


TOYOTA

INFORME

Jóvenes conductores



La relación existente entre los jóvenes y los accidentes de tráfico está condicionada por un conjunto de factores de carácter psicológico y sociocultural, que en algunos casos, es percibida como una conjunción inevitable. Sin embargo, la siniestralidad vial juvenil (entre 18 y 24 años) en nuestras carreteras ha descendido más de un 50% en el último decenio, y en torno a un 40% en el marco de la Unión Europea.

A pesar de esta significativa reducción, más de 6.000 jóvenes fallecen en las carreteras europeas cada año, sólo en

España durante el año 2010 fallecieron 313 jóvenes y 1212 resultaron heridos graves. Si tenemos en cuenta el censo de la población española, los jóvenes entre 18 y 24 años representan el 7% del total de la población, el 8,5% del censo de conductores y el 13% del total de fallecidos por accidente. A tenor de estos indicadores generales estamos ante una población de mayor riesgo a la hora de sufrir un accidente de tráfico.

FACTORES ASOCIADOS A LA SINIESTRALIDAD DE LOS JÓVENES

Son numerosos los estudios que relacionan diferentes factores intrínsecos a los jóvenes con los accidentes de tráfico, utilizando éstos como predictores del riesgo de siniestralidad y lesividad.

Factores psicológicos

Corresponden al conjunto de variables psicológicas, orgánicas y emocionales propias de la edad, el inicio de la conducción coincide con el final de la adolescencia, algunos de los comportamientos de este período de la vida vienen determinados por la conjunción de tres características: una baja percepción del riesgo, una sobreestimación de sus propias capacidades, y un déficit de experiencia inherente a la edad, que influyen di-

rectamente en la toma de decisiones, como ejemplo: infringir las normas de tráfico o adoptar comportamientos temerarios. Otra manifestación conductual asociada a esta edad corresponde a los comportamientos exhibicionistas en su grupo de referencia. En este sentido, varios estudios han demostrado la relación que existe entre el riesgo de accidente y la presencia de ocupantes de la misma edad en el vehículo, especialmente si el conductor y los ocupantes son varones (Preusser et al., 1998; Simons-Morton et al., 2005).^{1,ab}

Factores socioculturales

Los factores sociales o socioculturales interactúan con los anteriores en la causalidad de los comportamientos huma-

nos, los modelos de aprendizaje social (modelos familiares, culturales y estilos de vida) fundamentales para explicar los hábitos de movilidad y asunción de riesgos en la conducción. Así lo demuestra una investigación norteamericana, donde el historial de infracciones y accidentes de los padres es un predictor del historial de infracciones y accidentes de los hijos. (Ferguson et al., 2001).²

Tipología de las colisiones con jóvenes involucrados

Nocturnidad y fin de semana

La conducción nocturna supone un mayor riesgo para los jóvenes, en España, durante el 2010 el porcentaje de jóvenes (18-24 años) fallecidos durante la noche representó el 48% del total de fallecidos, mientras en el porcentaje para el resto de edades es del 33%. (DGT)³

Del mismo modo, durante el sábado y el domingo el porcentaje de jóvenes (18-24 años) fallecidos alcanzó el 43% del total de fallecidos en ese período, siendo el porcentaje para el resto de edades del 32%. Esta tendencia también la reflejan los datos estadísticos europeos (CARE Database-European Commission, 2010)⁴, donde el mayor ratio de jóvenes fallecidos por millón de habitantes se producen los sábados y domingos entre las 21.00 h y 5.59 h.

Por otra parte, estos datos están en la línea de los resultados de diferentes investigaciones que han tratado series temporales de colisiones de jóvenes conductores durante la noche y los fines de semana (Gregersen y Nyberg, 2002)⁵.

Control del vehículo y velocidad

Diferentes investigaciones internacionales han evidenciado la relación existente entre accidentes de tráfico con jóvenes conductores implicados y el exceso de velocidad, en particular los conductores varones. Según investigaciones de NHTSA⁶, durante el 2007 el 39% de los conductores varones menores de 20 años que se vieron involucrados en un accidente mortal, el factor exceso de velocidad estaba presente en el momento del mismo. Así mismo, la pérdida de control del vehículo también se muestra como una de las características presentes en los accidentes con jóvenes conductores implicados.

Alcohol y Drogas

Según el análisis toxicológico⁷ llevado a cabo por el Instituto Nacional de Toxicología para el año 2010, el 28% de los casos analizados de conductores fallecidos que presentaron resultados positivos en sangre a alcohol (>0,3 g/l) y/o drogas correspondía a la franja de edad de menores de 30 años, siendo este porcentaje del 23% para la franja de 31 a 40 años. Está científicamente demostrado que los efectos del alcohol en el organismo y en la conducción son nocivos para todas las edades, pero en el caso de los jóvenes, lo son

