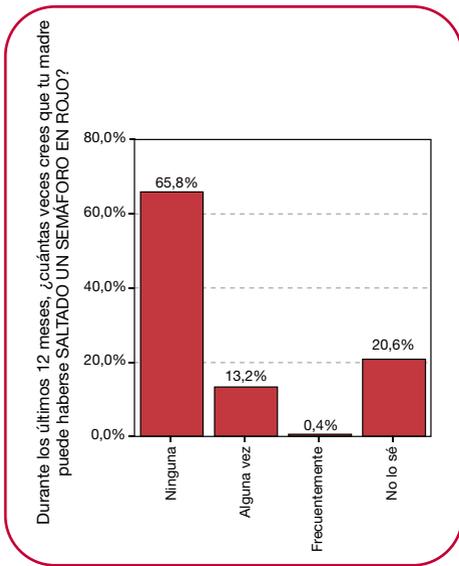
Gráfica 151.
Distribución porcentual de las multas recibidas por la madre durante los últimos doce meses

Por otro lado, destaca de forma significativa el grupo de jóvenes que considera que su padre ha circulado frecuentemente sin el cinturón por estimar en mayor medida que en el momento del accidente no llevaba puesto este sistema de seguridad (Gráfica 150).

Por otro lado, tal y como podemos observar en la Gráfica 151, el 80% de los jóvenes cree que durante el último año **su madre no ha sido multada** por otro motivo que no sea el aparcamiento indebido.

Parece existir una relación positiva entre las infracciones de madres e hijos ya que los jóvenes que han sido multados manifiestan en mayor medida que su madre ha sido sancionada.

Si analizamos los datos relacionados con las **infracciones cometidas por la madre**, observamos que alrededor del 65% de los encuestados considera que su madre no se ha saltado en ninguna ocasión un semáforo en rojo durante los últimos 12 meses. Por otro lado, mientras que

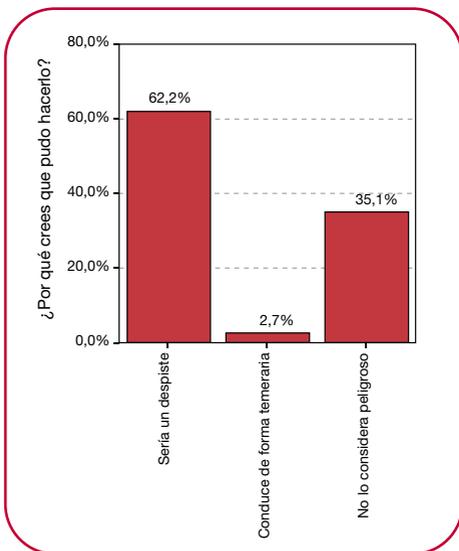


Gráfica 152. Distribución porcentual de frecuencia de la infracción "saltarse un semáforo en rojo" cometida por la madre durante los últimos doce meses

infracción a la que estamos haciendo referencia. Además, aquellos jóvenes que califican a su madre como "Muy permisiva" también estiman que alguna vez se puede haber saltado un semáforo en rojo durante el último año. Por último, aquellos jóvenes que definen a su madre como "Ni

el 20% desconoce si su madre ha cometido esta infracción, el 13% cree que en alguna ocasión su madre se ha saltado un semáforo en rojo durante el período de tiempo mencionado. Estos porcentajes se muestran en la Gráfica 152.

Por otro lado, el 84% de los jóvenes que supone que su madre se ha saltado un semáforo en rojo, menciona haber cometido esta infracción en alguna ocasión. También destaca el grupo de jóvenes multados por considerar en mayor medida que su madre puede haber cometido alguna vez la



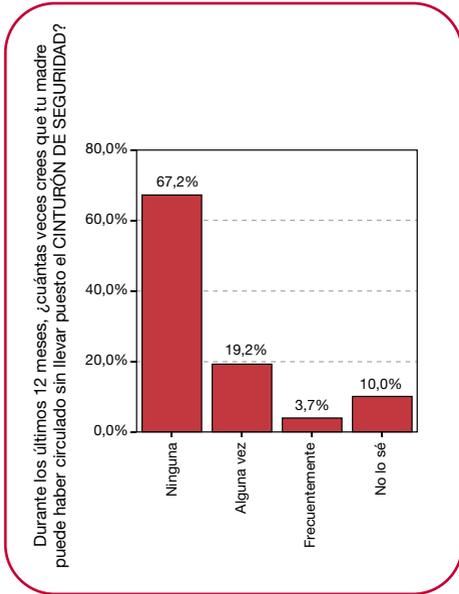
Gráfica 153. Distribución porcentual de los motivos por los que la madre ha cometido la infracción de "saltarse un semáforo en rojo" durante los últimos doce meses

estricta ni permisiva" desconocen en mayor medida si ésta puede haber cometido la infracción mencionada.

En cuanto a las razones que los encuestados argumentan, como vemos en la Gráfica 153, el 62% sostiene que su madre se saltó el semáforo porque "sería un despiste", mientras que el 35% señala que su madre "no considera peligrosa esta conducta".

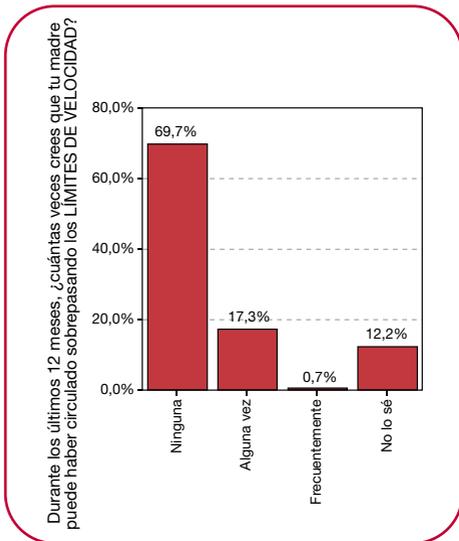
Si nos centramos en la frecuencia con la que los encuestados creen que su madre ha circulado durante los últimos doce

meses sin el cinturón de seguridad, observamos que el 67,2% considera que no se ha producido en ninguna ocasión esta conducta mientras que, aproximadamente uno de cada cinco estima que alguna vez puede haber



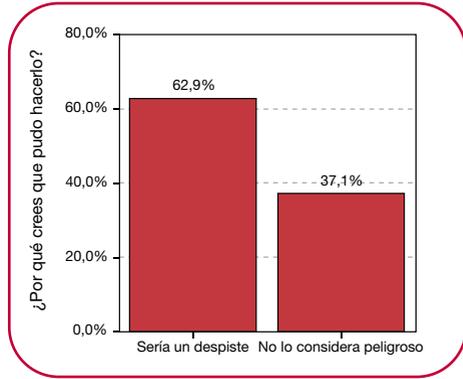
Gráfica 154. Distribución porcentual de la frecuencia de la infracción “no utilizar el cinturón de seguridad” cometida por la madre durante los últimos doce meses

sucedido. Como vemos en la Gráfica 154, el 10% de los jóvenes desconoce si su madre puede haber circulado sin el cinturón y casi un 4% afirma que esta conducta imprudente se ha producido frecuentemente durante el último año.



Gráfica 156. Distribución porcentual de la frecuencia de la infracción “exceder los límites de velocidad” cometida por la madre durante los últimos doce meses

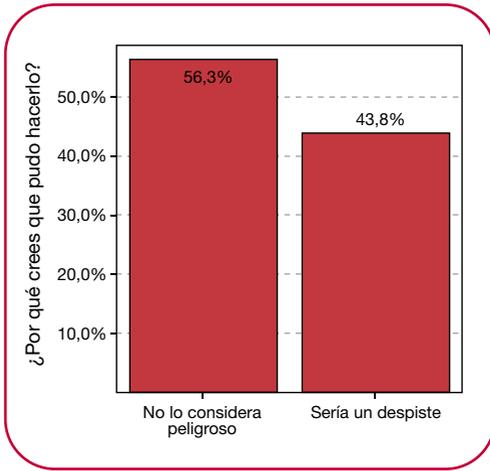
estima que su madre puede haber circulado alguna vez durante los últimos doce meses por encima de los límites establecidos, alrededor de un 12% desconoce si esto ha



Gráfica 155. Distribución porcentual de los motivos por los que la madre ha cometido la infracción de “no utilizar el cinturón de seguridad” durante los últimos doce meses

Por otro lado, como vemos en la Gráfica 155, para más del 60% de los jóvenes la distracción está en la base de esta conducta realizada por su madre y más del 35% opina que su madre no considera peligroso conducir sin el cinturón de seguridad. Llama la atención que ningún joven estima que su madre conduce de forma temeraria.

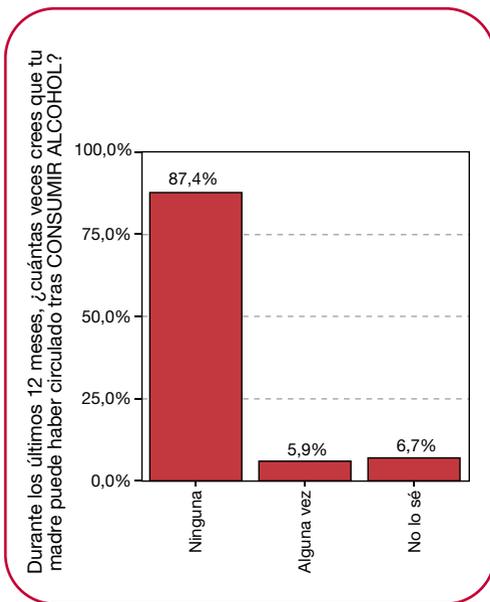
Cerca del 70% de encuestados señala que su madre no ha circulado **sobrepasando los límites de velocidad**. Así, como vemos en la Gráfica 156, el 17,3% de los jóvenes



Gráfica 157.
Distribución porcentual de los motivos por los que la madre ha cometido la infracción de "exceder los límites de velocidad" durante los últimos doce meses

los jóvenes encuestados considera que su madre circuló por encima de los límites de velocidad establecidos porque no lo considera peligroso, mientras que el 43,8% indica que sería un despiste.

Como vemos (Gráfica 158), cerca del 90% de los



Gráfica 158.
Distribución porcentual de la frecuencia de conducción tras el consumo de alcohol por parte de la madre durante los últimos doce meses

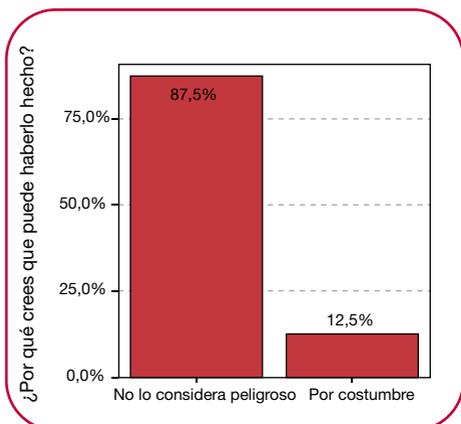
muchas ocasiones tras la ingesta de alcohol (aunque sea una única cerveza), también afirman que su madre puede haber conducido alguna vez tras el consumo de alguna bebida alcohólica.

El 87% de los pocos jóvenes que ha afirmado que su

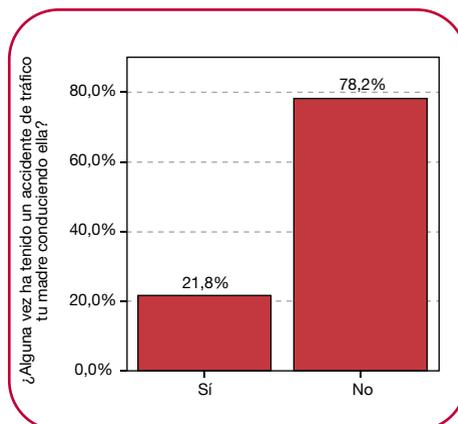
sucedido y para tan sólo el 0,7% de los sujetos esta conducta se ha producido con frecuencia durante el último año. Si bien las diferencias no son significativas, parece que aquellos jóvenes que circulan por debajo de los límites de velocidad establecidos para cada tipo de vía, consideran que sus madres tampoco han sobrepasado estos límites durante los últimos doce meses. En este caso (Gráfica 157), el 56% de

encuestados estima que su madre no ha circulado en ninguna ocasión tras consumir alcohol durante los últimos doce meses. Por otro lado, el 6,7% desconoce si esta conducta se ha producido y casi un 6% afirma que su madre alguna vez ha circulado durante los últimos doce meses tras consumir alcohol.

A pesar de que los porcentajes no son muy elevados, si relacionamos el binomio alcohol-conducción en madres e hijos, observamos que aquellos jóvenes que reconocen haber conducido en



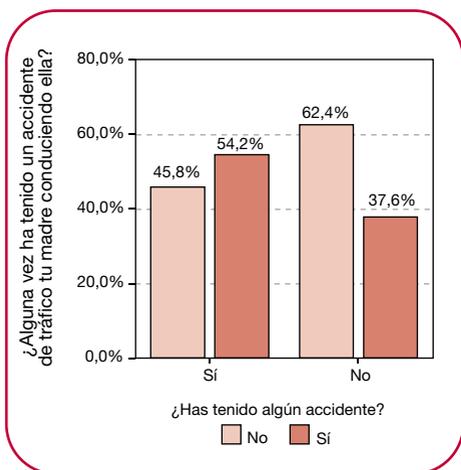
Gráfica 159.
Distribución porcentual de los motivos por los que la madre ha conducido tras el consumo de alcohol durante los últimos doce meses



Gráfica 160.
Distribución porcentual de los accidentes sufridos por la madre como conductora

madre puede haber conducido en alguna ocasión tras consumir alcohol afirman que ella no lo considera peligroso, mientras que un 12,5% dice que se ha dado esta conducta “por costumbre” (Gráfica 159).

Si analizamos las respuestas que los jóvenes han dado



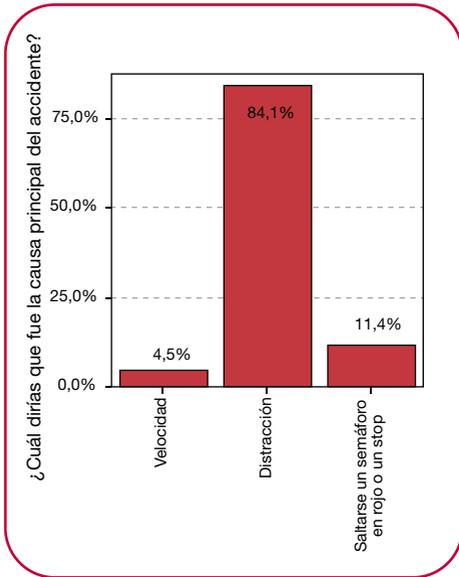
Gráfica 161.
Distribución porcentual de los accidentes sufridos por la madre como conductora en función de si el hijo ha sufrido algún accidente

acerca de los **accidentes sufridos por su madre**, el 21,8% de las madres de los encuestados se ha visto implicada en un accidente siendo ella la conductora. Por tanto, casi el 80% no ha sufrido ningún accidente (Gráfica 160).

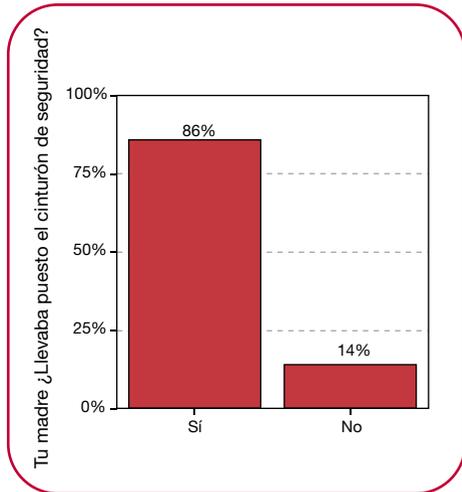
Si relacionamos los accidentes de tráfico sufridos por madres e hijos (Gráfica 161), observamos que el 62,4% de los que dicen que su madre no ha sufrido ningún accidente también señala no haber sufrido ninguno.

Si relacionamos los accidentes de tráfico sufridos por madres e hijos (Gráfica 161), observamos que el 62,4% de los que dicen que su madre no ha sufrido ningún accidente también señala no haber sufrido ninguno.

No existe relación significativa entre exceder los límites de velocidad o conducir bajo la influencia del alcohol y la ocurrencia de accidentes. Sin embargo, es mayor el porcentaje de madres que ha sufrido algún accidente y ha llevado a cabo las conductas citadas en alguna ocasión.



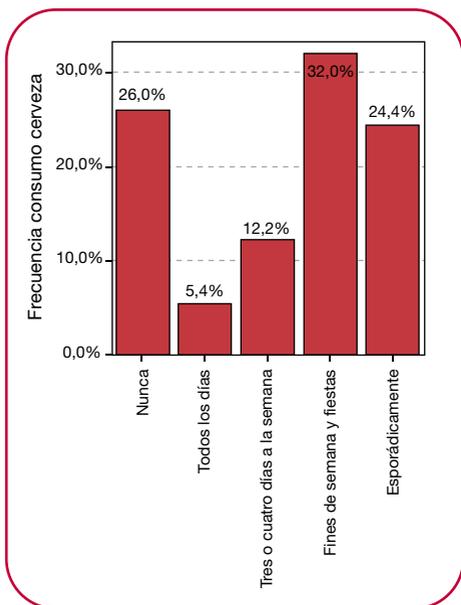
Gráfica 162.
Distribución porcentual de las posibles causas de los accidentes sufridos por la madre



Gráfica 163.
Distribución porcentual de la utilización del cinturón de seguridad por parte de la madre en el momento de sufrir el accidente

Centrándonos en las respuestas de los sujetos que afirman que su madre ha sufrido algún accidente siendo conductora, en el 98% de los casos los jóvenes afirman que su madre no había consumido alcohol. Como vemos en la Gráfica 162, la mayoría de los jóvenes manifiesta que la causa del accidente fue la distracción; el resto de porcentajes es significativamente menor. Como se aprecia en la Gráfica 163, sólo el 14% de los jóvenes reconoce que su madre no llevaba puesto el cinturón de seguridad en el momento del accidente. No existen diferencias significativas entre los hábitos de conducta segura en relación con este elemento de seguridad entre madres e hijos.

9. JÓVENES, ESTILOS DE VIDA Y TRÁFICO

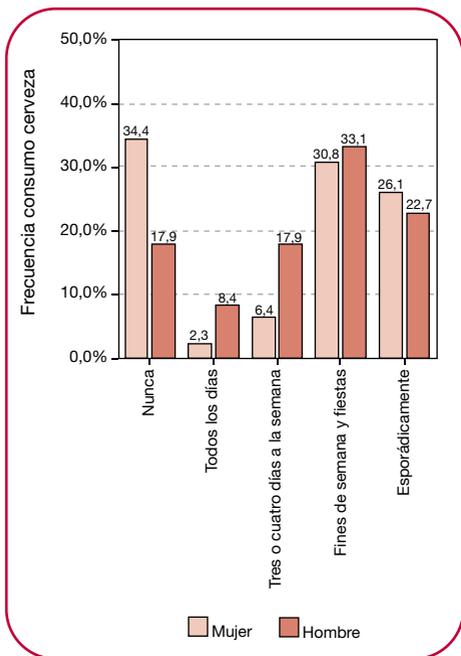


Gráfica 164.
Distribución porcentual de la frecuencia de consumo de cerveza

Como vemos en la Gráfica 164, aproximadamente uno de cada tres jóvenes bebe **cerveza** los fines de semana y fiestas. Por otro lado, cerca del 25% dice no consumir nunca esta bebida y un porcentaje similar consume cerveza de forma esporádica. Finalmente, un 12,2% bebe tres o cuatro días a la semana y un 5,4% todos los días.

En cuanto a las diferencias en función del sexo, como se puede apreciar claramente en la Gráfica 165, mientras que una de cada tres mujeres dice no consumir nunca cerveza, los varones destacan por estar

más representados en patrones de consumo habitual (todos los días y tres o cuatro días a la semana). Las diferencias en el consumo de cerveza durante los fines de semana y



Gráfica 165.
Distribución porcentual de la frecuencia de consumo de cerveza en función del sexo

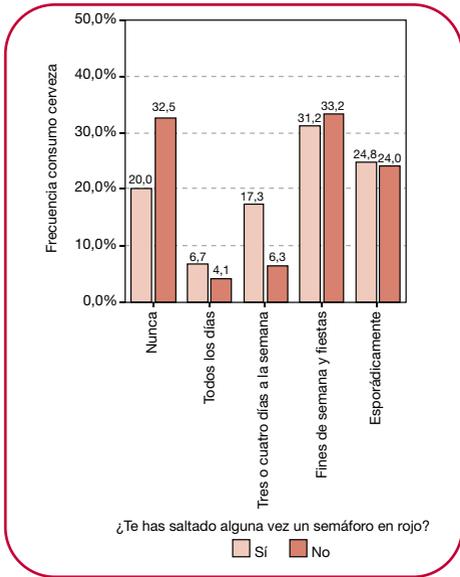
de forma esporádica no son significativas.

Por tanto el consumo de cerveza aparece claramente asociado con los varones.

Centrándonos en la edad, destacan de forma significativa los jóvenes de 24 años por consumir tres o cuatro días a la semana. Asimismo, parece más probable que los de 25 años sean consumidores diarios.

Si relacionamos el consumo de alcohol con las infracciones que hemos tratado en la encuesta observamos (Gráfica 166) que aparecen diferencias significativas. En este sentido, destaca el grupo de jóvenes que no consume cerveza nunca por afirmar que no

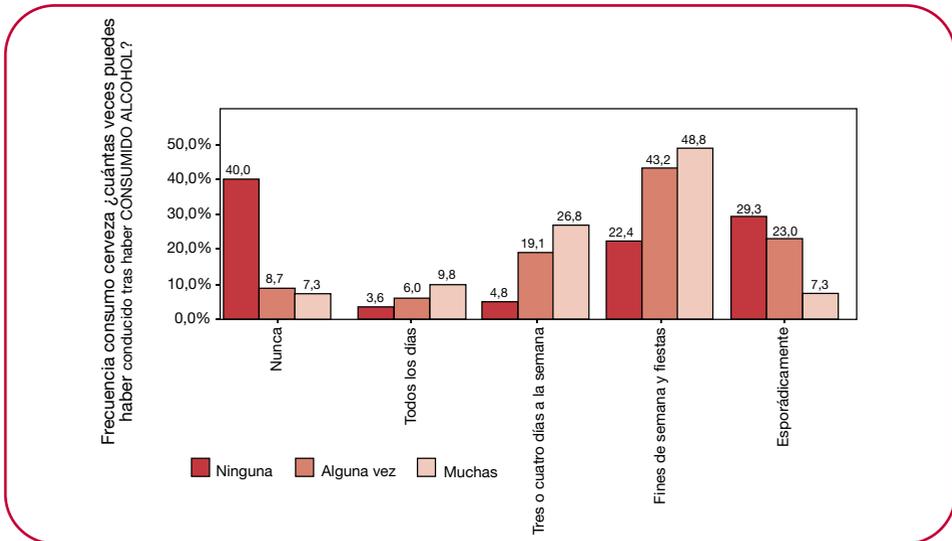
se ha saltado nunca un semáforo en rojo. Además, el 17,3% de encuestados que señala haberse saltado un semáforo en rojo consume cerveza tres o cuatro días a la semana.



Gráfica 166.
Distribución porcentual de la frecuencia de consumo de cerveza en función de si se ha cometido la infracción de "saltarse un semáforo en rojo"

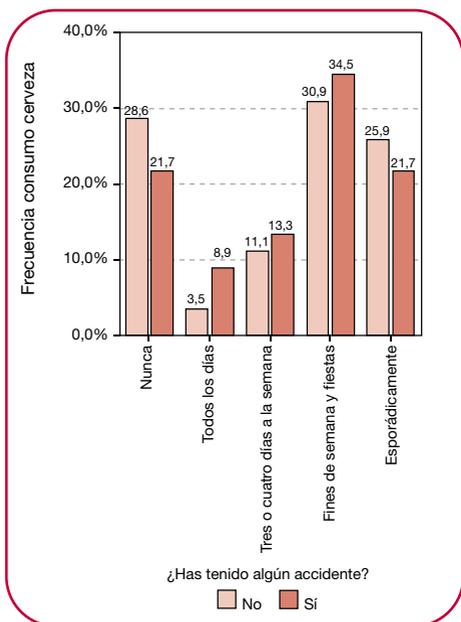
En cuanto a la relación entre el consumo de cerveza y la conducción bajo los efectos del alcohol entre la población de jóvenes encuestados, observamos resultados interesantes. Como vemos en la Gráfica 167, lógicamente aquellos jóvenes que nunca beben alcohol o lo hacen de forma esporádica tampoco conducen bajo la influencia de esta sustancia. Por otro lado, cerca del 20% de los jóvenes que reconoce haber conducido alguna vez tras consumir alcohol (aunque sea una sola cerveza) también dice consumir esta

sustancia tres o cuatro días a la semana y el 43,2% dice hacerlo durante los fines de semana y fiestas. Finalmente, los encuestados que han conducido en muchas ocasiones durante el último año tras haber consumido alguna bebida alcohólica, también reconocen



Gráfica 167.
Distribución porcentual de la frecuencia de consumo de cerveza en función de la frecuencia de conducción tras el consumo de alcohol

beber cerveza tres o cuatro días a la semana y durante los fines de semana y fiestas en mayor medida. Además, los jóvenes que consumen cerveza todos los días destacan de forma significativa por haber tenido algún

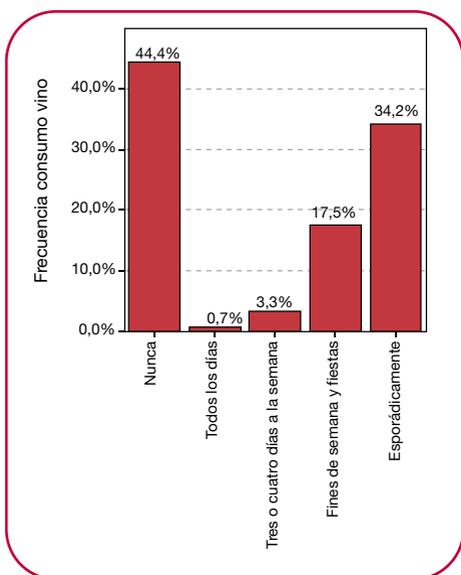


Gráfica 168.
Distribución porcentual de la frecuencia de consumo de cerveza en función de si ha sufrido algún accidente

accidente. Así, como vemos en la Gráfica 168, el 8,9% de los jóvenes que ha sufrido algún accidente consume cerveza todos los días.

Los hábitos de consumo de otra bebida con tanta tradición en nuestro país como el vino quedan reflejados en la Gráfica 169. En ella podemos observar que casi el 45% nunca consume vino. En este caso, el 34,2% de los jóvenes afirma beber vino esporádicamente y el 17,5% durante los fines de semana y fiestas. Como vemos, sólo el 3,3% de los jóvenes indica que bebe vino tres o cuatro días a la semana y es

mucho menor el consumo diario de esta sustancia por parte de la población encuestada. Parece pues, que esta bebida está más asociada al consumo por parte de personas de más edad; mientras que, la cerveza aparece relacionada en mayor medida con los sujetos objeto de estudio.



Gráfica 169.
Distribución porcentual de la frecuencia de consumo de vino

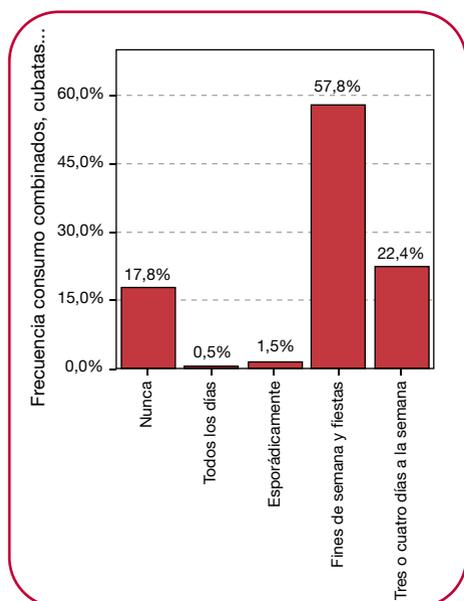
En cuanto a las diferencias en función del sexo, hay más mujeres que afirman no beber nunca vino, mientras que ellos lo consumen en mayor medida de forma esporádica.

