

# JÓVENES Y SEGURIDAD VIAL

## INFORME DE RESULTADOS



Centro  
Reina Sofía

**fad**  
Juventud

FUNDACIÓN  
**MUTUA MADRILEÑA**

# JÓVENES Y SEGURIDAD VIAL

## INFORME DE RESULTADOS

Juan Carlos Ballesteros Guerra

Centro  
Reina Sofía

**fad**  
Juventud

FUNDACIÓN  
**MUTUA**MADRILEÑA

© Fundación Fad Juventud, 2024

Edita:

Centro Reina Sofía de Fundación Fad Juventud  
Avda. de Burgos, 1 y 3  
28036 Madrid  
Teléfono: 91 383 83 48  
fad@fad.es

Coordinación del estudio:

Anna Sanmartín (Centro Reina Sofía)

Autoría:

Juan Carlos Ballesteros Guerra (Sociológica Tres)

Trabajo de campo y análisis estadístico:

Sociológica Tres

Maquetación:

Ediciones Digitales 64

ISBN:

978-84-19856-20-3

DOI:

10.5281/zenodo.13149807

**Cómo citar este texto:**

Ballesteros, J.C. (2024). *Jóvenes y seguridad vial. Informe de resultados*. Madrid: Centro Reina Sofía, Fundación Fad Juventud.

DOI: 10.5281/zenodo.13149807

El contexto en el que la población joven se desplaza ha cambiado en pocos años. Han proliferado los vehículos de movilidad personal, hay más alternativas disponibles y, paralelamente, el acceso al carnet de conducir para coche o moto es cada vez más reducido y tardío, tal y como muestran los datos. ¿Significa esto que los y las jóvenes tienen diferentes concepciones respecto a lo que implica la conducción? ¿Aspiraciones y expectativas diversas frente a la movilidad? ¿Se exponen más o menos a riesgos en la carretera? ¿Qué idea tienen respecto a la "buena conducción"?

La DGT alerta de que la siniestralidad no ha dejado de crecer tras la pandemia, de ahí que Fad Juventud, de la mano de Fundación Mutua Madrileña, haya querido analizar los hábitos de conducción entre la población joven, qué significa ser buen/a conductor/a, qué riesgos identifican en la carretera y qué situaciones de siniestralidad han experimentado.

Los datos muestran cómo los vehículos de movilidad personal son aún de uso residual, pero su implantación es progresiva, sobre todo en medianas y grandes ciudades; el coche o la moto siguen siendo los vehículos más utilizados. Las sensaciones al volante están asociadas fundamentalmente al placer, la comodidad y el disfrute, y en la valoración que hacen de su pericia al volante podría decirse que son excesivamente benévolos y poco autocríticos, sobre todo los chicos. Respecto a los riesgos, señalan el consumo de sustancias y las distracciones al volante como los peligros más evidentes responsables de la accidentalidad, pero a la hora de reconocer el riesgo que asumen en primera persona y la accidentalidad que han sufrido, las cifras son elevadas: casi la mitad reconoce haber sufrido algún accidente (en la mayor parte de los casos de tipo leve) y minorías significativas admiten asumir riesgos en la carretera, como saltarse semáforos, conducir a velocidad excesiva o usar dispositivos mientras conduce. Comportamientos que están más presentes entre los chicos y entre los más jóvenes de la muestra.

Ante la pregunta de qué elementos se valoran como necesarios para reducir la siniestralidad, la educación vial es mencionada como el recurso más útil, y compartimos la necesidad de no descuidar este recurso. Pero creemos igual-

mente necesario poner sobre la mesa estos datos sobre la percepción que chicos y chicas tienen sobre las sensaciones al volante, sobre los usos específicos que realizan, sobre los riesgos que ven en otros conductores o en causas externas y sobre la valoración de sus habilidades, que adaptan a las circunstancias, en ocasiones más allá de lo que indica la norma. El trabajar con sus propios relatos nos permite afinar la forma de dirigirnos a esta población para tratar de reducir la exposición a riesgos y modificar las actitudes más temerarias.

Beatriz Martín Padura  
Directora General de Fundación Fad Juventud

<b>Introducción</b> .....	<b>7</b>
<b>1. Principales hallazgos</b> .....	<b>10</b>
<b>2. Objetivos</b> .....	<b>15</b>
<b>3. Metodología</b> .....	<b>16</b>
<b>4. Resultados</b> .....	<b>18</b>
4.1. Caracterización de quienes conducen y hábitos de conducción ....	18
4.2. Percepciones acerca de la conducción y su significado .....	32
4.3. Percepciones acerca de la seguridad vial .....	58
4.4. Factores que afectan a la seguridad vial y nuevos VMP .....	80
4.5. Comportamientos y experiencias al volante .....	90
<b>5. Conclusiones</b> .....	<b>104</b>
<b>Bibliografía</b> .....	<b>111</b>
<b>Anexos</b> .....	<b>112</b>
Anexo 1. Descripción de la muestra .....	113
Anexo 2. Cuestionario .....	115

La investigación sobre las percepciones acerca de la seguridad vial entre los y las jóvenes en España, tanto jóvenes que conducen como que no conducen, requiere analizar y evaluar el conjunto de factores y elementos que repercuten directamente en la imagen que tienen de sí mismos como protagonistas de la conducción y del contexto vial actual en el que se desenvuelven.

En la actualidad se está configurando un escenario cambiante, en transición, en lo que se refiere a la movilidad. La necesidad de obtener el permiso de conducir está disminuyendo en las cohortes jóvenes. Cuando menos, ya no parece tan prioritaria como antaño la obtención del mismo en cuanto se alcanza la mayoría de edad y notables proporciones de chicos y chicas están aplazando la decisión o directamente renunciando a la misma. Una encuesta de la plataforma Uber en 2023 constata el decrecimiento del interés por obtener el permiso de conducir; según sus datos, el 81,5% de los *baby boomers* (nacidos entre 1945 y 1964) tiene el permiso de conducir, frente al 78% de la generación X (1965-1981), al 74% de la generación Y o *millennial* (1982-1994) y al 58% de la generación Z (1995-2010)<sup>1</sup>.

Unos cuantos cambios han contribuido a este efecto, uno de los cuales es la mayor oferta de modos de desplazamiento. La obtención del permiso ya no es un elemento crítico para poder desplazarse, en especial en las grandes ciudades. La entrada de nuevos agentes y elementos de movilidad como los vehículos de transporte con conductor (VTC), los vehículos de movilidad personal (VMP) y el incremento del uso de la bicicleta en áreas urbanas parece ofrecer tanto ventajas como inconvenientes. Las posibilidades de elección se han visto ampliadas, pero, a su vez, la incorporación de estos nuevos elementos ha introducido sesgos negativos importantes en las percepciones sobre la seguridad vial. No cabe duda, también, del eco social que ha ocasionado y ocasiona la necesidad de incrementar la seguridad vial debido a esta nueva situación: actores privados y públicos han tomado voz en el asunto, reclamando mayor y mejor regulación. La convivencia entre las diferentes modalidades es, todavía, complicada.

---

1. Es imposible consultar la fuente original del estudio. La información se ha rescatado de *La Vanguardia*. <https://www.lavanguardia.com/motor/actualidad/20210625/7556384/carnet-conducir-pierde-interes-generaciones-mas-jovenes.html>

Por otro lado, la siniestralidad en España no ha dejado de crecer, cuando menos después de la pandemia, periodo en el que hubo una intensa reducción de la mortalidad en las vías debido, evidentemente, a la menor movilidad. En los años previos a la pandemia se produjo una importante reducción de la siniestralidad debido, al menos en una parte sustancial, al conjunto de medidas en materia de seguridad vial que se han ido adoptando, donde cobra especial importancia la

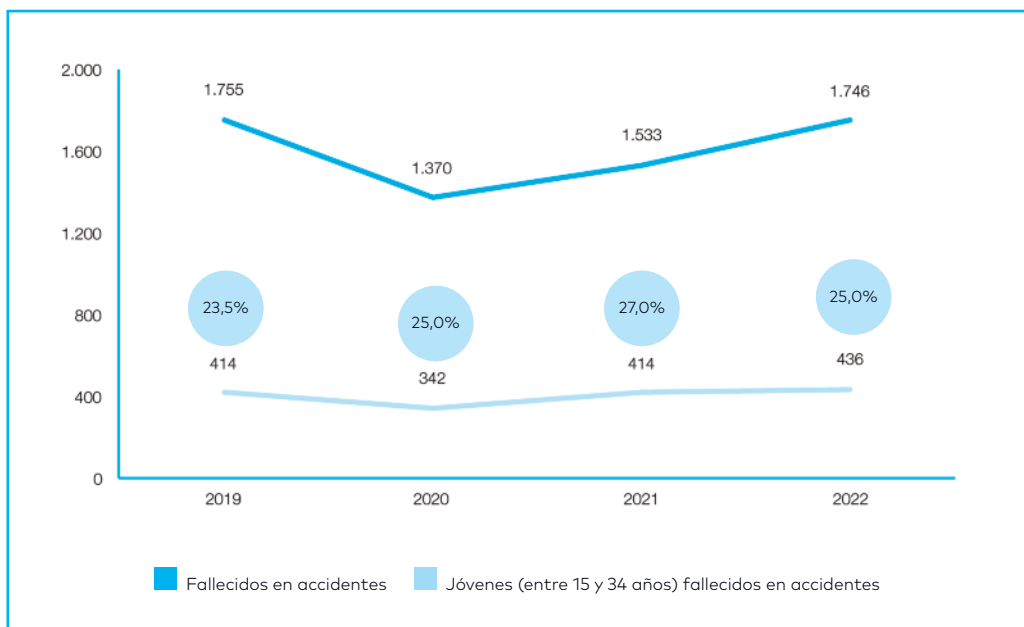
Aproximadamente un 25% de los fallecidos en accidentes de tráfico son jóvenes entre 15 y 34 años

implantación del carnet por puntos y el incremento de la vigilancia y sanciones. Antes de la pandemia, en el año 2019, se registraron en España un total de 1.755 fallecidos en accidentes de circulación, de los cuales 414 eran jóvenes hasta los 34 años, un 23,5%. En el periodo de pandemia, año 2020, hubo una notable reducción: 1.370 fallecidos, de los cuales el 25%

eran jóvenes hasta los 34 años. Una vez superada la pandemia, la siniestralidad no ha dejado de crecer en cifras globales. En 2021 hubo 1.533 víctimas mortales, de las que el 27% eran jóvenes hasta 34 años. En 2022 la cifra absoluta de fallecidos subió hasta los 1.746, de los cuales el 25% corresponde a jóvenes hasta los 34 años.

### COMPARATIVA FALLECIDOS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO Y PROPORCIÓN DE JÓVENES HASTA 34 AÑOS FALLECIDOS, 2019-2022

DATOS EN VALORES ABSOLUTOS Y PORCENTAJES





No se ha incrementado sustancialmente la proporción de jóvenes fallecidos en accidentes en estos años, aproximadamente uno de cada cuatro fallecidos, aunque sigue en cifras preocupantes. Pero es llamativo que alrededor del 68% de los jóvenes fallecidos en estos accidentes eran los propios conductores de los vehículos. Y las cifras, previsiblemente, no dejarán de crecer en 2023, aunque todavía no se dispone de datos consolidados.

Por no hablar de las cifras de accidentes protagonizados por los vehículos de movilidad personal. El informe *Análisis de la Siniestralidad de Vehículos de Movilidad Personal 2023* (Fundación Mapfre) analiza los siniestros con VMP y señala el aumento en 2023 de un 37% (3 personas más) en el número de fallecidos en accidentes con VMP, entre ocupantes y conductores, con respecto a 2022. Asimismo, los lesionados en este tipo de incidentes alcanzaron el año pasado la cifra de 187 personas, de los que 70 (el 37%) resultaron heridos con carácter grave. Además, destaca que, en los 297 siniestros contabilizados en el informe, el 73% de las personas que registraron daños eran hombres y que la franja de edad más afectada fue la de entre los 15 y los 34 años.

# 1. PRINCIPALES HALLAZGOS

---

- Chicas y chicos conductores representan el 54,2% de los que tienen algún permiso o licencia de conducir, preferentemente el de coche (el 42%), bastantes menos los que poseen éste y el de motocicleta (7%) y poco más del 5% los conductores en exclusiva de motocicleta. La tenencia del permiso de coche se incrementa según aumenta la edad: entre los 18 y 19 años lo tiene casi el 62%, en el tramo de edad de 20 a 24 años, el 78,7% y entre quienes superan los 25 años, un 82,6%. **La adquisición del carnet en estas cohortes de edad parece retrasarse, comparado con anteriores generaciones.**

En las nuevas generaciones parece retrasarse la obtención del carnet de conducir

- Ellas predominan entre los que poseen exclusivamente el carnet de coche: 81,9% por el 72,9% de ellos. Entre los que tienen exclusivamente permiso de moto o ciclomotor los géneros prácticamente se igualan (10,1% ellos y 9,4% ellas) y sobresalen los hombres, claramente, entre los que poseen ambos, tanto de coche como de motocicleta (17% por el 8,7% de ellas).
- **El perfil de conductores responde, en líneas generales, a chicos y chicas de clase alta, con estudios superiores que trabajan o combinan trabajo y estudio.** Por el contrario, el perfil de los no conductores (el 48% restante de la muestra) parece más vinculado a clases bajas y medias bajas, con carencias materiales, en paro o estudiando y con estudios hasta Secundaria obligatoria.
- Entre los y las conductoras, el uso de coche es muy frecuente; el 65% de los conductores lo emplea todos o casi todos los días. Algo menos los usuarios de motocicletas y todavía son muy minoritarios los que emplean VMP, bicicletas, *carsharing* o *motosharing*.
- **El 76,8% de los conductores y conductoras declara "disfrutar al volante";** el resto, muy minoritario en comparación, o bien enfoca el uso del vehículo desde lo puramente pragmático ("no me importa, pero no lo disfruto") o bien directamente lo aborda desde la pura necesidad ("no me gusta conducir, lo hago porque no tengo más remedio"). También una mayoría (62,4%) se

consideran buenos/as conductores, más que otros/as. **Son ellos, además de aquellos de clase alta y con estudios superiores, los que declaran disfrutar más de la conducción y se consideran mejores conductores que ellas.**

- Los principales atributos como conductores que chicos y chicas se adjudican son el ser **prudente** (49,2%), **tranquilo/a** (46,7%) y **hábil** (45%). **Ellas se declaran**

Se observan diferencias en la conducción en función del género: ellos se declaran más tranquilos y hábiles; ellas más prudentes

**más prudentes y ellos más tranquilos y hábiles**, distinción que **segrega el modo y manera de conducir de cada género** y que tendrá efecto en el resto de percepciones acerca de la conducción, seguridad, etc. La autoimagen como conductores es bastante mejor que la que suponen proyectan a terceros.