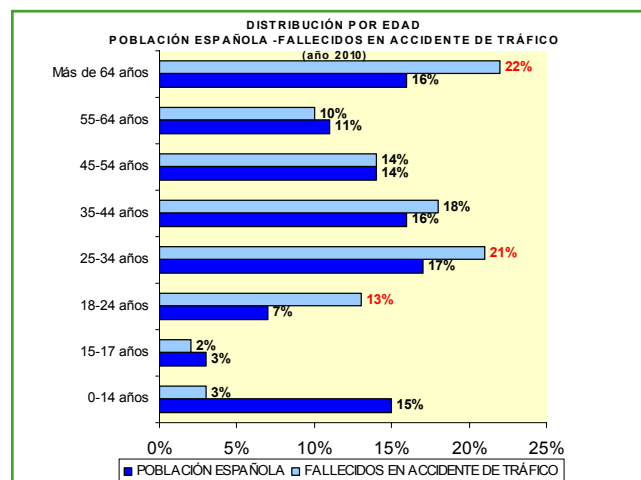
especialmente. Una investigación llevada a cabo en Nueva Zelanda (Keall et al., 2004)⁸, demuestra como el riesgo de sufrir lesiones mortales aumenta exponencialmente en los conductores jóvenes respecto a los mayores de 30 años con el mismo incremento de tasa de alcohol en sangre. En relación a la presencia de drogas detectadas en el organismo de jóvenes conductores, la investigación del proyecto Druid⁹ ofrece un dato significativo, el elevado nº de casos positivos de cannabis (15.11%) en conductores entre 18 y 24 años.

Diferencias entre género

En el ámbito de la Unión Europea, el 81% de los jóvenes fallecidos son hombres, frente a un 29% mujeres. Atendiendo al ratio de fallecidos por millón de habitantes, los hombres representan 121 fallecidos por millón de habitantes y un ratio de 29 las mujeres. Esta tendencia se mantiene en todas las franjas de edad, en los últimos años la diferencia se estrecha en el colectivo de jóvenes. La edad y el género no son predictores *stricto sensu* de comportamientos de riesgo al volante, interactúan junto a otros como: las actitudes, la personalidad, el aprendizaje y los factores psicosociales.

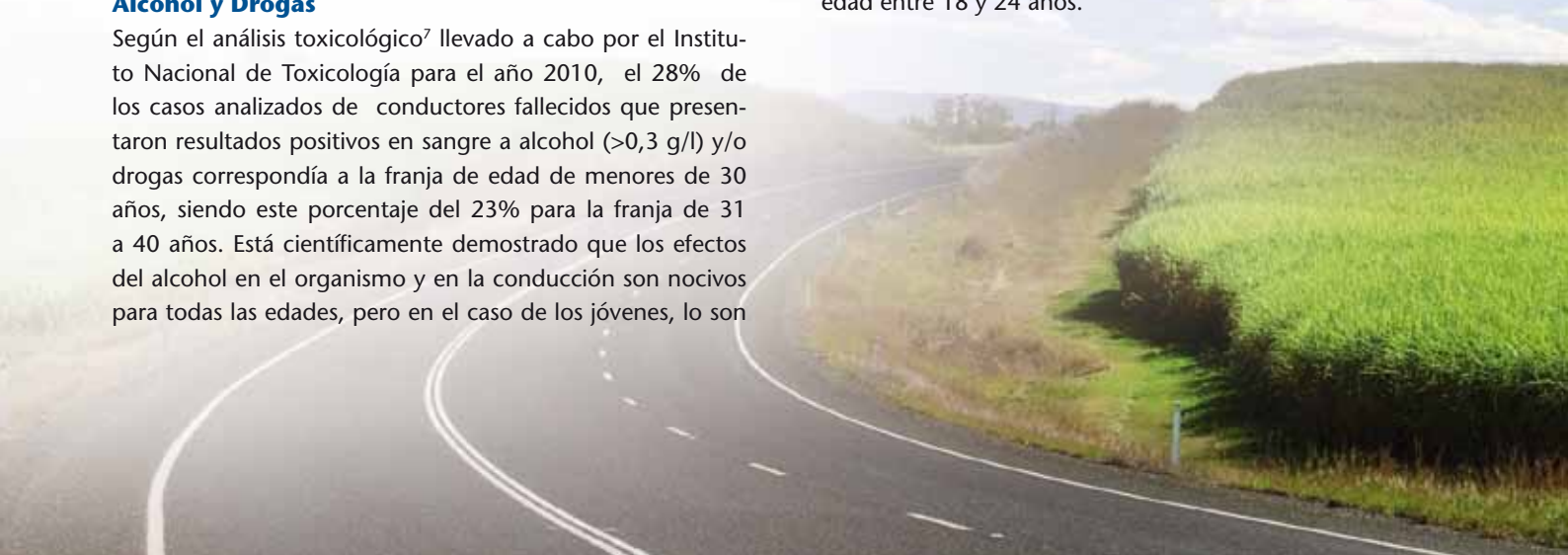
Distribución de la siniestralidad en función de la edad

GRÁFICO 1



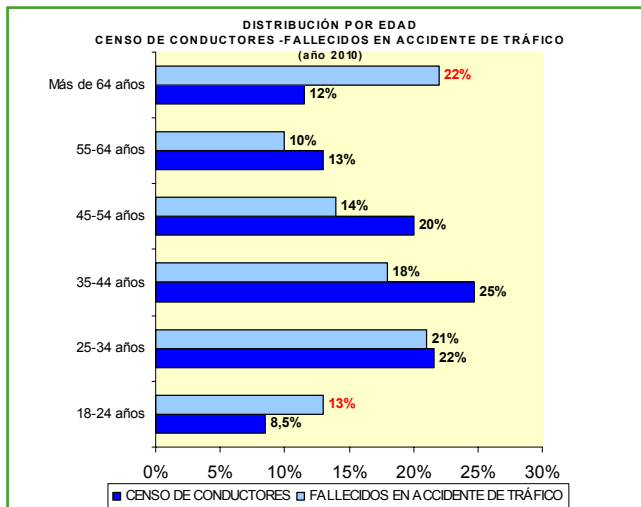
Fuente: INE-DGT

Observamos la mayor diferencia entre fallecidos por accidentes de tráfico y su distribución poblacional en el intervalo de edad entre 18 y 24 años.