Por otro lado, únicamente aparecen diferencias significativas en función de la edad en el grupo de 18 años, quienes destacan por no consumir nunca esta sustancia.

Además, destacan aquellos jóvenes que consumen vino tres o cuatro días a la semana por afirmar que sí se han saltado

un semáforo en rojo en alguna ocasión. El grupo de encuestados que no consume vino nunca también afirma en mayor medida no haber cometido esta infracción.

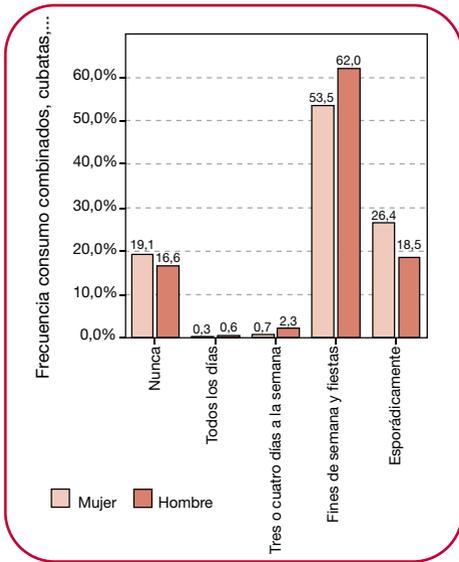
Del mismo modo, el 69% de los encuestados que nunca consume vino tampoco ha conducido después de haber consumido alcohol (aunque sea una única cerveza). Por otro lado, el 6% de los jóvenes que dice haber conducido alguna vez tras consumir alcohol también afirma beber vino tres o cuatro días a la semana, el 22,5% dice consumir durante los fines de semana y fiestas y el 40,1% esporádicamente. Finalmente, también destacan los jóvenes que consumen vino durante los fines de semana y fiestas, ya que el 20% de estos afirma haber conducido muchas veces después de haber ingerido alguna bebida alcohólica.



Gráfica 170.
Distribución porcentual de la frecuencia de consumo de bebidas combinadas

Como podemos observar en la Gráfica 170, casi el 60% de los jóvenes encuestados consume **bebidas combinadas (cubatas)** durante los fines de semana y fiestas, mientras que el 22,4% afirma hacerlo de forma esporádica. En este caso, el 17,8% de los jóvenes indica no consumir nunca este tipo de bebida y, como vemos, los porcentajes de consumo de esta bebida durante la semana es menor que en el caso de la cerveza y del vino. Parece pues que este tipo de bebida está asociada a un consumo en momentos de ocio (fines de semana).

Si nos fijamos en las diferencias de consumo en función del sexo, observamos que el 62% de los varones consume durante los fines de semana y fiestas. Como vemos (Gráfica 171) si bien durante los fines de semana los hombres consumen más este tipo de bebida, las mujeres beben con más frecuencia de forma esporádica. Aunque las diferencias no son significativas, parece más probable que aquellos jóvenes que consumen durante los



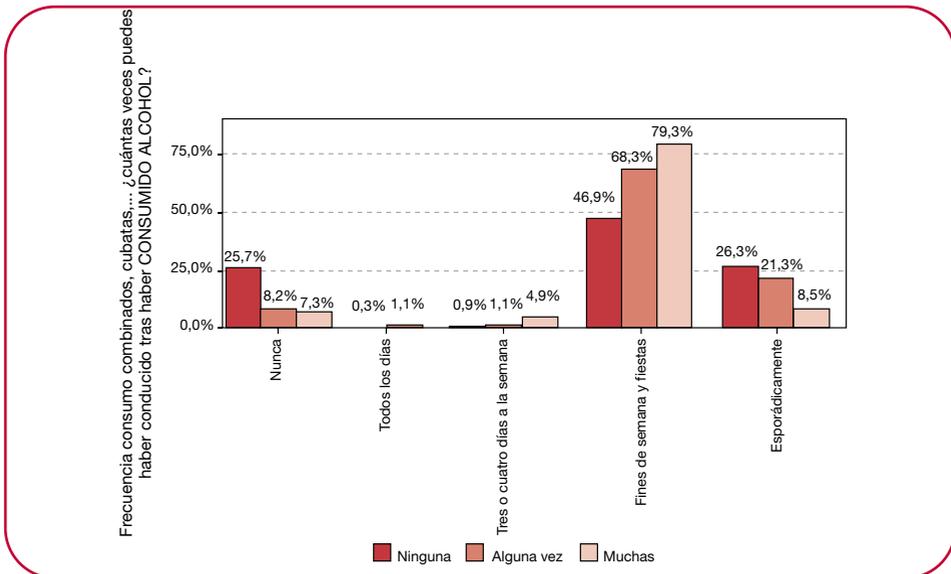
Gráfica 171. Distribución porcentual de la frecuencia de consumo de bebidas combinadas en función del sexo

fines de semana y fiestas se hayan saltado en alguna ocasión un semáforo en rojo.

Por otro lado, el 58,9% de los encuestados que dice no beber nunca combinados destacan significativamente por no haber cometido nunca la infracción citada.

Como vemos en la Gráfica 172, los jóvenes que consumen estas bebidas durante los fines de semana y fiestas es más probable que hayan conducido después del consumo de alguna bebida alcohólica.

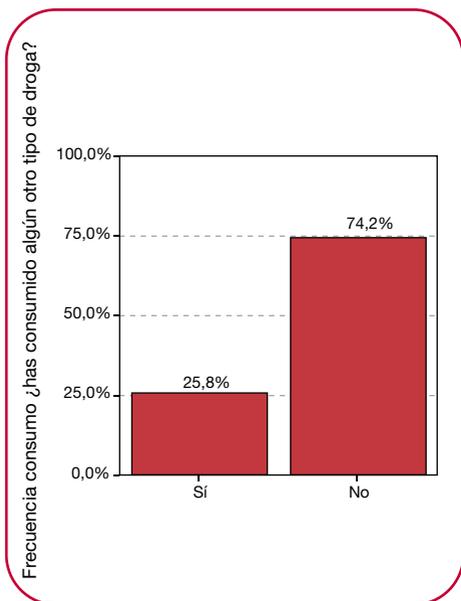
En cuanto a la relación entre el consumo de combinados alcohólicos y la implicación en accidentes, aunque las diferencias no son significativas parece que los jóvenes que consumen estas bebidas durante los fines de semana y las



Gráfica 172. Distribución porcentual de la frecuencia de consumo de bebidas combinadas en función de la frecuencia de conducción tras el consumo de alcohol

fiestas han sufrido algún accidente. Por otra parte, el 73% de los encuestados que consumen estas bebidas de forma esporádica afirman que no han sufrido ningún accidente.

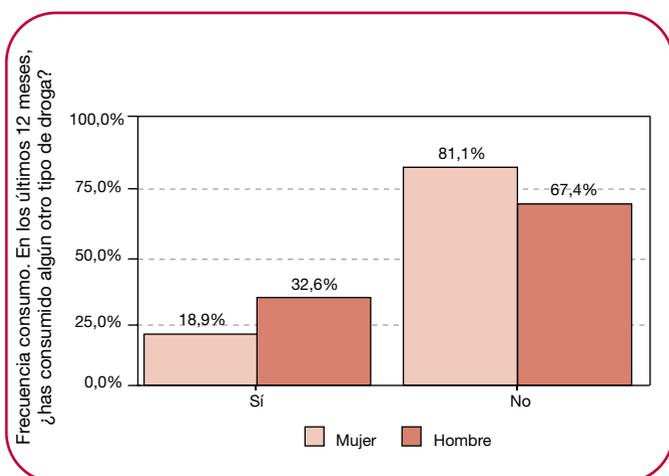
Como vemos en la Gráfica 173, uno de cada cuatro encuestados reconoce haber consumido **algún otro tipo**



Gráfica 173.
Distribución porcentual de la frecuencia de consumo de otro tipo de droga diferente al alcohol

de droga (diferente al alcohol) durante los últimos doce meses y son, como se aprecia en la Gráfica 174, significativamente más hombres que mujeres. Así, el 32,6% de los varones y el 18,9% de las mujeres reconoce haber consumido alguna de estas sustancias. No se observan diferencias significativas en función de la edad. Por otro lado, podemos resaltar al grupo de jóvenes que reconoce haber consumido alguna droga por afirmar que también se ha saltado en alguna ocasión un semáforo en rojo. De este modo, el 35,3% de los encuestados que

reconoce haber realizado esta infracción también admite haber consumido alguna de estas drogas (Gráfica 175). El grupo de jóvenes que declara no haber conducido durante el último año después de haber bebido alcohol

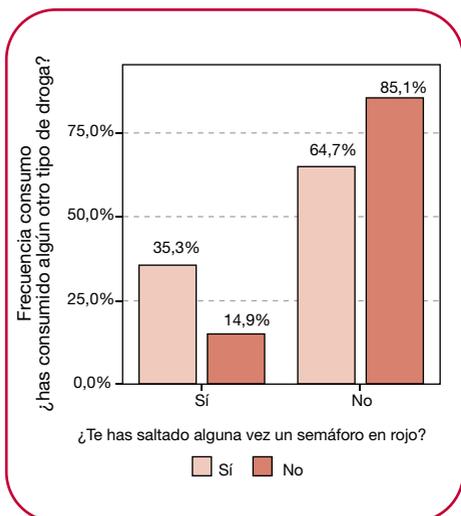


Gráfica 174.
Distribución porcentual de la frecuencia de consumo de otro tipo de droga diferente al alcohol en función del sexo

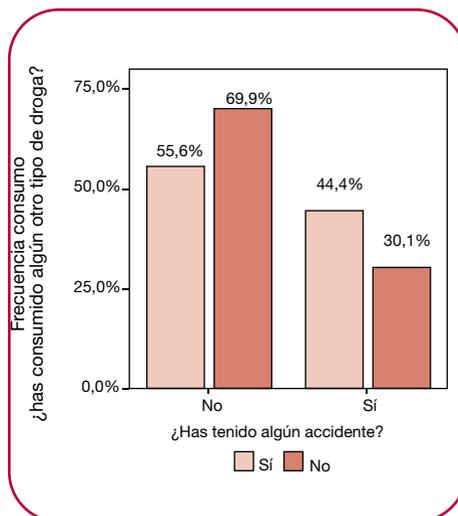
también afirma no haber consumido ninguna otra droga durante este período de tiempo. Sin embargo, aquellos jóvenes que sí han conducido (alguna vez o muchas) después de haber consumido alguna bebida

alcohólica, también declaran consumir otro tipo de drogas durante el último año.

En cuanto a la implicación en accidentes por parte de la muestra de encuestados, destacan los jóvenes que señalan haber consumido otro tipo de droga (diferente al alcohol) por ser los que con más frecuencia se han visto



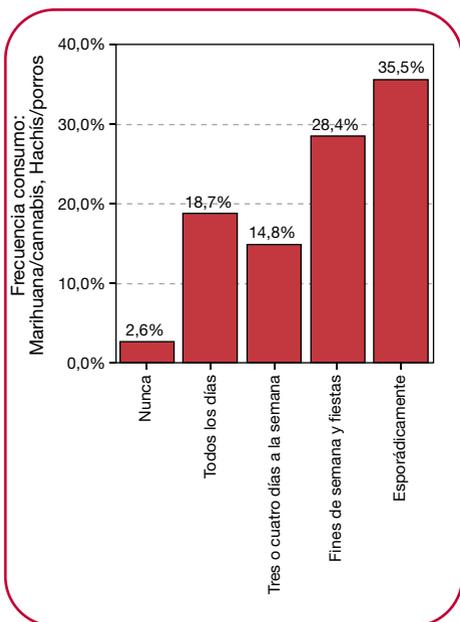
Gráfica 175.
Distribución porcentual
de la frecuencia de
consumo de otro tipo
de droga diferente al
alcohol en función de
si ha cometido la
infracción “saltarse un
semáforo en rojo”
durante los últimos
doce meses



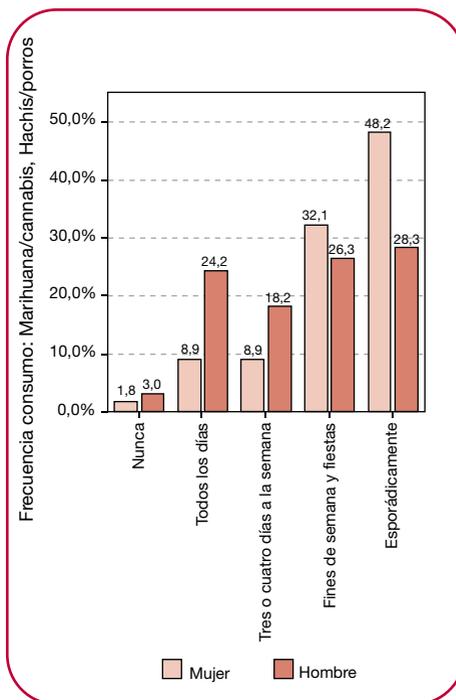
Gráfica 176.
Distribución porcentual
de la frecuencia de
consumo de otro tipo
de droga diferente al
alcohol en función de
si ha sufrido algún
accidente

implicados en algún accidente de tráfico. Como podemos ver (Gráfica 176), el 44,4% de los encuestados que reconoce haber consumido alguna droga (diferente del alcohol) dice haber sufrido algún accidente de tráfico. Si analizamos con detalle las respuestas de los jóvenes en relación con el consumo de drogas, observamos que el 35,5% de aquellos que han afirmado que consumen algún otro tipo de droga (diferente del alcohol), reconocen que consumen **marihuana/hachís** de forma esporádica, mientras que de éstos el 28,4% lo hace durante los fines de semana y fiestas, cerca del 20% consume todos los días estas sustancias y el 15% lo hace tres o cuatro días a la semana (Gráfica 177).

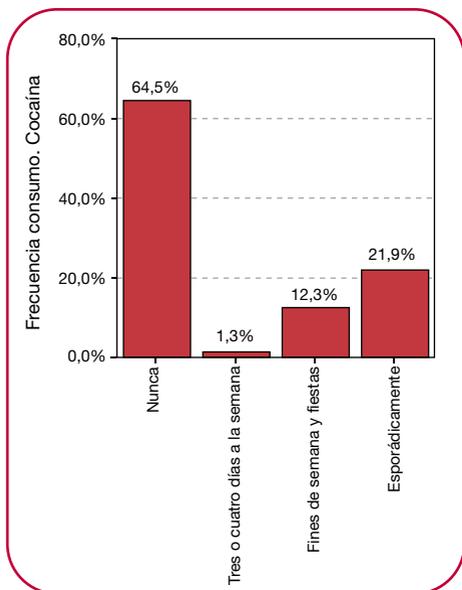
En cuanto a las diferencias en función del sexo, destaca de forma significativa que las mujeres consumidoras de esta sustancia suelen hacerlo de forma esporádica, mientras que el 24,2% de los varones



Gráfica 177. Distribución porcentual de la frecuencia de consumo de marihuana/hachís



Gráfica 178. Distribución porcentual de la frecuencia de consumo de marihuana/hachís en función del sexo



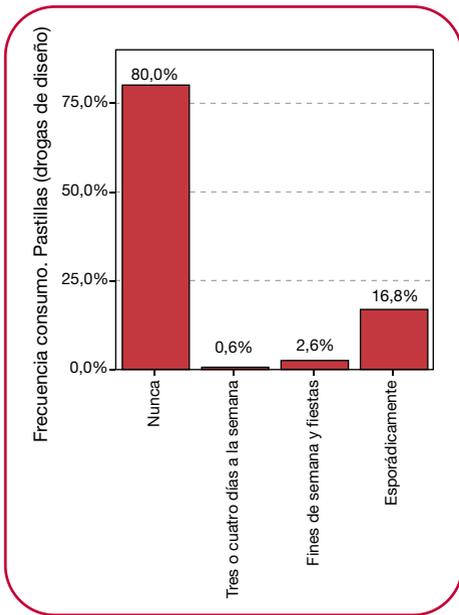
Gráfica 179. Distribución porcentual de la frecuencia de consumo de cocaína

consumidores de hachís lo hace todos los días (Gráfica 178).

Si nos centramos en el consumo de **cocaína**, uno de cada cinco jóvenes que afirma haber consumido otro tipo de droga diferente al alcohol, reconoce consumir esta sustancia de forma esporádica. Como vemos en la Gráfica 179, de éstos cerca del 13% consume durante los fines de semana y fiestas y el 64,5% no consume esta droga.

Son significativamente más hombres que

mujeres los que consumen cocaína durante los fines de semana y fiestas. Así, casi el 90% de los consumidores de fines de semana son varones. En cuanto a las diferencias



Gráfica 180.
Distribución porcentual de la frecuencia de consumo de drogas de diseño

en función de la edad, destacan los sujetos de 25 años por ser con más probabilidad consumidores de este tipo de sustancia.

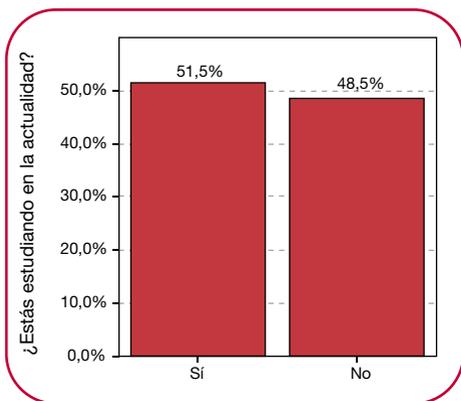
Si relacionamos el consumo de cocaína con las infracciones estudiadas, aquellos que reconocen consumir esta sustancia los fines de semana y fiestas, afirman haber conducido muchas veces después de haber consumido alcohol durante el último año. Así, el 47,4% de los consumidores de cocaína durante el fin de semana reconoce haber conducido en muchas ocasiones después de haber

bebido alguna sustancia alcohólica.

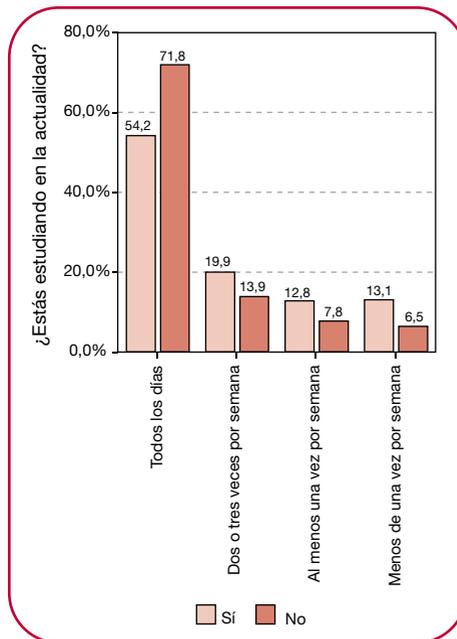
Si nos centramos en el consumo de drogas de diseño (pastillas), como vemos en la Gráfica 180, el 80% afirma no consumir este tipo de drogas; mientras que, un 16,8% reconoce consumir esta droga de forma esporádica. No existen diferencias en función del sexo.

9.1 Estudios, ocupación y aficiones

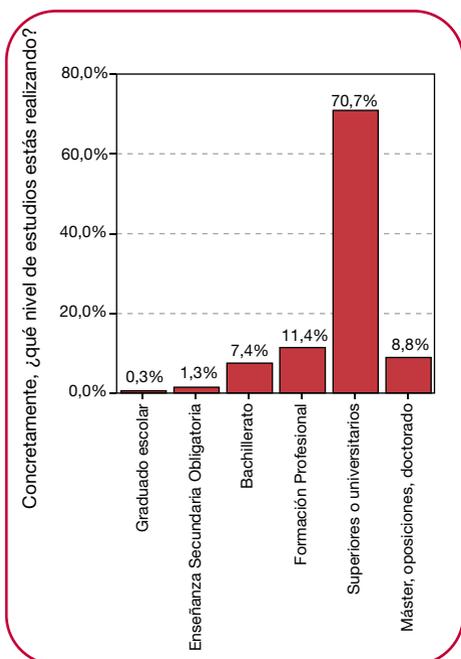
Como vemos en la Gráfica 181, aproximadamente la mitad de los encuestados se encuentra **estudiando** en la actualidad y destacan significativamente aquellos que tienen 19, 20, 21 y 22 años, lo que coincide con la etapa universitaria. Por otro lado, los jóvenes de 24 y 25 años son los que de forma significativa es menos probable que estén estudiando en la actualidad. Así, el 60,2% de los de 24 años y el 75,9% de los que tienen 25 no están estudiando en el momento de realizar la entrevista. Por otro lado (Gráfica 182), destaca de forma significativa



Gráfica 181.
Distribución porcentual
de la ocupación actual



Gráfica 182.
Distribución porcentual
de la ocupación actual
en función de la
frecuencia de
conducción

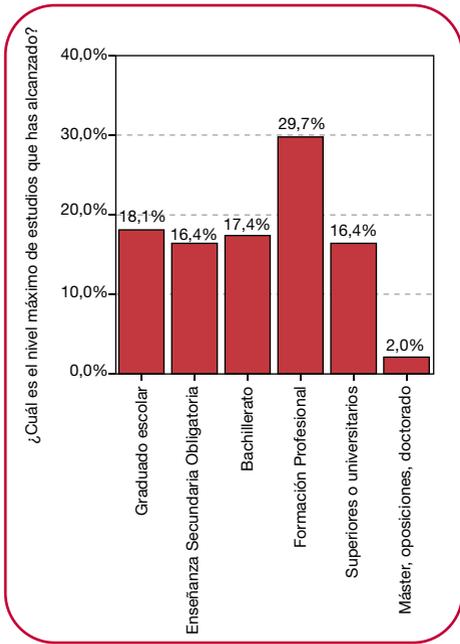


Gráfica 183.
Distribución porcentual
del nivel de estudios
actual

el hecho de que el 71,8% de las personas que en la actualidad no están estudiando conducen todos los días, mientras que alrededor del 13% de las personas que estudian en la actualidad conducen con menos frecuencia (al menos una vez por semana o menos de una vez por semana). Parece por tanto, que aquellos jóvenes que trabajan o por lo menos no están estudiando, conducen con más frecuencia. Aunque las diferencias no son significativas, parece que es más probable que aquellos sujetos que en la actualidad

no están estudiando hayan sufrido algún accidente de tráfico.

Centrándonos en los jóvenes que están estudiando en la



Gráfica 184.
Distribución porcentual del nivel de estudios alcanzado

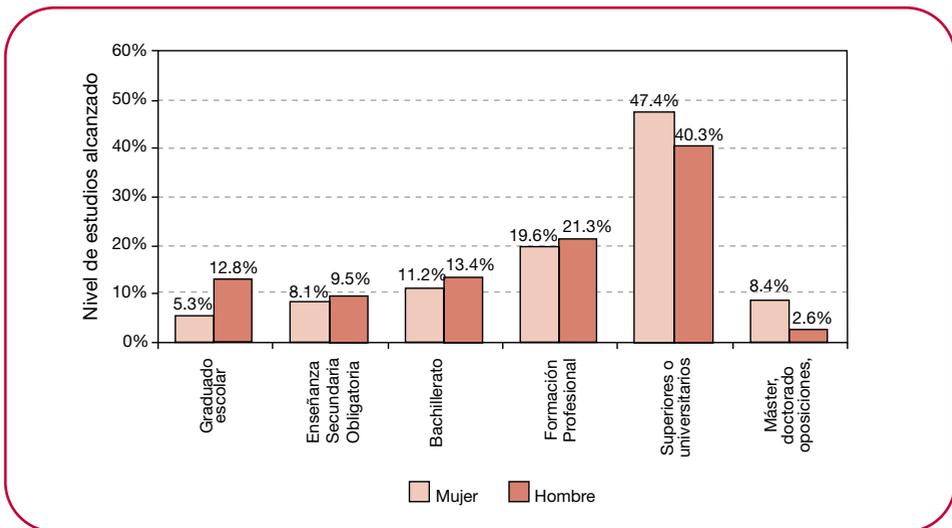
actualidad y como podemos apreciar en la Gráfica 183, el 70% está cursando estudios superiores o universitarios.

Por otro lado, del total de jóvenes que en la actualidad no está estudiando, casi el 30% ha alcanzado el nivel de Formación Profesional. Los demás porcentajes son inferiores y similares, excepto en el caso de los estudios de Master, oposiciones o doctorado, donde el porcentaje es del 2% (ver Gráfica 184).

Por otro lado, mientras que hay más hombres que han alcanzado el Graduado escolar, estudios de Enseñanza

Secundaria Obligatoria, Bachillerato y

Formación Profesional, las mujeres aparecen más representadas en los Estudios Superiores o Universitarios y en Masters, Oposiciones o Doctorados. Por tanto, parece que las mujeres de nuestra muestra tienen niveles académicos superiores a los de los varones, como



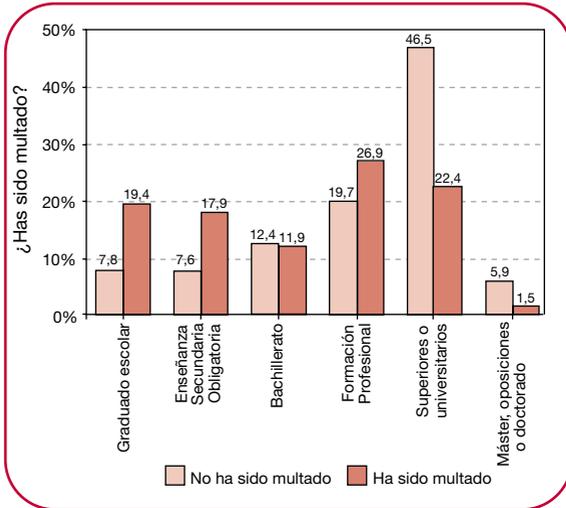
Gráfica 185. Distribución porcentual del nivel de estudios alcanzado en función del sexo

aparece representado en la Gráfica 185.

Los encuestados con Estudios Superiores (tanto si los han terminado como si los están cursando en la actualidad)

conducen con más frecuencia y además aparecen también más representados en el resto de frecuencias de conducción consideradas. Recordemos que se trata del grupo más numeroso.

Si nos centramos en las infracciones, los sujetos que más han sido multados son aquellos que cursan o han cursado Formación Profesional, mientras que los jóvenes con



Gráfica 186.
Distribución porcentual de si el sujeto ha sido multado en función del nivel de estudios

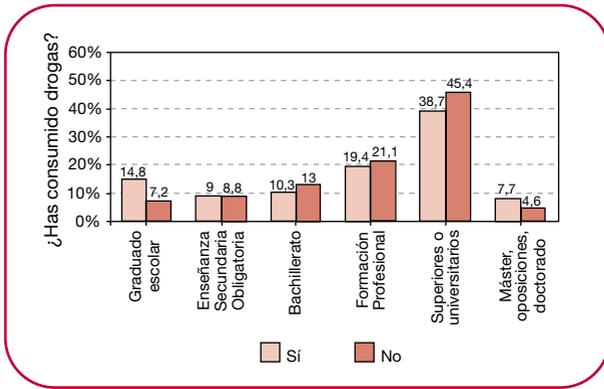
estudios universitarios (terminados o no) afirman en mayor medida no haber sido multados (Gráfica 186). Por otro lado, los encuestados universitarios se encuentran representados de forma significativa en el consumo de cerveza y su consumo está generalizado durante períodos de ocio.

Como ya mencionamos

anteriormente, el consumo de vino es menos habitual entre los jóvenes, recordemos que el 44,4% de los encuestados indicó que no bebía nunca esta sustancia. Así, independientemente del nivel de estudios, esta bebida es consumida de forma esporádica y en menor medida durante los fines de semana y fiestas. De nuevo, los universitarios aparecen más representados.