- La conducción aporta, principalmente, una dupla de libertad (48,9%) y responsabilidad (48,7%), ambas más señalada por mujeres y por los más mayores (entre los 24 y 29 años), y de responsabilidad por los más jóvenes. Los significados potencialmente más problemáticos (poder, riesgo, emoción, velocidad) son apenas mencionados.

- La **prudencia** es la característica de conducción señalada como más necesaria (48,6%) **especialmente por mujeres y por los más mayores**. El adaptar la velocidad a la vía, independientemente de las señales, más por hombres. De nuevo **el género marca distancias** en las apreciaciones sobre la conducción.

- La calidad de la conducción en España, el comportamiento de las y los conductores, en general, es percibida como regular (la califica así el 44,1%, especialmente los más mayores) si bien otro 39,6% la califica de buena o muy buena. Posiciones encontradas que se reafirman en la evolución de la misma en los últimos años: un 28,4% afirma que esta calidad ha empeorado y un 22,9% que ha mejorado, pese a que un mayoritario 44% piensa que sigue igual.

La presencia de patinetes y bicicletas es una de las causas que explican la evolución negativa del tráfico en los últimos años para casi el 50%

- Las razones para la **evolución negativa de esta calidad de conducción** son, principalmente, la menor conciencia de los peligros de la carretera (48,9%) y, muy significativamente, la presencia de los nuevos elementos de movilidad como VMP, bicicletas, etc. (48,7%). Entre los que piensan que esta

calidad ha mejorado, las estrategias de mayor control y vigilancia han jugado un importante papel para el 45% en esta mejora.

- Tanto si se piensa que la calidad de la conducción ha mejorado como si se opina que ha empeorado, **la seguridad que como conductores tienen chicos y chicas con respecto a otros conductores/as no es excesivamente alta**. De un máximo de 10 puntos posibles (que representa total seguridad), la media global sobre si se sienten seguros como conductores con respecto a otros/as conductores es de 6,2. Pese a no ser una media excesivamente alta, el 52,9% de los chicos y chicas declara sentirse bastante o muy seguro/a. Ellos manifiestan sentirse algo más seguros (bastante y total seguridad, 55%) que ellas, que apenas llegan al 51% en la misma categoría.
- La **seguridad como peatones** se valora de forma muy parecida a la de los conductores/as. La media sobre 10 es de sólo 6, un nivel de seguridad medio, **bastante menor entre mujeres** (5,8) que entre los hombres, donde esta media llega al 6,2. El 51,9% de ellos se muestra bastante seguro cuando circula como peatón, por sólo el 45,1% de ellas.

La agresividad de los hombres al volante y las personas mayores que conducen son las amenazas a la seguridad vial más señaladas

En lo referido a algunos riesgos de la conducción en general que pueden afectar a la seguridad vial, se afirma de forma mayoritaria, con altos grados de acuerdo, el peligro que suponen las personas mayores para la conducción (49,4% de alto acuerdo) o el perjuicio de que los hombres son más agresivos al volante que las mujeres (43,7% de alto acuerdo, especialmente entre ellos). Ambas cuestiones suponen la centralidad del **riesgo percibido en la carretera**.

- Los desacuerdos altos, por otra parte, **contradican ciertos lugares comunes acerca de la asociación entre conducción y riesgo entre los y las jóvenes**: "si te gusta conducir, tiene que gustarte la velocidad", con el que está en alto desacuerdo casi el 55% de chicos y chicas; o también el alto y mayoritario desacuerdo con "el riesgo al volante te da emociones positivas" (54,2%), y también el elevado 44,6% de chicos y chicas, que manifiestan desacuerdo alto con "a veces es necesario saltarse algunas normas de tráfico o seguridad para realizar una conducción segura" (44,6% de alto desacuerdo). También con un desacuerdo mayoritario "las mujeres conducen peor que los hombres" (53,5%), tópico bastante instaurado en las percepciones sobre géneros.

Los resultados del estudio contradicen muchos tópicos sobre jóvenes y conducción

■ Dentro de los factores que, según chicos y chicas, más inciden en el riesgo de tener accidentes de circulación, pesan dos de manera extraordinaria, ambos con un indudable impacto en las dinámicas de conducción: el primero es el consumo de sustancias (64%) y, a cierta distancia, las distracciones al volante, como fumar, usar el móvil, etc. (56,8%). También pesan bastante en los factores de accidentalidad —aunque sensiblemente menos que los anteriores— no respetar las normas de tráfico (46%) o circular a una velocidad excesiva o inadecuada (45,3%). Aunque los dos grupos de motivaciones son importantes en la percepción del riesgo, parece que **chicos y chicas cargan más el peso del peligro en la vía a las interferencias en el acto de conducir (consumos de sustancias o distracciones al volante)** que al no acatamiento de normas y regulaciones.

Tanto chicos como chicas reconocen el peligro que supone el consumo de sustancias

■ Otros factores de riesgo que afectan de manera sensible a la percepción de la seguridad vial devienen de la incorporación a la movilidad vial de los nuevos elementos de movilidad. Las sensaciones sobre su peligrosidad quedan bastante claras en el caso de los patinetes y otros vehículos similares: el 60% de los chicos y chicas afirman que son muy o bastante peligrosos. Menor sensación de riesgo en cuanto a las bicicletas, donde el potencial peligro está bastante más dividido: un 48,7% piensa que sí son peligrosas (muy o bastante), prácticamente los mismos que lo descartan (poco o nada, 48,3%). Ellas se muestran mucho más convencidas que ellos de la peligrosidad de ambos elementos (muy o bastante peligrosos, 64% en el caso de los patinetes y 53% en el caso de las bicicletas).

■ La principal razón por la que chicos y chicas creen de forma mayoritaria que estos nuevos elementos de movilidad representan un serio peligro para la seguridad vial es la circulación por sitios o zonas donde no deberían hacerlo (63,8%). Seguidamente el no respeto por las normas de tráfico (48,5%), no usar medidas de protección (46,5%), no ser visibles (40,8%) o finalmente, no respetar las velocidades de cada vía (38,1%).

■ Mas de la mitad de los chicos y chicas conductores/as no ha sufrido accidentes de tráfico (52,4%) pero un 47,6% sí declara alguno, en distinto nivel de gravedad (leves, muy leves, graves o muy graves). **Importante incidencia de la accidentalidad declarada.**

■ Tanto en los accidentes leves como en los graves chicos y chicas están a la par, sin grandes diferencias. Por edades, hay más contraste: los más jóvenes (15-19

años) han sufrido más accidentes de carácter grave (grave o muy grave); el 18,3%, frente al 11,6% de los más mayores (25-29 años) o el 11,4% de aquellos de edad intermedia (20-24 años). En cambio, estos de edad intermedia y los más mayores han sufrido más accidentes de carácter leve (leve o muy leve): el 36,6% los que tienen entre 25 y 29 años y el 35,1% aquellos entre 20 y 24 años, por el 30,6% de los más jóvenes. Es indudable que **la experiencia en conducción influye en la gravedad de los accidentes.**

La experiencia influye en la accidentalidad: los más jóvenes reconocen haber tenido más accidentes graves que los de mayor edad

- Pese a que la mayoría de jóvenes rechaza realizar haber realizado ciertas acciones o tener comportamientos de riesgo al volante, hay proporciones relativamente importantes de chicos y chicas que las realizan frecuentemente

Más chicos que chicas reconocen haber realizado imprudencias como superar los límites de velocidad, realizar adelantamiento indebidos o utilizar el móvil mientras conducían

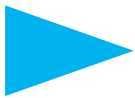
(siempre o casi siempre); un 8,3% de chicos y chicas ha conducido bajo los efectos de sustancias, un 8,4% que lo ha hecho habiendo ingerido alcohol y un 8,7% ha subido como pasajero con un conductor/a que había consumido alcohol. Un 15,6% ha conducido a más velocidad de la permitida, superando el límite, un 11,5% no ha respetado un paso de peatones, otro 11,1% ha adelantado de forma inadecuada, un 13,9% ha manejado dispositivos mientras conducía y otro 13,1% no ha respetado la distancia de seguridad.

- Los chicos y chicas más jóvenes —hasta los 19 años— han realizado de forma frecuente (siempre o casi siempre) mucho más que sus compañeros/as de otras edades estos comportamientos; por género **ellos mucho más que ellas.**

## 2. OBJETIVOS

---

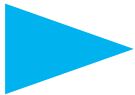
Este informe refleja los resultados sobre el estudio acerca de la percepción de los chicos y chicas entre los 15 y 29 años sobre la seguridad vial en España, enfocado en cuatro grandes áreas de análisis:



Caracterización de conductores. Tipos de permisos y licencias y uso de los diferentes medios de movilidad.



Percepciones sobre la conducción y sus significados.



Actitudes hacia la seguridad vial y factores que afectan a la misma.



Comportamientos al volante y accidentalidad.

## 3. METODOLOGÍA

---

Se realizaron 1.000 entrevistas *online* a una muestra de edades comprendidas entre los 15<sup>1</sup> y los 29 años, mediante un cuestionario cerrado aplicado a una población inscrita en el panel de una empresa especializada en esta metodología, teniendo en cuenta la distribución proporcional ajustada a su representación en la población de cuotas de género (hombre, mujer y otro), edad (entre 15 y 29 años, agrupadas en tres tramos) y nivel de estudios (agrupados en tres tramos: hasta Secundaria obligatoria; Secundaria post-obligatoria y enseñanza Superior).

Para los datos globales, y suponiendo MAS (Muestreo Aleatorio Simple) y  $p=q=0.50$ , el error es de  $\pm 3.1\%$ .

Algunas variables sociodemográficas fueron recodificadas para el mejor tratamiento de la información lo que viene siendo una práctica habitual en los distintos estudios realizados por el Centro Reina Sofía:

- **Edad:** agrupación en tres tramos: 15-19, 20-24 y 25-29 años.
- **Clase social:** se agruparon en clase alta y media-alta, clase media y clase media-baja y baja.
- **Estudios:** se recodifica en hasta Secundaria obligatoria (Primarios, menos que Primarios y Secundaria obligatoria), Secundaria post-obligatoria (Bachillerato y FP Grado Medio) y Superiores (FP Superior + Superiores universitarios + Posgrado/Máster/Doctorados).
- **Actividad:** se agrupa en sólo trabaja, sólo estudia, trabaja y estudia, en paro y otras situaciones.
- **Carencia material:** está agrupada en tres categorías: ninguna carencia (entre 0 y 1 mención en las distintas categorías de carencia), carencia leve (entre 2 y 4 menciones) y carencia severa (5 o más menciones).

---

1. La edad mínima de la muestra —15 años— refleja la actualidad de los diferentes permisos y licencias de conducción en España. El permiso para conducir ciclomotores hasta 50 cc, de dos y tres ruedas y cuadriciclos ligeros (pequeños 'coches' con motores de gasolina hasta 50 cc) comienza a los 15 años, con el permiso AM. Por no hablar de los medios de movilidad personal, como bicicletas o patinetes eléctricos, para los que no se necesita permiso.



El trabajo de campo se realizó en el mes de febrero de 2024. La descripción detallada de la muestra se encuentra en el Anexo 1 de este informe.

Los resultados muestran dos tipos principales de análisis:

- **Análisis univariantes**, reflejando los resultados totales de cada pregunta.
- **Análisis bivariantes**, mediante el cruce de las preguntas con variables sociodemográficas; en general, con género y edad agrupada y también con otras variables sociodemográficas y de comportamiento como conductores/as.

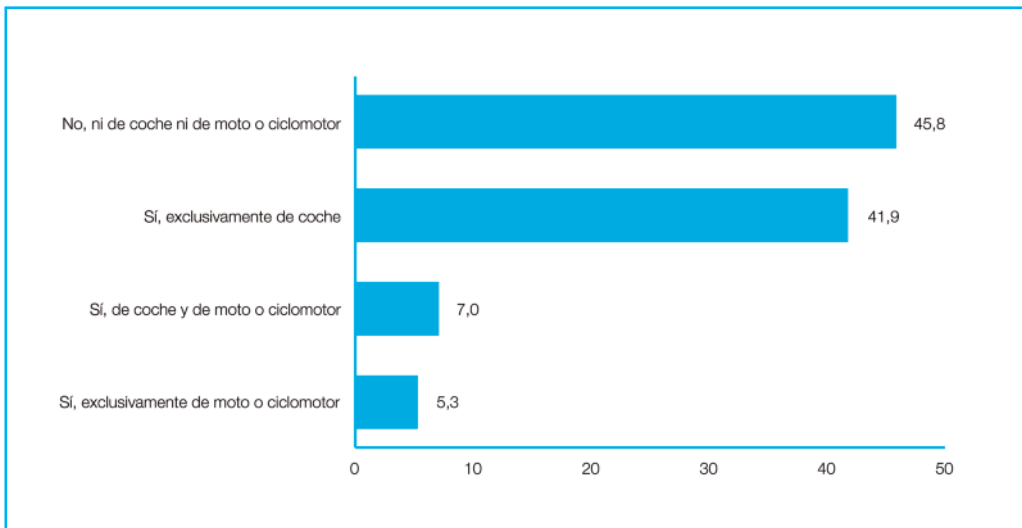
## 4. RESULTADOS

### 4.1. CARACTERIZACIÓN DE QUIENES CONDUCEN Y HÁBITOS DE CONDUCCIÓN

Poco más del 45,8% de chicos y chicas declaran no tener permiso o licencia de conducción de ninguna clase. Entre los que sí lo tienen (el 54,2%) predominan claramente los que poseen exclusivamente el permiso de coche (casi el 42%) y, muy por debajo, los que declaran licencia o permisos de coche y ciclomotor o motocicleta (7%), siendo poco más del 5% los que poseen únicamente permiso o licencia de moto o ciclomotor<sup>1</sup>.