Distribución del censo de conductores y fallecidos por accidente de tráfico en el año 2011

GRÁFICO 2



Fuente: DGT

Los jóvenes entre 18 y 24 años y los mayores de 64 años son los dos tramos de edad con mayor porcentaje de fallecidos en circulación en relación al porcentaje de conductores que representan el censo. En el caso de los mayores, la acciden-

talidad peatonal tiene un peso importante. En el caso de los jóvenes se evidencia su perfil de riesgo.

Causas de mortalidad en España por edad

TABLA 1

INTERVALOS DE EDAD	1ª Causa	2ª Causa	3ª Causa
15 a 29	Accidentes de tráfico	Tumores	Enf. sistema circulatorio
30 a 44	Tumores	Otras causas externas	Enf. sistema circulatorio
45 a 59	Tumores	Enf. sistema circulatorio	Enf. sistema digestivo
Más de 60	Enf. sistema circulatorio	Tumores	Enf. sistema respiratorio

Fuente: INE (2009)

Según fuentes del Instituto Nacional de Estadística¹⁰ para el año 2009, el accidente de tráfico como primera causa de fallecimiento en España, sólo se produce en el intervalo de edad entre 15 y 29 años.

OBJETIVO

El objeto del estudio es evaluar en el colectivo de jóvenes conductores españoles (18 a 29 años) las siguientes variables:

- Hábitos de movilidad:** días de la semana que conducen, horario, motivo del desplazamiento y ocupación del vehículo.
- Comportamientos del conductor:** cumplimiento de las normas, tipo de infracciones e implicación en accidentes.
- Percepción del problema:** Conocimiento del número de fallecidos y percepción del riesgo.

La información ha sido recogida por metodología de encuestas.

Ficha técnica

Universo: Censo de conductores entre 18 y 29 años

Tamaño de la muestra: 478

Selección: por cuota de género en el censo.

Método: Cuestionario semi-estructurado.

Error muestral: Para un nivel de confianza del 95% y $P=Q$, el margen de error es de $<4,5\%$ para el conjunto de la muestra

Fecha de realización: Enero y Febrero 2012

RESULTADOS

HÁBITOS DE MOVILIDAD

GRÁFICO 3

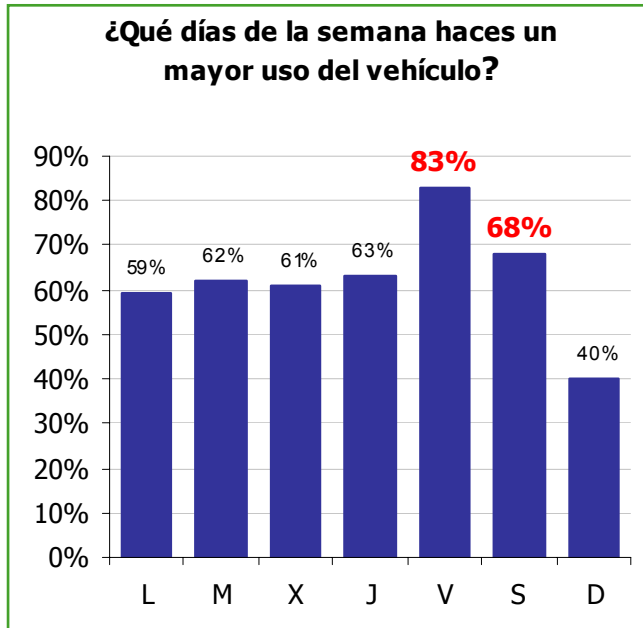
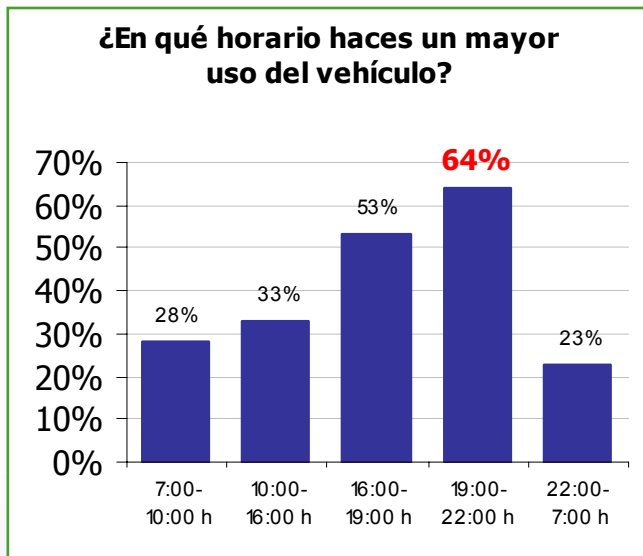
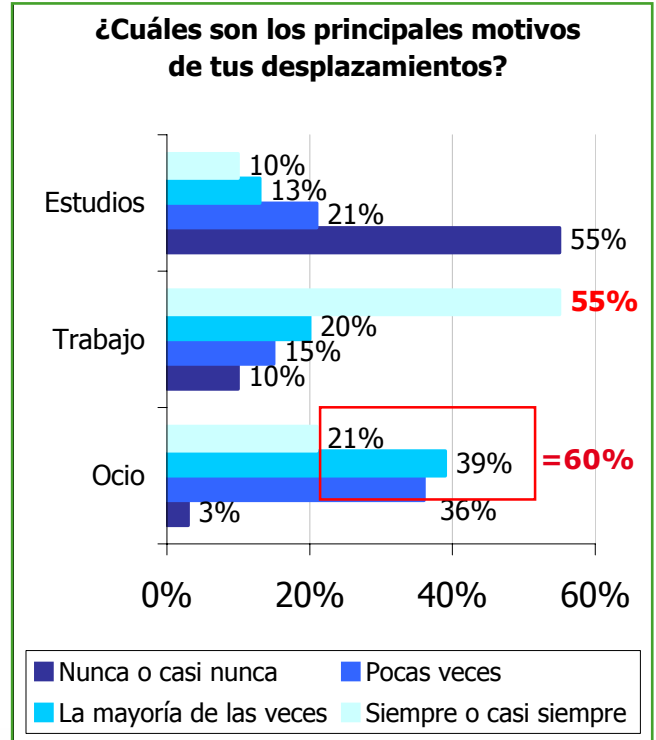