En cuanto al consumo de bebidas combinadas, en cualquiera de los niveles de estudios tratados aparece asociado a los períodos de ocio, es decir, a los fines de semana y fiestas (recordemos que el 57,7% de los jóvenes afirmó consumir estas bebidas durante este período). De nuevo, en este caso están más representados los jóvenes universitarios.

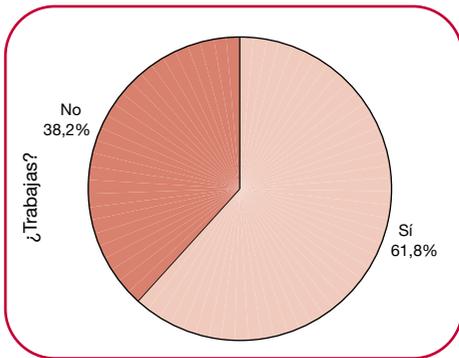
Como podemos apreciar en la Gráfica 187, de nuevo destacan los universitarios. Así, el 38,7% de ellos dice haber consumido algún otro tipo de droga durante los



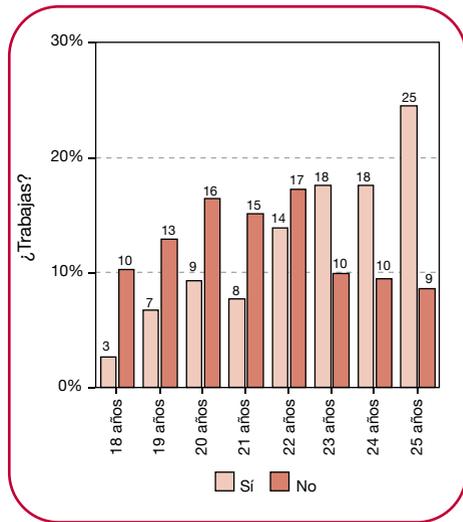
últimos doce meses, cerca del 20% de los jóvenes con Formación Profesional y alrededor del 15% de los encuestados con Graduado Escolar también afirman haber consumido alguna de estas sustancias durante el último año.

Gráfica 187.
Distribución porcentual del consumo de drogas diferentes del alcohol durante los últimos doce meses en función del nivel de estudios

Del total de jóvenes encuestados más del 60% trabaja (ver Gráfica 188). De estos, el 54% son varones y, como vemos en la Gráfica 189, destacan los grupos de edades de 23, 24 y 25 años.



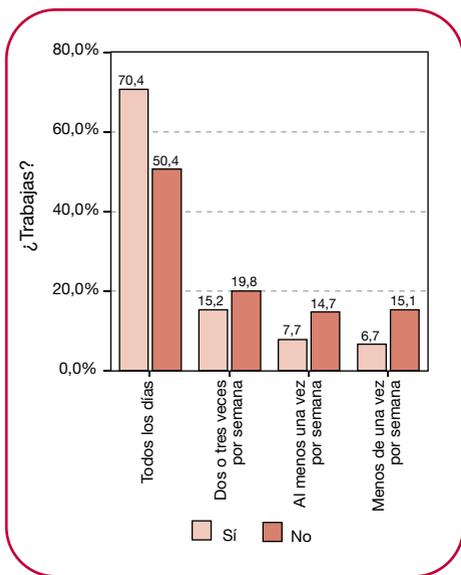
Gráfica 188.
Distribución porcentual de la situación laboral



Gráfica 189.
Distribución porcentual de la situación laboral en función de la edad

En cuanto a la frecuencia de conducción, aquellos jóvenes que trabajan son también los que conducen todos los días. Así, el 70,4% de los jóvenes que trabaja conduce a diario (Gráfica 190).

Por otro lado, destaca el grupo de jóvenes que no trabaja



Gráfica 190.
Distribución porcentual de la situación laboral en función de la frecuencia de conducción

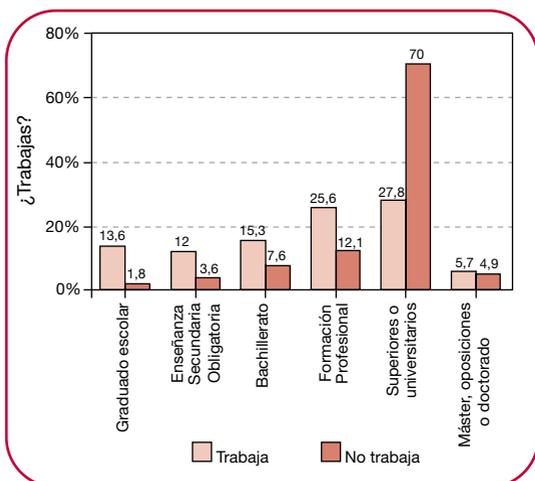
por ser el menos multado por conducir por encima de los límites permitidos. Sin embargo, de los jóvenes que han sido multados en una ocasión durante el último año por exceso de velocidad, el 86,4% trabaja.

En cuanto a la implicación en accidentes de tráfico, el 37,7% de los jóvenes que trabaja ha sufrido algún accidente.

No existen diferencias significativas en el consumo de cerveza y vino entre los jóvenes que trabajan y aquellos que no lo hacen. Sin embargo, los encuestados que

no trabajan destacan de forma significativa por consumir de forma esporádica bebidas combinadas en mayor medida que los jóvenes trabajadores.

Finalmente, aunque las diferencias no son significativas, aquellos jóvenes que trabajan han consumido algún otro tipo de droga (diferente al alcohol) en mayor medida que los sujetos que no trabajan. Concretamente, si bien las



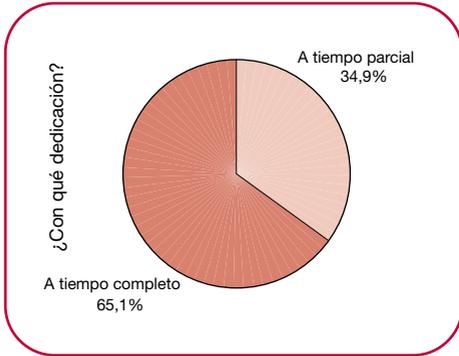
Gráfica 191.
Distribución porcentual de la situación laboral en función del nivel de estudios

diferencias no son significativas en el caso de las drogas de diseño y el cannabis (marihuana, hachís), sí que lo son en el caso de la cocaína, donde el 94,7% de los jóvenes que dice consumirla durante los fines de semana y fiesta trabaja.

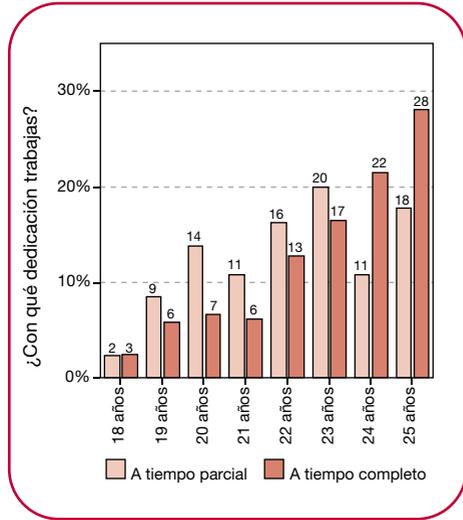
Si nos fijamos en la relación entre los estudios alcanzados por los sujetos y el desempeño laboral observamos que aquellos que están cursando en

este momento estudios superiores o universitarios son los que en mayor medida no trabajan (Gráfica 191).

Como ya hemos mencionado antes, el 61% de los jóvenes encuestados trabaja. De estos, el 65% lo hace a tiempo



Gráfica 192.
Distribución porcentual del nivel de dedicación laboral



Gráfica 193. Distribución porcentual del nivel de dedicación laboral en función de la edad

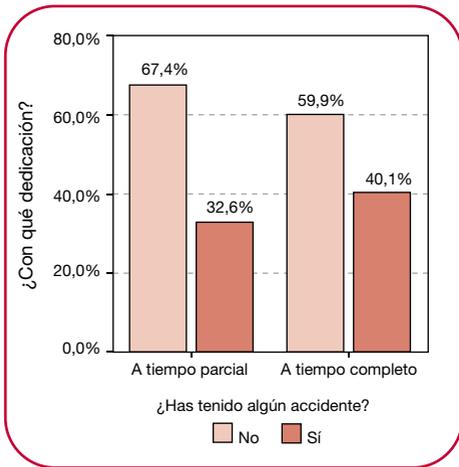
completo y, como se aprecia en la Gráfica 192 el 35% a tiempo parcial.

Como vemos en la Gráfica 193, los encuestados de 24 y 25 años destacan de forma significativa por ser el grupo que en

mayor medida trabaja a tiempo completo.

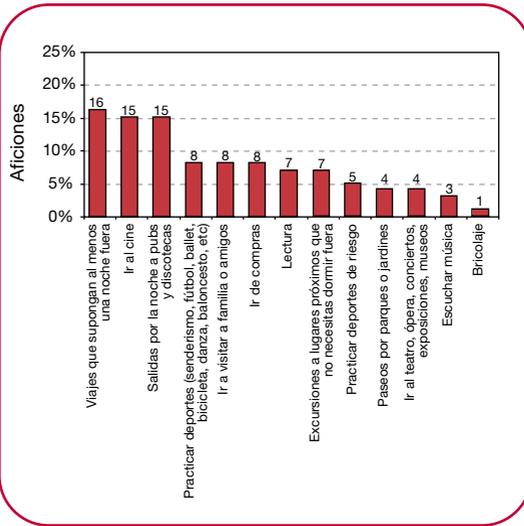
Además, el 75% de los encuestados que trabaja a tiempo completo conduce todos los días y se ha visto implicado en algún accidente en mayor medida que los encuestados que trabajan a tiempo parcial. Esta tendencia aparece representada en la Gráfica 194.

Centrándonos en el consumo de bebidas alcohólicas y su relación con la dedicación laboral de los encuestados, destacan de



Gráfica 194.
Distribución porcentual del nivel de dedicación laboral en función de si ha sufrido algún accidente

forma significativa los jóvenes que trabajan a tiempo completo por ser los que consumen cerveza todos los días en mayor medida. En el caso del vino destacan los encuestados que trabajan a tiempo parcial por consumir esta bebida durante los fines de semana y fiestas.

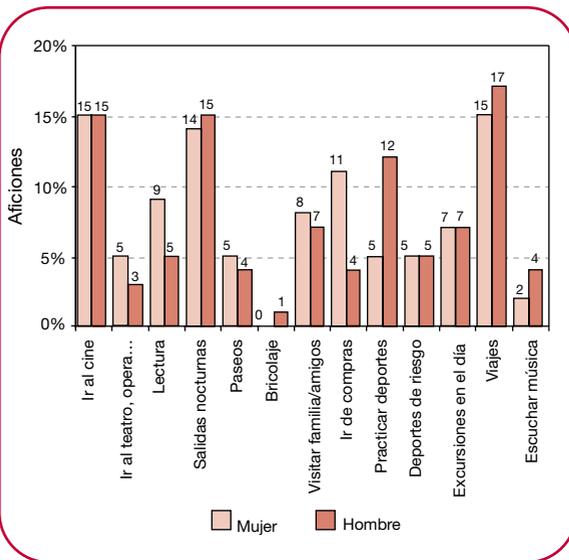


Gráfica 195.
Distribución porcentual ordenada de las aficiones

En cuanto al consumo de otro tipo de drogas, son más los jóvenes que trabajan a tiempo parcial los que afirman haber consumido alguna de estas sustancias durante el último año. Así, el 38% de los jóvenes que trabaja a tiempo parcial afirma haber consumido alguna de estas drogas, sin que existan diferencias significativas en función del tipo concreto de sustancia.

Respecto a las **aficiones** de la muestra de jóvenes encuestados (Gráfica 195), los viajes que supongan al menos una noche fuera, ir al cine, salir por la noche a pubs y discotecas, practicar deportes e ir a visitar familiares o amigos aparecen en los cinco primeros puestos de la lista.

Las aficiones que más citan las mujeres son: viajes que supongan al menos una noche fuera, ir al cine, salidas por

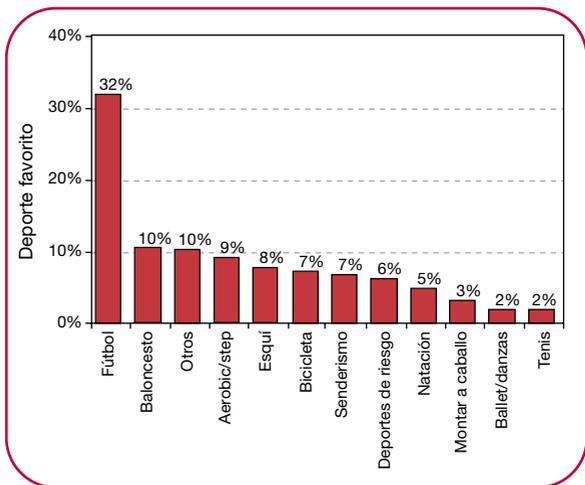


Gráfica 196.
Distribución porcentual de las aficiones en función del sexo

la noche a pubs y discotecas, ir de compras y leer. En el caso de los varones, quedan ordenadas como sigue: viajes que supongan al menos una noche fuera, salidas por la noche a pubs y discotecas, ir al cine, practicar deportes, visitar familiares o amigos y excursiones en el día (Gráfica 196).

Si nos centramos en las diferencias en las aficiones en

función de si los jóvenes han sido multados o no y en función de si han sufrido algún accidente, observamos que éstas son las mismas (viajes que supongan al menos una



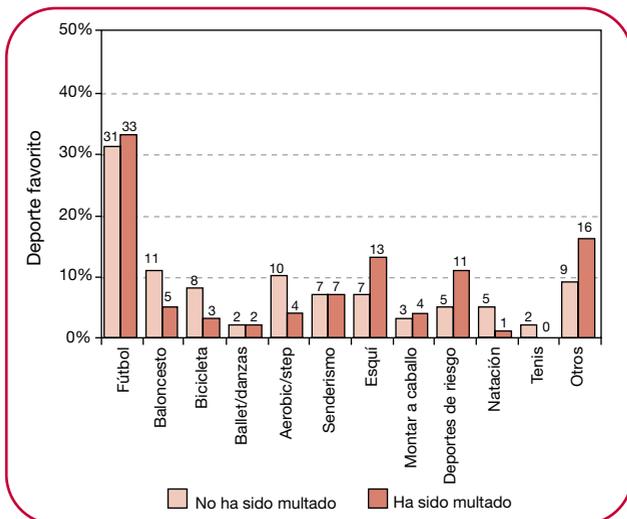
Gráfica 197.
Distribución porcentual
ordenada de los
deportes favoritos

noche fuera, ir al cine y salidas por la noche a pubs y discotecas) pero cambiadas de orden.

Por otro lado, uno de cada tres jóvenes encuestados afirma que su **deporte favorito** es el fútbol (Gráfica 197). Al “deporte nacional” le sigue el baloncesto, el aeróbic y el esquí. Las mujeres citan en las

primeras posiciones el aeróbic, el fútbol, el esquí y la natación mientras que los hombres mencionan el fútbol, el baloncesto, la bicicleta y el senderismo.

En cuanto a las diferencias en función de si los sujetos han sido multados o no, (Gráfica 198) observamos que el fútbol es el deporte favorito en ambos casos. Los encuestados que no han sido multados citan en segundo lugar el baloncesto y en tercero el aeróbic. Por su parte, los

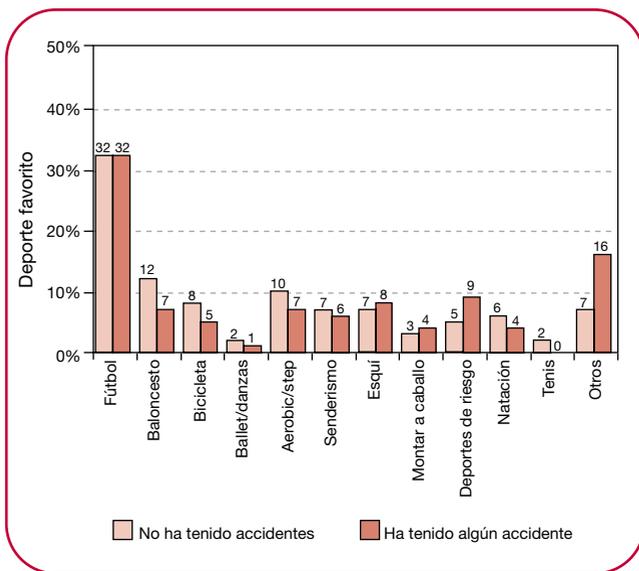


Gráfica 198.
Distribución porcentual
de los deportes
favoritos en función de
si ha sido multado

sujetos multados en alguna ocasión citan el esquí y los deportes de riesgo.

Atendiendo a las posibles diferencias en función de si el sujeto ha sufrido algún accidente, del mismo modo que en el caso anterior, el fútbol es el deporte favorito de ambos grupos. Sin embargo, aquellos que dicen no

haberse visto implicados en ningún accidente mencionan el baloncesto, el aeróbic y la bicicleta; mientras que, los jóvenes que han sufrido algún accidente citan, además del fútbol, la práctica de deportes de riesgo, el esquí, el



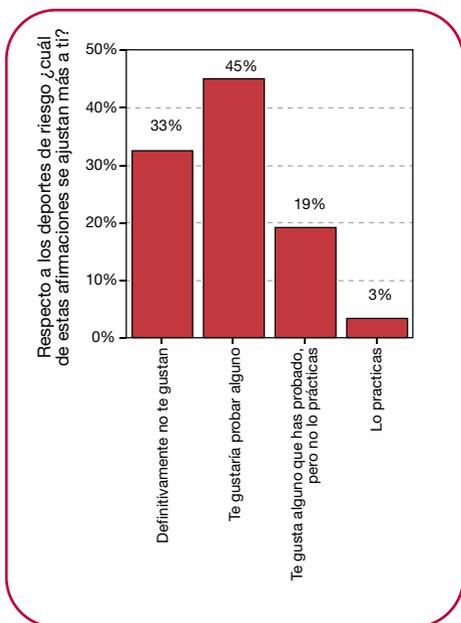
Gráfica 199.
Distribución porcentual de los deportes favoritos en función de si ha sufrido algún accidente

senderismo y la bicicleta (Gráfica 199).

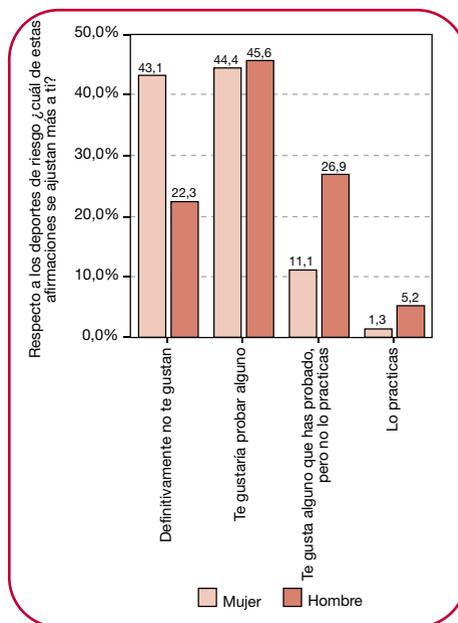
Asimismo, el 45% de los jóvenes afirma que le gustaría probar algún deporte de riesgo, mientras que uno de cada tres manifiesta que no le gustan. Por otro lado, aproximadamente el 20% de la muestra pone de manifiesto que le gusta alguno que ha probado

pero que no lo practica y tan sólo el 3% practica algún deporte de riesgo (Gráfica 200).

Por otro lado, como vemos en la Gráfica 201, las mujeres manifiestan menos agrado por este tipo de deportes.

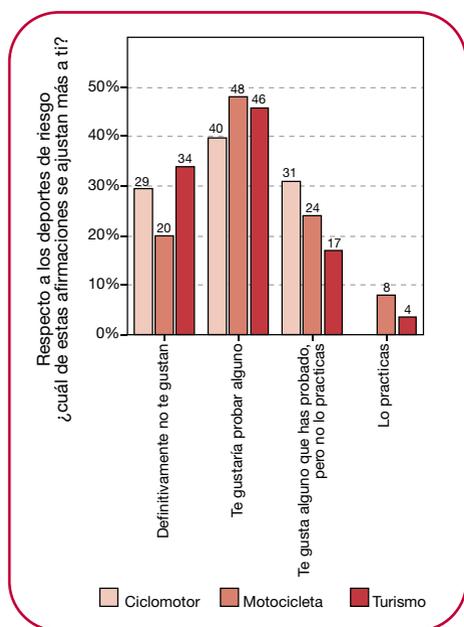


Gráfica 200.
Distribución porcentual de la actitud ante los deportes de riesgo

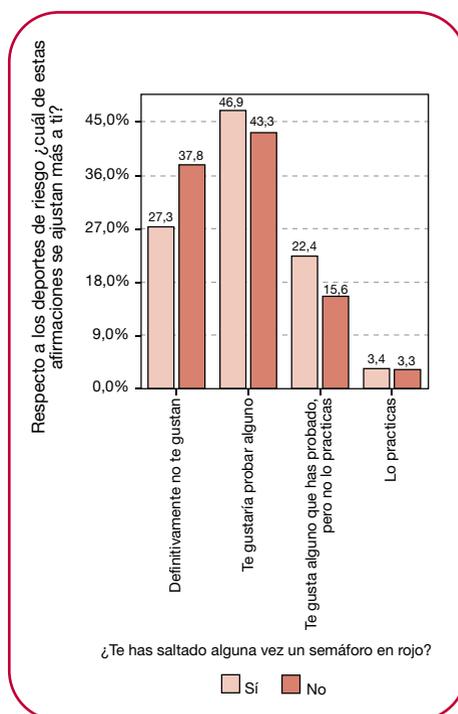


Gráfica 201.
Distribución porcentual de la actitud ante los deportes de riesgo en función del sexo

También son significativamente más varones los que afirman practicar alguno de estos deportes y su agrado hacia alguno que ha probado aunque no lo practica. Además, destacan los encuestados de 25 años por ser los que manifiestan en mayor medida su desagrado hacia este tipo de deportes; mientras que aquellos de 21 años señalan que les gusta alguno de los que han probado pero que no lo practican.

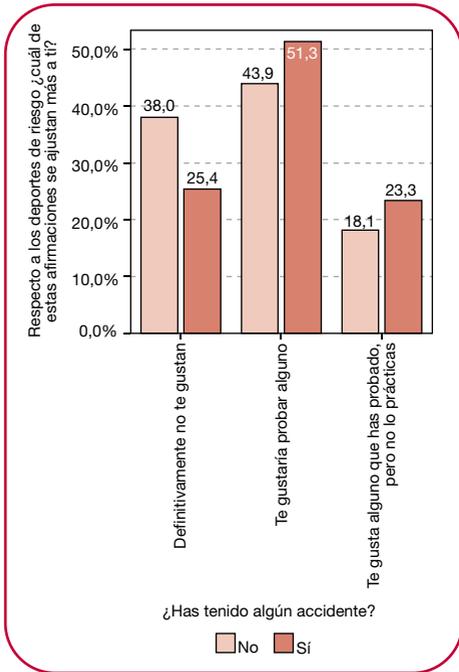


Gráfica 202.
Distribución porcentual de la actitud ante los deportes de riesgo en función del tipo de vehículo



Gráfica 203.
Distribución porcentual de la actitud ante los deportes de riesgo en función de si ha cometido la infracción "saltarse un semáforo en rojo" durante los últimos doce meses

En cuanto al tipo de vehículo que conduce el joven (Gráfica 202), destaca de forma significativa el grupo de encuestados que conduce habitualmente un ciclomotor por ser el que



Gráfica 204.
Distribución porcentual
de la actitud ante los
deportes de riesgo en
función de si ha
sufrido algún
accidente

afirma en mayor medida su agrado hacia algún deporte de riesgo que ha probado aunque en la actualidad no lo practica. Como vemos en la Gráfica 203, en cuanto a la posible relación entre los deportes de riesgo y las infracciones cometidas por los sujetos, cerca del 40% de los jóvenes que afirma que no le gusta este tipo de deportes también reconoce no haberse saltado en ninguna ocasión un semáforo en rojo. Finalmente, son significativamente más sujetos no accidentados los que manifiestan su desagrado hacia este tipo de deportes, mientras que a pesar de que

las diferencias no son significativas (Gráfica 204), parece que aquellos jóvenes que han tenido algún accidente manifiestan que les gusta alguno de los que ha probado y que les gustaría probar alguno.

10. RESÚMENES Y CONCLUSIONES

RESÚMENES:

1. LOS JÓVENES EN SU RELACIÓN CON EL TRÁFICO

1.1. Tipo de permiso. La mayor parte de los jóvenes encuestados posee el permiso de conducción B (el 70,9%) y los porcentajes son muy similares para hombres y mujeres; un 20% posee licencia de ciclomotor, y el restante 8% dispone de permiso de conducción de motocicletas. A medida que aumenta la edad, también lo hace el número de sujetos que posee el permiso de conducción B. Los porcentajes son más elevados para los varones en estos dos últimos casos: licencia de conducción de ciclomotor y permiso de conducción de motocicleta.

1.2. Vehículo habitualmente conducido. El turismo es el vehículo que conduce la mayor parte de la muestra. Le sigue el ciclomotor, y en menor medida la motocicleta. Los encuestados de 18 años conducen en mayor medida ciclomotores y, junto con los de 19, son los que menos turismos conducen.

1.3. Vehículo nuevo o de segunda mano. Cerca del 60% de los jóvenes encuestados conduce un vehículo nuevo y son más mujeres que hombres. A medida que la edad avanza es mayor la probabilidad de que el vehículo sea nuevo. Esto es lógico, puesto que las posibilidades económicas del joven hacen más posible la adquisición de un vehículo nuevo.

Además, y relacionado directamente con esta cuestión, hemos de comentar que es más probable que los jóvenes conduzcan ciclomotores nuevos.

1.4. Antigüedad del vehículo. Uno de cada tres vehículos tiene entre uno y tres años de antigüedad, el 25% entre 3-6 años y sólo el 6% menos de un año. Destaca el hecho de que las mujeres desconozcan en mayor medida la antigüedad del vehículo que conducen. Además, los jóvenes que conducen con más frecuencia tienen un mayor conocimiento de la antigüedad de su vehículo.

1.5. Propiedad del vehículo. El 53,5% de los jóvenes posee vehículo propio. En caso de que sea de alguno de los padres, es más frecuente que sea del padre que de la madre. De este modo, el 25% pertenece al padre y el 11% a la madre. Por su parte, casi el 60% de los varones posee vehículo propio; en el caso de las mujeres es más probable que sea un vehículo familiar. Por otro lado, conforme aumenta la edad también es más probable que el vehículo sea del joven. Así, sólo el 5,5% de los jóvenes de 18 años conduce un vehículo propio.

En el caso del ciclomotor, más del 80% de los jóvenes conduce un ciclomotor propio.

1.6. Frecuencia de conducción y propiedad del vehículo. Cuanto más frecuente es el uso del vehículo (tanto durante la semana como el fin de semana), es más probable que sea propiedad del joven. Concretamente, cerca del 70% de los jóvenes que conduce todos los días posee un vehículo propio.

1.7. ¿Quién ha pagado el vehículo? Cerca del 40% de nuestros jóvenes ha pagado el vehículo y son proporcionalmente más varones que mujeres (el 47% frente al 27,8%). A medida que aumenta la edad, también lo hace la probabilidad de que el joven haya pagado el vehículo.

Los jóvenes que conducen ciclomotores destacan por ser los que en mayor medida han pagado el vehículo.

1.8. ¿Quién ha elegido el vehículo? Por otro lado, el 51,7% de los jóvenes ha escogido el vehículo y son proporcionalmente más hombres que mujeres (lógicamente, ya que éstos son los que en mayor medida lo han pagado). Según aumenta la edad, también lo hace el porcentaje de jóvenes que escoge el vehículo.