#### GRÁFICO 4.1. PERMISO O LICENCIA DE CONDUCIR Y TIPO

DATOS EN %. BASE TOTAL MUESTRA. N=1000

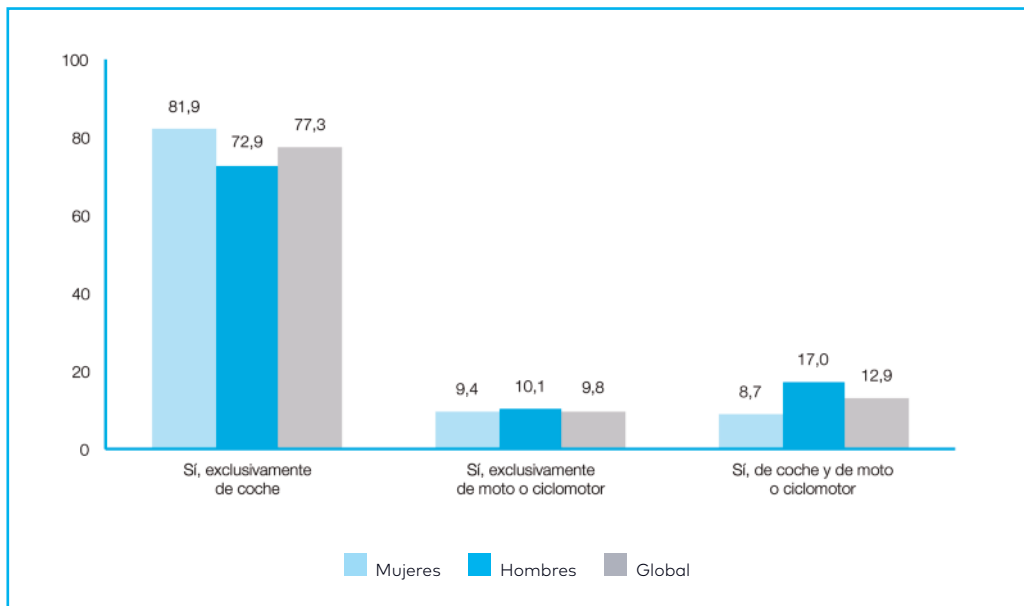


1. Según datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), en el año 2022 (últimos datos consolidados) el 52,6% de chicos y chicas entre 15 y 29 años tenía algún tipo de permiso o licencia de conducir (sea clase A, B o ambos).

Las mujeres predominan entre los que poseen exclusivamente el de coche: 81,9% por el 72,9% de ellos. Entre los que tienen sólo permiso de moto o ciclomotor los géneros prácticamente se igualan (10,1% ellos y 9,4% ellas) y sobresalen los hombres, claramente, entre los que poseen ambos, tanto de coche como de motocicleta (17% por el 8,7% de ellas).

### GRÁFICO 4.2. PERMISO O LICENCIA DE CONDUCIR Y TIPO GLOBAL Y POR GÉNERO

DATOS EN %. BASE DECLARAN PERMISO DE CONDUCCIÓN DE CUALQUIER TIPO. N=542



Por edades, la tenencia del permiso de coche se incrementa según la edad, como era de esperar; casi el 62% lo tiene entre los 18 y 19 años, el 78,7% en el tramo de edad de 20 a 24 y un 82,6% entre quienes superan los 25 años<sup>2</sup>.

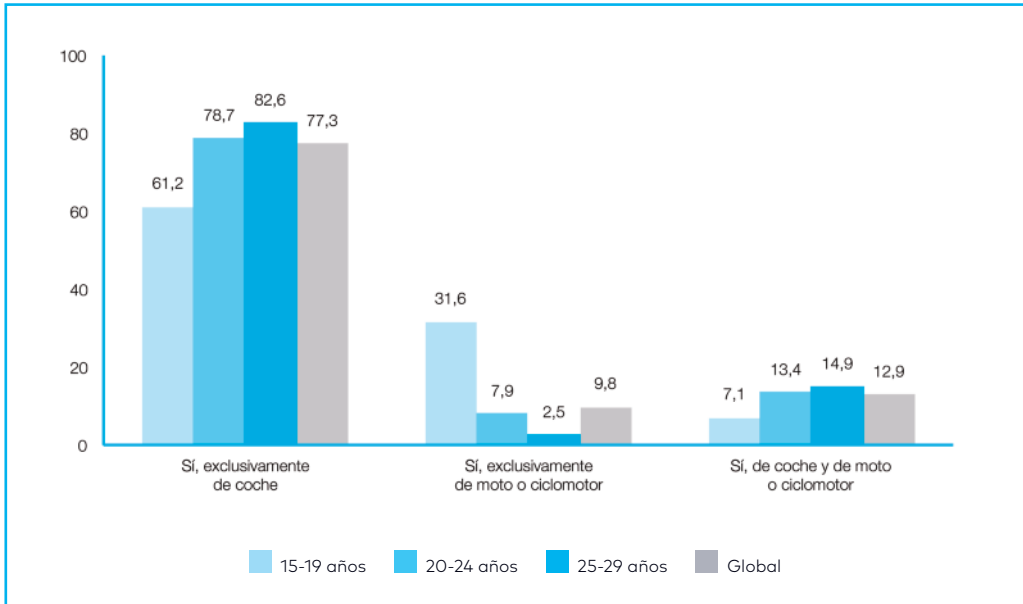
En cuanto a los permisos o licencias de ciclomotores o motocicletas en exclusiva, la tenencia es muy alta —comparativamente hablando— entre los más jóvenes (entre 15 y 19 años, el 31,6%) y mucho más baja en las edades más altas: poco menos del 8% en el grupo intermedio de edad y el 2,5% entre los más mayores, entre 24 y 29 años. Entre los que combinan ambos tipos de permiso, esta posesión se incrementa según sube la edad, lógicamente, pues al permiso de moto o

2. Como ya se comenta en la introducción, los datos demuestran que la edad de consecución de permiso de coche va elevándose año tras año.

ciclomotor se le va añadiendo el de coche, y también al revés; del 7,1% de los más jóvenes hasta casi el 15% entre los más mayores.

### GRÁFICO 4.3. PERMISO O LICENCIA DE CONDUCIR Y TIPO GLOBAL Y POR GRUPO DE EDAD

DATOS EN %. BASE DECLARAN PERMISO DE CONDUCCIÓN DE CUALQUIER TIPO. N=542



Además de los contrastes señalados por género y edad, los conductores/as se diferencian de quienes no poseen carnet o licencia de algún tipo por ser de clase alta y media-alta, trabajar y estudiar, haber terminado estudios de ciclos superiores y no presentar carencia material alguna.

Se observan claras diferencias entre conductores y no conductores en función de la clase social, el nivel de estudios y otras variables sociodemográficas

Por el contrario, el perfil de quienes no tienen carnet o licencia (el 45,8% del conjunto de jóvenes) presenta rasgos muy diferenciales, comparativamente hablando; están más presentes entre éstos los que se

declaran de clases bajas, solo estudian o están en paro, presentan niveles máximos de Secundaria obligatoria y residen principalmente en pueblos o ciudades de pequeño tamaño (hasta los 10.000 habitantes). Claramente estas diferencias apuntan a necesidades distintas en relación a la conducción y, como no, a las posibilidades de poseer algún tipo de vehículo o no tenerlo.

**TABLA 4.1. PERFILES DE CONDUCTORES/AS Y NO CONDUCTORES/AS POR VARIABLES SOCIODEMOGRÁFICAS**

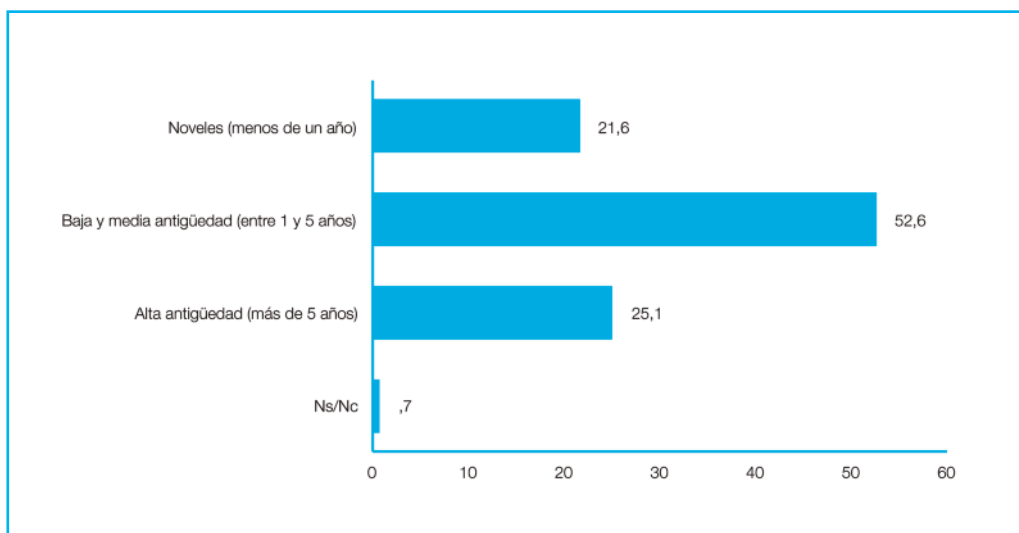
DATOS EN %. BASE TOTAL MUESTRA. N=1000

PERFIL CONDUCTORES/AS	PERFIL NO CONDUCTORES/AS
Clase alta y media-alta (27,9%)	Clase baja y media-baja (34,3%)
Sólo trabajan (34,3%) o trabajan y estudian (39,1%)	Sólo estudian (34,3%) o en paro (27,7%)
Estudios superiores (44,8%)	Hasta Secundaria obligatoria (50,9%)
Ninguna carencia material (54,4%)	Pueblos o ciudades pequeñas (hasta 10.000 hab.) (22,1%)

Entre el conjunto de conductores/as, aquellos noveles —un año o menos de carnet— son poco más de uno de cada cinco (21,6%). Destacan especialmente quienes declaran una antigüedad media o media-baja (entre 1 y 5 años, que representan al 52,6% de todos los poseedores/as de carnet).

**GRÁFICO 4.4. ANTIGÜEDAD PERMISO O LICENCIA DE CONDUCIR (SI VARIOS, EL MÁS ANTIGUO)**

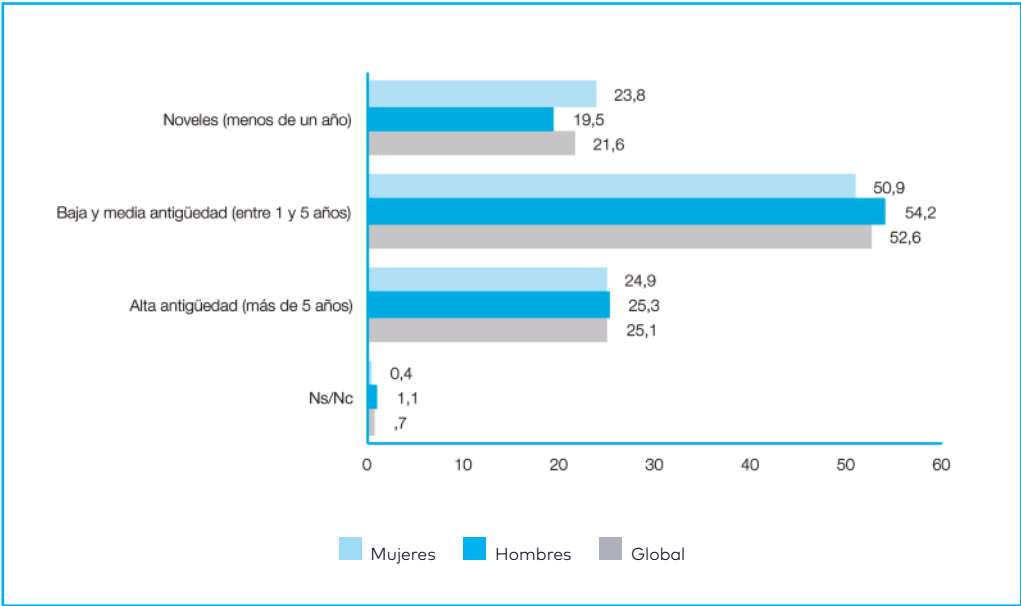
DATOS EN %. BASE DECLARAN PERMISO O LICENCIA DE CONDUCCIÓN DE CUALQUIER TIPO  
N=542. CATEGORÍAS AGRUPADAS



Es evidente, por la edad de la muestra, que la experiencia más dilatada en la conducción (más de cinco años, 25,1%) representa bastante menos proporción que la antigüedad media/baja y sólo un poco más que los noveles.