GRÁFICO 4



Según observamos en los gráficos 3 y 4, los jóvenes encuestados hacen un mayor uso del vehículo los viernes (83% de la muestra) y los sábados (68%) y en horario de 19.00 a 22.00 h (64%).

GRÁFICO 5



El primer motivo de desplazamiento es el laboral (el 55% siempre o casi siempre lo hace por este motivo), seguido del desplazamiento por ocio donde el 60% de la muestra lo hace en la mayoría de las ocasiones.

GRÁFICO 6

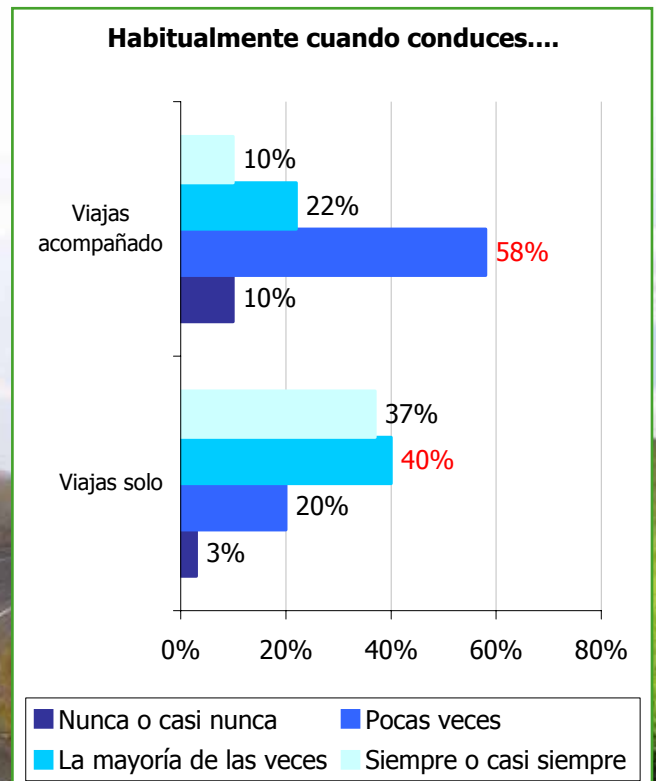


GRÁFICO 7

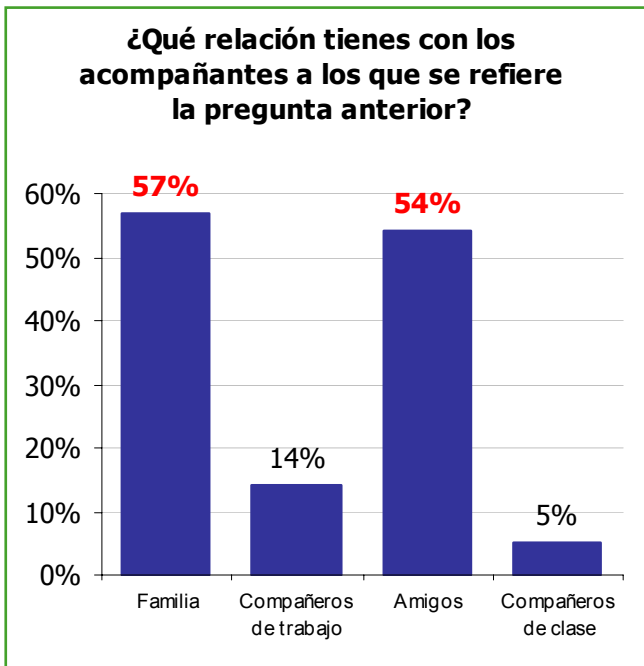
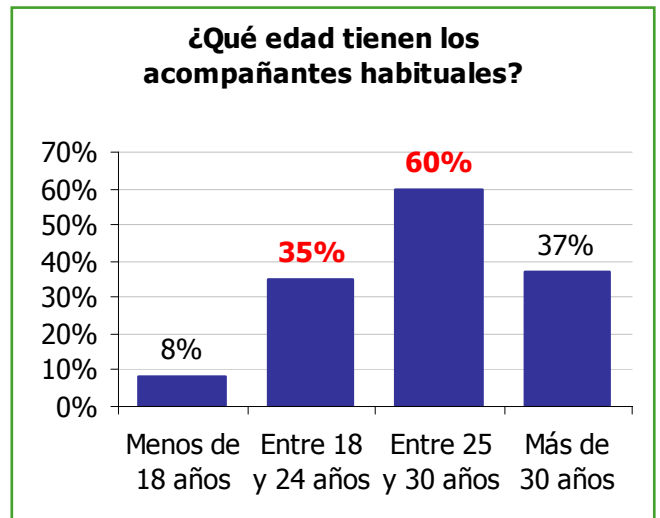