En el caso del ciclomotor, 8 de cada 10 jóvenes que conducen habitualmente este tipo de vehículo también lo han escogido.

1.9. Frecuencia de conducción y quién ha elegido el vehículo. Más de la mitad de los jóvenes (64%) que conduce todos los días ha elegido el vehículo.

1.10. Relación entre quién ha escogido el vehículo y quién lo ha pagado. El 96% de los encuestados que ha pagado el vehículo también lo ha escogido.

1.11. El vehículo habitual entre los jóvenes. El vehículo más frecuente conducido por los jóvenes encuestados es el Seat Ibiza, seguido del Opel Corsa, el Renault 5/Clio, el Peugeot 205/206 y el Ford Fiesta.

1.12. El vehículo que desearían tener. El coche más deseado por nuestra muestra de jóvenes es el Audi A3 (S3). Concretamente, el 25% de los encuestados manifiesta que se compraría este vehículo si tuviera la posibilidad de hacerlo. A éste le sigue el VW Golf, el Peugeot 206 y el Seat León. Destaca de forma significativa que las mujeres se comprarían un Ford Focus o un Seat Ibiza en

mayor medida que los hombres, mientras que el Seat León aparece asociado de forma significativa a los varones.

1.13. Modificaciones realizadas en el vehículo y tipo de vehículo. Uno de cada diez vehículos ha sido modificado; y el 70% de los encuestados que afirman haber modificado el vehículo son varones. También son más los sujetos de 18 años que dicen haber modificado el vehículo. Asimismo, el 75% de los jóvenes que conduce un vehículo modificado reconoce haber conducido antes de obtener la licencia/permiso de conducción.

Es más probable que las modificaciones se realicen sobre el ciclomotor.

1.14. Modificaciones realizadas en el vehículo y frecuencia de conducción.

Los encuestados que conducen más horas durante la semana son los que modifican en mayor medida el vehículo.

1.15. Conducción previa a la obtención de la licencia/permiso de conducción.

Más de la mitad de la muestra (aproximadamente el 56%) reconoce haber conducido antes de tener el permiso. De estos jóvenes, el 67,9% son varones y el 43,8%, mujeres.

1.16. Frecuencia de conducción. Más de la mitad (62,8%) de los jóvenes

encuestados conduce todos los días, el 17% lo hace dos o tres veces por semana y alrededor del 10% conduce una o menos de una vez por semana.

Los varones están más representados que las mujeres en cuanto al uso diario del vehículo. Asimismo, se observa que a medida que se incrementa la edad, también aumenta la frecuencia de conducción.

1.17. Frecuencia de conducción y conducción antes de obtener la licencia o permiso. También son aquellos jóvenes que conducen todos los días los que en mayor medida afirman haber conducido antes de obtener la licencia/permiso de conducción.

1.18. Frecuencia de conducción y tipo de vehículo. El 80% de los usuarios habituales de ciclomotor y el 59,9% de los de turismo conducen todos los días.

1.19. Uso principal del vehículo. En términos generales, los jóvenes utilizan el vehículo fundamentalmente para “ir o venir del trabajo” y para la “realización de actividades de ocio y tiempo libre”. Sin embargo, existen diferencias significativas en función del sexo de los encuestados. Así, el uso principal que

dan los varones al vehículo es: “ir o venir del trabajo”, “ir de fiesta o marcha” y “otras actividades de ocio y tiempo libre”; mientras que las mujeres utilizan el vehículo fundamentalmente para “ir o venir del trabajo”, “otras actividades de ocio y tiempo libre” y “asuntos personales o familiares”. En definitiva, es claro que las mujeres declaran utilizar en menor medida el vehículo para “ir de fiesta o marcha”.

1.20. Uso principal del vehículo y tipo de vehículo. Si bien el turismo se emplea para realizar cualquiera de las actividades estudiadas, el ciclomotor y la motocicleta aparecen más asociadas en términos generales a “ir o venir del trabajo”.

1.21. Frecuencia de uso del vehículo. Aproximadamente la mitad de los encuestados hace uso del vehículo los días laborables, una cuarta parte sólo lo emplea durante los fines de semana y el resto lo utiliza todos los días. Destacan los varones por utilizar en mayor medida el vehículo durante toda la semana.

1.22. Uso diurno o nocturno del vehículo. La mayoría de los jóvenes que afirma usar más el vehículo a lo largo de la semana, lo hace durante el día sin que existan diferencias significativas en función del sexo, edad o tipo de vehículo. Por otro lado, también la mayoría (60%) de encuestados que conduce sobre todo durante los fines de semana lo hace también durante el día y aproximadamente el 35% lo hace durante la noche. Respecto al uso del vehículo durante las noches de los fines de semana, destacan los varones y los jóvenes de 20 y 21 años por hacerlo en mayor medida que el resto.

1.23. Frecuencia de uso del vehículo durante la semana (sin contar los fines de semana). Casi la mitad de los jóvenes encuestados conduce una media de 1-5 horas durante una semana y un 21,7%, entre 5 y 10 horas. Destaca un grupo importante de varones que conduce un mayor número de horas durante una semana (“entre 10-20 horas” y “más de 20 horas”).

1.24. Frecuencia de uso del vehículo durante los fines de semana. El 60% de los jóvenes encuestados señala que conduce un promedio de una a cinco horas durante el fin de semana, mientras que alrededor del 25% conduce menos de una hora, lo que implica que los trayectos son cortos. De nuevo los hombres conducen significativamente más que las mujeres durante el fin de semana. Los jóvenes que más conducen durante el fin de semana son aquellos que utilizan el vehículo todos los días (concretamente conducen entre 5-20 horas).

1.25. Tipos de vías por las que tienen lugar los desplazamientos.

Aproximadamente el 60% de los jóvenes realiza desplazamientos fundamentalmente por zona urbana, el 25% por carreteras convencionales y el 17% por autopistas o autovías. Los hombres conducen significativamente más que las mujeres por autopistas y autovías; para el resto de desplazamientos las frecuencias son muy similares. Los jóvenes de más edad, es decir los de 25 años, son los que realizan más desplazamientos por los tres tipos de vía considerados.

2. JÓVENES E INFRACCIONES DE TRÁFICO

El 11,7% de los jóvenes dice haber sido multado en una o más ocasiones. Este porcentaje puede parecernos bajo en relación a las observaciones que podemos realizar en el tráfico real. Esto se puede explicar, en menor medida, por el criterio de sinceridad y, en mayor medida, por el hecho de que debido a la poca presencia policial la probabilidad de ser sancionados en función de la cantidad de infracciones que se cometen es baja.

Casi la cuarta parte de los usuarios de ciclomotor afirma haber sido multado en una o más ocasiones, mientras que este porcentaje es del 10% cuando se trata de conductores de turismos. Curiosamente, llama la atención que el porcentaje de multas sea menor si tenemos en cuenta que es más elevado el porcentaje de usuarios de turismos.

EL PERFIL DE LOS JÓVENES MULTADOS CON MÁS FRECUENCIA

2.1. Varones. En el 80% de los casos los infractores son varones.

El hecho de la existencia de una conducta más infractora del varón no es nueva. Precisamente una de las cuestiones tratadas en nuestra otra investigación es: ¿la infracción y las conductas arriesgadas están ligadas al género?

2.2. Pertenecientes a las categorías **de mayor edad** de la muestra estudiada (concretamente de 24 y 25 años).

Este dato nos lleva a nuevas reflexiones también tratadas en nuestra otra investigación, como son: ¿los hábitos, la experiencia en la conducción, etc., actúa en contra de la seguridad? ¿Con la edad se incrementan los hábitos

negativos de conducción?; ¿la experiencia se traduce en consecuencias negativas en lugar de positivas? ¿La experiencia en la conducción se traduce en sobre-valoración de las capacidades e infra-valoración de la norma?

- 2.3.** Que hacen un **mayor uso del vehículo**. Concretamente tres cuartas partes (75%) afirman conducir todos los días.

Lógicamente, un mayor uso del vehículo va asociado con una mayor probabilidad de exposición al tráfico, de comisión de infracciones y consecuentemente de ser multado. Ello podría traducirse en intervenciones bajo el criterio de frecuencia y tipo de uso del vehículo (en lugar de intervenciones ligadas a la edad, como hemos hecho hasta ahora). Es decir, intervenciones para jóvenes que utilizan el vehículo fundamentalmente para ir o venir del trabajo y para el ocio o tiempo libre. Curiosamente, la mayor exposición al tráfico se traduce en más infracciones en lugar de más conocimiento y actitudes más prudentes. La experiencia en la conducción (la sensación de seguridad) se enfoca hacia conductas arriesgadas e imprudentes, hacia vulnerar la norma, en lugar de dirigirse o mantenerse hacia lo contrario, hacia la prevención.

- 2.4.** Que afirman haber **conducido antes de tener el permiso de conducción**. Concretamente tres cuartas partes (74%) de los jóvenes multados reconoce haber conducido antes de obtener el permiso.

Esto nos lleva a hacernos algunas preguntas interesantes: ¿podemos suponer que existe un perfil del infractor temprano o que existe un continuo en los comportamientos de vulnerar la norma que se aplica a diferentes situaciones y comportamientos que va adquiriendo el joven? ¿No sería preciso intervenir sobre esta conducta antes de su inicio?

- 2.5.** Que **conducen con mayor frecuencia un vehículo propio** (concretamente, el 64% de los jóvenes multados conducía un vehículo propio), mientras que el 95% de los usuarios que conduce un vehículo de su padre afirma no haber sido multado.

Que curiosa puede ser esta interpretación: la seguridad en función de la propiedad o la seguridad en función de la responsabilidad. Así, podemos hablar de la despreocupación o descuido que otorga la propiedad, en contra de la presión que provoca la utilización de un vehículo ajeno.

2.6. La infracción por la que nuestros jóvenes, tanto varones (41,2%) como mujeres (29%), han sido multados con más frecuencia es el exceso de velocidad.

Esto plantea la necesidad de tratar mediante intervenciones específicas y concretas el exceso de velocidad.

Otro dato interesante es que tres cuartas partes de los encuestados que condujeron antes de disponer del permiso han sido multados por exceso de velocidad, tendencia que, aunque con frecuencias menores, continúa para el resto de infracciones.

El diseño e implementación de forma especial de planes de actuación mucho más tempranos podría ser una medida eficaz.

Asimismo, el exceso de velocidad se asocia con “ir o venir del trabajo” (44%) y “otras actividades de ocio o tiempo libre” (40,7%).

Estos datos nos pueden llevar a pensar que quizás hemos centrado nuestra atención excesivamente en la conducción de los jóvenes durante los fines de semana y no hemos considerado la conducción diaria para “ir o venir del trabajo”, sobre la que debemos incidir.

Respecto a los **límites de velocidad en autopista/autovía**, podemos diferenciar entre dos cuestiones tan interesantes como relacionadas, como son: la velocidad a la que dicen circular y el conocimiento de dicho límite de velocidad.

Así, hemos encontrado que un preocupante 27,9% afirma conducir entre 120-140 km/h, y un alarmante 15% dice circular a más de 140 km/h. En definitiva, un 42,9% de los jóvenes no respeta los límites de velocidad fijados para la autopista y autovía. Son más los varones (54,8%) que conducen a velocidad excesiva por autopista-autovía.

Sin embargo, y en lo que se refiere a los conocimientos, llama la atención que la mayoría de jóvenes encuestados dice conocer los límites de velocidad en autopistas y autovías, un preocupante 5,1% afirma desconocer dichos límites, y un 4,1% plantea una velocidad incorrecta (superior o inferior de la permitida). En total estamos hablando de un 9,2% de sujetos que desconoce o conoce de forma incorrecta la velocidad máxima permitida en autopistas y autovías.

Como conclusión podemos decir que no es sólo un problema de información o conocimiento, sino de actitudes ante la norma; actitudes ante la seguridad. No es cuestión de desconocimiento, sino de intencionalidad en la conducta.

Curiosamente, las mujeres suelen estimar menor la velocidad permitida y destacan los más jóvenes (18 años) por un mayor desconocimiento de los límites de velocidad en este tipo de vías. Los usuarios de ciclomotor desconocen o conocen de forma errónea en mayor medida (67,7%) la velocidad máxima permitida en autopista y autovía (es lógico, habida cuenta de que los ciclomotores no pueden circular por autopistas/autovías).

Llama la atención que dos de cada tres jóvenes que ha sido multados manifiesta que circula por encima de los límites establecidos para este tipo de vías y, además, son quienes afirman circular con menos frecuencia dentro de los límites permitidos.

Respecto a los **límites de velocidad en carretera convencional**, también podemos diferenciar entre dos cuestiones tan interesantes como relacionadas, como son: la velocidad a la que dicen circular y el conocimiento de dicho límite de velocidad.

La mitad (49,6%) circula a velocidades que oscilan entre 90 y 100 km/h, pero un 17,4% afirma exceder los límites en este tipo de vías. De nuevo, es más probable que los varones y los jóvenes multados excedan los límites de velocidad establecidos para las carreteras convencionales. En este caso, un 15,7% de los encuestados considera que la velocidad máxima es menor de la establecida, mientras que un 2% cree que los límites están por encima de los reales. Un 6,9% desconoce estos límites. En total estamos hablando de que un 24,6% no ofrece respuestas correctas. Una vez más, son los usuarios de ciclomotor quienes emiten un mayor número de respuestas incorrectas o desconocen los límites establecidos para este tipo de vías.

Respecto a los **límites de velocidad en ciudad**, es preocupante que aproximadamente una tercera parte (32,8%) conduzca a una velocidad entre 50-70 km/h y casi un 10% por encima de los 70 km/h. En total estamos hablando de que un 42,2% excede los límites de velocidad en ciudad, siendo nuevamente más los varones (51,6%) y los jóvenes que han sido multados quienes se caracterizan por llevar a cabo en mayor medida esta infracción. También en este caso, tres cuartas partes de los jóvenes encuestados (76,8%)

dicen conocer los límites de velocidad, un 10% cree que son menores, un 8,4% indica que son mayores y un 4,4% desconoce la velocidad máxima permitida en ciudad. Destacan los jóvenes de menor edad (18 y 19 años) y los usuarios de ciclomotor por ser quienes desconocen en mayor medida los límites de velocidad máximos en ciudad.

Este último dato es curioso y contradictorio con la hipótesis planteada hasta el momento, habida cuenta de que el ciclomotor circula fundamentalmente por ciudad. Todo ello plantea muchas preguntas: ¿falta de formación vial que tienen los usuarios de ciclomotor? ¿No se han formado en las autoescuelas y tampoco lo han hecho en las escuelas (educación vial)? ¿Es que en los casos de los jóvenes que conducen turismos han pasado necesariamente por autoescuela y por tanto, inicialmente son más conocedores de cuestiones relacionadas con la normativa?

Los jóvenes que reconocen haber sido multados en alguna ocasión, se caracterizan por desconocer en mayor medida la velocidad máxima a la que se puede circular por ciudad.

- 2.7.** Tras el exceso de velocidad, la segunda infracción cometida con más frecuencia por la muestra de jóvenes es **“saltarse un semáforo en rojo”**. Más de la mitad de la muestra (54,9%) afirma haberse saltado en alguna ocasión un semáforo en rojo (63,3% en el caso de los varones y 46,1% en el caso de las mujeres). De nuevo, son los jóvenes que utilizan a diario el vehículo quienes reconocen en mayor medida haber cometido esta infracción (nuevamente, la experiencia en la conducción se asocia con esta segunda infracción). Asimismo, al igual que ocurría con el exceso de velocidad, saltarse un semáforo en rojo va asociado con “ir y venir del trabajo” (41,6%) y con el uso del vehículo “para actividades de ocio y tiempo libre”.

Las razones que los jóvenes argumentan para “saltarse un semáforo en rojo” son: “vi que no era peligroso y tenía margen de sobra” (37,4%) (lo cual tiene que ver con la poca percepción de peligro y el exceso de confianza en las capacidades propias); “tenía prisa” (31%) (motivos relacionados con los desplazamientos), y “fue un despiste” (25,3%) (claramente relacionado con otro factor importante como son las distracciones). Llama la atención que el motivo al que aluden los conductores de ciclomotor para saltarse un semáforo en rojo

sea fundamentalmente la prisa, mientras que los usuarios de turismos suelen aludir a “vi que no era peligroso”.

Además, nuevamente, esta infracción también aparece relacionada con los varones de mayor edad, con la utilización diaria del vehículo y con la conducción previa a la obtención del permiso.

- 2.8.** Respecto al **cinturón de seguridad**, observamos que casi una quinta parte (18,9%) afirma no ponérselo nunca o casi nunca en ciudad, apareciendo también representados en esta categoría los jóvenes que condujeron antes de obtener el permiso de conducir. El 85% de las mujeres jóvenes de nuestro estudio dispone de hábitos de conducta más seguros que los varones (concretamente, el 72,1%) en relación con la utilización del cinturón de seguridad. Las razones argumentadas para no ponerse el cinturón de seguridad son la comodidad (45,1%) y la breve duración del trayecto (33,1%), siendo más los hombres que aluden a estas razones; y estando más representados los conductores de más edad, concretamente los de 24 años. También en este caso son los jóvenes que conducen con más frecuencia y los que afirman haber conducido en alguna ocasión antes de la obtención del permiso quienes menos utilizan el cinturón de seguridad, tanto en carretera como en ciudad, destacando por ser los que menos se lo ponen en ciudad y por argumentar la incomodidad del mismo (el 81,7% de los encuestados alude a esta razón). Curiosamente, los jóvenes que no han sido multados aparecen más representados en las “excusas” para no ponérselo (quizá hacen falta planteamientos normativos mucho más exhaustivos y de amplio alcance; también es cierto que somos capaces de justificar todo lo que hacemos para eliminar o reducir la disonancia cognitiva). Prácticamente la totalidad de los encuestados afirma que el uso del cinturón de seguridad es obligatorio en cualquier circunstancia (lo que refuerza la idea de que no es problema de desconocimiento, sino otras razones; no son errores, sino intenciones).
- 2.9.** Respecto al **uso del casco**, casi la mitad de los jóvenes (46%) afirma que se pone el casco cuando conduce o va de acompañante en un vehículo de dos ruedas, pero un preocupante 4,8% argumenta que nunca o casi nunca; otro 4% afirma que se lo pone sólo en carretera y un 4,6% únicamente ante la posibilidad de que le puedan multar se pone el casco. Sin embargo, destaca

un mayor uso del casco, tanto en ciudad como en carretera, por parte de los varones (¿quizá será por razones estéticas, o por la mayor disponibilidad del mismo al ser conductores de dichos vehículos?). Si nos fijamos en los jóvenes que manifiestan no ponérselo nunca o casi nunca, vemos que el 82,8% condujo antes de obtener el permiso. Curiosamente, los sujetos que han sido multados dicen ponerse el casco sólo en carretera y nunca o casi nunca en ciudad o ante la posibilidad de una multa. Entre las razones argumentadas para no ponerse el casco (en ambos sexos, tanto si el joven ha conducido o no antes de obtener el permiso o tanto si ha sido o no multado) destaca la incomodidad (en el 40% de los casos), el trayecto corto (28,7%) y que confían en que no va a pasar nada (14%), estando siempre mucho más representados en estas razones los encuestados que condujeron antes de la obtención del permiso. Llama la atención un alarmante 10,6% que dice no tener casco.

Curiosamente, llama la atención que, a pesar de las razones argumentadas para no ponerse el casco, el 93,1% de los encuestados es conocedor de la obligatoriedad del uso del mismo (aunque un 2,6% considera que sólo es obligatorio en carretera y un 4,3% afirma que su obligatoriedad se limita únicamente al conductor). Respecto al conocimiento del uso del casco, no existen diferencias significativas en función del sexo, edad, conducción de un vehículo antes de disponer del permiso y frecuencia de conducción.

Todos estos datos nos llevan a plantearnos, junto con lo concluido en otros puntos anteriores, que cuando no hacen uso del casco están cometiendo una infracción deliberadamente.

2.10. Respecto al consumo de alcohol. Si nos centramos en la conducción bajo la influencia del alcohol, observamos que una tercera parte de los jóvenes dicen haber conducido en alguna ocasión tras ingerir alcohol durante el último año (aunque haya sido una única cerveza). Curiosamente, un 13,5% afirma haber conducido en muchas ocasiones tras haber consumido alcohol. Estamos hablando de un 43,6% de jóvenes que esporádica o frecuentemente conduce bajo la influencia del alcohol, siendo los hombres quienes llevan a cabo esta conducta en mayor medida.

No es casual que el alcohol sea uno de los principales factores de riesgo en este sector de la población. En este caso, los jóvenes son culpables por el mero hecho de conducir bajo la influencia del alcohol, pero también son

víctimas por la falta de información al respecto. Es muy probable que no sepan que una sola cerveza ya altera las capacidades óptimas para una conducción segura.

Si relacionamos la frecuencia de conducción y la conducción bajo la influencia del alcohol, hay que tener en cuenta que los jóvenes que conducen todos los días afirman que durante el último año han conducido muchas (18,6%) y en algunas ocasiones (32,3%) bajo los efectos del alcohol. Estamos hablando de que, aproximadamente, la mitad de los encuestados dice haber conducido alguna o muchas veces bajo los efectos del alcohol, siendo más probable que el vehículo que conducen sea propio (47,4% de los casos) y que el conductor sea varón.

Una tercera parte de los encuestados (35,2%) que dice haber conducido en muchas ocasiones bajo la influencia del alcohol manifiesta haber sido multado durante el último año, mientras que 35,2% de los que han conducido en alguna ocasión bajo los efectos del alcohol también admite haber sido multado durante los últimos doce meses.

Parece existir una relación entre la tendencia a infringir y la conducción bajo los efectos del alcohol.

Las razones que los jóvenes argumentan para conducir bajo la influencia del alcohol son: "confío en que no va a pasar nada", argumento planteado por un tercio (31,5%) de los encuestados, fundamentalmente varones; "no me afecta", argumento planteado por una cuarta parte (25,4%) de los encuestados, fundamentalmente mujeres; "yo no quería, pero..." (7,2% de la muestra), también excusa más argumentada por las mujeres, y "está dentro del límite permitido" (33,3%).

Se evidencia la necesidad de intervenciones en las que se resalte el efecto que una sola cerveza tiene sobre la capacidad de conducir. En este caso, los jóvenes son culpables y víctimas: por un lado, de las características propias de la edad (sobre-valoración de las capacidades), y por otro, de la falta de información útil y eficaz existente, sobre todo en el caso de los argumentos planteados por las mujeres ("no me afecta") y por los varones ("confío en que no va a pasar nada").

También en este caso, son los encuestados de más edad y aquellos que afirman haber conducido antes de disponer del permiso (en torno al 60%)

quienes aparecen más representados en los argumentos que acabamos de plantear. Curiosamente, las mujeres hacen más referencia a los argumentos “no me afecta” y “yo no quería, pero...” mientras que el argumento más frecuente de los varones es “confío en que no va a pasar nada”.

Las razones argumentadas para conducir bajo la influencia del alcohol en el caso de los usuarios de ciclomotor y de turismo son diferentes. Así, casi la mitad de los usuarios de ciclomotor que manifiesta haber conducido tras el consumo de alguna bebida alcohólica argumenta que no le afecta (en el caso de los usuarios de turismo es aproximadamente uno de cada cuatro), mientras que más de la tercera parte (35,7%) de los usuarios de ciclomotor manifiesta que confía en que no va a pasar nada (en el caso de los usuarios de turismo es una tercera parte). En definitiva, estamos hablando de tres cuartas partes de usuarios de ciclomotor que justifican la conducta de conducir bajo la influencia del alcohol, mientras que en el caso de los usuarios de turismo, hablamos de aproximadamente la mitad. Además, el 37,9% de los conductores de turismo que conduce tras haber ingerido alguna bebida alcohólica considera que está dentro de los límites permitidos.

Todo ello nos lleva a plantearnos una cuestión que queda por comprobar y demostrar. ¿Saben realmente cuánto les afecta lo que beben?

3. JÓVENES Y ACCIDENTES DE TRÁFICO

3.1. Datos generales sobre accidentalidad. Una tercera parte de los jóvenes encuestados se ha visto implicado en un accidente (de éstos el 21% ha sufrido un único accidente; y el 12,8% restante, dos o más). Por el contrario, el 66,2% de los jóvenes afirma no haber sufrido ningún accidente de tráfico.

3.2. Accidentes y sexo de los encuestados. Se constatan diferencias significativas en la accidentalidad sufrida por los jóvenes en función del sexo. Así, el 44,9% de los accidentados son varones y el 22,3%, mujeres. Si consideramos haber sufrido dos o más accidentes, observamos que el 75% de las personas que se han visto implicadas en dos o más accidentes son varones.

3.3. Edad y accidentes. A medida que se incrementa la edad, también aumenta la implicación en accidentes (aunque también hay que considerar que conforme se incrementa la edad, también es mayor la frecuencia de conducción).

Concretamente, el 75% de los encuestados que ha sufrido un accidente en el último año conduce todos los días.

3.4. Accidentes y uso principal del vehículo. Casi la mitad (43%) de los jóvenes implicados en un accidente de tráfico utiliza el vehículo fundamentalmente para “ir o venir del trabajo”, mientras que cerca del 30% emplea el vehículo para “ir de fiesta o marcha” y para realizar otras actividades de ocio.

3.5. Relación utilización del vehículo los fines de semana y accidentes. A partir del análisis de los datos de esta investigación no podemos defender la existencia de una relación entre uso del vehículo los fines de semana y la probabilidad de verse implicado en un accidente de tráfico, es decir, las diferencias no son significativas.

Este hecho contradice lo que en demasiadas ocasiones escuchamos en los medios de comunicación. Quizás esté influido por la mayor utilización del vehículo entre semana, pero tal vez también porque, como ya hemos comentado en algún momento, los medios de comunicación únicamente se centran en los accidentes que sufren los jóvenes durante los fines de semana y no tienen en cuenta el resto de accidentes.

3.6. Relación entre la utilización del vehículo de noche y accidentes de tráfico durante la semana. Tampoco podemos establecer una relación significativa entre uso del vehículo durante la noche y accidentes de tráfico. Los jóvenes que utilizan el vehículo durante la semana tienen la misma probabilidad de verse implicados en un accidente de día que durante la noche. No existen diferencias significativas.

En este sentido, podemos establecer que la probabilidad de verse implicado en un accidente de tráfico durante la semana es la misma de día que de noche. La elevada frecuencia de accidentes que ocurren durante el día se debe a la mayor utilización de los vehículos de día, sobre todo durante la semana. Otra cuestión distinta es la gravedad que pueden tener dichos accidentes, aspecto que no está tratado en la presente investigación.

3.7. Relación entre utilización del vehículo durante el fin de semana y accidentalidad sufrida de día y de noche. Durante el fin de semana se

repite la misma tendencia que durante la semana, es decir, no podemos afirmar que existan más accidentes durante las noches del fin de semana.

- 3.8.** Relación entre **infracciones multadas y accidentes de tráfico**. Más de la mitad de los jóvenes (55,7%) multados han tenido un accidente, mientras que una tercera parte (30,9%) de los que no han sido multados, también han sufrido un accidente.

Desde luego, y siendo consecuentes con este dato, no podemos afirmar, como muchas veces se intenta por parte de los jóvenes (y de otros grupos de la población), que las sanciones son injustas.

- 3.9.** Relación entre **accidentes de tráfico y conducción por parte del propio joven**. Tres cuartas partes (76,8%) de los jóvenes que han sufrido un accidente eran conductores en el momento del siniestro. Curiosamente, parece que las mujeres son, en mayor medida, pasajeros de su pareja conductor en el momento de sufrir un accidente, mientras que los varones, en el caso de ser pasajeros, lo son del padre o de un amigo, en mayor medida.

Resulta paradójico, ¿no? Si atendemos a los comentarios y observaciones que realizan los varones sobre la conducción de las mujeres, bien sea como acompañantes, como observadores o como conductores de otros vehículos.

El 75% de los accidentes descritos hace referencia a un accidente en el que el joven se vio envuelto como conductor (que además es el que ellos describen como más grave).