**GRÁFICO 4.5. ANTIGÜEDAD PERMISO O LICENCIA DE CONDUCIR (SI VARIOS, EL MÁS ANTIGUO) GLOBAL Y POR GÉNERO**

DATOS EN %. BASE DECLARAN PERMISO O LICENCIA DE CONDUCCIÓN DE CUALQUIER TIPO  
 N=542. CATEGORÍAS AGRUPADAS



Prácticamente no existen diferencias por género en esta antigüedad en los permisos o licencias: ellas sobresalen ligeramente entre los noveles (23,8% vs el

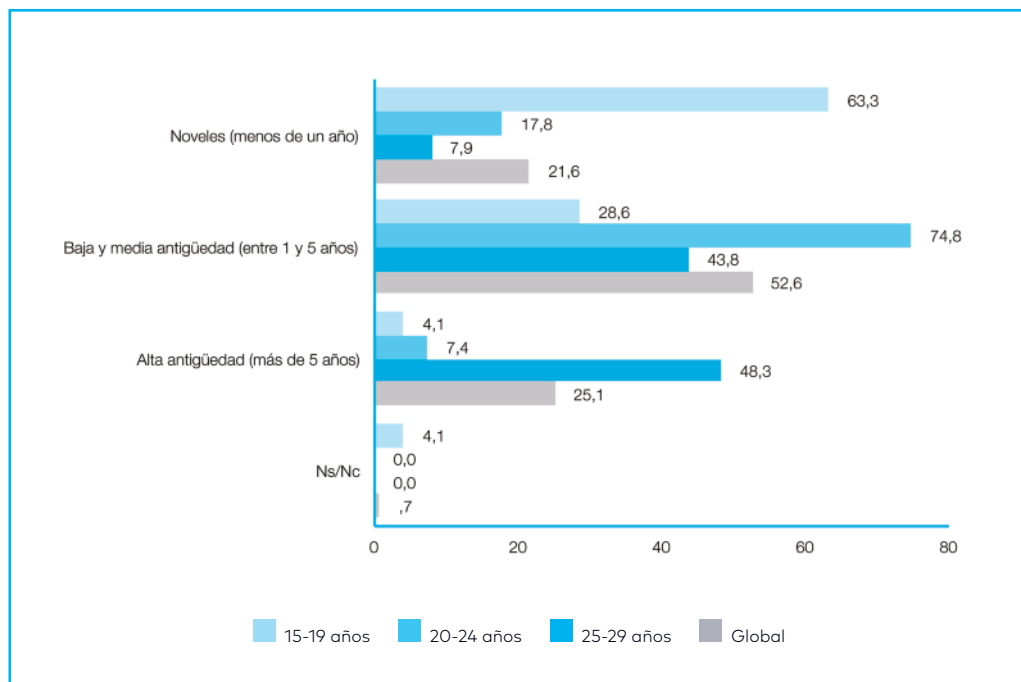
Prácticamente no existen diferencias por género en la antigüedad del permiso de conducir

19,5% de ellos y, en consecuencia, algo menos en el resto de categorías) pero sí, naturalmente, por edad. La mayor parte de los conductores y conductoras noveles se concentran en la franja de edad más baja (hasta los 19 años) y para el resto de categorías de antigüedad se aprecia mayor concentración de las edades intermedias (entre 1 y 5 años predominan significativamente los de 20

a 24 años, el 74,8%) y son mayoritarios entre los de 25 a 29 años aquellos que declaran más de cinco años de carnet (48,3%).

## GRÁFICO 4.6. ANTIGÜEDAD PERMISO O LICENCIA DE CONDUCIR (SI VARIOS, EL MÁS ANTIGUO) POR GRUPO DE EDAD

DATOS EN %. BASE DECLARAN PERMISO O LICENCIA DE CONDUCCIÓN DE CUALQUIER TIPO  
N=542. CATEGORÍAS AGRUPADAS



Salvo por las ligeras diferencias en la antigüedad de carnet por género o las más notables debidas a la edad, no existen contrastes muy señalados teniendo en cuenta otras variables.

## TABLA 4.2. ANTIGÜEDAD EN PERMISO O LICENCIA POR VARIABLES SOCIODEMOGRÁFICAS

DATOS EN %. BASE CONDUCTORES/AS. N=542. CATEGORÍAS AGRUPADAS

NOVELES (MENOS DE 1 AÑO)	ANTIGÜEDAD MEDIA (ENTRE 1 Y 5 AÑOS)	ANTIGÜEDAD ALTA (MÁS DE 5 AÑOS)
Sólo estudian (45,2%)	Trabajan y estudian (61,3%)	Sólo trabajan (39%) Estudios superiores (32,9%)

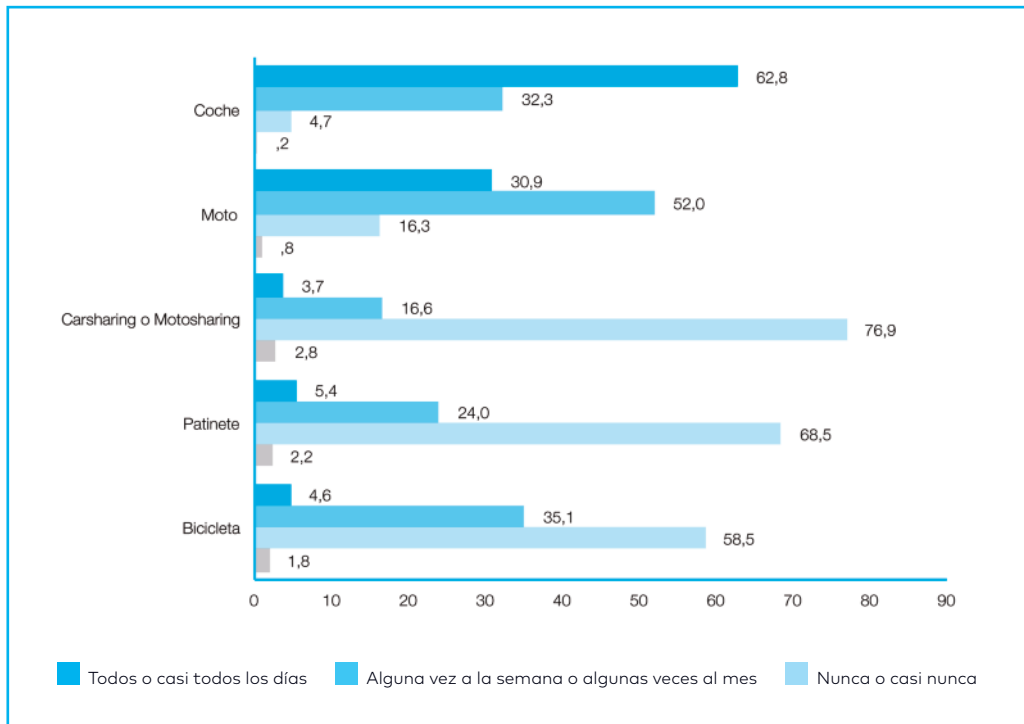
Tan sólo resulta llamativo lo obvio: por necesidad funcional, tener que desplazarse al centro de trabajo, aquellos que se encuentran activos laboralmente (y también

los que declaran estudios superiores) o combinan trabajo y estudio, tienen una antigüedad de carnet mayor que quienes solo estudian, que destacan muy por encima en la posesión de carnet o licencia en el periodo de un año o menos. La actividad laboral de los conductores y conductoras determina, y mucho, la necesidad de poseer carnet y, evidentemente, emplear un vehículo.

Los medios más convencionales de desplazamiento (coche y moto) copan las más altas frecuencias de uso. Emplean el coche muy asiduamente (todos o casi todos los días) el 62,8% de los conductores y conductoras y más esporádicamente (alguna vez a la semana o algunas veces al mes) el 32,3%. Las motocicletas o ciclomotores tienen una frecuencia de uso intensivo algo menor que el coche: un 30,9% todos o casi todos los días y muy alta en el uso esporádico: un 52% los emplea algunas veces a la semana o al mes. Ambos vehículos son los protagonistas en la movilidad, tanto en el uso intensivo como en el más ocasional.

### GRÁFICO 4.7. FRECUENCIA DE USO DE DISTINTOS TIPOS DE VEHÍCULOS

DATOS EN %. BASE DECLARAN PERMISO DE CONDUCCIÓN DE CUALQUIER TIPO  
N=542\*. CATEGORÍAS AGRUPADAS



\* En coche y moto se han eliminado de la base aquellos sin el correspondiente permiso o licencia.



Los vehículos de movilidad personal (VMP), son más un complemento que el medio de transporte principal y cotidiano

En cuanto a los vehículos de movilidad personal (VMP), prevalecen los usos más circunstanciales, de oportunidad; de forma intensa (todos o casi todos los días) sólo un 5,4% emplea el patinete, un 4,6% la bicicleta y un 3,7% los servicios de *carsharing/motosharing*<sup>3</sup>. Su potencia como medio de

transporte se centra en lo esporádico (alguna vez a la semana o algunas veces al mes); un 24% usa los patinetes, un 16,6% el *carsharing* y un 35,1% la bicicleta, sin duda el elemento de movilidad personal más empleado en esta frecuencia de uso.

Parece que estos medios funcionan mayoritariamente como un complemento entre los que usan medios convencionales y todavía muy residualmente como transporte principal y cotidiano<sup>4</sup>.

En el uso de bicicletas y patinetes, todavía minoritarios, destacan más los chicos que las chicas

En los usos más intensivos (todos o casi todos los días) predominan ellas en el coche e incluso en la moto o ciclomotor, mientras que los medios de movilidad personal están —por poco margen— algo más masculinizados; son ellos los que más los emplean, especialmente el patinete (6,9% ellos por el 3,8% ellas) pero también, aunque en menor medida, la bicicleta (5,1% vs 4,2% de ellas) (gráfico 4.8).

En lo referido a la edad, en la alta frecuencia destacan los y las jóvenes más mayores (entre los 25 y 29 años) en el uso del coche y los de mediana edad (entre los 20 y 24 años) en el de motocicleta.

La edad también influye en el tipo de vehículo más utilizado por los y las jóvenes en sus desplazamientos

3. Los términos "carsharing" y "motosharing" hacen referencia a un sistema de uso temporal de vehículos en el que el usuario alquila el coche o moto durante un corto período de tiempo.

4. A pesar de que se suele vincular el uso del patinete eléctrico con una disminución del uso de vehículos de motor, algunos estudios reflejan que son pocas las personas —hablando de población general, no estrictamente de jóvenes— que han sustituido el coche o la moto por el patinete en sus desplazamientos cotidianos. Por ejemplo, sólo un 5% de los usuarios de VMP en Barcelona utilizaban antes el coche como principal modo de transporte, y un 12% la moto. El grueso de personas que van en patinete eléctrico proviene del transporte público (40%) o iban a pie (24%). En bicicletas pasa algo parecido. (RACC, 2023).

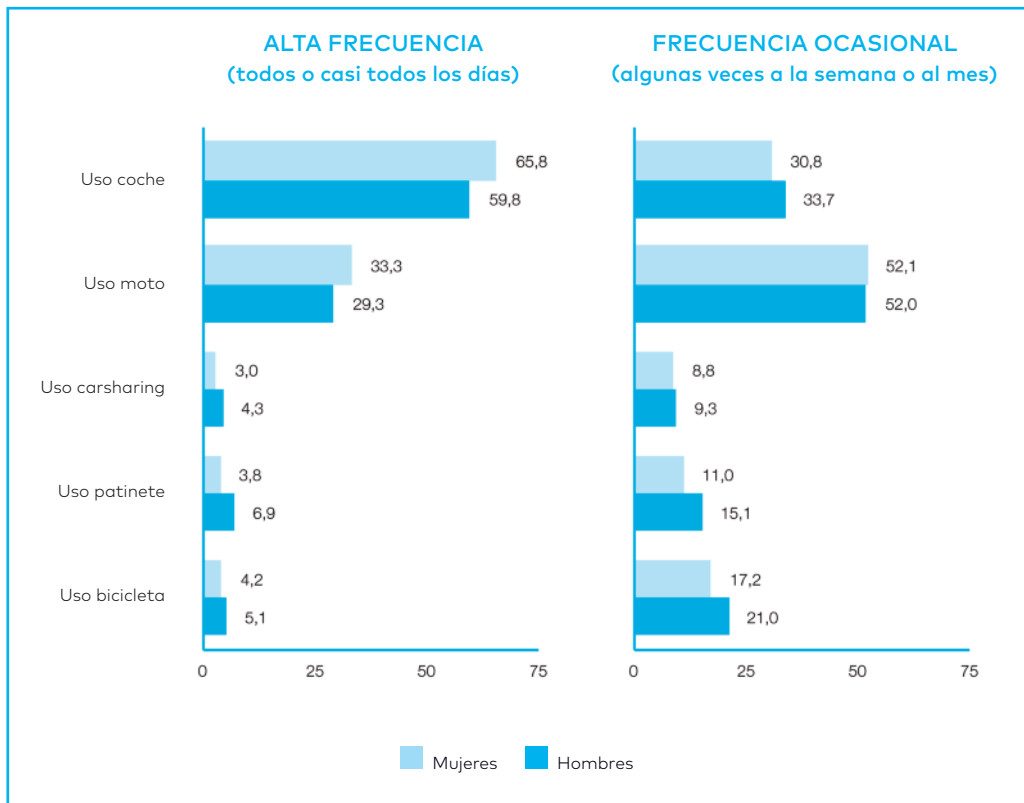
Los de menor edad (hasta los 19 años) son los usuarios que menos emplean en alta frecuencia ambos vehículos, coche y/o motocicleta.

En las frecuencias de uso ocasional, destacan los más mayores en el uso de motocicleta, *carsharing*, y también patinetes y bicicletas. Y, sin embargo, son los usuarios más jóvenes (entre 18 y 19 años) los que más emplean el coche en frecuencia ocasional (gráfico 4.9).