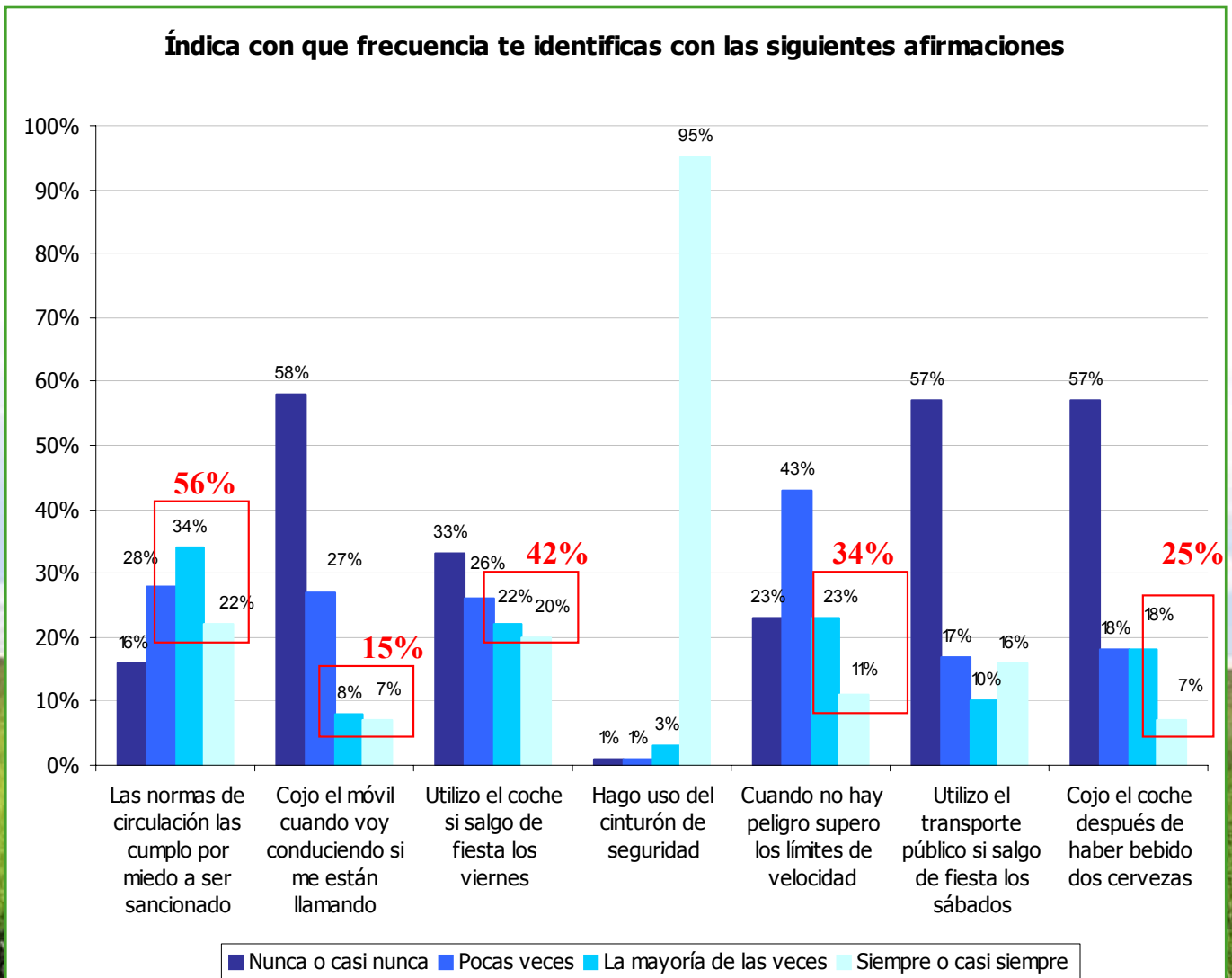
GRÁFICO 8



La mayoría de las veces los jóvenes viajan solos (40% de los casos), cuando conducen acompañados, lo hacen por sus familiares (57%) o amigos (54%). En la mayoría de los casos conducen con acompañantes de la misma franja de edad (Ver Gráfico 8).