- 3.10.** Relación entre **sufrir dos o más accidentes** (72,7% de los jóvenes encuestados) y conducción por parte del propio joven. Observamos una tendencia similar al caso en que sufrieron tan sólo un accidente. Nuevamente, tres cuartas partes de los jóvenes que han sufrido dos o más accidentes también eran conductores cuando se vieron implicados en el mismo. Parece que de nuevo, en mayor medida las mujeres son pasajeras en el momento de sufrir un accidente.

- 3.11. Accidentes con turismo.** La mayoría (81,6%) de los accidentes sufridos por nuestros jóvenes se producen con un turismo.

- 3.12. ¿Solo o acompañado?** El 43,6% de los jóvenes que reconoce haber sufrido algún accidente afirma que iba solo en el momento del mismo; el 25% iba acompañado por amigos; el 15,7%, por familiares, y un 13,2%, por su pareja.

3.13. Atribución de la culpa del accidente. Relación entre accidente y

culpabilidad del mismo. En términos generales, casi la mitad (43,6%) de los jóvenes (47,4% varones y 35,8% mujeres) que ha sufrido un accidente se reconoce culpable del mismo. Por otro lado, el 49,5% considera que el culpable fue el otro conductor (43,1% en el caso de los varones y 62,7% en el caso de las mujeres); mientras que un 6,9% manifiesta que la culpa fue de ambos (9,5% de los varones y 1,5% de las mujeres). En definitiva, podemos observar que, curiosamente, los varones afirman compartir en mayor medida la culpa con el conductor del otro vehículo; mientras que las mujeres atribuyen en mayor medida la culpabilidad al otro conductor. Lástima que no podamos conocer de quién fue la culpa realmente, información que sería muy interesante tener en cuenta en futuras investigaciones.

3.14. Causas de los accidentes. Una tercera parte de los encuestados (35,8%) afirma que la distracción fue la causa del accidente; un 15,5% manifiesta que la velocidad fue la causante del accidente (volvemos a encontrarnos ante dos causas preocupantes de la accidentalidad en los jóvenes), y un 14,2% atribuye la causa del accidente a las condiciones de la vía o el entorno. En definitiva, aproximadamente la mitad de los encuestados atribuye como principales causas de los accidentes la distracción y el exceso de velocidad (cuestiones que caen totalmente bajo la responsabilidad del propio conductor y nos llevarían indudablemente a un veredicto de culpabilidad). Si añadimos un 14,2% que atribuye la causa a las condiciones ambientales o de la vía, un 10,8% que afirma que la causa fue saltarse un semáforo en rojo o un stop, y un 7,3% que atribuye la causa del accidente al alcohol, estamos hablando de que tres cuartas partes de la población atribuye los accidentes de tráfico a cinco causas fundamentales: distracción, velocidad, condiciones ambientales o de la vía, saltarse un semáforo o un stop y el alcohol. Si comparamos las valoraciones emitidas por hombres y mujeres, observamos que ambos grupos consideran la distracción como principal causa de la accidentalidad. Sin embargo, según los varones, a la distracción le sigue la velocidad y las condiciones de la vía o entorno; mientras que, para las mujeres, tras la distracción se sitúan las condiciones ambientales y de la vía y saltarse un semáforo en rojo o un stop como desencadenantes esenciales de los accidentes de tráfico.

3.15. Causa del accidente y tipo de vehículo. Independientemente del tipo de vehículo, los jóvenes consideran la distracción como la principal causa del

accidente. Para los usuarios de ciclomotor, la velocidad se valora como segunda causa, mientras que los conductores de turismos, tras la distracción, atribuyen la causa de los accidentes de igual modo a la velocidad y a las condiciones ambientales o de la vía.

3.16. Relación entre causa del accidente y si el joven iba solo o acompañado en el momento de sufrir dicho accidente. Cuando los jóvenes van solos consideran en mayor medida que la distracción fue la causa del accidente. Sin embargo, cuando en el momento de sufrir el accidente viajaban dos o más personas, además de la distracción, los jóvenes destacan el alcohol y la velocidad como factores causantes de la accidentalidad.

Este dato puede estar influido por el hecho de que los desplazamientos en solitario se realizan en días laborables, mientras que los desplazamientos acompañados están relacionados con las actividades de ocio.

3.17. Relación entre culpabilidad y causa del accidente. Cuando el joven afirma que la culpa fue propia (o del conductor del vehículo en el que viajaba), destaca la distracción, seguida por las condiciones ambientales o de la vía y la velocidad como causas del accidente. Sin embargo, cuando los encuestados atribuyen la culpa del accidente a otro conductor destacan que la distracción, seguida por saltarse un semáforo o un stop y la velocidad fueron las causas del accidente. Asimismo, cuando afirman que la culpa fue de ambos, nuevamente la distracción ocupa el primer lugar como factor desencadenante del accidente.

Es curioso, la distracción ocupa el primer lugar en la estimación como causa del accidente, independientemente de si el encuestado fue el culpable o no o si la culpa fue de ambos. Asimismo, destaca que cuando la culpa fue de otro conductor, el accidente se atribuye a saltarse un semáforo o un stop y a la velocidad; mientras que cuando el propio joven se considera culpable del accidente, destacan como factores causales las condiciones ambientales o de la vía y la velocidad. Curiosamente, las atribuciones propias son más etéreas (condiciones de la vía o ambientales, es decir, atribución externa), mientras que cuando se atribuye la culpa a otros conductores, la atribución es interna, en este caso “se saltó un semáforo o un stop”. En ambos casos, se admite y considera la velocidad como el tercer factor

desencadenante del accidente de tráfico sufrido por la muestra de encuestados.

3.18. Consecuencias de los accidentes. La mayoría de los accidentes se saldaron con daños materiales.

Esto es lógico si recordamos que aproximadamente el 60% de los jóvenes realiza desplazamientos fundamentalmente por zona urbana, donde las consecuencias suelen ser menos graves.

3.19. Relación entre consecuencias y causas de los accidentes.

En el caso en que las consecuencias de los accidentes fueron heridos, los jóvenes afirman que, en primer lugar, la velocidad, seguida por el alcohol, distracción y condiciones ambientales o de la vía (en las mismas proporciones) fueron las causas de estos accidentes. Sin embargo, cuando el accidente tuvo daños materiales como consecuencias, los jóvenes mencionan como causas la distracción y las condiciones ambientales o de la vía, seguidas en menor medida por la velocidad. En aquellos casos (20%) en que el accidente produjo tanto heridos como daños materiales, las causas atribuidas son por orden decreciente: distracción, velocidad, saltarse un semáforo en rojo o un stop y el alcohol.

Curiosamente, la velocidad se considera causa de accidentes donde hubo heridos, mientras que la distracción y las condiciones ambientales o de la vía se consideran causa de accidentes caracterizados por daños materiales. Esta tendencia se repite tanto si el joven ha sufrido un accidente como si ha sufrido dos o más.

4. JÓVENES Y PADRES UNIDOS POR EL TRÁFICO

4.1. Datos generales demográficos. El 63,7% de los jóvenes encuestados vive con sus padres, mientras que aproximadamente la cuarta parte (24,8%) no vive con ellos. En el caso de que el joven viva únicamente con uno de sus padres, es más probable que sea con la madre. Asimismo, hasta los 22 años es más probable que el joven viva en el domicilio familiar (ya que casi tres cuartas partes de los jóvenes, concretamente el 73,5% de los jóvenes, a partir de los 23 años manifiesta no vivir con sus padres).

Como es lógico, a medida que se incrementa la edad, también aumenta el número de jóvenes que no vive con sus padres.

Sin embargo, hay que tener en cuenta que algunos de nuestros encuestados son jóvenes que probablemente todavía no se hayan independizado, pero no vivan con sus padres debido a que comparten pisos con otros estudiantes (recordemos que hay una proporción importante de universitarios en la muestra estudiada).

4.2. Valoración general de la actitud del padre y de la madre. La mayoría de los jóvenes valoran al padre (37,7%) y a la madre (41,9%) ni estrictos ni permisivos; le siguen los jóvenes que valoran al padre (23,8%) y a la madre (18,5%) algo estrictos, y aquellos que dicen que su padre (17,1%) y su madre (21,5%) son más bien permisivos.

Llama la atención que la madre es valorada más permisiva que el padre por los encuestados varones.

4.3. Relación entre la edad del encuestado y la valoración de la actitud general de los padres. Son los encuestados de menor edad, en comparación con los de mayor edad, quienes atribuyen mayor permisividad a los padres. Sin embargo, llama la atención que, a medida que el joven se va independizando, se produce una tendencia mayor a afirmar que "no procede establecer estas valoraciones respecto de los padres". Las valoraciones "no procede" pueden deberse a: el joven no vive con los padres, no tiene padres o alguna otra cuestión de tipo personal.

4.4. Conducción de los padres. El 37,4% de los jóvenes afirma que, en la actualidad, conducen tanto el padre como la madre. Asimismo, es más probable que, en el caso de que únicamente conduzca uno de los padres, éste sea el padre. No hay diferencias en función del sexo de los encuestados, pero si nos fijamos en la edad, es más probable que los padres de los jóvenes de 25 años no conduzcan o en su caso que lo haga la madre.

4.5. Multas (infracciones) cometidas por el padre. El 14% de los encuestados reconoce que su padre ha sido multado (por otro motivo que no sea aparcar de forma indebida) en alguna ocasión durante los últimos doce meses, mientras que el 18,2% desconoce este aspecto.

Podemos sacar una conclusión, sin tener en consideración que existe un alto porcentaje de reconocimiento (que también podría ser objeto de interpretación): observamos que el porcentaje de sanciones en los padres superan al de los jóvenes en nuestra muestra.

4.6. Relación entre actitud general del padre y multas recibidas por éste.

Una cuarta parte de los padres valorados como "muy estrictos" han sido multados durante los últimos doce meses por otro motivo diferente de aparcar de forma indebida, mientras que casi una tercera parte de los encuestados que valora a su padre como muy permisivo, también reconoce que su padre ha sido multado durante el último año por un motivo diferente de aparcar de forma indebida.

Llama la atención que un grupo importante de padres multados son valorados por sus hijos como "muy estrictos" y "muy permisivos", es decir, valoraciones en el extremo del continuo.

4.7. Relación multas recibidas por el joven y multas recibidas por el padre.

Destaca de forma significativa que uno de cada cuatro jóvenes (25,4%) que ha sido multado reconoce que su padre también ha sido multado durante los últimos doce meses.

4.8. Multas recibidas por la madre. El 12,2% de los jóvenes estima que su madre ha sido multada por otro motivo que no sea aparcamiento indebido durante los últimos doce meses.

Si comparamos estos datos con los mostrados anteriormente podemos concluir que se observa una mayor tendencia a infringir las normas viales por parte de los padres que de las madres.

4.9. Relación multas recibidas por los hijos y sanciones recibidas por la madre. Los jóvenes que han sido multados manifiestan en mayor medida que su madre ha sido sancionada. Parece existir una relación entre las infracciones de madres e hijos.

4.10. Infracciones cometidas por el padre. Saltarse un semáforo en rojo. La quinta parte de los jóvenes entrevistados (21,5%) afirma que su padre en alguna ocasión se ha saltado un semáforo en rojo durante el último año, mientras que tan sólo un 1% considera que su padre frecuentemente comete este tipo de infracción, y el 2,4% de los accidentados frecuentemente se salta un semáforo en rojo.

- 4.11. Relación entre la infracción “saltarse un semáforo en rojo” por parte del padre y la misma infracción cometida por el hijo.** Destaca de forma significativa que el 29,3% de los jóvenes que afirma haber cometido esta infracción estima que su padre también la ha realizado en alguna ocasión. Por el contrario, más de la mitad (56,3%) de los encuestados que dice no haber cometido esta infracción afirma que su padre tampoco se ha saltado ninguna vez un semáforo rojo durante los últimos doce meses.
- 4.12. Relación entre actitud del padre e infracción de “saltarse un semáforo en rojo” por parte de éste.** Uno de cada tres jóvenes que valora a su padre como “más bien permisivo” afirma que puede haberse saltado un semáforo en rojo alguna vez durante el último año.
- 4.13. Razones que los jóvenes mencionan sobre por qué su padre ha cometido la infracción de “saltarse un semáforo en rojo”.** Más de la mitad (63,6%) afirma que el motivo por el que su padre se saltó un semáforo en rojo durante los últimos doce meses debió ser un despiste, y aproximadamente una tercera parte (33,6%) considera que el motivo por el que su padre cometió esta infracción es porque no considera peligrosa esta conducta. Además, un pequeño pero alarmante porcentaje de jóvenes (2,8%) considera que su padre se saltó un semáforo en rojo porque conduce de forma temeraria.
- 4.14. Razones argumentadas por los jóvenes para cometer la infracción de “saltarse un semáforo en rojo”.** No existiendo diferencias en función del sexo, observamos que cerca del 60% de los jóvenes que piensa que su padre se saltó un semáforo rojo porque no lo debió considerar peligroso afirma que él se lo saltó por la misma razón (porque no lo consideraba peligroso y tenía margen de sobra), mientras que una tercera parte (36%) de los que señalan que su padre se saltó un semáforo rojo por un despiste indican que también él se lo saltó por el mismo motivo.
- 4.15. Relación entre accidentes sufridos por el padre y conducta de “saltarse un semáforo en rojo” por parte de éste.** Según los jóvenes, el 28,1% de los padres que durante los últimos doce meses han sufrido un accidente de tráfico se han saltado en alguna ocasión un semáforo en rojo. Y además, todos aquellos jóvenes que estiman que su padre durante los últimos doce meses frecuentemente puede haberse saltado un semáforo en rojo afirman que éste ha tenido un accidente.

- 4.16. Conducta de saltarse un semáforo rojo por parte de la madre.** El 65,8% de los jóvenes cree que su madre no se ha saltado nunca un semáforo en rojo, mientras que el 13% afirma que se lo ha saltado en alguna ocasión.
- 4.17. Relación entre la infracción de “saltarse un semáforo en rojo” por parte de la madre y la misma infracción cometida por el hijo.** El 84% de los jóvenes que afirma que su madre se ha saltado un semáforo en rojo dice haber cometido esta misma infracción en alguna ocasión.
- 4.18. Relación entre multas de los jóvenes y conducta de saltarse un semáforo en rojo por parte de la madre.** Destaca el grupo de jóvenes multados por considerar en mayor medida que su madre puede haber cometido en alguna ocasión la infracción de saltarse un semáforo en rojo.
- 4.19. Relación entre actitud de la madre y conducta de haberse saltado un semáforo en rojo por parte de ésta.** Los jóvenes consideran que las madres “muy permisivas” en alguna ocasión pueden haberse saltado un semáforo en rojo durante el último año.
- 4.20. Razones que los jóvenes mencionan sobre por qué su madre ha cometido la infracción de “saltarse un semáforo en rojo”.** Más de la mitad (62,2%) de jóvenes afirma que su madre se saltó un semáforo en rojo a causa de un “despiste”, mientras que una tercera parte de los encuestados (35,1%) indica que su madre “no considera peligrosa esta conducta”. Curiosamente, un porcentaje parecido al de los padres, un 2,7%, afirma que su madre conduce de forma temeraria.
- 4.21. Uso del cinturón de seguridad por parte del padre.** Un preocupante 10,4% de la muestra de jóvenes afirma que su padre frecuentemente ha circulado sin el cinturón de seguridad durante el último año, mientras que la cuarta parte (24,8%) señala que en algunas ocasiones no se lo ha puesto.
- 4.22. Relación entre jóvenes multados y conducción frecuente del padre sin cinturón de seguridad.** Si bien no existen diferencias significativas en función del sexo de los jóvenes encuestados, destaca el grupo de jóvenes que ha sido multado por considerar en mayor medida que su padre puede haber circulado frecuentemente, durante el último año, sin llevar abrochado el cinturón de seguridad. Concretamente, casi una cuarta parte de los jóvenes multados

(22,6%) estima que su padre frecuentemente durante el último año ha conducido sin ponerse el cinturón de seguridad.

En la dirección opuesta, son significativamente más “jóvenes no multados” los que afirman que su padre conduce siempre, en cualquier circunstancia, con el cinturón de seguridad abrochado. Concretamente, más de la mitad (52,4%) de los jóvenes que no han sido multados estiman que su padre nunca ha conducido durante el último año sin el cinturón de seguridad.

4.23. Relación entre hábitos de conducta del joven respecto al cinturón de seguridad y hábitos de conducta del padre. Los jóvenes encuestados que afirman ponerse siempre el cinturón de seguridad, tanto en carretera como en ciudad, también piensan que su padre hace uso del mismo en cualquier circunstancia. Concretamente, el 53,7% de los jóvenes que siempre lleva el cinturón piensa que su padre se pone el cinturón siempre, mientras que una tercera parte (34,1%) de los jóvenes que dicen utilizar sólo el cinturón de seguridad en carretera (y nunca o casi nunca en ciudad) también piensa que su padre durante el último año puede haber circulado en alguna ocasión sin el cinturón de seguridad.

4.24. Relación actitud del padre y utilización del cinturón de seguridad por parte de éste. El 60% de los encuestados que califica a su padre como “más bien permisivo” estima que éste siempre utiliza el cinturón de seguridad. Sin embargo, el 20% de los que lo consideran “muy estricto” indica que su padre frecuentemente durante el último año ha conducido sin el cinturón de seguridad.

En este caso, la actitud del padre “más bien permisiva” se relaciona con la conducta de utilización del cinturón de seguridad.

4.25. Motivos por los que el padre no se pone el cinturón de seguridad. Más de la mitad (51,5%) de jóvenes manifiesta que su padre no se pone el cinturón de seguridad porque “no lo considera peligroso”, mientras que un 47,3% afirma que sería un “despiste”.

Si consideramos estas razones, podemos decir que estamos ante la evidencia de la falta de información sobre las consecuencias reales de no llevar puesto el cinturón de seguridad. También deberíamos insistir en que cuando la conducta se repite, se automatiza, lo que da lugar a una menor probabilidad de despistes.

- 4.26. Hábitos de conducta del joven y del padre respecto a la utilización del cinturón de seguridad.** No pueden establecerse diferencias significativas en función de si los jóvenes han sido o no multados. Sin embargo, más de la mitad de los jóvenes que piensa que su padre no considera peligroso conducir sin cinturón de seguridad afirma que ellos tampoco se lo ponen en alguna ocasión por incomodidad, mientras que prácticamente la otra mitad (47,4%) de jóvenes que señala que su padre, en los últimos doce meses, en alguna ocasión ha conducido sin el cinturón de seguridad por despiste afirma que ellos tampoco se lo ponen cuando el trayecto es corto.
- 4.27. Uso del cinturón de seguridad por parte de la madre.** El 67,2% de los jóvenes afirman que su madre nunca ha circulado sin llevar puesto el cinturón de seguridad. Sin embargo, uno de cada cinco (19,2%) señala que su madre durante los últimos doce meses ha conducido en alguna ocasión sin el cinturón de seguridad. Finalmente, un 3,7% considera que su madre ha llevado a cabo esta conducta frecuentemente.
- 4.28. Motivos por los que la madre no se pone el cinturón de seguridad.** Llama la atención que para más del 60% de los jóvenes encuestados la distracción es la causa de que su madre no se haya puesto el cinturón de seguridad en alguna ocasión, mientras que casi una tercera parte (35%) de los encuestados afirma que su madre no se pone el cinturón de seguridad porque no considera que ésta sea una conducta peligrosa. Llama la atención que ningún joven considera que su madre conduce de forma temeraria.
- 4.29. Conducta de sobrepasar los límites de velocidad por parte del padre.** Un preocupante 8,8% considera que su padre, frecuentemente y durante el último año, ha sobrepasado los límites de velocidad, mientras que uno de cada tres (32,1%) estima que su padre ha excedido alguna vez los límites de velocidad durante este periodo. Curiosamente, las mujeres estiman en mayor medida que su padre circula respetando los límites de velocidad. Además, los jóvenes no multados consideran que su padre respeta los límites de velocidad en mayor medida.
- 4.30. Relación exceso de velocidad en autopistas y autovías entre padres e hijos.** Los jóvenes que circulan a más de 140 km/h en autopistas y autovías consideran que su padre ha sobrepasado en alguna ocasión o frecuentemente

los límites de velocidad establecidos para este tipo de vías durante los últimos doce meses.

- 4.31. Relación exceso de velocidad en carreteras convencionales entre padres e hijos.** Nuevamente, aquellos jóvenes que dicen circular muy por encima de la velocidad máxima permitida en carreteras convencionales estiman que su padre puede haber excedido frecuentemente los límites de velocidad máximos permitidos durante el último año en estas vías.
- 4.32. Relación exceso de velocidad en ciudad entre padres e hijos.** También en este caso, aquellos jóvenes que conducen en ciudad a más de 70 km/h estiman que su padre frecuentemente ha sobrepasado los límites de velocidad establecidos para conducir por ciudad durante el último año. Por otro lado, aquellos jóvenes que en ciudad circulan como máximo entre 30-50 km/h piensan que su padre no ha sobrepasado en ninguna ocasión los límites de velocidad establecidos para zona urbana.
- 4.33. Relación entre actitud “muy permisiva” y conducta de exceder los límites de velocidad por parte del padre.** Los encuestados que consideran a sus padres como “muy permisivos” indican en mayor medida que su padre puede haber sobrepasado los límites de velocidad frecuentemente, mientras que aquellos jóvenes que valoran a su padre como “más bien permisivo” estiman que éste puede haber sobrepasado los límites de velocidad en alguna ocasión.
- 4.34. Razones por las que el padre excede los límites de velocidad.** Casi tres cuartas partes de la muestra encuestada (70,5%) estima que su padre pudo exceder los límites de velocidad porque no lo considera peligroso, mientras que alrededor del 25% (24,2%) piensa que fue por despiste.
- 4.35. Relación entre accidentes sufridos y conducta de sobrepasar los límites de velocidad por parte del padre.** Los jóvenes estiman que el 38,7% de los padres que han sufrido un accidente de tráfico, en alguna ocasión pueden haber sobrepasado los límites de velocidad durante el último año. Por el contrario, casi la mitad (45,6%) de los padres que no han sufrido un accidente, tampoco han sobrepasado los límites de velocidad.
- 4.36. Conducta de sobrepasar los límites de velocidad por parte de la madre.** El 69,7% de los jóvenes piensa que su madre nunca ha sobrepasado los límites de velocidad, mientras que el 17,3% considera que su madre durante el último

año puede haber sobrepasado los límites de velocidad en alguna ocasión. Finalmente, un 0,7% de los encuestados afirma que su madre durante los últimos doce meses ha realizado con frecuencia esta conducta.

4.37. Razones por las que la madre excede los límites de velocidad. Más de la mitad de los encuestados (56,3%) afirma que su madre durante los últimos doce meses excedió los límites de velocidad porque no considera esta conducta peligrosa, mientras que un 43,8% estima que su madre habría realizado esta conducta por “despiste”.

4.38. Hábitos de conducción bajo la influencia del alcohol por parte del padre. Casi una cuarta parte de jóvenes encuestados (22%) estima que su padre puede haber conducido en alguna ocasión bajo la influencia del alcohol durante el último año, mientras que un 1,9% afirma que su padre frecuentemente lleva a cabo esta conducta. Cerca del 65% indica que el padre nunca ha realizado esta conducta.

4.39. Relación entre la actitud hacia el padre y las infracciones cometidas por éste. Destaca el grupo de jóvenes que califica a su padre como “Ni estricto ni permisivo” por estimar en mayor medida que pudo haber conducido tras el consumo de alcohol por costumbre.

4.40. Relación conducción bajo la influencia del alcohol por parte de padre e hijo. Los jóvenes que afirman que en muchas ocasiones han conducido bajo la influencia de alguna bebida alcohólica, también estiman que su padre, durante el último año, ha conducido frecuentemente bajo la influencia del alcohol. Por el contrario, aquellos jóvenes que dicen que durante el último año no han conducido bajo la influencia del alcohol, también consideran que su padre no ha llevado a cabo esta conducta durante los últimos doce meses.

4.41. Razones por las que el padre conduce bajo la influencia del alcohol. Tres de cada cuatro jóvenes (75,4%) considera que su padre ha conducido durante el último año bajo la influencia del alcohol por no considerar peligrosa esta conducta, mientras que el resto de encuestados (24,6%) piensa que su padre pudo realizar esta conducta simplemente por costumbre.

4.42. Relación entre razones que argumentan los hijos sobre la conducta de conducir bajo la influencia del alcohol y las razones por las que los padres realizan esta conducta. Tres de cada cuatro jóvenes que confía en que no va a pasarles nada piensa que su padre lleva a cabo esta conducta porque no lo

considera peligroso, mientras que el 85% de los jóvenes que argumenta que condujeron tras ingerir alcohol porque a ellos no les afecta estima que su padre pudo realizar esta misma conducta porque no lo considera peligroso.

- 4.43. Relación entre accidentes sufridos y conducta de conducir bajo la influencia del alcohol por parte del padre.** Destaca de forma significativa que aquellos jóvenes que afirman que su padre no ha sufrido un accidente de tráfico, también estiman que durante los últimos doce meses su padre no ha conducido bajo la influencia del alcohol. De forma complementaria, aquellos jóvenes cuyos padres han sufrido durante los últimos doce meses un accidente de tráfico, también afirman que sus padres han conducido en alguna ocasión, durante el último año, bajo los efectos del alcohol.
- 4.44. Conducta de conducción bajo la influencia del alcohol por parte de la madre.** Cerca del 90% de los jóvenes encuestados señala que su madre, durante los últimos doce meses, no ha conducido nunca bajo la influencia del alcohol. En la dirección opuesta, un 5,9% estima que su madre ha llevado a cabo esta conducta en alguna ocasión durante el último año.
- 4.45. Relación conducción bajo la influencia del alcohol por parte de la madre y del hijo.** Aquellos jóvenes que reconocen haber conducido en muchas ocasiones bajo la influencia del alcohol (aunque sea una única cerveza), también afirman que su madre, durante el último año, puede haber conducido en alguna ocasión bajo el efecto de alguna bebida alcohólica.
- Este dato es especialmente relevante si atendemos al hecho de que la mayoría (90%) de las madres no ha conducido bajo la influencia del alcohol.
- 4.46. Razones por las que la madre conduce bajo la influencia del alcohol.** El 87% de los jóvenes que considera que su madre, durante los últimos doce meses, ha conducido en alguna ocasión bajo la influencia del alcohol estima que se debe a que su madre no considera peligrosa esta conducta, mientras que un 12,5% manifiesta que su madre lleva a cabo esta conducta por costumbre.
- 4.47. Datos generales sobre accidentalidad del padre.** Uno de cada tres (35,1%) padres ha sufrido algún accidente de tráfico.
- 4.48. Culpabilidad del accidente que sufrió el padre.** Cerca del 22% de los jóvenes cree que su padre fue el culpable del accidente que sufrió, mientras que la mitad considera que el otro conductor fue el culpable del siniestro.