### GRÁFICO 4.8. FRECUENCIA CONDUCCIÓN DISTINTOS TIPOS DE VEHÍCULOS POR GÉNERO

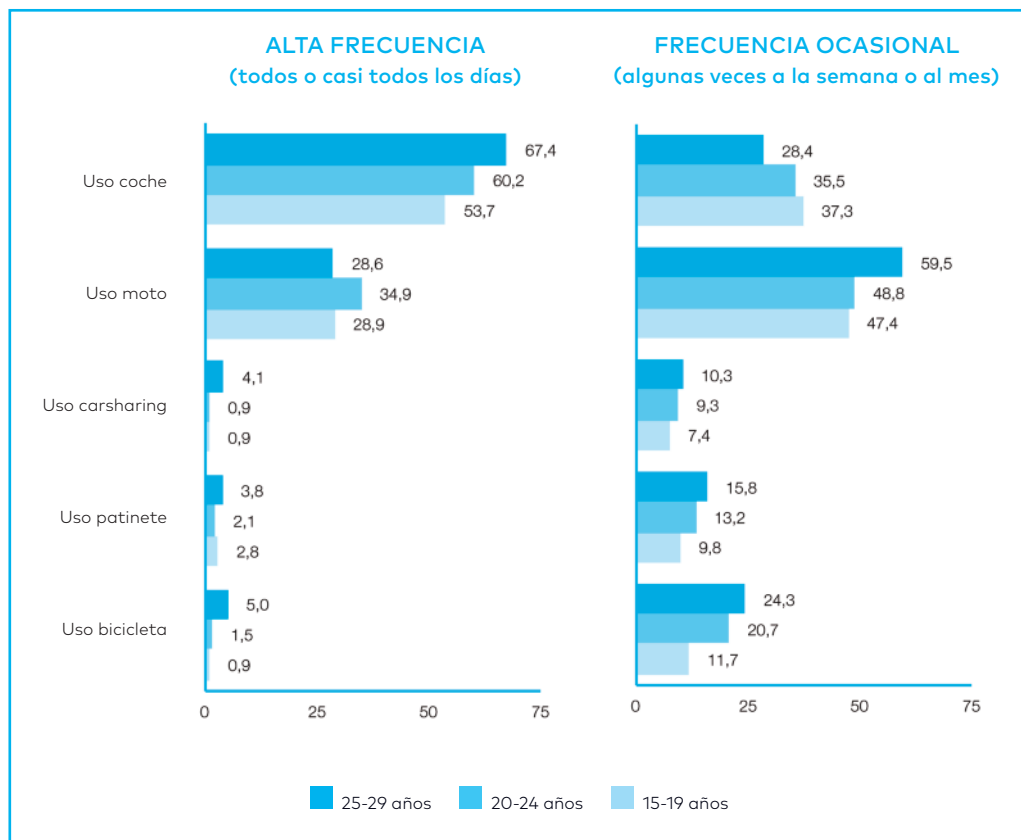
DATOS EN %. BASE DECLARAN PERMISO DE CONDUCCIÓN DE CUALQUIER TIPO

N=542\*. CATEGORÍAS AGRUPADAS



\* En coche y moto se han eliminado de la base aquellos sin el correspondiente permiso o licencia.

**GRÁFICO 4.9. FRECUENCIA CONDUCCIÓN  
DISTINTOS TIPOS DE VEHÍCULOS POR GRUPO DE EDAD**  
DATOS EN %. BASE DECLARAN PERMISO DE CONDUCCIÓN DE CUALQUIER TIPO  
N=542\*. CATEGORÍAS AGRUPADAS



\* En coche y moto se han eliminado de la base aquellos sin el correspondiente permiso o licencia.

Otras variables determinan también el uso más frecuente u ocasional de los distintos tipos de vehículos. Los usuarios intensivos de coche —todos o casi todos los días— se encuadran en las clases altas y medio-altas, trabajan y no presentan carencias materiales. En cambio, los que declaran un uso más ocasional del vehículo se definen por ser estudiantes y por señalar carencias materiales severas.

Los conductores que realizan un uso intensivo de motocicletas sólo se diferencian por residir en poblaciones pequeñas (hasta los 10.000 habitantes). Y los usuarios intensivos de los medios alternativos de movilidad, por posicionarse en las clases altas y medio altas (en la bicicleta y *carsharing*), y los del patinete por ser estudiantes, preferentemente.

**TABLA 4.3. FRECUENCIA DE USO  
POR VARIABLES SOCIODEMOGRÁFICAS**

DATOS EN %. BASE DECLARAN PERMISO DE CONDUCCIÓN DE CUALQUIER TIPO. N=542

VEHÍCULOS	ALTA FRECUENCIA (TODOS O CASI TODOS LOS DÍAS)	FRECUENCIA OCASIONAL (ALGUNAS VECES A LA SEMANA O AL MES)
Coche	Clase alta y media alta (69,5%) Sólo trabajan (75,1%) Ninguna carencia material (66,8%)	Sólo estudia (51%) Carencia material severa (39,3%)
Moto	Pobl. hasta 10.000 hab. (50%)	-
Bicicleta	Clase alta y media alta (11,9%)	Clase alta y media alta (39,7%) Pobl. entre 500.000 y 1 millón de hab. (51%)
Patinete	Hasta Secundaria oblig. (14,4%)	Clase alta y media alta (35,1%)
Carsharing	Clase alta y media alta (9,3%)	Pobl. más de 1 millón de habitantes (23,9%)

Los usuarios ocasionales de estos medios repiten ciertas características con los intensivos: son de clase alta y media-alta (en bicicleta y patinete) y residen, bien en localidades grandes (*carsharing*, donde está más extendido este servicio) o en poblaciones algo menores que las anteriores (hasta los 500.000 habitantes), los usuarios de bicicleta.

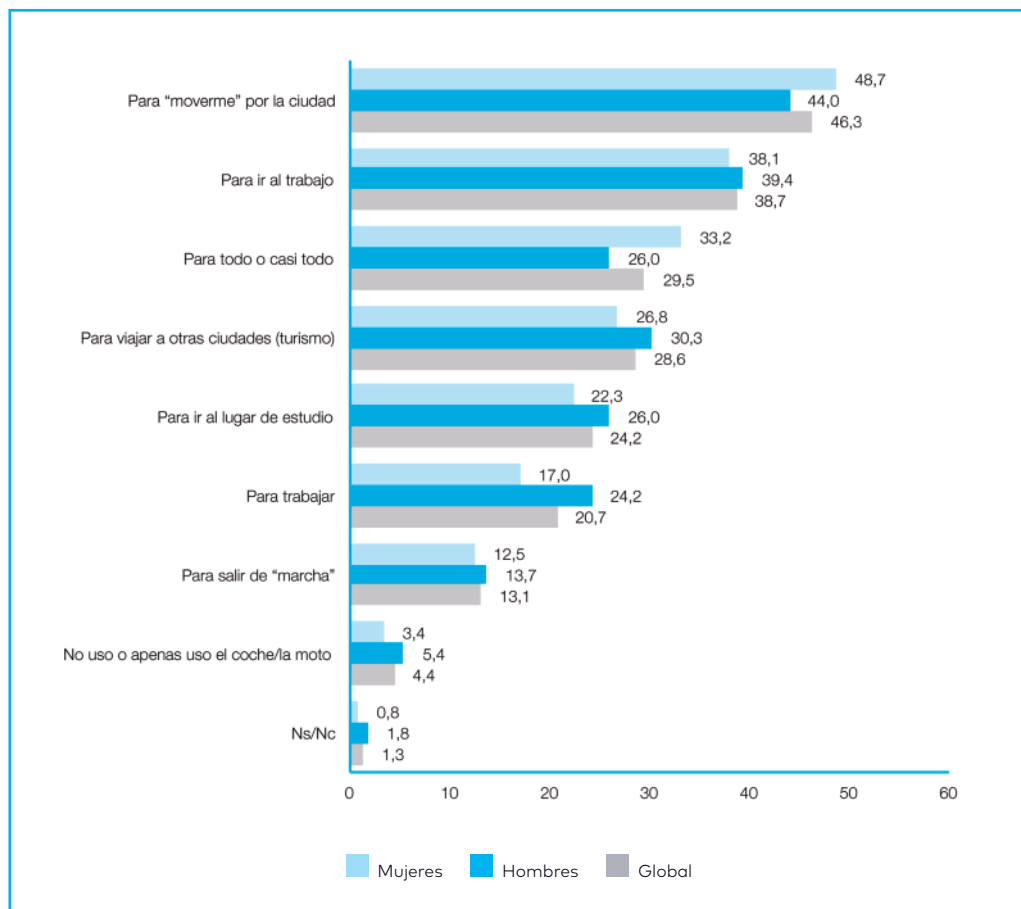
En cuanto al uso que se les da a los distintos elementos de movilidad convencional (motocicleta y/o coche), el empleo más genérico y extensivo ("para moverme por la ciudad", 46,3%) es el más mencionado, al que acompaña de forma relativamente cercana el 38,7% que utiliza el coche o la moto para ir a trabajar, dupla de uso que centra el empleo de estos vehículos.

Más lejos de los primeros, se mencionan usos tan intensivos en su propia definición como "lo uso para todo o casi todo" (con casi el 30%) o el uso vinculado al ocio (para turismo a otras ciudades, 28,6%) y algo más residual "para acudir al centro de estudios" (24,2%). El resto de usos no alcanza ni a una quinta parte de chicos y chicas conductoras. Llama la atención, comparativamente, el 13,1% que admite emplear estos medios habitualmente para "ir de marcha", con los potenciales riesgos y consecuencias que puede implicar este comportamiento.

## GRÁFICO 4.10. USOS MÁS FRECUENTES DE VEHÍCULOS (COCHE Y/O MOTO) GLOBAL Y POR GÉNERO

DATOS EN %. BASE DECLARAN PERMISO DE CONDUCCIÓN DE CUALQUIER TIPO

N=542. RESPUESTA MÚLTIPLE

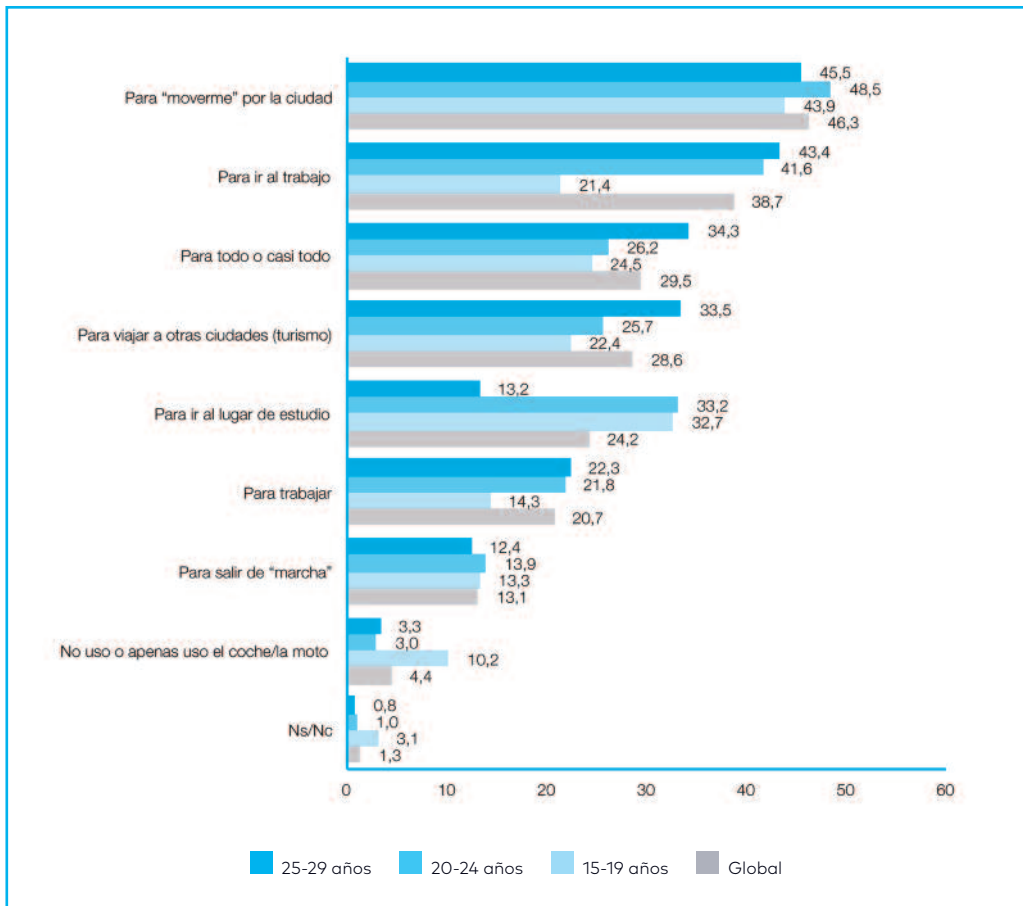


Hombres y mujeres conductores son relativamente parecidos en cuanto a los usos declarados. Ellas destacan, por poco, en los usos más genéricos como "para todo o casi todo" (33,2% vs 29,5% de ellos) o "para moverme por la ciudad" (48,7% vs 44% de ellos). Y ellos en los usos más focalizados en actividades concretas como "para ir al lugar de estudio" (26% vs 22,3% de ellas) o "para trabajar" (24,2% vs 17%). Además, también destacan algo, comparativamente con ellas, en el empleo del vehículo en las salidas de ocio y turismo (30,3% y 26,8%, respectivamente).

Lo más destacable en el análisis por edades es que los más mayores (entre los 24 y los 29 años) lo emplean más que el resto para acudir al trabajo, para turismo y "para todo o casi todo". Los de mediana edad (entre los 20 y 24 años) sobre todo

destacan en “para moverse por la ciudad” y, junto con los de menor edad, para acudir al lugar de estudio y para salir de marcha. Los más jóvenes destacan en solitario en declarar que apenas usan el coche o la motocicleta.