COMPORTAMIENTOS DEL CONDUCTOR

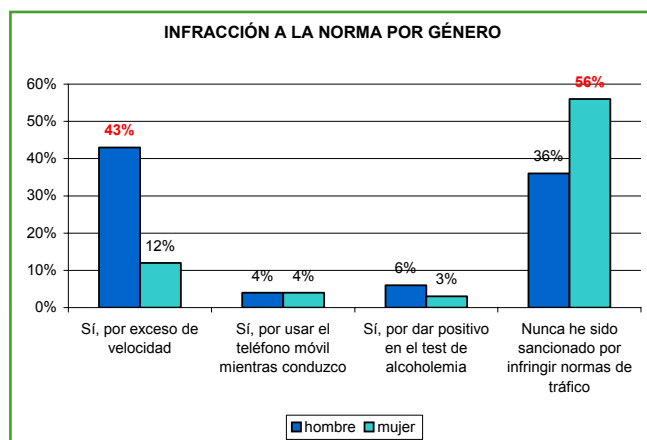
GRÁFICO 9



En el gráfico 9 observamos la frecuencia con la que los jóvenes se identifican con diferentes comportamientos y actitudes viales. Destacamos que un 56% de los encuestados cumple la norma por miedo a la sanción en la mayoría de las ocasiones, un 15% coge el móvil mientras conduce en la mayoría de los casos, y el vehículo es el medio elegido mayoritariamente para desplazarse a una fiesta (42% de los conductores).

El uso de los sistemas de seguridad es un comportamiento asentado en el colectivo de jóvenes conductores (95% afirma usar siempre el cinturón de seguridad), en cambio un 34% afirma superar los límites de seguridad cuando no hay peligro. En cuanto al consumo de alcohol, el umbral de dos cervezas ingeridas no es motivo para dejar de conducir en el 25% de los encuestados.

GRÁFICO 10



En el gráfico 10 observamos las infracciones a la norma según el género de los conductores. Las conductoras son menos sancionadas por infringir normas de tráfico que los hombres de su misma edad. Así mismo, se observa una diferencia significativa en las infracciones por exceso de velocidad entre hombres (43% son sancionados por este motivo) y mujeres (12%), no así en otras infracciones como uso del teléfono mientras conducen y positivo en las pruebas de alcoholemia.

GRÁFICO 11

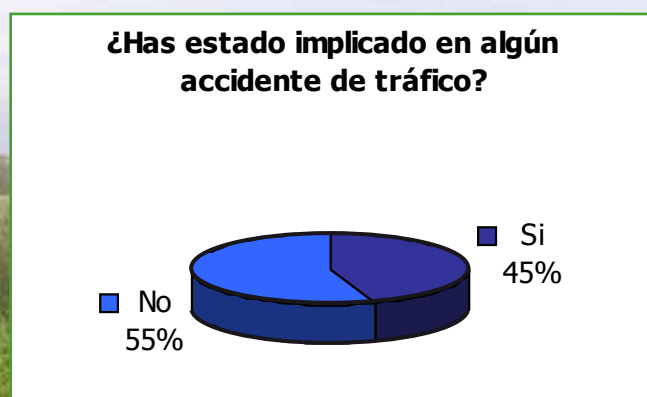
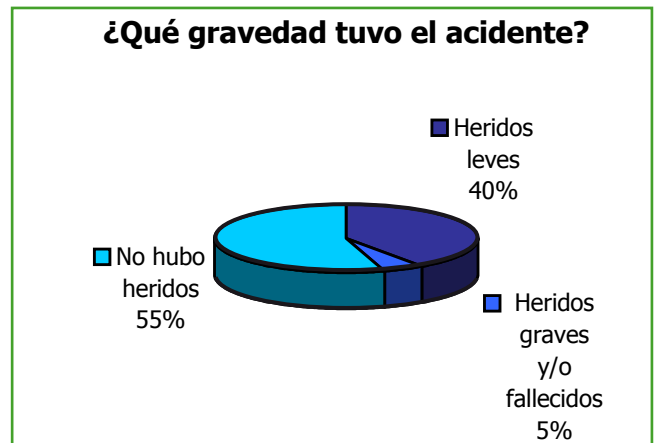


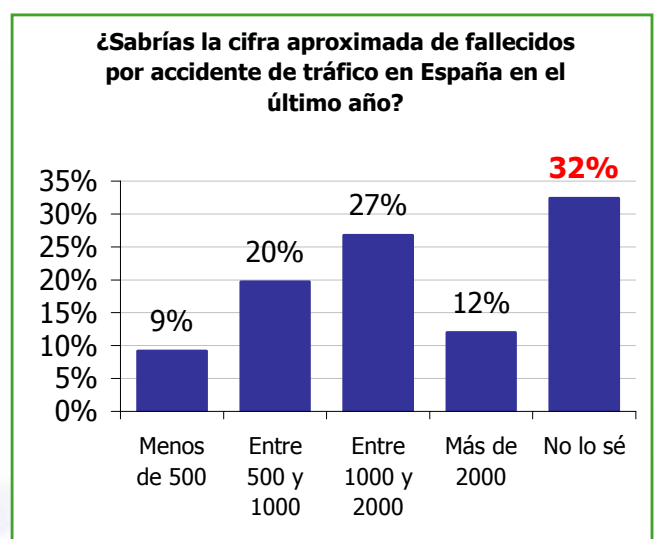
GRÁFICO 12



El 45% de los jóvenes conductores analizados afirma haber estado implicado en un accidente de tráfico, si bien en el 55% de estos casos no hubo heridos, en el 40% resultaron heridos leves y en un 5% heridos graves o fallecidos.