- 4.49. Relación entre multas del joven y accidentes del padre.** Más de la mitad de los jóvenes que han sido multados afirman que su padre ha sufrido un accidente como conductor.
- 4.50. Relación entre accidentes sufridos por el joven y accidentes sufridos por el padre.** Casi la mitad (49,7%) de los jóvenes que se ha visto implicados en alguna ocasión en un accidente de tráfico afirma en mayor medida que su padre también ha sufrido un accidente de tráfico en alguna ocasión.
- 4.51. Causas que el joven atribuye al accidente que ha sufrido el padre.** La tercera parte de los jóvenes considera que la distracción fue la causa del accidente que sufrió su padre, mientras que otra tercera parte afirma que la causa del accidente sufrido por el padre fue saltarse un semáforo en rojo o un stop (10,7%), la velocidad (10,1%) o las condiciones ambientales o de la vía (10,1%).
- 4.52. Relación entre las causas que el joven atribuye a su propio accidente y las causas que atribuye al accidente sufrido por el padre.** Cuando el joven señala que la causa del accidente que sufrió fue la distracción, también considera que ésta fue la causante del accidente en que su padre se vio implicado. Atribuyen el accidente a fallo humano, distracción.
- 4.53. Relación entre conducta de circular frecuentemente sin el cinturón de seguridad y no llevar puesto el cinturón de seguridad en el momento del accidente por parte del padre.** Destacan de forma significativa los jóvenes que estiman que su padre circula frecuentemente sin el cinturón de seguridad por señalar que en el momento del accidente no lo llevaba abrochado.
- 4.54. Relación entre accidentes y conducción bajo la influencia del alcohol por parte del padre.** La mayoría de los jóvenes (87,6%) que afirma que su padre ha sufrido un accidente considera que en éste no estaba presente el alcohol. Sin embargo, únicamente el 1,2% de los jóvenes cree que en el accidente sufrido por el padre estaba presente el alcohol.
- 4.55. Accidentes sufridos por la madre.** El 21,8% de las madres de los jóvenes encuestados ha sufrido algún accidente (siendo ella la conductora).
- 4.56. Relación entre accidentes sufridos por el joven y accidentes sufridos por la madre.** El 54,2% de los jóvenes que ha sufrido un accidente manifiesta que su madre también se ha visto implicada en alguno.

4.57. Causas que el joven atribuye al accidente sufrido por la madre. La mayoría (84,1%) de los jóvenes manifiesta que la causa del accidente sufrido por la madre fue la distracción.

4.58. Relación entre conducta de conducir sin el cinturón de seguridad y accidente sufrido por la madre. Llama la atención que el 14% de los jóvenes afirma que su madre no llevaba puesto el cinturón de seguridad en el momento en que sufrió el accidente de tráfico.

4.59. Relación entre accidente y conducta de no conducir tras haber consumido alcohol por parte de la madre. El 98% de los jóvenes afirma que su madre no había consumido alcohol en el momento del accidente.

Si atendemos a la globalidad de los resultados, podemos observar que parece existir una clara relación entre padres e hijos en cuanto a creencias, actitudes y comportamientos. Quizá actualmente nos estamos centrando exclusivamente en la influencia que para los jóvenes ejerce el grupo de iguales y estamos prestando escasa atención a la influencia parental a la que sí claramente atribuimos un papel determinante y decisivo en el caso de las primeras etapas del desarrollo vital. En definitiva, podemos hablar de la existencia de un patrón cognitivo-actitudinal-comportamental entre padres e hijos en el ámbito vial.

5. JÓVENES, ESTILOS DE VIDA Y TRÁFICO

5.1. Consumo de cerveza por parte de los jóvenes. Una tercera parte (33,1%) de los encuestados varones consume cerveza durante los fines de semana y fiestas. En el caso de las mujeres este porcentaje es muy similar, ya que llega al 30,8%. Si nos centramos en el consumo diario y aquel que se realiza tres o cuatro días a la semana, encontramos diferencias en función del sexo, apareciendo los varones más representados, concretamente en un 8,4% en los varones (2,3% para las mujeres) y un 17,9% (frente a un 6,4% para las mujeres), respectivamente.

5.2. Relación entre consumo de cerveza e infracción “saltarse un semáforo en rojo”. Encontramos diferencias significativas en el grupo de jóvenes que nunca bebe cerveza por afirmar que nunca se ha saltado un semáforo en rojo.

Por el contrario, el 17,3% de los encuestados que dice haberse saltado un semáforo en rojo consume cerveza tres o cuatro días a la semana.

- 5.3. Relación entre consumo de cerveza y conducción bajo la influencia del alcohol.** Casi la mitad de los jóvenes encuestados (48,8%) señala haber conducido en muchas ocasiones después de haber consumido alcohol durante los fines de semana, mientras que una cuarta parte (26,8%) de los que consumen alcohol tres o cuatro días a la semana afirma haber conducido en muchas ocasiones bajo la influencia del alcohol. Asimismo, cerca del 20% (19,1%) de los jóvenes que reconoce haber conducido en alguna ocasión bajo los efectos del alcohol, aunque sea una única cerveza, admite consumirlo tres o cuatro días a la semana, mientras que un 43,2% que también reconoce haber conducido en alguna ocasión bajo los efectos del alcohol, dice consumirlo los fines de semana y fiestas. Parece existir una mayor probabilidad de conducir bajo la influencia del alcohol cuando el consumo es durante los fines de semana y tres o cuatro días a la semana.
- 5.4. Relación entre consumo de cerveza e implicación en un accidente (por parte del joven).** El grupo de jóvenes que consume cerveza a diario destaca de forma significativa por haberse visto implicado en algún accidente.
- 5.5. Hábitos de consumo de vino.** El 34,2% de los jóvenes consume vino de forma esporádica, mientras que el 17,5% de los encuestados dice beber vino durante los fines de semana y fiestas, y tan sólo un 3,3% indica que bebe tres o cuatro días durante la semana. Parece que esta bebida está más asociada al consumo por parte de personas de más edad. Curiosamente, son las mujeres quienes afirman en mayor medida no beber nunca vino, mientras que los varones lo hacen de forma esporádica.
- 5.6. Relación entre consumo de vino e infracción “saltarse un semáforo en rojo”.** Los jóvenes que consumen vino tres o cuatro días durante la semana afirman haberse saltado un semáforo rojo en alguna ocasión durante el último año. En la misma línea, aquellos que dicen no beber nunca vino también manifiestan en mayor medida no haber cometido esta infracción.
- 5.7. Relación entre consumo de vino y conducción bajo la influencia del alcohol.** El 20% de los jóvenes que bebe vino durante los fines de semana también manifiesta haber conducido en muchas ocasiones bajo la influencia del alcohol, mientras que el 6% de los jóvenes que dice haber conducido en

alguna ocasión bajo la influencia del alcohol manifiesta beber tres o cuatro días a la semana.

- 5.8. Consumo de bebidas combinadas (cubatas).** Más de la mitad de los jóvenes encuestados (57,8%) manifiesta ingerir bebidas combinadas durante los fines de semana y fiestas, mientras que el 22,4% dice consumir este tipo de bebidas de forma esporádica. Curiosamente, mientras los varones consumen durante los fines de semana y fiestas, los hábitos de consumo de este tipo de bebidas en el caso de las mujeres son de forma esporádica.
- 5.9. Relación entre consumo de bebidas combinadas (cubatas) y saltarse el semáforo en rojo.** Más de la mitad de los encuestados (58,9%) que manifiesta no beber nunca combinados también afirma no haber cometido esta infracción. Aunque las diferencias no son significativas, parece existir una relación entre el consumo de combinados los fines de semana y saltarse un semáforo en rojo en alguna ocasión.
- 5.10. Relación entre consumo de bebidas combinadas y conducción bajo la influencia del alcohol.** Casi el 80% (79,3%) de los encuestados que reconoce haber conducido en muchas ocasiones bajo los efectos del alcohol consume combinados durante los fines de semana y fiestas. Asimismo, el 68,3% de los jóvenes que dice haber conducido en alguna ocasión bajo los efectos del alcohol también es consumidor de bebidas combinadas durante los fines de semana y fiestas.
- 5.11. Consumo de algún otro tipo de droga.** La cuarta parte de los encuestados (25,8%) reconoce haber consumido algún otro tipo de droga durante los últimos doce meses, siendo más varones (32,6%) que mujeres (18,9%) los consumidores de estas sustancias.
- 5.12. Relación entre consumo de algún otro tipo de droga y saltarse un semáforo en rojo.** La tercera parte de los jóvenes (35,3%) que reconoce haber cometido la infracción de saltarse un semáforo en rojo en alguna ocasión también admite haber consumido alguna droga diferente del alcohol alguna vez.
- 5.13. Relación entre consumo de otra droga diferente del alcohol y conducir bajo la influencia del alcohol.** Casi la mitad (43,6%) de los jóvenes que afirma haber consumido algún tipo de droga distinta del alcohol admite haber

conducido algunas veces tras ingerir alcohol, mientras que más de la cuarta parte (27,6%) dice haberlo hecho en muchas ocasiones durante el último año.

Observamos una relación entre la conducción bajo los efectos del alcohol y el consumo de otro tipo de sustancias.

5.14. Relación entre consumo de otra droga diferente del alcohol e

implicación en accidentes de tráfico. Los jóvenes que manifiestan haber consumido algún tipo de droga diferente del alcohol también son los que con mayor frecuencia se han visto implicados en algún accidente de tráfico.

Concretamente, casi la mitad (44,4%) de los encuestados que reconoce haber consumido alguna droga también afirma haber sufrido algún accidente de tráfico.

5.15. Consumo de marihuana y hachís.

Del total de jóvenes consumidores de otras sustancias diferentes del alcohol, el 35,5% admite consumir marihuana y hachís de forma esporádica. De estos, el 28,4% de los jóvenes consume este tipo de droga durante los fines de semana y fiestas, mientras que cerca del 20% (18,7%) es consumidor diario, y un 14,8% lo hace tres o cuatro días a la semana. Este tipo de drogas ocupa el primer lugar en el consumo de sustancias diferentes del alcohol en los jóvenes encuestados. Aparecen diferencias significativas en función del sexo, siendo el 24,2% de los varones consumidores diarios, mientras que las mujeres suelen ser consumidoras esporádicas.

5.16. Consumo de cocaína.

Ocupa el segundo lugar en cuanto al consumo de sustancias diferentes del alcohol. Aunque menos consumida, ya que de los que consumen otras drogas diferentes al alcohol un 21,9% la consume de forma esporádica, un 12,3% durante los fines de semana y fiestas, y un 1,3% lo hace tres o cuatro días durante la semana. En conjunto, podemos decir que una tercera parte de los consumidores de drogas diferentes al alcohol consumen cocaína, bien de forma esporádica, los fines de semana y fiestas, y tres o cuatro días a la semana, siendo más los varones (el 90% de los consumidores de fines de semana) de mayor edad (destacan los de 25 años) los que manifiestan este hábito de consumo. Se trata de una droga más cara y por tanto parece lógico que aquellos de más edad la consuman en mayor medida, pues implica mayores posibilidades económicas.

- 5.17. Relación entre consumo de cocaína y conducción bajo la influencia del alcohol.** Casi la mitad de los encuestados (47,4%) que consume cocaína durante los fines de semana reconoce haber conducido en muchas ocasiones, durante el último año, bajo la influencia del alcohol.
- 5.18. Consumo de drogas de diseño (pastillas).** El 80% de los jóvenes afirma no consumir nunca drogas de diseño, mientras que un 16,8% reconoce consumir esta droga de forma esporádica.
- 5.19. Nivel de estudios.** La mitad de los encuestados se encuentra actualmente estudiando, aunque conforme se incrementa la edad, disminuye esta tendencia. Por otro lado, el 70% de los encuestados que estudia está cursando estudios universitarios o superiores, apareciendo más representadas las mujeres que los hombres en este tipo de estudios.
- 5.20. Relación entre nivel de estudios y frecuencia de conducción.** Casi tres cuartas partes (71,8%) de los jóvenes encuestados que no están estudiando conducen diariamente, mientras que el 54% de los que actualmente están estudiando afirman conducir todos los días. Los jóvenes que cursan o han cursado estudios superiores aparecen representados por una mayor frecuencia de conducción.
- 5.21. Relación entre nivel de estudios y multas.** Los jóvenes que en la actualidad cursan o han cursado estudios superiores manifiestan haber sido menos multados. Por otro lado, son los encuestados con estudios de Formación Profesional quienes señalan haber sido multados con más frecuencia.
- 5.22. Ocupación.** El 61% de los encuestados se encuentra trabajando en la actualidad (el 54% varones) y destacan los grupos de mayor edad (23 a 25 años). De éstos, el 65% lo hace a tiempo completo y el 35% a tiempo parcial. Los sujetos de más edad (24 y 25 años) aparecen más representados en trabajos a tiempo completo.
- 5.23. Relación entre trabajo y frecuencia de conducción.** Casi tres cuartas partes (70,4%) de los jóvenes que trabajan conducen a diario. Si tenemos en cuenta el tiempo de dedicación al trabajo, el 75% de los encuestados que trabaja a tiempo completo conduce todos los días.
- 5.24. Relación entre trabajo e infracción exceso de velocidad.** Curiosamente, el 86,4% de los jóvenes que trabajan afirman haber sido multados en alguna

ocasión durante el último año por exceso de velocidad, mientras que el grupo de jóvenes que no trabaja son los que afirma haber sido multado con menos frecuencia por conducir por encima de los límites de velocidad permitidos. Parece más probable que los jóvenes que han sido sancionados por exceder los límites de velocidad trabajen.

5.25. Relación entre trabajo e implicación en un accidente de tráfico. El 37,7% de los jóvenes que trabajan manifiestan haber sufrido algún accidente. Son los encuestados que trabajan a tiempo completo quienes en mayor medida se han visto implicados en algún accidente de tráfico.

5.26. Trabajo y hábitos de consumo de alcohol (cerveza, vino, combinados).

No existen diferencias significativas en el consumo de cerveza y vino entre los encuestados que trabajan y los que no lo hacen. Sin embargo, los jóvenes que no trabajan destacan de forma significativa por consumir de forma esporádica bebidas combinadas en mayor medida que los jóvenes trabajadores.

Curiosamente, destaca el grupo de jóvenes que trabaja a tiempo completo por ser el que consume cerveza a diario en mayor medida, concretamente el 84% de los consumidores diarios de cerveza trabaja a tiempo completo. En el caso del vino, son los trabajadores a tiempo parcial quienes consumen en mayor medida esta sustancia durante los fines de semana y fiestas.

5.27. Relación entre trabajo y consumo de otras drogas diferentes del

alcohol. Aunque las diferencias no son significativas, llama la atención que los jóvenes que trabajan han consumido este tipo de sustancias en mayor medida que los que no trabajan. Las diferencias son significativas en el caso del consumo de cocaína, donde el 94% de los jóvenes que admiten consumirla durante los fines de semana y fiestas trabajan. En el caso de las restantes drogas, no aparecen diferencias significativas en función de si el joven trabaja o no lo hace. Son los jóvenes que trabajan a tiempo parcial quienes afirman haber consumido en mayor medida este tipo de sustancias durante el último año. Así, cerca del 40% de los jóvenes que trabajan a tiempo parcial reconoce haber consumido algún tipo de droga diferente del alcohol durante el último año.

5.28. Aficiones. Viajes que supongan al menos una noche fuera, ir al cine, salir por la noche a pubs y discotecas, practicar deportes y visitar a familiares aparecen en los primeros cinco puestos de las aficiones de los jóvenes encuestados.

- 5.29. Deportes favoritos.** En el caso de los varones, al fútbol le sigue el baloncesto, la bicicleta y el senderismo. En el caso de las mujeres, el orden es: aeróbic, fútbol, esquí y natación.
- 5.30. Relación entre deportes favoritos y haber sido multado.** El fútbol es el deporte favorito tanto si el joven ha sido o no multado. Sin embargo, en el caso de los multados, le sigue el esquí y los deportes de riesgo, mientras que los jóvenes que no han sido multados mencionan el baloncesto y el aeróbic.
- 5.31. Relación entre deportes favoritos y haber sufrido algún accidente.** Nuevamente, el fútbol es el deporte favorito tanto si el sujeto ha sufrido o no algún accidente. Sin embargo, los jóvenes que no han sufrido ningún accidente mencionan también el baloncesto, aeróbic y bicicleta, mientras que los que han sufrido alguno citan los deportes de riesgo, el esquí, la bicicleta y el senderismo.
- 5.32. Relación entre deportes de riesgo, sexo y edad de los encuestados.** Casi la mitad (45%) de los jóvenes señala que le gustaría probar algún deporte de riesgo, mientras que una tercera parte manifiesta que no le gustan. Asimismo, el 20% de la muestra afirma que le gusta algún deporte de riesgo que ha probado pero que no lo practica, mientras que únicamente un 3% practica algún deporte de riesgo. Son más varones quienes afirman que les gusta algún deporte de riesgo que han probado (pero que no lo practican), así como los que afirman practicar alguno de estos deportes. Curiosamente, los encuestados de 21 años afirman que han probado alguno de estos deportes (aunque actualmente no lo practican) y que los practican, mientras que los encuestados de mayor edad (25 años) manifiestan en mayor medida su desagrado hacia este tipo de deportes.
- 5.33. Relación entre deportes de riesgo y tipo de vehículo.** Los conductores de ciclomotor manifiestan en mayor medida su agrado por este tipo de deportes de riesgo que han probado aunque afirman no practicarlos en la actualidad.
- 5.34. Relación entre deportes de riesgo e infracción de saltarse un semáforo en rojo.** El 63,5% de los jóvenes que afirma que le gusta algún deporte de riesgo pero que no lo practica dice haberse saltado en alguna ocasión un semáforo en rojo.

5.35. Relación entre deportes de riesgo e implicación en accidentes de

tráfico. Curiosamente, son los sujetos no accidentados quienes manifiestan su desagrado hacia este tipo de deportes, mientras que los que han sufrido algún accidente manifiestan que les gusta alguno de estos deportes que han probado y que también les gustaría probar alguno.

CONCLUSIONES

Una primera conclusión que podemos extraer de nuestro estudio es que la percepción que se tiene de los jóvenes en relación a los accidentes de tráfico, tal y como lo conocemos, o es entendido y compartido por la población en general, no podemos calificarla como exacta.

En este sentido, si esa percepción tuviera que servir para resolver la cuestión que es base de nuestras jornadas “Los jóvenes en el tráfico: ¿víctimas o culpables?” nos llevaría directamente a un veredicto claro de culpabilidad.

Y es cierto que hemos constatado conductas que además de ser poco ajustadas al cumplimiento de la norma, constituyen sin duda conductas de riesgo. Así, por ejemplo, hemos sabido que los conductores jóvenes han conducido antes de tener el permiso o licencia.

Pero también hemos roto ciertos estereotipos y hemos conocido que los jóvenes conducen mayoritariamente todos los días, los días laborables más que los fines de semana, durante el día, y lo hacen obviamente de forma fundamental, contrariamente a lo que siempre tendemos a pensar, para ir y venir del trabajo.

Pero, si de verdad queremos ser justos en la emisión de un veredicto debemos atender a otros datos que también hemos obtenido en nuestra investigación.

Recordemos además que al inicio de un juicio debemos de partir de la presunción de inocencia, de acuerdo con un sistema democrático de convivencia.

Una primera forma mediante la cual hemos tratado de abordar esta cuestión ha sido averiguar qué está ocurriendo y en que grado se dan las sanciones que reciben los jóvenes por las supuestas infracciones que cometen.

En este sentido nuestro estudio concluye que es alta la tasa de jóvenes conductores de turismo que han sido multados en alguna ocasión. No hay que tener en cuenta que la probabilidad de ser multado es baja en relación al tiempo de conducción, dada la baja supervisión policial existente.

Además también hemos constatado que la mayoría de ellos admite haber infringido las normas en más de una ocasión. En este sentido hemos obtenido un grado alto de autoculpación.

En relación a las motivaciones de dichas infracciones hemos sabido que los jóvenes en general (sin particularizar en cada uno de los factores que específicamente trata el

estudio) atribuyen dicho comportamiento a una baja percepción del riesgo (no es o era peligroso), a la obtención de beneficios asociados a la conducta imprudente, a distracciones y/o a un desconocimiento de la norma.

Hasta aquí lo que se refiere a las infracciones, pero qué hay de los accidentes. ¿Cuál es la experiencia de accidentes que han tenido los jóvenes? Estamos hartos de decir que hay que equivocarse para aprender, o que uno aprende de los errores (aunque las formas de aprender de los accidentes de tráfico en primera persona pueden ser en ocasiones demasiado traumáticas hasta hacerlas imposibles por haber tenido un resultado de muerte).

En nuestro estudio, una alarmante tercera parte de los jóvenes ha sufrido algún accidente de tráfico, mayoritariamente, y en contradicción también con lo que solemos pensar, en desplazamientos "in-itinere" (ida y vuelta al trabajo), de día y durante la semana. Cuando hablamos de accidentes nos estamos refiriendo a toda la casuística, ya sean accidentes graves, leves o menores. Tengamos en cuenta que la probabilidad de los accidentes leves es mayor que los graves, pero existe una clara relación proporcional entre ellos.

Los jóvenes atribuyen los accidentes a las distracciones, a la velocidad excesiva que llevan, a las condiciones de la vía, a saltarse un semáforo o stop y al alcohol.

Esto es lo que piensan ellos. Pero, ¿es que están solos en el tráfico? Si tratamos de realizar un juicio justo tendremos que buscar más actores en esta situación y para ello podemos empezar hablando de los que van con ellos en los vehículos, de sus iguales, de sus amigos. Y hemos de preguntarnos consecuentemente en qué grado actúan y en qué grado se mantienen o modulan estas percepciones/opiniones en función de estos "nuevos/viejos" actores. Nuevos porque acabamos de empezar a referirnos a ellos y viejos porque hemos de reconocer que siempre han estado presentes.

En efecto, casi la mitad de estos jóvenes accidentados viajaba solo, pero una cuarta parte lo hacía acompañado por amigos.

Los jóvenes, independientemente del tipo de vehículo que conducen y tanto si viajan solos o acompañados, consideran la distracción como la principal causa de los accidentes sufridos.

Pero, cuando viajan acompañados por dos o más personas, además de la distracción, los jóvenes destacan el alcohol y la velocidad como causas fundamentales de los accidentes. Resulta pues que la causa y/o la percepción de la misma ha cambiado.

Ahora bien, ¿quién ha dicho que tener un accidente es un indicio de culpabilidad? Existen también otros “actores principales”, entre ellos podemos hablar de los que conducen los otros vehículos, los que interactúan con nuestros jóvenes conductores. Y, ¡cómo cambian las cosas, en función de a quién consideran culpable del accidente!

Así, cuando el joven se considera culpable del accidente, tras la distracción, atribuye la causa del mismo a las condiciones ambientales o de la vía. Es decir, a factores que son en menor grado atribuibles a él mismo.

Mientras que si atribuye la culpa al otro conductor, la cosa cambia, ya que tras la distracción, afirma que la causa del accidente fue saltarse un semáforo en rojo o un stop. Es decir, en la base del accidente existe claramente una infracción.

También hemos de decir que esto último no es siempre así, ya que en el caso de la velocidad ocupa el tercer lugar entre las causas que los jóvenes atribuyen al accidente, tanto si se consideran culpables o no del mismo.

Y tampoco las opiniones se mantienen, si tenemos en cuenta las consecuencias de los accidentes.

De este modo, los jóvenes que han sufrido uno o más accidentes consideran la velocidad como causa de los mismos cuando ha habido heridos. Sin embargo, cuando tan sólo existen daños materiales las causas del accidente se atribuyen en mayor medida a la distracción y a las condiciones ambientales o de la vía. Parece pues en este caso que la verdad es incontestable.

Pero si le realizáramos una pregunta directa para extraer un veredicto de inocencia/culpabilidad, es decir, si les preguntáramos: “¿te consideras inocente o culpable?”, la respuesta en nuestro estudio es clara, la mitad de ellos se reconoce culpable de los accidentes sufridos.

Pero, ¿son tan culpables como parece o existen eximentes en su conducta?

Porque cabe hacerse preguntas tales como:

- ¿De quién es la culpa del grado de desconocimiento de cierto tipo de normas que hemos mencionado anteriormente? ¿Es solamente de ellos?
- ¿Qué parte de responsabilidad tienen en el desarrollo de su comportamiento y actitudes sus iguales y/o sus los padres?

Y contestando en lo que se refiere a los padres, y reconociendo su responsabilidad directa sobre la educación de sus hijos, algunas de las conclusiones obtenidas respecto a lo que los jóvenes perciben en el comportamiento de los padres son las siguientes:

- El 14% confiesa que su padre ha sido multado y, en menor medida, su madre (12%). En ambos casos, los porcentajes de multas son mayores que las recibidas por los jóvenes.
- Es más probable que los jóvenes multados tengan padres (padre y madre) que también han sido sancionados.
- Y, en lo que se refiere a las infracciones, que están a la base de dichas sanciones, podemos afirmar que los hijos que cumplen las normas afirman que sus padres también lo hacen (como en el caso de la utilización del cinturón de seguridad).
- En lo que se refiere al porcentaje de jóvenes que ha sufrido algún accidente, es similar al de sus padres.
- Existe una relación clara entre las causas que el joven atribuye a su propio accidente y al de sus padres (padre y madre).

En conclusión, existe una relación clara entre los comportamientos, las infracciones y los accidentes de los padres y los jóvenes en el tráfico.

Ahora, y por hacer justicia, habría que comentar que en el caso de las madres (frente a los padres) las posiciones no son exactamente las mismas.

Así, las madres cometen menos infracciones que los padres. En especial las que se refieren a no sobrepasar los límites de velocidad.

De este modo, en esta y mayormente en otras infracciones como saltarse semáforos, los jóvenes afirman que las infracciones de las madres se producen más por distracciones que por causas atribuibles a no tener una adecuada percepción de riesgo.

Aún así, no olvidemos que cuando las madres cometen infracciones, los hijos también lo hacen.

Por último, en referencia a este tema, los jóvenes consideran que sus padres cometen más infracciones y sus madres más errores.

En lo que se refiere al porcentaje de jóvenes que ha sufrido algún accidente, es similar al de sus padres

Y por último, y para presentar todas las pruebas posibles en este juicio, ¿son todos los jóvenes iguales?

Obviamente la respuesta a esta pregunta es “no”. En nuestro estudio hemos obtenido una diferencia clara en función de la variable sexo, es decir en si son hombres o mujeres.

De esta forma podemos afirmar de las mujeres jóvenes, en contraposición a los hombres, que han conducido también en menor medida antes de tener el permiso o licencia; que conducen con menor frecuencia en general y particularmente para ir de marcha; que cometen menos infracciones, de modo que exceden menos los límites de velocidad, se saltan menos los semáforos en rojo y utilizan más el cinturón de seguridad.

Consecuentemente, son multadas con menos frecuencia que los jóvenes conductores y sufren menos accidentes de tráfico (y con menor probabilidad han sufrido dos o más accidentes).

En lo que se refiere al tramo de edad, aunque no existen muchas diferencias significativas, sí que hemos encontrado algunos datos interesantes que ya hemos expuesto en el resumen.

Y en cuanto a otras características como si han conducido antes de la obtención del carnet/licencia, podemos decir que estos jóvenes han modificado más sus vehículos, cometen más infracciones como no ponerse el cinturón de seguridad y, consecuentemente, son los que más han sido multados.

En lo que se refiere a variables relacionadas con los estudios/trabajo hemos constatado que los jóvenes que cursan o han cursado estudios superiores son menos sancionados. Por el contrario, los jóvenes con estudios de formación profesional son multados con más frecuencia.

En lo que se refiere a variables relacionadas con las aficiones, podemos decir que:

- El fútbol es el deporte preferido por los jóvenes, independientemente de si han sido o no multados. Los jóvenes multados prefieren el esquí y los deportes de riesgo, mientras que los no multados se inclinan por el baloncesto y el aeróbic.
- El fútbol es el deporte preferido por los jóvenes, independientemente de si han sufrido algún accidente o no. Los que han sufrido algún accidente prefieren los

deportes de riesgo (tanto si han probado alguno como si no), el esquí, la bicicleta y el senderismo.

Y para finalizar este apartado de características o aspectos diferenciales de los jóvenes, comentar que los que conducen su propio vehículo son los que son multados con más frecuencia

En definitiva, los jóvenes no son ni tan culpables, ni tan inocentes como algunos pudieran sentenciar, y que tal como dijimos al principio de este libro, debemos de pensar que en este juicio todos, en cierto grado, somos juez y parte.

Por último, expresar que creemos firmemente que tenemos una responsabilidad doble como ciudadanos y como "expertos" y/o "profesionales" de esta temática en cambiar nuestras creencias y en contribuir a paliar la realidad que suponen los accidentes de tráfico.