**GRÁFICO 4.11. USOS MÁS FRECUENTES DE VEHÍCULOS (COCHE Y/O MOTO) GLOBAL Y POR GRUPO DE EDAD**  
 DATOS EN %. BASE DECLARAN PERMISO DE CONDUCCIÓN DE CUALQUIER TIPO  
 N=542. RESPUESTA MÚLTIPLE



Hay bastante variables sociodemográficas que afectan a los distintos usos que se dan a los vehículos, en concreto:

- “Para moverse por la ciudad” parece el uso más destacado entre los que residen en grandes ciudades, poseen estudios superiores y no presentan carencia material alguna. Muy parecido el perfil de los que señalan “para acudir al

trabajo”: estudios superiores, residentes en grandes ciudades y aquellos que trabajan, evidentemente. Y muy similar, aunque con matices, los que los emplean para vacaciones o turismo: residen en grandes ciudades y no presentan carencias materiales.

**TABLA 4.4. TIPOS DE USO DE VEHÍCULOS  
POR VARIABLES SOCIODEMOGRÁFICAS**

DATOS EN %. BASE DECLARAN PERMISO DE CONDUCCIÓN DE CUALQUIER TIPO. N=542

USOS	PERFILES
Para moverme por la ciudad	Estudios superiores (53,1%) Grandes ciudades (52%) Ninguna carencia material (53,1%)
Para ir al trabajo	Sólo trabaja (50,5%) Estudios superiores (48,1%) Grandes ciudades (53,7%)
Para todo o casi todo	-
Turismo	Grandes ciudades (46,3%) Ninguna carencia material (32,9%)
Para ir al lugar de estudio	Sólo estudia (40,3%) Ciudades entre 500.000 y 1 millón de habitantes (36,7%)
Para trabajar	Clase alta y media alta (27,2%) Sólo trabaja (25,8%)
Para salir de marcha	Ciudades entre 500.000 y 1 millón de habitantes (18,4%)
No uso apenas el coche/moto	Clase baja o muy baja (8,4%) Sólo estudia (9,7%) Poblaciones hasta 10.000 hab. (10,3%) Carencia material severa (13,9%)

- Los que emplean el vehículo para acudir al lugar de estudio se caracterizan, obviamente, por estar estudiando. Y principalmente residen en poblaciones entre 500.000 y 1 millón de habitantes. Para trabajar, de nuevo lo incuestionable; aquellos que trabajan y, por otro lado, los que pertenecen a las clases alta y media-alta.
- Para salir de marcha es un uso que se da preferentemente entre aquellos que residen en poblaciones entre 500.000 y 1 millón de habitantes.

- Los que no usan apenas vehículos son los que más se distinguen respecto al resto; son quienes se posicionan en las clases bajas o medio-bajas, residen en poblaciones pequeñas (hasta 10.000 habitantes) —donde supuestamente la necesidad de uso de vehículo es menos imperiosa—. Y, por otro lado, presentan un perfil de carencias materiales severas.

## 4.2. PERCEPCIONES ACERCA DE LA CONDUCCIÓN Y SU SIGNIFICADO

Chicos y chicas conductores manifiestan de forma mayoritaria una actitud positiva y placentera cuando se ponen al volante: casi el 77% afirma disfrutar mucho con el acto de conducir. Esta mayoritaria proactividad hacia la conducción apenas deja espacio a otras posiciones, muy residuales en comparación; desde

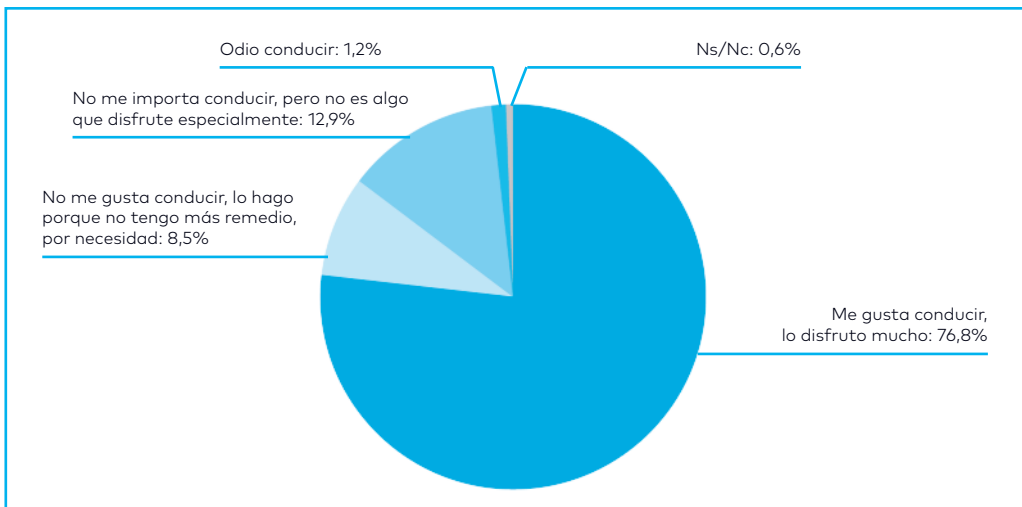
Casi el 80% de chicos y chicas, sin grandes diferencias por género, manifiestan disfrutar del acto de conducir

los que descargan de placer este acto ("no me importa conducir, pero no es algo que disfrute especialmente"), el 12,9%, o los que apuntan hacia un pragmatismo obligado, no exento de cierta negatividad ("no me gusta conducir, lo hago porque no tengo más remedio", 8,5%) y quienes, en muy escasa proporción, directamente odian tener que conducir, un 1,2%.

### GRÁFICO 4.12. SENTIMIENTOS AL VOLANTE

DATOS EN %. BASE CONDUCTORES/AS,

EXCLUIDOS AQUELLOS QUE DECLARAN USAR COCHE O MOTO NUNCA O CASI NUNCA. N=518

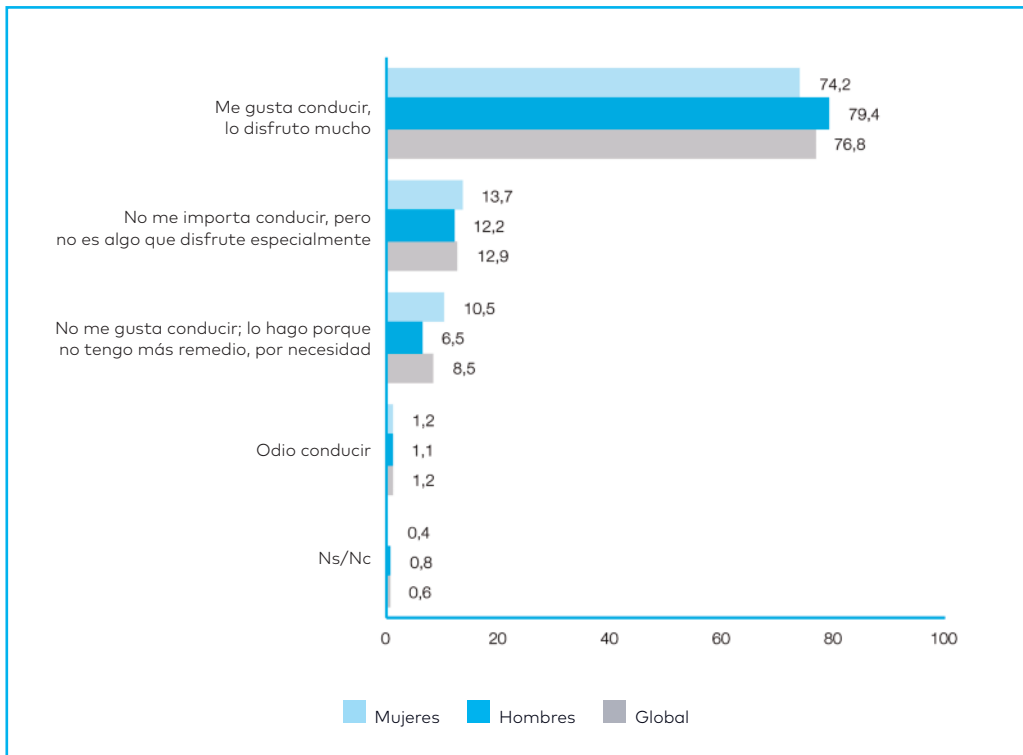




El género no introduce grandes diferencias, al menos de forma significativa, si bien los hombres apuntan algo más a la emoción y el placer de la conducción ("me gusta conducir, lo disfruto mucho", 79,4% frente al 74,2% de ellas) y ellas, en contrapartida, un poco más hacia actitudes pragmáticas descargadas de emocionalidad o disfrute ("no me importa conducir, pero no es algo que disfrute especialmente", 13,7% vs 12,2% de ellos) o incluso —y esta vez de forma diferencialmente significativa— a una lectura rigurosamente negativa del asunto ("no me gusta conducir; lo hago porque no tengo más remedio", 10,5% vs 6,5% de ellos). Por tanto, más placer y satisfacción entre ellos al volante, al menos un poco más, aunque ellas también experimentan mayoritariamente sensaciones positivas asociadas al acto de conducir.

### GRÁFICO 4.13. SENTIMIENTOS AL VOLANTE POR GÉNERO

DATOS EN %. BASE CONDUCTORES/AS, EXCLUIDOS AQUELLOS QUE DECLARAN USAR COCHE O MOTO NUNCA O CASI NUNCA. N=518

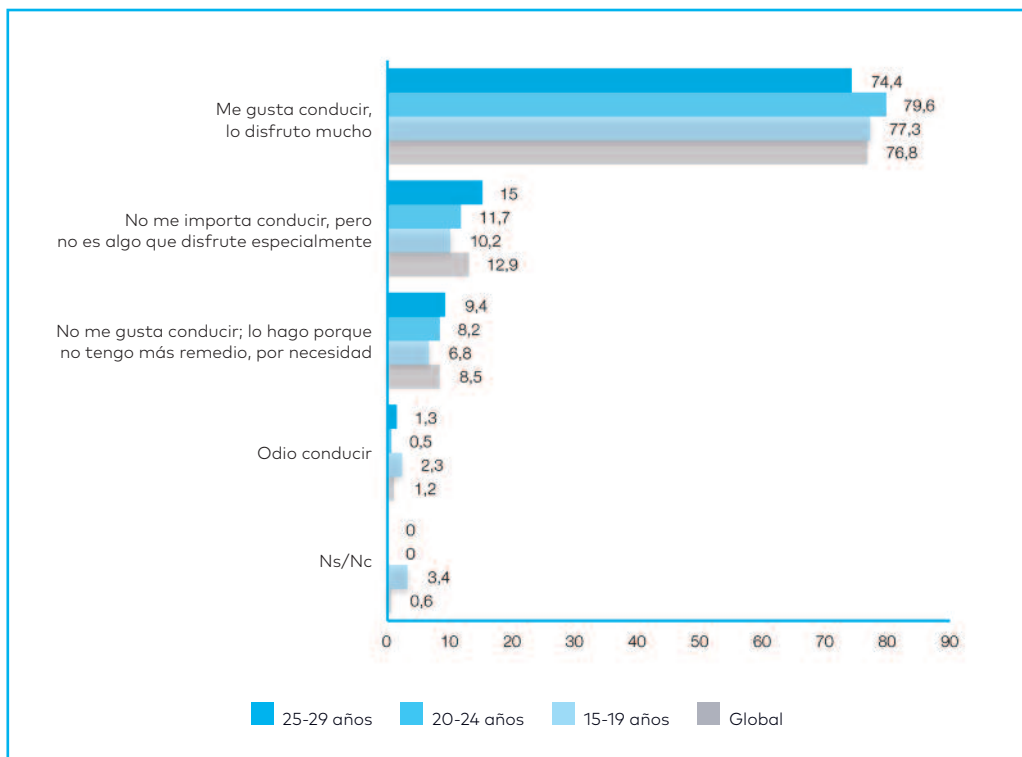


Tampoco la edad aporta diferencias especialmente relevantes, aunque sí alguna tendencia. El disfrute en la conducción parece de menor entidad entre los más

mayores (74,4% frente al 79,6% de los de edad intermedia o el 77,3% de los más jóvenes) y, naturalmente, éstos también destacan algo más en las posturas más pragmáticas (“no me importa conducir, pero no es algo que disfrute especialmente”, 15%) o directamente el no tener más remedio que hacerlo (“no me gusta conducir”, 9,4%). La mayor experiencia al volante, asociada de forma potente a una mayor edad, va difuminando, aún por poco, el sentimiento extraordinariamente positivo y placentero de ponerse al volante, quizás porque el mismo acto de conducir va transformándose paulatinamente del placer inicial (especialmente asociado a la libertad y autonomía que veremos proporciona el acto de conducir) a necesidad, cuando se percibe que es más obligado su uso por las circunstancias vitales.

### GRÁFICO 4.14. SENTIMIENTOS AL VOLANTE POR GRUPO DE EDAD

DATOS EN %. BASE CONDUCTORES/AS, EXCLUIDOS AQUELLOS QUE DECLARAN USAR COCHE O MOTO NUNCA O CASI NUNCA. N=518



El pleno disfrute de la conducción (“lo disfruto mucho”) parece más marcado entre aquellos que declaran estudios superiores y residen en grandes ciudades,

pudiendo ser precisamente este placer declarado uno de los factores —entre otros— que determinen que estos chicos y chicas usen el coche o la motocicleta con alta intensidad, todos o casi todos los días.

Otros perfiles destacan cuando desaparece el placer asociado a la conducción y se incorporan otros efectos, como la necesidad o la obligación. Entre quienes dicen “no me importa conducir, pero no es algo que disfrute especialmente” aparecen chicos y chicas que se ubican en las clases bajas, están en paro o declaran carencias materiales severas. Poco hay que decir del perfil de los que declaran que no les gusta conducir y lo hacen por necesidad, en el que sólo destacan aquellos que están estudiando. De esta posición hacia la conducción de vehículos convencionales, claramente negativa, se desprende que en buena lógica prefieran, con diferencia, emplear los medios alternativos de movilidad, como la bicicleta o el patinete, al menos de forma ocasional.