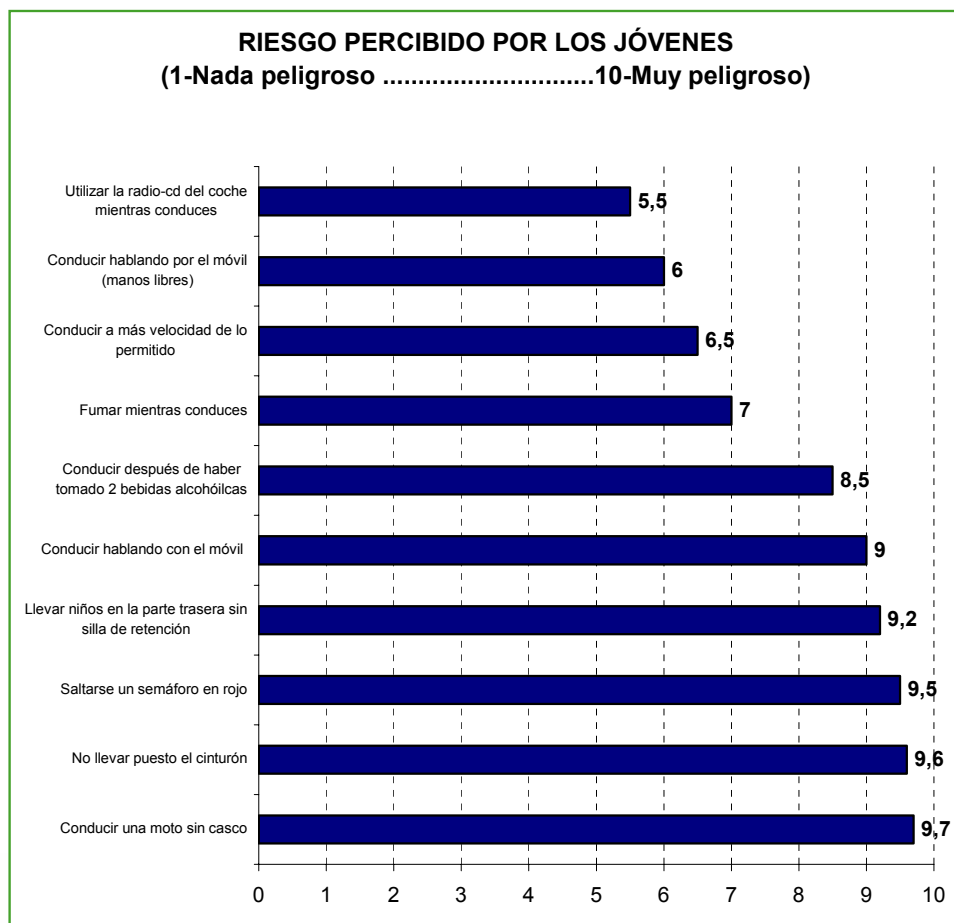
PERCEPCIÓN DEL PROBLEMA

GRÁFICO 13



El gráfico 13 evidencia el desconocimiento del problema de la siniestralidad en nuestro país por parte del colectivo de jóvenes conductores, un 32% de la muestra desconoce el número aproximado de fallecidos, y sólo un 12% se acerca al dato real. Recordemos que las últimas cifras definitivas del año 2010 (fallecidos a 30 días) arrojan un resultado de 2.478 fallecidos. (DGT)³

GRÁFICO 14



Observamos en el gráfico 14 la percepción de los jóvenes de una serie de comportamientos que implican un riesgo para la conducción. En una escala de 1 a 10, el gráfico muestra la media percibida por el conjunto de la muestra analizada. Los comportamientos que son percibidos como de mayor riesgo tienen que ver con las medidas de seguridad pasiva (uso del casco, cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil), así mismo, los comportamientos que son percibidos como de menor riesgo tienen que ver con conductas que implican distracción en la conducción (telefonía móvil con manos libres, uso del radio-cd). El hecho de circular a más velocidad de lo permitido es percibido con menor riesgo que fumar mientras se conduce.

CONCLUSIONES

Los resultados de diferentes investigaciones revelan diferentes factores de riesgo asociados a los jóvenes conductores, entre ellos destacan: la velocidad, y diferentes hábitos de movilidad asociados al ocio, que implican la conducción bajo los efectos del alcohol, la conducción nocturna, y durante el fin de semana. Todos ellos interactúan con los factores psicosociales propios de la edad: inexperiencia, baja percepción del riesgo, sobreestimación de sus capacidades y comportamientos exhibicionistas en su grupo de referencia, entre otros.

Los datos de siniestralidad en el colectivo indican la alta tasa de lesividad en relación a su representación en el censo de conductores y en la población en general, siendo el accidente de circulación la primera causa de mortalidad en España entre los 15 y 29 años.

Hábitos de movilidad

Los hábitos de movilidad de los jóvenes que ofrece la encuesta realizada indican mayor uso del vehículo durante el fin de semana, en especial los viernes (83% de la muestra utiliza el

vehículo este día) y los sábados (68%). Así mismo, la franja horaria que más utilizan el vehículo es la tarde-noche (19.00 a 22.00 horas). Hasta un 42% de los encuestados afirma coger habitualmente el vehículo para salir de fiesta los viernes (ver gráfico 9). La mayoría de las veces o siempre los jóvenes viajan solos (77% de los casos), aproximadamente un 33% viaja acompañado habitualmente, en este caso, lo hace por familiares o amigos de la misma edad. (Ver gráfico 8).