[ANEXOS]

ANEXO 1: Cuestionario utilizado para la entrevista telefónica

Buenos días/tardes. Soy un entrevistador de la empresa de estudio de mercado GFK. En esta ocasión, estamos realizando un estudio para el Instituto de Tráfico de la Universidad, sobre la conducción en los jóvenes. Tu opinión es importante para nosotros y te agradeceríamos que nos contestaras unas preguntas durante 10 minutos. Toda la información que nos proporciones será absolutamente anónima, según marca la ley vigente de secretos estadísticos. Gracias por tu colaboración.

Datos personales

- P.1) Sexo:
- Mujer..... (___)
 - Hombre (___)
- P.2) Edad:
- 18 años..... (___)
 - 19 años..... (___)
 - 20 años..... (___)
 - 21 años..... (___)
 - 22 años..... (___)
 - 23 años..... (___)
 - 24 años..... (___)
 - 25 años..... (___)

Experiencia en la conducción

- P.3) ¿Tienes en la actualidad permiso de conducir o licencia?
- Sí PASAR A P.4
 - No (FIN DE ENTREVISTA. NO PROSEGUIR)
- P.4) ¿De qué tipo?
- Ciclomotor (___)
 - Motocicleta (___)
 - Coche (___)
 - Otros (especificar)_____ (___) (___)
 - _____ (___) (___)
- P.5) ¿Cuánto tiempo hace que te sacaste la licencia o carné de conducir?

- Ciclomotor
 - Menos de 1 año (___)
 - 1 año (___)
 - 2 años..... (___)
 - 3 años..... (___)
 - 4 años..... (___)
 - Más de 4 años (___)
- Motocicleta
 - Menos de 1 año (___)
 - 1 año (___)
 - 2 años..... (___)
 - 3 años..... (___)
 - 4 años..... (___)
 - Más de 4 años (___)
- Turismo
 - Menos de 1 año (___)
 - 1 año (___)
 - 2 años..... (___)
 - 3 años..... (___)
 - 4 años..... (___)
 - Más de 4 años (___)
- Otros _____
 - Menos de 1 año (___)
 - 1 año (___)
 - 2 años..... (___)
 - 3 años..... (___)
 - 4 años..... (___)
 - Más de 4 años (___)
- Otros _____
 - Menos de 1 año (___)
 - 1 año (___)
 - 2 años..... (___)
 - 3 años..... (___)
 - 4 años..... (___)
 - Más de 4 años (___)

P.6) Antes de sacarte el carné, ¿habías conducido alguna vez?

Sí

- Un Ciclomotor (___)
- Una Motocicleta (___)
- Un Turismo (___)
- Otros (especificar)_____ (___) (___)
- _____ (___) (___)

P.7) Habitualmente, ¿con qué frecuencias conduces?

- Todos los días..... (___)
- Dos o tres veces por semana (___)
- Al menos una vez por semana (___)
- Menos de una vez por semana (___)

Condiciones de la conducción habitual

- P.8) ¿Qué tipo de vehículo conduces habitualmente?
(ENT: seleccionar sólo uno, el más frecuente)
- Ciclomotor..... (___)
 - Motocicleta..... (___)
 - Turismo (___)
 - Otros (especificar).....(___) (___)
- P.9) ¿Cuál es el uso principal que das a este vehículo habitual? (ENT: Respuesta múltiple)
- Ir o venir del trabajo (___)
 - Para trabajar (___)
 - Ir o venir al centro de estudio..... (___)
 - Asuntos familiares o personales (___)
 - Ir de fiesta, marcha (___)
 - Viajes o excursiones (___)
 - Otras actividades de ocio o tiempo libre.. (___)
- P.10.a) ¿Cuándo utilizas más el vehículo?
ENTREVISTADOR: si alguna persona indica que con la misma frecuencia se marcan ambas opciones.
- Durante la semana, sin contar el fin de semana (___)
 - Los fines de semana..... (___)
- (ENT: Si código 1 en P.10.a)
- P.10.b) Me has comentado que utilizas más el vehículo durante LA SEMANA y concretamente, lo haces principalmente?
- De día (___)
 - De noche..... (___)
- (ENT: Si código 2 en P.10.a)
- P.10.c) Me has comentado que utilizas más el vehículo durante los FINES DE SEMANA y concretamente, lo haces principalmente?
- De día (___)
 - De noche..... (___)
- P.11) Los desplazamientos más frecuentes son por:
(ENT: Respuesta múltiple).
- Zona Urbana (___)
 - Carreteras convencionales..... (___)
 - Autopista o autovía (___)
- P.12) Durante una semana, sin contar el fin de semana, ¿cuántas horas CONDUCES COMO PROMEDIO?
- Menos de una (___)
 - Entre una y cinco..... (___)
 - Entre cinco y diez (___)
 - Entre diez y veinte (___)
 - Más de veinte (___)
- P.13) ¿Y durante el fin de semana, cuántas horas

CONDUCES COMO PROMEDIO?

- Menos de una (___)
 - Entre una y cinco..... (___)
 - Entre cinco y diez (___)
 - Entre diez y veinte (___)
 - Más de veinte (___)
- P.14) El vehículo que conduces más habitualmente, ¿se ha comprado...?
- Nuevo (___)
 - De segunda mano (___)
- P.15) ¿Cuánto tiempo tiene el vehículo?
- Años..... (___) (___)
 - Meses (___) (___)
 - No lo sé (___)
- P.16) ¿De qué marca y modelo es?
(Ent: Mostrar Cartón N°1).

-
- Otros (especificar)..... (___) (___)
- P.17) Este vehículo habitual es:
- Propio (___)
 - De tu padre (___)
 - De tu madre..... (___)
 - Compartido con un hermano o amigo (___)
 - Familiar..... (___)
 - Del trabajo (___)
- P.18) ¿Has pagado tú el vehículo?
- Sí (___)
 - No (___)
- P.19) ¿Has elegido tú el vehículo?
- Sí (___)
 - No (___)
- P.20) ¿Qué coche te comprarías si tuvieras la posibilidad económica de comprarte el que más te gustara? (Ent: Mostrar Cartón N°1).

-
- Otros (especificar)..... (___) (___)
- P.21) ¿Ha sido ese vehículo modificado? Por ejemplo, se le han puesto neumáticos más anchos, la suspensión levantada o bajada, extras no estándar o añadidos de carrocería como faldones laterales, alerones, parachoques...
- Sí (___)
 - No (___)
 - No lo sé (___)

Infracciones

- P.22) Sin contar las multas por aparcamiento indebido, ¿cuántas veces te han multado en los últimos 12 meses por

Nº DE VECES

- Exceso de velocidad (___) (___)
- Alcoholemia (___) (___)
- Saltarte un semáforo (___) (___)
- Saltarte un stop (___) (___)
- Otros (especificar) _____ (___) (___)
_____ (___) (___)

P.23) ¿Te has saltado alguna vez un semáforo en rojo?

- Sí (___)
- No (___) PASAR A P.26

P.24) ¿Sabías que está prohibido?

- Sí (___)
- No (___)

P.25) ¿Por qué dirías que lo hiciste? (ENT: leer opciones. Respuesta múltiple).

- Tenía prisa (___)
- Sinceramente fue un despiste (___)
- Me ví alentado o forzado por mis amigos (___)
- Para impresionar o hacerme el "duro" (___)
- Porque ví que no era peligroso y tenía margen de sobra (___)
- Otros (especificar) _____ (___) (___)
_____ (___) (___)
_____ (___) (___)

ENTREVISTADOR: realizar P.26 a P.27 sólo a los que tienen carné de coche en P.4

P.26) Cuando conduces, ¿llevas puesto el cinturón de seguridad? (ENT: leer opciones. Respuesta única).

- Siempre, tanto en carretera como en ciudad (___) PASAR A P.28
- Sólo en carretera, nunca o casi nunca en ciudad... (___)
- Sólo cuando veo que me pueden multar (___)
- Nunca o casi nunca en ninguna circunstancia (___)

P.27) Cuando no te pones el cinturón de seguridad, ¿por qué dirías que es? (ENT: leer opciones, respuesta múltiple).

- Despiste u olvido (___)
- El trayecto es muy corto (___)
- Por comodidad (___)
- No lo considero efectivo (___)

- Confío en que no va a pasar nada (___)
- Otros (especificar)_____ (___) (___)
- _____ (___) (___)
- _____ (___) (___)

P.28) Cuando conduces un ciclomotor o una motocicleta o vas de “acompañante ó paquete”, ¿llevas el casco puesto? (ENT: leer opciones. Respuesta única).

- Siempre, tanto en carretera como en ciudad (___)
- Sólo en carretera, nunca o casi nunca en ciudad... (___)
- Sólo cuando veo que me pueden multar (___)
- Nunca o casi nunca en ninguna circunstancia (___)
- No voy nunca en moto ni como acompañante o paquete..... (___) PASAR A P.30

P.29) Cuando no te pones el casco, ¿por qué dirías que es? (ENT: leer opciones. Respuesta múltiple).

- Despiste u olvido (___)
- El trayecto es muy corto (___)
- Por comodidad..... (___)
- No lo considero efectivo (___)
- Confío en que no va a pasar nada (___)
- No tengo casco..... (___)
- Otros (especificar)_____ (___) (___)
- _____ (___) (___)
- _____ (___) (___)

A todos

P.30) ¿Cuál de estas afirmaciones es para ti la correcta?

El cinturón...

- Es sólo obligatorio en carretera (___)
- Es sólo obligatorio en las plazas o asientos delanteros..... (___)
- Es obligatorio en cualquier circunstancia . (___)

P.31) ¿Cuál de estas afirmaciones es para ti la correcta?

El casco...

- Es sólo obligatorio en carretera (___)
- Es sólo obligatorio para quien conduce la moto o ciclomotor (___)
- Es obligatorio en cualquier circunstancia . (___)

P.32) ¿A qué velocidad, como máximo, conduces?

- En autopista o autovía (___) Km/hora

- En carretera convencional () Km/hora
 - En ciudad () Km/hora
- P.33) ¿Cuál es la velocidad máxima permitida?
- En autopista o autovía () Km/hora
_____ ()
 - En carretera convencional () Km/hora
_____ ()
 - En ciudad () Km/hora
_____ ()
- P.34) Durante los últimos 12 meses, ¿cuántas veces puedes haber conducido tras haber CONSUMIDO ALCOHOL, aunque sea una única cerveza?
- Ninguna ()
 - Alguna vez ()
 - Muchas ()
 - No lo sé ()
- P.35) ¿Por qué dirías que lo hiciste?
- No me afecta ()
 - Confío en que no va a pasar nada ()
 - Yo no quería pero ()
 - Por una fuerza mayor ()
 - Está dentro del límite permitido ()

Accidentes

- P.36) ¿En cuántas ocasiones te has visto implicado en un accidente de tráfico?
- En ninguna () PASAR A P.48
 - En una () PASAR A P.37
 - En dos o más () PASAR A P.38
- P.37) ¿Quién conducía el vehículo?
- Yo ()
 - Mi madre ()
 - Mi padre ()
 - Un amigo/a ()
 - Un compañero/a ()
 - Mi pareja ()
 - Otros (especificar) _____ () ()

PASAR A P.39

- P.38) Piensa en el accidente más grave, ¿quién conducía el vehículo?
- Yo ()
 - Mi madre ()
 - Mi padre ()
 - Un amigo/a ()
 - Un compañero/a ()
 - Mi pareja ()
 - Otros (especificar) _____ () ()

- P.39.a) ¿Cuántos viajabais en el vehículo en el momento del accidente?
- Iba solo (___)
 - Dos (___)
 - Tres (___)
 - Cuatro (___)
 - Más de cuatro (___)
- P.39.b) ¿Con quién viajabas en el momento del accidente?
- Con amigos (___)
 - Con familiares (___)
 - Con compañeros de trabajo/estudios..... (___)
 - Con mi pareja (___)
 - Con otra persona..... (___)
- P.40) ¿Quién tuvo la culpa?
- Yo/el conductor del vehículo en el que viajaba..... (___)
 - El otro conductor (___)
 - Ambos lo hicimos mal (___)
- P.41) Para ti, personalmente, ¿cuál dirías que fue la causa del accidente? (ENT: respuesta múltiple).
- Alcohol (___)
 - Velocidad (___)
 - Distracción (___)
 - Saltarse un semáforo en rojo o un stop (___)
 - Otro tipo de infracción (___)
 - Fue inevitable por las condiciones ambientales o de la vía (___)
 - Otra (especificar)_____ (___) (___)
 - _____ (___) (___)
 - _____ (___) (___)
- P.42) ¿Cuáles fueron las consecuencias del accidente? (ENT: respuesta múltiple).
- Muertos (___)
 - Heridos (___)
 - Daños materiales en el vehículo (___)
 - Daños materiales a otras propiedades..... (___)
 - No hubo daños personales ni materiales . (___)

ENTREVISTADOR: los que han tenido sólo un accidente pasar a P.48. Los que han tenido 2 o más accidentes pasar a P.43.

- P.43) Y en el segundo accidente más grave que tuviste, ¿quién conducía el vehículo?
- Yo (___)
 - Mi madre..... (___)
 - Mi padre (___)

- Un amigo/a..... (___)
 - Un compañero/a..... (___)
 - Mi pareja (___)
 - Otros (especificar)_____ (___) (___)
- P.44.a) ¿Cuántos viajabais en el vehículo en el momento del accidente?
- Iba solo (___)
 - Dos..... (___)
 - Tres (___)
 - Cuatro (___)
 - Más de cuatro (___)
- P.44.b) ¿Con quien viajabas en el momento del accidente?
- Con amigos (___)
 - Con familiares (___)
 - Con compañeros de trabajo/estudios..... (___)
 - Con mi pareja (___)
 - Con otras personas (___)
- P.45) ¿Quién tuvo la culpa?
- Yo/el conductor del vehículo en el que viajaba..... (___)
 - El otro conductor (___)
 - Ambos lo hicimos mal (___)
- P.46) Para ti, personalmente, ¿cuál dirías que fue la causa del accidente? (ENT: respuesta múltiple).
- Alcohol (___)
 - Velocidad (___)
 - Distracción (___)
 - Saltarse un semáforo en rojo o un stop (___)
 - Otro tipo de infracción (___)
 - Fue inevitable por las condiciones ambientales o de la vía (___)
 - Otra (especificar)_____ (___) (___)
 - _____ (___) (___)
 - _____ (___) (___)
- P.47) ¿Cuáles fueron las consecuencias del accidente? (ENT: respuesta múltiple).
- Muertos (___)
 - Heridos (___)
 - Daños materiales al vehículo (___)
 - Daños materiales a otras propiedades..... (___)
 - No hubo daño (___)

Padres

- P.48) ¿Vives con tus padres?
- No (___)
 - Con mi madre (___)

- Con mi padre (___)
 - Sí, con ambos..... (___)
- P.49) ¿Cómo calificarías a tu padre?
- Muy estricto (___)
 - Algo estricto..... (___)
 - Ni estricto, ni permisivo (___)
 - Más bien permisivo (___)
 - Muy permisivo (___)
 - No procede..... (___)
- P.50) ¿Y a tu madre?
- Muy estricta (___)
 - Algo estricta..... (___)
 - Ni estricta, ni permisiva (___)
 - Más bien permisiva (___)
 - Muy permisiva (___)
 - No procede..... (___)
- P.51) ¿Conduce actualmente alguno de tus padres habitualmente?
- Los dos (___) HACER DE P.52 A P.80
 - Sólo mi padre (___) HACER DE P.52 A P.65
 - Sólo mi madre ... (___) HACER DE P.66 A P.80
 - Ninguno (___) PASAR A P.81

Infracciones padre

- P.52) ¿Sabes si tu padre ha sido multado en los últimos 12 meses por otro motivo que aparcar de forma indebida?
- Sí (___)
 - No (___)
 - No sé si lo han multado (___)
- P.53) Durante los últimos 12 meses, ¿cuántas veces crees que tu padre puede haberse SALTADO UN SEMÁFORO EN ROJO?
- Ninguna (___) PASAR A P.55
 - Alguna vez..... (___)
 - Frecuentemente (___)
 - No lo sé (___) PASAR A P.55
- P.54) ¿Por qué crees que pudo hacerlo?
- Sería un despiste..... (___)
 - No sabe que está prohibido..... (___)
 - Conduce de forma temeraria..... (___)
 - No lo considera peligroso (___)
- P.55) ¿Durante los últimos 12 meses, ¿cuántas veces crees que tu padre puede haber circulado sin llevar puesto el CINTURÓN DE SEGURIDAD?
- Ninguna (___) PASAR A P.57
 - Alguna vez..... (___)
 - Frecuentemente (___)
 - No lo sé (___) PASAR A P.57

- P.56) ¿Por qué crees que pudo hacerlo?
- Sería un despiste..... (___)
 - No sabe que está prohibido..... (___)
 - Conduce de forma temeraria..... (___)
 - No lo considera peligroso (___)
- P.57) ¿Durante los últimos 12 meses, ¿cuántas veces crees que tu padre puede haber circulado sobrepasando los LÍMITES DE VELOCIDAD?
- Ninguna (___) PASAR A P.59
 - Alguna vez..... (___)
 - Frecuentemente (___)
 - No lo sé (___) PASAR A P.59
- P.58) ¿Por qué crees que pudo hacerlo?
- Sería un despiste..... (___)
 - No sabe que está prohibido..... (___)
 - Conduce de forma temeraria..... (___)
 - No lo considera peligroso (___)
- P.59) ¿Durante los últimos 12 meses, ¿cuántas veces crees que tu padre puede haber circulado tras haber consumido ALCOHOL?
- Ninguna (___) PASAR A P.61
 - Alguna vez..... (___)
 - Frecuentemente (___)
 - No lo sé (___) PASAR A P.61
- P.60) ¿Por qué crees que pudo hacerlo?
- No lo considera peligroso (___)
 - Por costumbre..... (___)
 - No sabe que está prohibido..... (___)

Accidentes padre

- P.61) Tu padre, ¿alguna vez ha tenido un accidente de tráfico conduciendo él?
- Sí (___)
 - No (___) PASAR A P.66
 - No sé si ha tenido algún accidente (___) PASAR A P.66
- Si ha tenido más de uno, piensa en el más grave y responde.
- P.62) ¿Quién tuvo la culpa?
- El otro conductor..... (___)
 - Mi padre..... (___)
 - No lo sé (___)
- P.63) Tu padre, ¿había consumido alcohol?
- Sí (___)
 - No (___)
 - No lo sé (___)
- P.64) ¿Cuál dirías que fue la causa principal del accidente?, (SÓLO UNA).
- Alcohol (___)

- Velocidad (___)
 - Distracción (___)
 - Saltarse un semáforo en rojo o un stop (___)
 - No lo sé (___)
 - Otra (especificar)_____ (___) (___)
- P.65) Tu padre, ¿llevaba puesto el cinturón de seguridad?
- Sí (___)
 - No (___)
 - No lo sé (___)

Infracciones madre

Ver P.51 si contestan código 1 ó 3 realizar de P.66 a P.80

- P.66) ¿Sabes si tu madre ha sido multada en los últimos 12 meses por otro motivo que aparcar de forma indebida?
- Sí (___)
 - No (___)
 - No sé si le han multado..... (___)
- P.67) Durante los últimos 12 meses, ¿cuántas veces crees que tu madre puede haberse SALTADO UN SEMÁFORO EN ROJO?
- Ninguna (___) PASAR A P.70
 - Alguna vez..... (___)
 - Frecuentemente (___)
 - No lo sé (___) PASAR A P.70
- P.69) ¿Por qué crees que pudo hacerlo?
- Sería un despiste..... (___)
 - No sabe que está prohibido..... (___)
 - Conduce de forma temeraria..... (___)
 - No lo considera peligroso (___)
- P.70) Durante los últimos 12 meses, ¿cuántas veces crees que tu madre puede haber circulado sin llevar puesto el CINTURÓN DE SEGURIDAD?
- Ninguna (___) PASAR A P.72
 - Alguna vez..... (___)
 - Frecuentemente (___)
 - No lo sé (___) PASAR A P.72
- P.71) ¿Por qué crees que pudo hacerlo?
- Sería un despiste..... (___)
 - No sabe que está prohibido..... (___)
 - Conduce de forma temeraria..... (___)
 - No lo considera peligroso (___)
- P.72) Durante los últimos 12 meses, ¿cuántas veces crees que tu madre puede haber circulado sobrepasando los LÍMITES DE VELOCIDAD?

- Ninguna (___) PASAR A P.74
 - Alguna vez..... (___)
 - Frecuentemente (___)
 - No lo sé (___) PASAR A P.74
- P.73) ¿Por qué crees que pudo hacerlo?
- Sería un despiste..... (___)
 - No sabe que está prohibido..... (___)
 - Conduce de forma temeraria..... (___)
 - No lo considera peligroso (___)
- P.74) Durante los últimos 12 meses, ¿cuántas veces crees que tu madre puede haber circulado tras CONSUMIR ALCOHOL?
- Ninguna (___) PASAR A P.76
 - Alguna vez..... (___)
 - Frecuentemente (___)
 - No lo sé (___) PASAR A P.76
- P.75) ¿Por qué crees que puede haberlo hecho?
- No lo considera peligroso (___)
 - Por costumbre..... (___)
 - No sabe que está prohibido..... (___)

Accidentes madre

- P.76) ¿Alguna vez ha tenido un accidente de tráfico tu madre conduciendo ella?
- Sí (___)
 - No (___) PASAR A P.81
- Si ha tenido más de uno, piensa en el más grave y responde.
- P.77) ¿Quién tuvo la culpa?
- El otro conductor..... (___)
 - Mi madre (___)
- P.78) Tu madre ¿Había consumido alcohol?
- Sí (___)
 - No (___)
- P.79) ¿Cuál dirías que fue la causa principal del accidente?, (SÓLO UNA).
- Alcohol (___)
 - Velocidad (___)
 - Distracción (___)
 - Saltarse un semáforo en rojo o un stop (___)
 - No lo sé (___)
 - Otra (especificar)_____ (___) (___)
- P.80) Tu madre ¿Llevaba puesto el cinturón de seguridad?
- Sí (___)
 - No (___)
 - No lo sé (___)

Estilo de vida

En los últimos 12 meses, ¿con qué frecuencia has consumido?

- P.81) Cerveza
- Nunca (___)
 - Todos los días (___)
 - Tres o cuatro días a la semana..... (___)
 - Fines de semana y fiestas (___)
 - Esporádicamente (___)
- P.82) Vino
- Nunca (___)
 - Todos los días (___)
 - Tres o cuatro días a la semana..... (___)
 - Fines de semana y fiestas (___)
 - Esporádicamente (___)
- P.83) Combinados, cubatas,...
- Nunca (___)
 - Todos los días (___)
 - Tres o cuatro días a la semana..... (___)
 - Fines de semana y fiestas (___)
 - Esporádicamente (___)
- P.84) En los últimos 12 meses, ¿has consumido algún otro tipo de droga?
- Sí (___)
 - No (___) PASAR A P.88
- ¿Qué tipo de droga y con qué frecuencia?
- P.85) Marihuana/cannabis, Hachís/porros
- Nunca (___)
 - Todos los días (___)
 - Tres o cuatro días a la semana..... (___)
 - Fines de semana y fiestas (___)
 - Esporádicamente (___)
- P.86) Cocaína
- Nunca (___)
 - Todos los días (___)
 - Tres o cuatro días a la semana..... (___)
 - Fines de semana y fiestas (___)
 - Esporádicamente (___)
- P.87) Pastillas (drogas de diseño)
- Nunca (___)
 - Todos los días (___)
 - Tres o cuatro días a la semana..... (___)
 - Fines de semana y fiestas (___)
 - Esporádicamente (___)

Estudios, ocupación y aficiones

- P.88) ¿Estas estudiando en la actualidad?
- Sí (___)
 - No (___) PASAR A P.90

- P.89) Concretamente, ¿qué nivel de estudios estás realizando?
- Graduado escolar (___)
 - Enseñanza Secundaria Obligatoria (___)
 - Bachillerato (___)
 - Formación Profesional..... (___)
 - Superiores o universitarios..... (___)
 - Master, oposiciones, doctorado.... (___)
 - Otros (especificar)_____ (___) (___)

PASAR A P.91

- P.90) ¿Cuál es el nivel máximo de estudios que has alcanzado?
- Graduado escolar (___)
 - Enseñanza Secundaria Obligatoria (___)
 - Bachillerato (___)
 - Formación Profesional..... (___)
 - Superiores o universitarios..... (___)
 - Master, oposiciones, doctorado.... (___)
 - Otros (especificar)_____ (___) (___)

- P.91) ¿Trabajas?
- Sí (___)
 - No (___) PASAR A P.93

- P.92) ¿Con qué dedicación?
- A tiempo parcial (___)
 - A tiempo completo..... (___)

- P.93) ¿Cuál dirías que es tu afición principal? (ENT: respuesta múltiple).
- Ir al cine (___)
 - Ir al teatro, ópera, conciertos, exposiciones, museos (___)
 - Lectura (___)
 - Salidas por la noche a pubs y discotecas (___)
 - Paseos por parques o jardines..... (___)
 - Bricolaje (___)
 - Ir a visitar a familia o amigos (___)
 - Ir de compras..... (___)
 - Practicar deportes (senderismo, fútbol, ballet, bicicleta, danza, baloncesto, etc)..... (___)
 - Practicar deportes de riesgo (trecking, barranquismo, puenting, ala delta, vuelo sin motor, cross, etc.) (___)
 - Excursiones a lugares próximos que no necesitas dormir fuera (___)

- Viajes que supongan al menos una noche fuera (___)
- Escuchar música (___)
- Tocar instrumentos musicales..... (___)
- Otros (especificar)_____ (___) (___)
- _____ (___) (___)
- _____ (___) (___)

P.94) ¿Y tu deporte favorito? (ENT: respuesta múltiple).

- Futbol (___)
- Baloncesto (___)
- Bicicleta (___)
- Ballet clásico/danzas regionales . (___)
- Aerobic/steps..... (___)
- Senderismo (___)
- Esquí..... (___)
- Montar a caballo (___)
- Practicar deportes de riesgo (trecking, barranquismo, puenting, ala delta, vuelo sin motor, cross, etc.) (___)
- Ir al gimnasio..... (___)
- Otros (especificar)_____ (___) (___)
- _____ (___) (___)
- _____ (___) (___)

P.95) Respecto a los deportes de riesgo (puenting, rafting, escalada,...), ¿cuál de estas afirmaciones se ajustan más a ti?

- Definitivamente no me gustan (___)
- Me gustaría probar alguno (___)
- Me gusta alguno que he probado, pero no lo práctico..... (___)
- Lo practico (especificar)_____ (___) (___)

Datos de clasificación social

HABITAT

- Menos de 20.000 habitantes (___)
- De 20.000 a 500.000 habitantes..... (___)
- Más de 500.000 habitantes (___)

COMUNIDAD AUTÓNOMA

- Especificar_____ (___) (___)

¿ES VD. LA PERSONA QUE TRAE EL INGRESO PRINCIPAL AL HOGAR?

- Sí (___)
- No (___)

ENTREVISTADOR: Si la respuesta es SÍ, todos los datos de estudios y ocupación se anotarán en la columna de persona principal (P.P.).

Si la respuesta es "NO" se preguntará por los datos de estudios y ocupación tanto del entrevistado como de la persona principal.

BLOQUE 1: ESTUDIOS

¿QUÉ NIVEL DE ESTUDIOS ES EL MÁS ALTO QUE TIENE TERMINADO? ¿Y LA PERSONA PRINCIPAL?

ENT. P.P.