**TABLA 4.5. SENTIMIENTOS AL VOLANTE POR VARIABLES SOCIODEMOGRÁFICAS Y PERFILES DE CONDUCCIÓN**  
 DATOS EN %. BASE CONDUCTORES/AS, EXCLUIDOS AQUELLOS QUE DECLARAN USAR COCHE O MOTO NUNCA O CASI NUNCA. N=518

PERFILES SOCIODEMOGRÁFICOS	PERFILES DE CONDUCCIÓN
<b>Me gusta conducir, lo disfruto mucho (76,8%)</b> Estudios superiores (80,1%) Grandes ciudades (84,3%)	Usa coche todos o casi todos los días (83,1%) Usa motocicleta todos o casi todos los días (94,6%)
<b>No me importa conducir, pero no es algo que disfrute especialmente (12,9%)</b> Clase baja o muy baja (22%) En paro (17,1%) Carencia material severa (25,8%)	-
<b>No me gusta conducir, lo hago porque no tengo más remedio, por necesidad (8,5%)</b> Sólo estudia (14,3%)	Usa bicicleta algunas veces a la semana o algunas veces al mes (12,5%) Usa patinete algunas veces a la semana o algunas veces al mes (15,3%)
<b>Odio conducir (1,2%)</b> -	-

Además de una inmensa mayoría que disfruta del acto de conducir, la autoimagen sobre el propio desempeño al volante, comparada con otros conductores/as, es bastante positiva, (“disfruto conduciendo y soy bueno

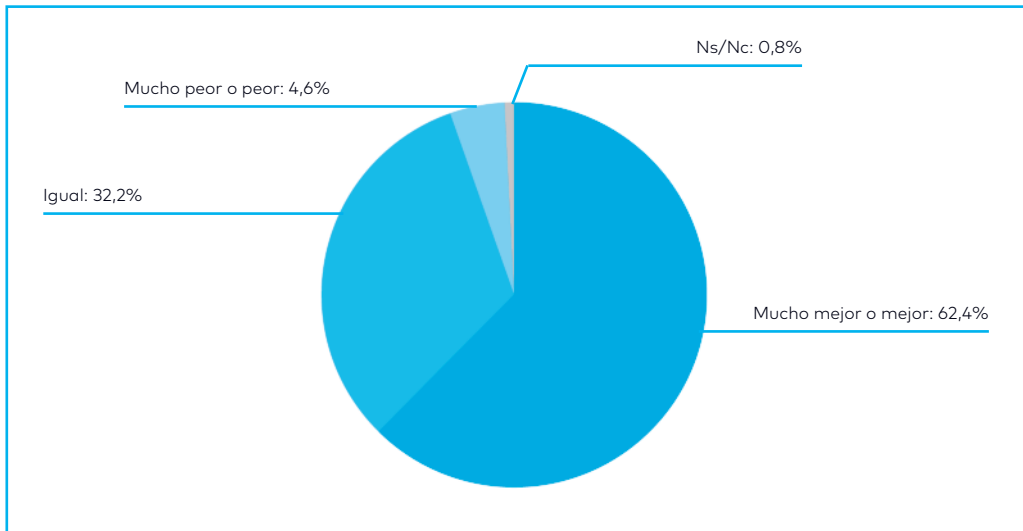
La mayoría de conductores/as cree que conduce mejor que los demás un tercio que conduce igual y muy pocos que su conducción es peor

haciéndolo", parece querer afirmarse al menos en una buena parte de casos). La mayoría de conductores/as cree que conduce mejor o mucho mejor que el resto de conductores/as (62,4%), aunque casi uno de cada tres piensa que conduce igual (32,3%). Muy escasos aquellos que piensan que su conducción es peor que el resto de

conductores/as, que no suponen siquiera el 5% de los chicos y chicas conductores/as.

### GRÁFICO 4.15. APTITUD CONDUCTORA AUTOPERCIBIDA CON RESPECTO AL RESTO DE CONDUCTORES/AS

DATOS EN %. BASE CONDUCTORES/AS, EXCLUIDOS AQUELLOS QUE DECLARAN USAR COCHE O MOTO NUNCA O CASI NUNCA. N=518. CATEGORÍAS AGRUPADAS

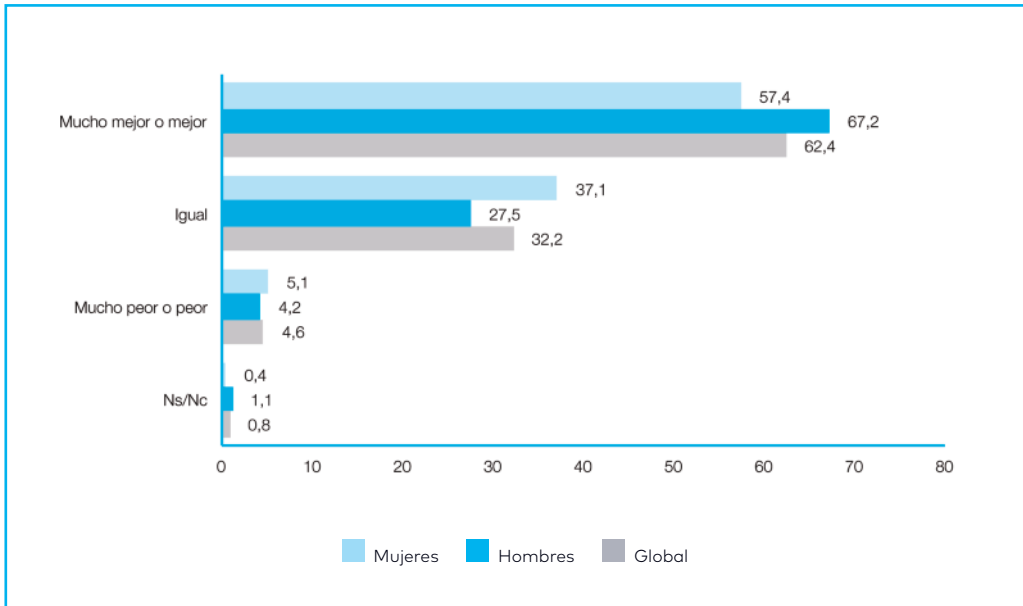


En esta mayoritaria autoimagen acerca de su aptitud al volante sobresalen especialmente los hombres, que se consideran más competentes que el resto (mejor o mucho mejor, 67,2%) en comparación con ellas (57,4%). Las conductoras destacan más que

El género introduce sensibles diferencias en la autoimagen sobre la competencia conductora

ellos en la categoría "igual" (37,1% vs 27,5%) y por poco más en "peor" (5,1% vs 4,2% de ellos). El género introduce sensibles diferencias en esta autoimagen de competencia conductora.

**GRÁFICO 4.16. APTITUD CONDUCTORA AUTOPERCIBIDA CON RESPECTO AL RESTO DE CONDUCTORES/AS POR GÉNERO**  
 DATOS EN %. BASE CONDUCTORES/AS, EXCLUIDOS AQUELLOS QUE DECLARAN USAR COCHE O MOTO NUNCA O CASI NUNCA. N=518. CATEGORÍAS AGRUPADAS

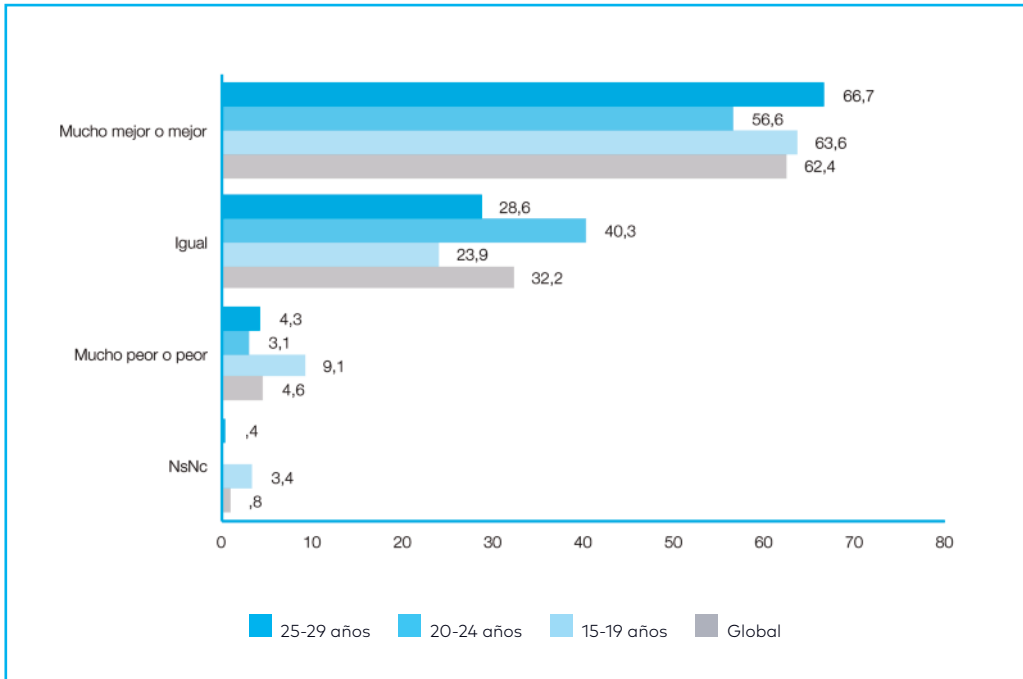


Fruto indudablemente de la mayor experiencia al volante<sup>5</sup>, los conductores de más edad (entre los 25 y los 29 años) se consideran más competentes que el resto (66,7%), aunque los más jóvenes se parecen a ellos en una autoimagen positiva (un 63,6% de los mismos se considera también un mejor conductor/a que el resto). Ambos grupos de edad, aunque similares en posicionamiento sobre su pericia al volante, son muy diferentes, seguramente, en las razones para definirse de esta manera: la mayor práctica de los más mayores justifica esta autoimagen de alta competencia, pero en el caso de los más jóvenes podría ser por una sobreestimación de sus habilidades conductoras. Y ciertamente aquellos de edades intermedias (entre 20 y 24 años) son los que más se posicionan en considerarse igual que otros conductores/as (40,3% vs el 28,6% de los de más edad y el 23,9% de los de edad más baja).

5. Pese a no ser una correlación perfecta, lo cierto es que a mayor edad mayor antigüedad en el carnet o licencia.

## GRÁFICO 4.17. APTITUD CONDUCTORA AUTOPERCIBIDA CON RESPECTO AL RESTO DE CONDUCTORES/AS GLOBAL Y POR GRUPO DE EDAD

DATOS EN %. BASE DECLARAN PERMISO O LICENCIA DE CONDUCCIÓN DE CUALQUIER TIPO  
N=542. CATEGORÍAS AGRUPADAS



Pese a que una mayoría de los más jóvenes se consideran casi igual de competentes que sus compañeros/as de más edad, son los que creen también,

El 60,6% de los chicos y chicas que tienen menos de un año de carnet consideran que conducen mejor o mucho mejor que otros, casi igual que los que tienen una antigüedad entre uno y cinco años

en mayor medida que el resto, ser peores conductores: un 9,1%, frente a un 4,6% global. Resulta llamativo que sólo un grupo de jóvenes entre los 18 y los 19 años, bastante minoritario, están dispuestos a considerar que su menor experiencia al volante les hace, probablemente, menos competentes.

También resulta revelador que un factor inicialmente objetivo, como es la experiencia en la conducción, la antigüedad en el carnet, no discrimina en exceso la autoimagen sobre la mejor o peor competencia conductora. El 60,6% de los chicos y chicas que tienen menos de un

año de carnet considera que conduce mejor o mucho mejor que otros, porcentaje casi igual que el de los que tienen una antigüedad entre uno y cinco años (59%). Es cierto que los que tienen mayor experiencia (más de cinco años de carnet) se distinguen por tener la mayor proporción de aptitud autopercibida ("mejor o mucho mejor", 71,4%), pero la distancia con sus compañeros de menor experiencia no es excesiva.

**TABLA 4.6. APTITUD CONDUCTORA AUTOPERCIBIDA  
COMPARADA CON ANTIGÜEDAD DE CARNET**

*DATOS EN %. BASE CONDUCTORES/AS, EXCLUIDOS AQUELLOS QUE DECLARAN USAR  
COCHE O MOTO NUNCA O CASI NUNCA. N=518. CATEGORÍAS AGRUPADAS*

APTITUD CONDUCTORA	NOVELES (MENOS DE 1 AÑO)	ANTIGÜEDAD MEDIA (ENTRE 1 Y 5 AÑOS)	ANTIGÜEDAD ALTA (MÁS DE 5 AÑOS)
Mucho mejor o mejor (62,4%)	60,6	59,0	71,4
Igual (32,2%)	33	35,5	25,6
Mucho peor o peor (4,6%)	5,5	5,1	2,3

Por otra parte, quienes se consideran mejores conductores se posicionan en las clases altas y medio altas, están trabajando y poseen estudios superiores. No solamente se consideran mejores conductores/as que el resto, sino que, además, en coherencia con esta autoimagen, declaran en mayor medida disfrutar conduciendo y usar el coche todos o casi todos los días.

Entre quienes se consideran como iguales con respecto al conjunto de conductores, los perfiles cambian: predominan aquellos de clase bajas o medias, los que sólo estudian y tienen, como máximo, niveles de enseñanza Secundaria post-obligatoria. Y, por esa tendencia a no sobreestimarse en este aspecto, se manifiestan menos entusiastas del uso del coche, ya que lo emplean algunas veces por semana o mes y son más proclives a declarar que conducen por necesidad.