Comportamiento del conductor

Un 56% de los jóvenes cumplen las normas por miedo a la sanción, a pesar de ello, el 34% supera los límites de velocidad en la mayoría de las ocasiones cuando "no hay peligro", y hasta un 15% de la muestra analizada coge el móvil mientras conduce. El uso del cinturón de seguridad se muestra como un comportamiento muy asentado en el colectivo (95% afirma utilizarlo siempre). Un 25% de los jóvenes afirman coger el vehículo en la mayoría de las ocasiones después de haber ingerido dos cervezas, y un 57% afirma que nunca lo haría.

Respecto a las infracciones a la norma, las mujeres son menos sancionadas que los hombres de su misma edad, el tipo de infracción en el que existen diferencias significativas es por exceso de velocidad, siendo el 43% de los hombres sancionados por este motivo y un 12% en el caso de las conductoras. No se observan diferencias en otras infracciones como es el caso del uso del teléfono móvil mientras conducen o positivos en la prueba de alcoholemia. Si sólo tomamos la muestra de infractores por este último motivo, en el 67% de los casos también fueron sancionados por exceso de velocidad y un 17% por usar la telefonía móvil. Parece haber indicios de que este tipo de infracción puede ser predictora de otras infracciones.

Un alto porcentaje de la muestra analizada se ha visto implicada en un accidente de tráfico (45%), aunque en la mayoría de los casos se trata de siniestros con una baja lesividad (55% sin heridos, 40% solo heridos leves y un 5% de accidentes con fallecidos o heridos graves).

NOTA FINAL

Las conclusiones extraídas de la encuesta, llevada a cabo a una muestra de jóvenes conductores españoles, tratan de desmitificar algunos tópicos sobre el comportamiento y los hábitos de este colectivo de conductores, así mismo pre-

Percepción del problema

Los datos indican un desconocimiento de lo que supone el problema de la accidentalidad en nuestro país, sólo un 12% conoce el dato aproximado de fallecidos por accidente de tráfico en el último año, mientras que un 32% afirma desconocerlo y un 56% no responde de forma acertada.

En cuanto al riesgo percibido por los jóvenes en relación a una serie de comportamientos viales peligrosos, muestran una alta percepción del riesgo en cuanto a la falta de uso de los sistemas de seguridad pasiva (uso del casco en motocicleta, cinturón de seguridad, y sistemas de retención infantil). Muestran percepciones más bajas del riesgo en comportamientos asociados a la distracción en la conducción (uso de radio-cd, hablar con manos libres). Destaca la percepción relativamente baja de conducir a más velocidad de lo permitido, en relación a otros comportamientos como fumar mientras conducen (ver gráfico 14).

tenden identificar aquellos parámetros de riesgo que sirvan como indicadores a fin de seguir investigando, y poder marcar las pautas para la prevención de cara a reducir su siniestralidad.

BIBLIOGRAFÍA

- 1a. **Preusser, F.D., S.A. Ferguson y A.F. Williams (1998)**. The Effects of Teenage Passengers on the Fatal Crash Risk of Teenage Drivers". *Accident Analysis & Prevention*, 30, pp. 217-222.
- 1b. **Bruce Simons-Morton , Neil Lerner, y Jeremiah Singer (2005)**. The observed effects of teenage passengers on the risky driving behavior of teenage drivers, 37, pp. 973-982
2. **Ferguson, S.A.; William, A.F.; Chapline, J. F.; Reinfourt, D.W. y Leonardis, D.M. (2001)**. Relationship of parent driving records to the driving record of their children. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 229-234.
3. **Dirección General de Tráfico (2011)**. Las principales cifras de siniestralidad. España 2010. www.dgt.es
4. **CARE DATABASE EUROPEAN COMMISSION** http://ec.europa.eu/transport/road_safety/index_en.htm
5. **Gregersen, N.P. Nyberg, A. (2002)**. Lay instruction during driver training - A study on how it is carried out and its impact on road safety (in Swedish). VTI Rapport 481. Linköping, Sweden: Swedish National Road and Transport Research Institute
6. **NATHSA (2009)**. Fatal Crashes Involving Young Drivers. Traffic Safety Facts. Research Note. DOT HS 811 218
7. **Victimas mortales en accidente de tráfico (2010)**. Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses. Ministerio de Justicia.
8. **Keall, M., W. Frith y T. Patterson (2004)**. "The Influence of Alcohol, Age and Number of Passengers on the Night-time Risk of Driver Fatal Injury in New Zealand", en *Accident Analysis & Prevention*, Vol. 36, Issue 1, pp. 49-61
9. **Dirección General de Tráfico (2011)**. Informe final: presencia de alcohol, drogas y medicamentos en conductores españoles (2011), Proyecto Europeo Druid (Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines)
10. **Instituto Nacional de Estadística (2009)**. **Causas de mortalidad en España**. www.ine.es



Departamento de Seguridad Vial

Isaac Newton, 4 - PTM - 28760 Tres Cantos (Madrid)

Tel.: 91 594 75 26 - www.race.es - www.academiarace.es