- SIN ESTUDIOS: No sabe leer ni escribir. Sabe leer y escribir pero fue a la escuela menos de 3 años (___) (___)
- PRIMARIOS: Hasta 11-12 años. Previos al comienzo del bachiller elemental (hasta ingreso) 1º a 6º de EGB, Educación Primaria de la LOGSE 1º y 6º de Primaria (___) (___)
- EDUCACIÓN SECUNDARIA DE PRIMER GRADO: 12 a 16 años. Bachiller elemental 7º y 8º de EGB; 1º y 2º de BUP, 1º a 4º de ESO, FPI, Maestría Industrial, Graduado Escolar Certificado Escolar (___) (___)
- EDUCACIÓN SECUNDARIA DE 2º GRADO: 16 a 18 años. Bachiller Superior, 3º de BUP y COU, FP II y FP III, 1º y 2º de Bachillerato de la LOGSE..... (___) (___)
- ESTUDIOS UNIVERSITARIOS. Ciclo Medio: Diplomado, Carrera Técnica. Ciclo Superior: Licenciados, Doctorado..... (___) (___)
- Anote detalladamente si no sabe clasificar _____ ... (___) (___)

BLOQUE 2: ACTIVIDAD

¿CUÁL ES SU TRABAJO U OCUPACIÓN? ¿Y EL DE LA PERSONA PRINCIPAL? (ENT.: En el caso de jubilado o parado preguntar por la última ocupación que tuvo y anotar en el cuadro siguiente)

ENT. P.P.

- Ocupado (hacer bloque 3) (___) (___)
- No ocupado (___) (___)
- Jubilado (hacer bloque 3) (___) (___)
- Parado habiendo trabajado antes (hacer bloque 3) (___) (___)
- Parado en busca del primer empleo (___) (___)

- Trabaja en tareas del hogar exclusivamente (___) (___)
- Estudiante..... (___) (___)

BLOQUE 3: OCUPACIÓN

(ENT.: Obtenga suficiente información para poder identificar el grupo correspondiente correctamente. En caso de duda anote literalmente a continuación.

Trabajadores por cuenta propia.

- | | ENT. | P.P. |
|---|-------|-------|
| • Empresario agrario con asalariados..... (___) | (___) | (___) |
| • Empresario agrario sin asalariados, agricultor, pescador, miembro de cooperativa agraria..... (___) | (___) | (___) |
| • Empr. no agrario con asalariados (___) | (___) | (___) |
| • Con 5 empleados o menos..... (___) | (___) | (___) |
| • Con 6 empleados o más (___) | (___) | (___) |
| • Empresario no agrario sin asalariados, autónomos, miembros de cooperativas no agrarias..... (___) | (___) | (___) |
| • Profesionales técnicos y asimilados..... (___) | (___) | (___) |

Trabajadores por cuenta ajena (Sector privado o público).

- | | ENT. | P.P. |
|---|-------|-------|
| • Directores y gerentes. Altos funcionarios de AAPP, CC.AA. y Corporaciones Locales..... (___) | (___) | (___) |
| • Responsable de 5 subordinados o menos (___) | (___) | (___) |
| • Responsable de 6 subordinados o más..... (___) | (___) | (___) |
| • Profesionales, técnicos y asimilados en empresas privadas, la administración pública y fuerzas armadas (___) | (___) | (___) |
| • Personal administrativo, del sector servicios y comerciales, en empresas privadas, la administración pública y fuerzas armadas..... (___) | (___) | (___) |
| • Encargados, contra maestres, capataces..... (___) | (___) | (___) |
| • Operarios cualificados de establecimientos no agrarios (___) | (___) | (___) |
| • Operarios sin especialización (___) | (___) | (___) |
| • Trabajadores de explotaciones agrarias (___) | (___) | (___) |

Índice de tablas

Tabla 1: Maqueta de distribución de muestra por edad y sexo	24
Tabla 2: Maqueta de distribución de muestra por Comunidad Autónoma y tipo de hábitat	25
Tabla 3: Distribución de la muestra de conductores en función del sexo	26
Tabla 4: Distribución de la muestra por edad y sexo	27
Tabla 5: Distribución de la muestra por Comunidad Autónoma y sexo	28
Tabla 6: Distribución de la muestra por hábitat y sexo	29
Tabla 7: Distribución de la muestra en función de la situación laboral	29
Tabla 8: Distribución de los tipos de licencia y/o permiso de conducción de la muestra	30
Tabla 9: Distribución de la muestra en función de la antigüedad de la primera licencia o permiso de conducción	31
Tabla 10: Distribución de la muestra en función de las multas recibidas	31
Tabla 11: Distribución de la muestra en función de los accidentes sufridos	31
Tabla 12: Distribución de los accidentes sufridos por los padres y madres de la muestra	32
Tabla 13: Distribución de la muestra en función del uso principal del vehículo de día o de noche durante la semana	42
Tabla 14: Distribución de la muestra en función del uso principal del vehículo	44
Tabla 15: Distribución de la muestra en función del uso principal del vehículo y el sexo	45
Tabla 16: Tabla de contingencia de si se ha saltado alguna vez un semáforo en rojo en función del sexo	47
Tabla 17: Distribución porcentual de las marcas y modelos de vehículos	79
Tabla 18: Distribución porcentual de los vehículos más deseados	80

Índice de gráficas

Gráfica 1: Distribución porcentual del nivel académico de la muestra	30
Gráfica 2: Distribución porcentual del uso principal del vehículo de día y de noche durante los fines de semana en función de la edad	50
Gráfica 3: Distribución porcentual de la frecuencia de conducción en función del tipo de vehículo	50
Gráfica 4: Distribución porcentual del tipo de vehículo en función del sexo	51
Gráfica 5: Distribución porcentual del consumo de drogas en función del nivel de estudios	51
Gráfica 6: Distribución porcentual del tipo de desplazamientos	52
Gráfica 7: Distribución porcentual del tipo de licencia y/o permiso de conducción	54
Gráfica 8: Distribución porcentual del tipo de licencia y/o permiso de conducción en función del sexo	54
Gráfica 9: Distribución porcentual del tipo de licencia y/o permiso de conducción en función de la edad	55
Gráfica 10: Distribución porcentual de la antigüedad de la primera licencia o permiso de conducción en función del sexo	56

Gráfica 11: Distribución porcentual de la conducción previa a la obtención del permiso de conducción en función del sexo	56
Gráfica 12: Distribución porcentual de la frecuencia de conducción en función del sexo	57
Gráfica 13: Distribución porcentual del tipo de vehículo conducido en función del sexo	58
Gráfica 14: Distribución porcentual de la frecuencia de conducción en función del tipo de vehículo	58
Gráfica 15: Distribución porcentual del uso principal del vehículo en función del sexo	59
Gráfica 16: Distribución porcentual del uso principal del vehículo a los 18 años	60
Gráfica 17: Distribución porcentual del uso principal del vehículo a los 25 años	60
Gráfica 18: Distribución porcentual del uso principal del vehículo en función del tipo de vehículo	61
Gráfica 19: Distribución porcentual del uso principal del vehículo durante la semana en función del sexo	61
Gráfica 20: Distribución porcentual del uso principal del vehículo durante la semana en función de la edad	62
Gráfica 21: Distribución porcentual del uso principal del vehículo de día o de noche durante la semana	62
Gráfica 22: Distribución porcentual del uso principal del vehículo de día y de noche durante los fines de semana en función del sexo	63
Gráfica 23: Distribución porcentual del uso principal del vehículo de día y de noche durante los fines de semana en función de la edad	63
Gráfica 24: Distribución porcentual del tipo de desplazamientos	64
Gráfica 25: Distribución porcentual del tipo de desplazamientos en función del sexo	64
Gráfica 26: Distribución porcentual del tipo de desplazamientos en función de la edad	64
Gráfica 27: Distribución porcentual del tipo de desplazamientos en función de la frecuencia de conducción	65
Gráfica 28: Distribución porcentual del promedio de horas de conducción durante una semana sin contar el fin de semana	66
Gráfica 29: Distribución porcentual del promedio de horas de conducción durante una semana sin contar el fin de semana en función del sexo	66
Gráfica 30: Distribución porcentual del promedio de horas de conducción durante una semana sin contar el fin de semana en función de la frecuencia de conducción	67
Gráfica 31: Distribución porcentual del promedio de horas de conducción durante el fin de semana	68
Gráfica 32: Distribución porcentual del promedio de horas de conducción durante el fin de semana en función del sexo	68
Gráfica 33: Distribución porcentual de los vehículos nuevos y de segunda mano	70
Gráfica 34: Distribución porcentual de los vehículos nuevos y de segunda mano en función del sexo	70
Gráfica 35: Distribución porcentual de los vehículos nuevos y de segunda mano en función del tipo de vehículo	71
Gráfica 36: Distribución porcentual de la antigüedad del vehículo	71

Gráfica 37: Distribución porcentual de la antigüedad del vehículo en función del sexo	71
Gráfica 38: Distribución porcentual de la antigüedad del vehículo en función del tipo de vehículo	72
Gráfica 39: Distribución porcentual de la propiedad del vehículo	72
Gráfica 40: Distribución porcentual de la propiedad del vehículo en función del sexo	73
Gráfica 41: Distribución porcentual de la propiedad del vehículo en función de la frecuencia de conducción	74
Gráfica 42: Distribución porcentual de la propiedad del vehículo en función del tipo de vehículo	75
Gráfica 43: Distribución porcentual de los vehículos pagados	76
Gráfica 44: Distribución porcentual de los vehículos pagados en función del sexo	76
Gráfica 45: Distribución porcentual de los vehículos elegidos	77
Gráfica 46: Distribución porcentual de los vehículos elegidos en función del sexo	77
Gráfica 47: Distribución porcentual de los vehículos elegidos en función de la frecuencia de conducción	78
Gráfica 48: Distribución porcentual de los vehículos modificados	80
Gráfica 49: Distribución porcentual de los vehículos modificados en función del tipo de vehículo	81
Gráfica 50: Distribución porcentual de las multas recibidas	84
Gráfica 51: Distribución porcentual de las multas recibidas en función del sexo	84
Gráfica 52: Distribución porcentual de las multas recibidas en función de la conducción previa a la obtención del permiso de conducción	84
Gráfica 53: Distribución porcentual de las multas recibidas en función del tipo de vehículo	85
Gráfica 54: Distribución porcentual del tipo de sanción multada	85
Gráfica 55: Distribución porcentual del tipo de sanción multada en función del sexo	86
Gráfica 56: Distribución porcentual de la infracción "saltarse un semáforo en rojo"	87
Gráfica 57: Distribución porcentual de la infracción "saltarse un semáforo en rojo" en función del sexo	88
Gráfica 58: Distribución porcentual de la infracción "saltarse un semáforo en rojo" en función de la frecuencia de conducción	88
Gráfica 59: Distribución porcentual de la infracción "saltarse un semáforo en rojo" en función del uso principal del vehículo	89
Gráfica 60: Distribución porcentual de los motivos para "saltarse un semáforo en rojo"	89
Gráfica 61: Distribución porcentual del uso del cinturón de seguridad	90
Gráfica 62: Distribución porcentual del uso del cinturón de seguridad en función del sexo	91
Gráfica 63: Distribución porcentual del uso del cinturón de seguridad en función de la conducción previa a la obtención del permiso de conducción	91
Gráfica 64: Distribución porcentual de los motivos para "no utilizar el cinturón de seguridad"	92
Gráfica 65: Distribución porcentual del uso del casco	93
Gráfica 66: Distribución porcentual del uso del casco en función del sexo	93

Gráfica 67: Distribución porcentual del uso del casco en función de si ha sido multado	94
Gráfica 68: Distribución porcentual de los motivos para "no utilizar el casco"	94
Gráfica 69: Distribución porcentual del conocimiento sobre la obligatoriedad de uso del cinturón de seguridad	95
Gráfica 70: Distribución porcentual del conocimiento sobre la obligatoriedad de uso del casco	95
Gráfica 71: Distribución porcentual de la velocidad máxima a la que se conduce en autopista o autovía	96
Gráfica 72: Distribución porcentual de la velocidad máxima a la que se conduce en autopista o autovía en función del sexo	96
Gráfica 73: Distribución porcentual de la velocidad máxima a la que se conduce en autopista o autovía en función de si ha sido multado	97
Gráfica 74: Distribución porcentual de la velocidad máxima a la que se conduce en carretera convencional	97
Gráfica 75: Distribución porcentual de la velocidad máxima a la que se conduce en carretera convencional en función del sexo	97
Gráfica 76: Distribución porcentual de la velocidad máxima a la que se conduce en carretera convencional en función de si ha sido multado	98
Gráfica 77: Distribución porcentual de la velocidad máxima a la que se conduce en ciudad	98
Gráfica 78: Distribución porcentual de la velocidad máxima a la que se conduce en ciudad en función del sexo	98
Gráfica 79: Distribución porcentual de la velocidad máxima a la que se conduce en ciudad en función de si ha sido multado	98
Gráfica 80: Distribución porcentual del conocimiento sobre la velocidad máxima permitida en autopista o autovía	99
Gráfica 81: Distribución porcentual del conocimiento sobre la velocidad máxima permitida en autopista o autovía en función del sexo	100
Gráfica 82: Distribución porcentual del conocimiento sobre la velocidad máxima permitida en carretera convencional	100
Gráfica 83: Distribución porcentual del conocimiento sobre la velocidad máxima permitida en carretera convencional en función del tipo de vehículo	101
Gráfica 84: Distribución porcentual del conocimiento sobre la velocidad máxima permitida en ciudad	102
Gráfica 85: Distribución porcentual del conocimiento sobre la velocidad máxima permitida en ciudad en función del tipo de vehículo	102
Gráfica 86: Distribución porcentual del conocimiento sobre la velocidad máxima permitida en ciudad en función de la velocidad a la que se conduce	103
Gráfica 87: Distribución porcentual de la frecuencia de conducción tras el consumo de alcohol	104
Gráfica 88: Distribución porcentual de la frecuencia de conducción tras el consumo de alcohol en función del sexo	104
Gráfica 89: Distribución porcentual de la frecuencia de conducción tras el consumo de alcohol en función de la frecuencia de conducción	105
Gráfica 90: Distribución porcentual de la frecuencia de conducción tras el consumo de alcohol en función de la propiedad del vehículo	106
Gráfica 91: Distribución porcentual de la frecuencia de conducción tras el consumo de alcohol en función de si ha sido multado	106

Gráfica 92: Distribución porcentual de los motivos para la conducción tras el consumo de alcohol	107
Gráfica 93: Distribución porcentual de los motivos para la conducción tras el consumo de alcohol en función del sexo	107
Gráfica 94: Distribución porcentual de los accidentes sufridos	110
Gráfica 95: Distribución porcentual de las ocasiones en las que se han visto implicados en un accidente de tráfico	110
Gráfica 96: Distribución porcentual de los accidentes sufridos en función del sexo	110
Gráfica 97: Distribución porcentual de las ocasiones en las que se han visto implicados en un accidente de tráfico en función del sexo	111
Gráfica 98: Distribución porcentual de los accidentes sufridos en función de la frecuencia de conducción	111
Gráfica 99: Distribución porcentual de los accidentes sufridos en función del uso principal del vehículo	112
Gráfica 100: Distribución porcentual de los accidentes sufridos en función de si ha sido multado	112
Gráfica 101: Distribución porcentual de los accidentes sufridos en función de quién conducía el vehículo	113
Gráfica 102: Distribución porcentual de los accidentes sufridos en función de quién conducía el vehículo y del sexo	113
Gráfica 103: Distribución porcentual de quién conducía el vehículo en el accidente sufrido más grave	114
Gráfica 104: Distribución porcentual de quién conducía el vehículo en el accidente sufrido más grave en función del sexo	114
Gráfica 105: Distribución porcentual del número de personas que viajaban en el momento de sufrir el accidente	115
Gráfica 106: Distribución porcentual del número de personas que viajaban en el momento de sufrir el accidente en función del sexo	115
Gráfica 107: Distribución porcentual del tipo de acompañante en el momento de sufrir el accidente	116
Gráfica 108: Distribución porcentual de la culpa atribuida al accidente	117
Gráfica 109: Distribución porcentual de la culpa atribuida al accidente en función del sexo	117
Gráfica 110: Distribución porcentual de la posible causa del accidente	118
Gráfica 111: Distribución porcentual ordenada de la posible causa del accidente	118
Gráfica 112: Distribución porcentual de las consecuencias del accidente	120
Gráfica 113: Distribución porcentual de las consecuencias del accidente en función del tipo de vehículo	120
Gráfica 114: Distribución porcentual de quién conducía el vehículo en el segundo accidente sufrido más grave	121
Gráfica 115: Distribución porcentual del tipo de acompañante en el segundo accidente sufrido más grave	122
Gráfica 116: Distribución porcentual de la culpa atribuida en el segundo accidente sufrido más grave	122
Gráfica 117: Distribución porcentual de los jóvenes que viven con sus padres	124
Gráfica 118: Distribución porcentual de los jóvenes que viven con sus padres en función del sexo	124

Gráfica 119: Distribución porcentual de los jóvenes que viven con sus padres en función de la edad	125
Gráfica 120: Distribución porcentual de las valoraciones efectuadas sobre el padre	126
Gráfica 121: Distribución porcentual de las valoraciones efectuadas sobre la madre	126
Gráfica 122: Distribución porcentual de las valoraciones efectuadas sobre la madre en función del sexo	127
Gráfica 123: Distribución porcentual de la conducción habitual de los padres	127
Gráfica 124: Distribución porcentual de las multas recibidas por el padre durante los últimos doce meses	127
Gráfica 125: Distribución porcentual de las multas recibidas por el padre durante los últimos doce meses en función de las multas recibidas por el hijo	128
Gráfica 126: Distribución porcentual de frecuencia de la infracción "saltarse un semáforo en rojo" cometida por el padre durante los últimos doce meses	129
Gráfica 127: Distribución porcentual de frecuencia de la infracción "saltarse un semáforo en rojo" cometida por el padre en función de si el hijo ha cometido la misma infracción	129
Gráfica 128: Distribución porcentual de los motivos por los que el padre ha cometido la infracción de "saltarse un semáforo en rojo" durante los últimos doce meses	130
Gráfica 129: Distribución porcentual de la frecuencia de la infracción "no utilizar el cinturón de seguridad" cometida por el padre durante los últimos doce meses	130
Gráfica 130: Distribución porcentual de la frecuencia de la infracción "no utilizar el cinturón de seguridad" cometida por el padre durante los últimos doce meses en función de si el hijo ha sido multado	131
Gráfica 131: Distribución porcentual de la frecuencia de la infracción "no utilizar el cinturón de seguridad" cometida por el padre durante los últimos doce meses en función de si el hijo ha cometido la misma infracción	132
Gráfica 132: Distribución porcentual de los motivos por los que el padre ha cometido la infracción de "no utilizar el cinturón de seguridad" durante los últimos doce meses	132
Gráfica 133: Distribución porcentual de la frecuencia de la infracción "exceder los límites de velocidad" cometida por el padre durante los últimos doce meses	133
Gráfica 134: Distribución porcentual de la frecuencia de la infracción "exceder los límites de velocidad" cometida por el padre durante los últimos doce meses en función del sexo	133
Gráfica 135: Distribución porcentual de la frecuencia de la infracción "exceder los límites de velocidad" cometida por el padre durante los últimos doce meses en función de la velocidad máxima a la que conduce el hijo por autopista o autovía	134
Gráfica 136: Distribución porcentual de la frecuencia de la infracción "exceder los límites de velocidad" cometida por el padre durante los últimos doce meses en función de la velocidad máxima a la que conduce el hijo en ciudad	134
Gráfica 137: Distribución porcentual de los motivos por los que el	

padre ha cometido la infracción de “exceder los límites de velocidad” durante los últimos doce meses	135
Gráfica 138: Distribución porcentual de la frecuencia de conducción tras el consumo de alcohol por parte del padre durante los últimos doce meses	136
Gráfica 139: Distribución porcentual de la frecuencia de conducción tras el consumo de alcohol por parte del padre durante los últimos doce meses en función de la frecuencia de conducción tras el consumo de alcohol por parte del hijo	137
Gráfica 140: Distribución porcentual de los motivos por los que el padre ha conducido tras el consumo de alcohol durante los últimos doce meses	137
Gráfica 141: Distribución porcentual de los accidentes sufridos por el padre como conductor	138
Gráfica 142: Distribución porcentual de los accidentes sufridos por el padre como conductor en función de si el hijo ha sufrido algún accidente	138
Gráfica 143: Distribución porcentual de los accidentes sufridos por el padre como conductor en función de si ha cometido la infracción “saltarse un semáforo en rojo” durante los últimos doce meses	139
Gráfica 144: Distribución porcentual de los accidentes sufridos por el padre como conductor en función de si ha cometido la infracción de “exceder los límites de velocidad” durante los últimos doce meses	139
Gráfica 145: Distribución porcentual de los accidentes sufridos por el padre como conductor en función de si ha conducido tras el consumo de alcohol durante los últimos doce meses	140
Gráfica 146: Distribución porcentual de la atribución de la culpa del accidente sufrido por el padre	140
Gráfica 147: Distribución porcentual del consumo de alcohol previo al accidente sufrido por el padre	140
Gráfica 148: Distribución porcentual ordenada de las posibles causas de los accidentes sufridos por el padre	141
Gráfica 149: Distribución porcentual de la utilización del cinturón de seguridad por parte del padre en el momento de sufrir el accidente	141
Gráfica 150: Distribución porcentual de la utilización del cinturón de seguridad por parte del padre en momento de sufrir el accidente en función de la frecuencia habitual de uso del cinturón de seguridad	142
Gráfica 151: Distribución porcentual de las multas recibidas por la madre durante los últimos doce meses	142
Gráfica 152: Distribución porcentual de frecuencia de la infracción “saltarse un semáforo en rojo” cometida por la madre durante los últimos doce meses	143
Gráfica 153: Distribución porcentual de los motivos por los que la madre ha cometido la infracción de “saltarse un semáforo en rojo” durante los últimos doce meses	143
Gráfica 154: Distribución porcentual de la frecuencia de la infracción “no utilizar el cinturón de seguridad” cometida por la madre durante los últimos doce meses	144
Gráfica 155: Distribución porcentual de los motivos por los que la madre ha cometido la infracción de “no utilizar el cinturón de seguridad” durante los últimos doce meses	144
Gráfica 156: Distribución porcentual de la frecuencia de la infracción	

“exceder los límites de velocidad” cometida por la madre durante los últimos doce meses	144
Gráfica 157: Distribución porcentual de los motivos por los que la madre ha cometido la infracción de “exceder los límites de velocidad” durante los últimos doce meses	145
Gráfica 158: Distribución porcentual de la frecuencia de conducción tras el consumo de alcohol por parte de la madre durante los últimos doce meses	145
Gráfica 159: Distribución porcentual de los motivos por los que la madre ha conducido tras el consumo de alcohol durante los últimos doce meses	146
Gráfica 160: Distribución porcentual de los accidentes sufridos por la madre como conductora	146
Gráfica 161: Distribución porcentual de los accidentes sufridos por la madre como conductora en función de si el hijo ha sufrido algún accidente	146
Gráfica 162: Distribución porcentual de las posibles causas de los accidentes sufridos por la madre	147
Gráfica 163: Distribución porcentual de la utilización del cinturón de seguridad por parte de la madre en el momento de sufrir el accidente	147
Gráfica 164: Distribución porcentual de la frecuencia de consumo de cerveza	150
Gráfica 165: Distribución porcentual de la frecuencia de consumo de cerveza en función del sexo	150
Gráfica 166: Distribución porcentual de la frecuencia de consumo de cerveza en función de si se ha cometido la infracción de “saltarse un semáforo en rojo”	151
Gráfica 167: Distribución porcentual de la frecuencia de consumo de cerveza en función de la frecuencia de conducción tras el consumo de alcohol	151
Gráfica 168: Distribución porcentual de la frecuencia de consumo de cerveza en función de si ha sufrido algún accidente	152
Gráfica 169: Distribución porcentual de la frecuencia de consumo de vino	152
Gráfica 170: Distribución porcentual de la frecuencia de consumo de bebidas combinadas	153
Gráfica 171: Distribución porcentual de la frecuencia de consumo de bebidas combinadas en función del sexo	154
Gráfica 172: Distribución porcentual de la frecuencia de consumo de bebidas combinadas en función de la frecuencia de conducción tras el consumo de alcohol	154
Gráfica 173: Distribución porcentual de la frecuencia de consumo de otro tipo de droga diferente al alcohol	155
Gráfica 174: Distribución porcentual de la frecuencia de consumo de otro tipo de droga diferente al alcohol en función del sexo	155
Gráfica 175: Distribución porcentual de la frecuencia de consumo de otro tipo de droga diferente al alcohol en función de si ha cometido la infracción “saltarse un semáforo en rojo” durante los últimos doce meses	156
Gráfica 176: Distribución porcentual de la frecuencia de consumo de otro tipo de droga diferente al alcohol en función de si ha sufrido algún accidente	156

Gráfica 177: Distribución porcentual de la frecuencia de consumo de marihuana/hachís	157
Gráfica 178: Distribución porcentual de la frecuencia de consumo de marihuana/hachís en función del sexo	157
Gráfica 179: Distribución porcentual de la frecuencia de consumo de cocaína	157
Gráfica 180: Distribución porcentual de la frecuencia de consumo de drogas de diseño	158
Gráfica 181: Distribución porcentual de la ocupación actual	159
Gráfica 182: Distribución porcentual de la ocupación actual en función de la frecuencia de conducción	159
Gráfica 183: Distribución porcentual del nivel de estudios actual	159
Gráfica 184: Distribución porcentual del nivel de estudios alcanzado	160
Gráfica 185: Distribución porcentual del nivel de estudios alcanzado en función del sexo	160
Gráfica 186: Distribución porcentual de si el sujeto ha sido multado en función del nivel de estudios	161
Gráfica 187: Distribución porcentual del consumo de drogas diferentes del alcohol durante los últimos doce meses en función del nivel de estudios	162
Gráfica 188: Distribución porcentual de la situación laboral	162
Gráfica 189: Distribución porcentual de la situación laboral en función de la edad	162
Gráfica 190: Distribución porcentual de la situación laboral en función de la frecuencia de conducción	163
Gráfica 191: Distribución porcentual de la situación laboral en función del nivel de estudios	163
Gráfica 192: Distribución porcentual del nivel de dedicación laboral	164
Gráfica 193: Distribución porcentual del nivel de dedicación laboral en función de la edad	164
Gráfica 194: Distribución porcentual del nivel de dedicación laboral en función de si ha sufrido algún accidente	164
Gráfica 195: Distribución porcentual ordenada de las aficiones	165
Gráfica 196: Distribución porcentual de las aficiones en función del sexo	165
Gráfica 197: Distribución porcentual ordenada de los deportes favoritos	166
Gráfica 198: Distribución porcentual de los deportes favoritos en función de si ha sido multado	166
Gráfica 199: Distribución porcentual de los deportes favoritos en función de si ha sufrido algún accidente	167
Gráfica 200: Distribución porcentual de la actitud ante los deportes de riesgo	167
Gráfica 201: Distribución porcentual de la actitud ante los deportes de riesgo en función del sexo	167
Gráfica 202: Distribución porcentual de la actitud ante los deportes de riesgo en función del tipo de vehículo	168
Gráfica 203: Distribución porcentual de la actitud ante los deportes de riesgo en función de si ha cometido la infracción "saltarse un semáforo en rojo" durante los últimos doce meses	168
Gráfica 204: Distribución porcentual de la actitud ante los deportes de riesgo en función de si ha sufrido algún accidente	169

BIBLIOGRAFÍA

El Mundo (2004). Aula del Mundo, 24 abril 2004

Alonso, F; Esteban, C; Calatayud, C; Sanmartín, J; Montoro, L.; et. al. (2002). La agresividad en la conducción: una visión a partir de las investigaciones internacionales. Cuadernos de reflexión Attitudes.

Alonso, F; Sanmartín, J.; Calatayud, C. Esteban, C.; Montoro, L.; et. al. (2002). La agresividad en la conducción: una visión a partir de la población española. Cuadernos de reflexión Attitudes.

Alonso, F; Esteban, C; Calatayud, C; Medina, J. E.; Montoro, L.; et. al. (2003). Una visión a partir de algunas prácticas internacionales. Cuadernos de reflexión Attitudes.

Alonso, F.; Sanmartín, J.; Calatayud, C. Esteban, C.; Montoro, L.; et. al. (2003). Formación y Educación Vial. Una visión a través de la población española. Cuadernos de reflexión Attitudes.

Attitudes