Poco hay que decir sobre los escasos chicos y chicas que mencionan ser peores conductores que otros: sufren de carencia material severa, emplean el *carsharing* con alta frecuencia y, en buena sintonía con su negativa competencia percibida al volante, afirman odiar conducir.

**TABLA 4.7. APTITUD CONDUCTORA AUTOPERCIBIDA  
CON RESPECTO AL RESTO DE CONDUCTORES  
POR VARIABLES SOCIODEMOGRÁFICAS Y PERFILES DE CONDUCCIÓN**  
DATOS EN %. BASE CONDUCTORES/AS EXCLUIDOS AQUELLOS QUE DECLARAN USAR COCHE  
O MOTO NUNCA O CASI NUNCA. N=518. CATEGORÍAS AGRUPADAS

PERFILES SOCIODEMOGRÁFICOS	PERFILES DE CONDUCCIÓN
<b>Mucho mejor o mejor (62,4%)</b> Clase alta y media alta (70,5%) Sólo trabaja (69,8%) Estudios superiores (68,9%)	Disfruta mucho conduciendo (68,3%) Usa coche todos o casi todos los días (68,5%)
<b>Igual (32,2%)</b> Clase media (35,8%) Clase baja o muy baja (36,7%) Solo estudio (42,9%) Hasta Secundaria obligatoria (38,6%)	Usa coche alguna vez a la semana o algunas veces al mes (38,2%) No me gusta conducir, o hago por necesidad (45,5%)
<b>Mucho peor o peor (4,6%)</b> Carencia material severa (12,9%)	Usa carsharing todos o casi todos los días (22,2%) Odia conducir (50%)

En cuanto a la expresión de las aptitudes conductoras, una triada resume los tres elementos principales que chicos y chicas consideran destacados cuando se valoran como conductores/as: prudentes (49,2%), tranquilos/as (46,7%) y hábiles (45%). En la prudencia destacan ellas, y ellos en las aptitudes de habilidad y tranquilidad. Independientemente de los distintos matices entre chicos y chicas,

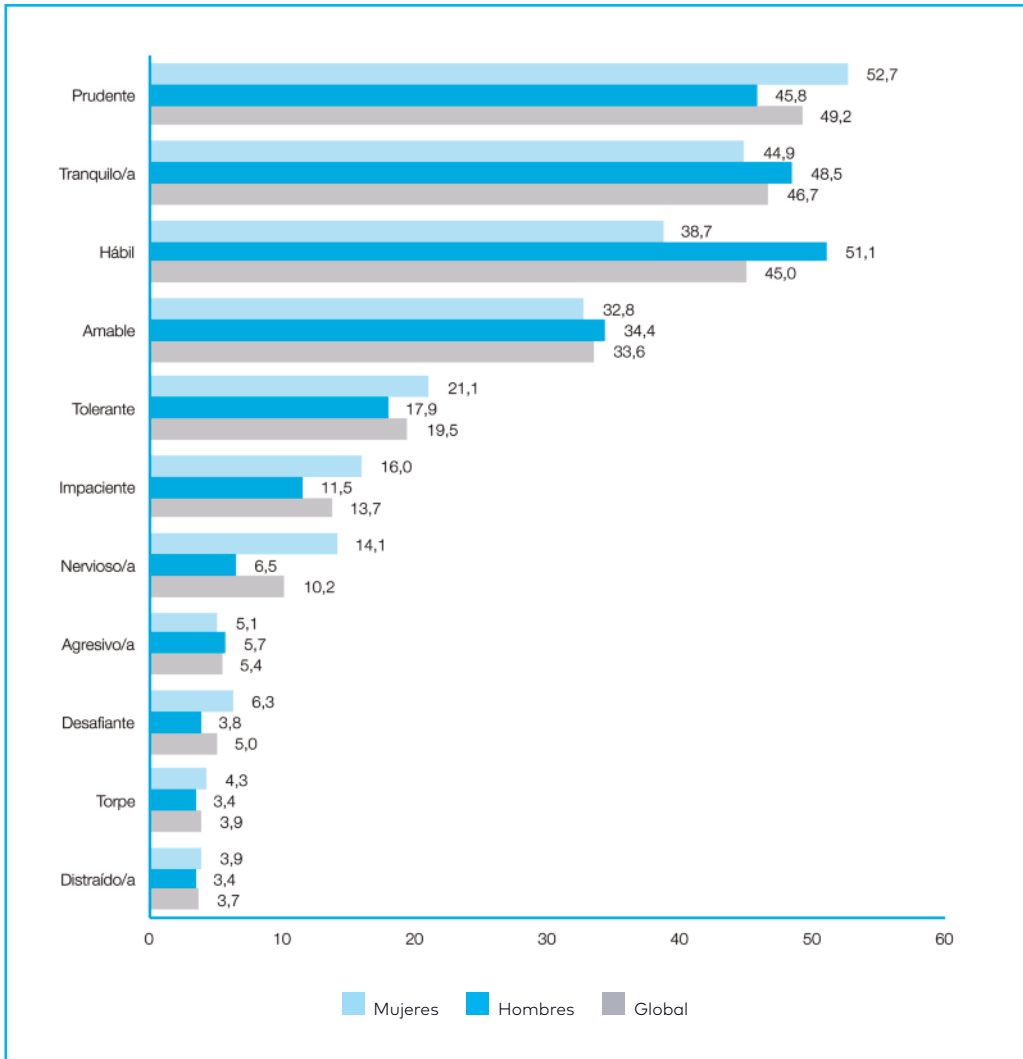
Tres características destacan los y las jóvenes sobre sí mismos como conductores: prudencia, tranquilidad y habilidad

está muy extendida una autoimagen bastante benigna de sus aptitudes y destrezas cuando se ponen al volante.

El resto de elementos resultan menos importantes como características autopercibidas: a subrayar el ser amable (33,6%) o, ya a distancia, el ser tolerante (19,5%, donde ellas destacan por encima de ellos). Los atributos negativos (impaciente, nervioso, agresivo, etc.) quedan lejos de los anteriores y se incorporan en mucha menor medida como elementos de caracterización como conductores/as. Señalar especialmente el atributo de nervioso/a, que ellas se adjudican en mucha mayor medida que ellos (14,1% vs 6,5%).



**GRÁFICO 4.18. AUTOPERCEPCIÓN CARACTERÍSTICAS SOBRE APTITUD CONDUCTORA GLOBAL Y POR GÉNERO**  
 DATOS EN %. BASES CONDUCTORES/AS, EXCLUIDOS AQUELLOS QUE DECLARAN USAR COCHE O MOTO NUNCA O CASI NUNCA. N=518. RESPUESTA MÚLTIPLE

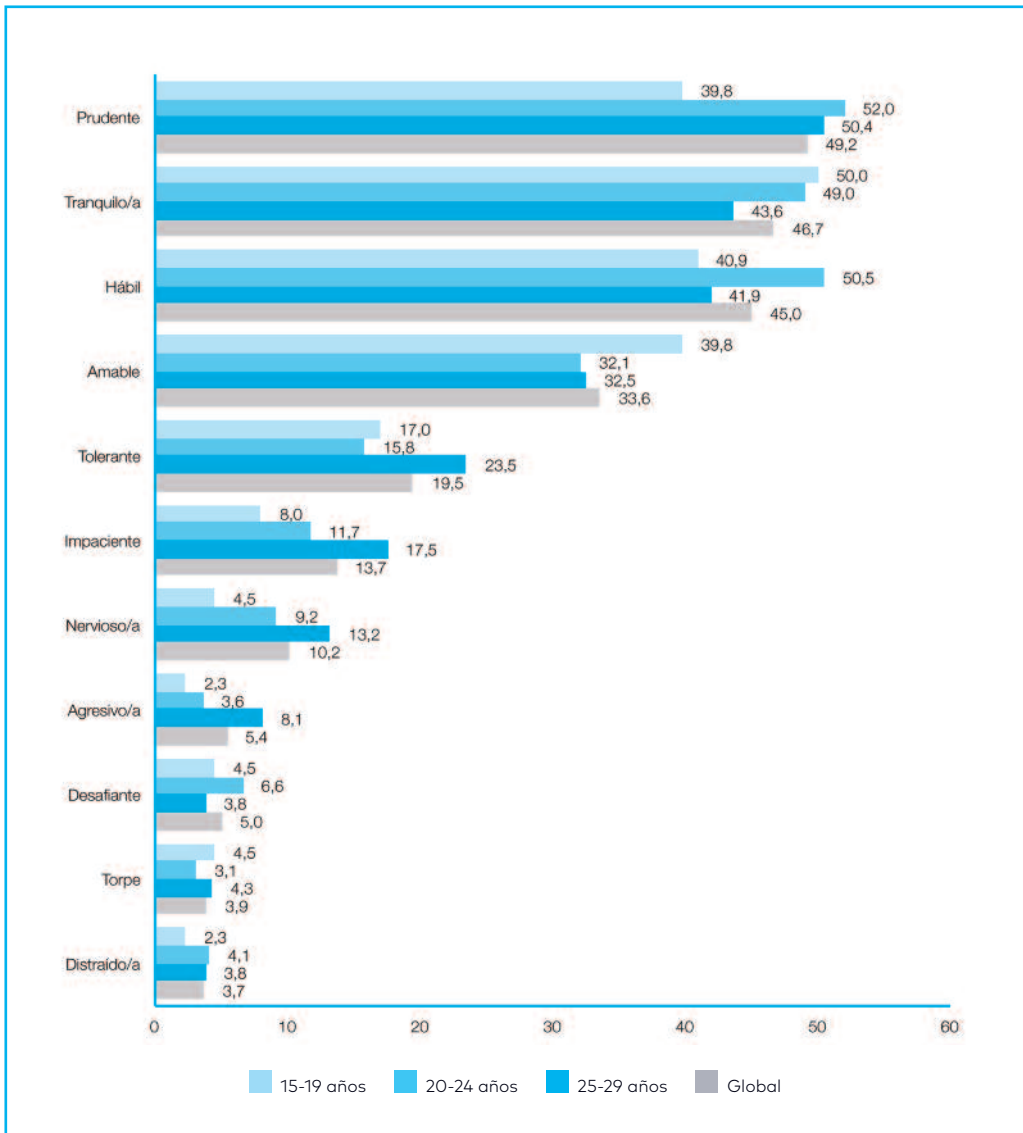


En cuanto a la edad, las menciones reflejan, como se ha analizado anteriormente, un cuadro donde emerge prioritariamente una buena imagen como conductores, pero sin descartar algunas aristas negativas. Por ejemplo, los más mayores destacan en considerarse más nerviosos (13,2%) y agresivos (8,1%) que sus compañeros/as de menor edad, pero al mismo tiempo, y quizás de forma contradictoria con lo anterior, más tolerantes (23,5%).

Los de mediana edad (entre 20 y 24 años) destacan en considerarse prudentes (52%) o hábiles (50,5%), aunque también afrontan sus propias contradicciones; se consideran más que el resto, aún en poca medida, desafiante (6,6% frente al 5% global).

### GRÁFICO 4.19. AUTOPERCEPCIÓN CARACTERÍSTICAS SOBRE APTITUD CONDUCTORA GLOBAL Y POR GRUPO DE EDAD

DATOS EN %. BASES CONDUCTORES/AS, EXCLUIDOS AQUELLOS QUE DECLARAN USAR COCHE O MOTO NUNCA O CASI NUNCA. N=518. RESPUESTA MÚLTIPLE



Y por último, los más jóvenes son los que no parecen incurrir en disonancias en cuanto a su imagen, o al menos no tanto como el resto: se consideran más amables (39,8% frente al 33,6% global) y más tranquilos/as (50%, aunque a muy poca distancia de los de edad intermedia) y no destacan en ningún atributo negativo.

Hay muchos matices que dan lugar a dos posiciones muy distintas en cuanto a aptitudes conductoras según los perfiles sociodemográficos y de conducción (tabla 4.8):

- Las aptitudes negativas las protagonizan aquellos que se definen como pertenecientes a las clases bajas, que se describen más que el resto como impacientes, nerviosos, e incluso agresivos y desafiantes. También se sitúan en estos atributos negativos los que manifiestan carencias materiales severas, que se describen como nerviosos (también en este atributo se unen los que están en paro) o torpes. Y, en lo referido a los perfiles de conducción, aparecen los que se autocalifican como peores conductores que el resto, en los atributos de impaciente, nervioso y torpe.
- Las aptitudes positivas como conductores/as parecen protagonizadas por quienes se ubican en clases medias, que se consideran más amables, tolerantes e incluso prudentes que el conjunto de conductores/as. Los que poseen estudios superiores destacan en los aspectos de hábil o tolerante, característica que también señalan más que el resto aquellos que sólo trabajan. La habilidad la señalan más los usuarios de motocicleta y los que, además, disfrutan mucho conduciendo y se consideran mejores o mucho mejores conductores/as que el resto. Y aquellos que destacan entre sus características como conductores el ser tranquilos no presentan carencias materiales y afirman disfrutar mucho de la conducción.

Cuando se analiza la imagen que supuestamente proyectan como conductores en terceros, ésta coincide en buena medida con la propia, al menos en los elementos más definitorios. Esta vez las habilidades como conductores que se supone el resto aprecia se concentran en un cuarteto, donde destaca de nuevo el ser tranquilo/a (40,2%), prudente (32,8%), aparece la amabilidad como elemento novedoso (32,6%) y continúa con el ser hábil (30,7%).

De nuevo, ellas apuntan más que ellos, por poco, a que se las califica como prudentes (35,2% vs 30,5%) y amables (34,8% vs 30,5%) y ellos despuntan en que se les considera como tranquilos (42,7% por el 37,5% de ellas) y hábiles (35,1% vs 26,2%).

#### 4.8. AUTOPERCEPCIÓN CARACTERÍSTICAS SOBRE APTITUD CONDUCTORA POR VARIABLES SOCIODEMOGRÁFICAS Y PERFILES DE CONDUCCIÓN

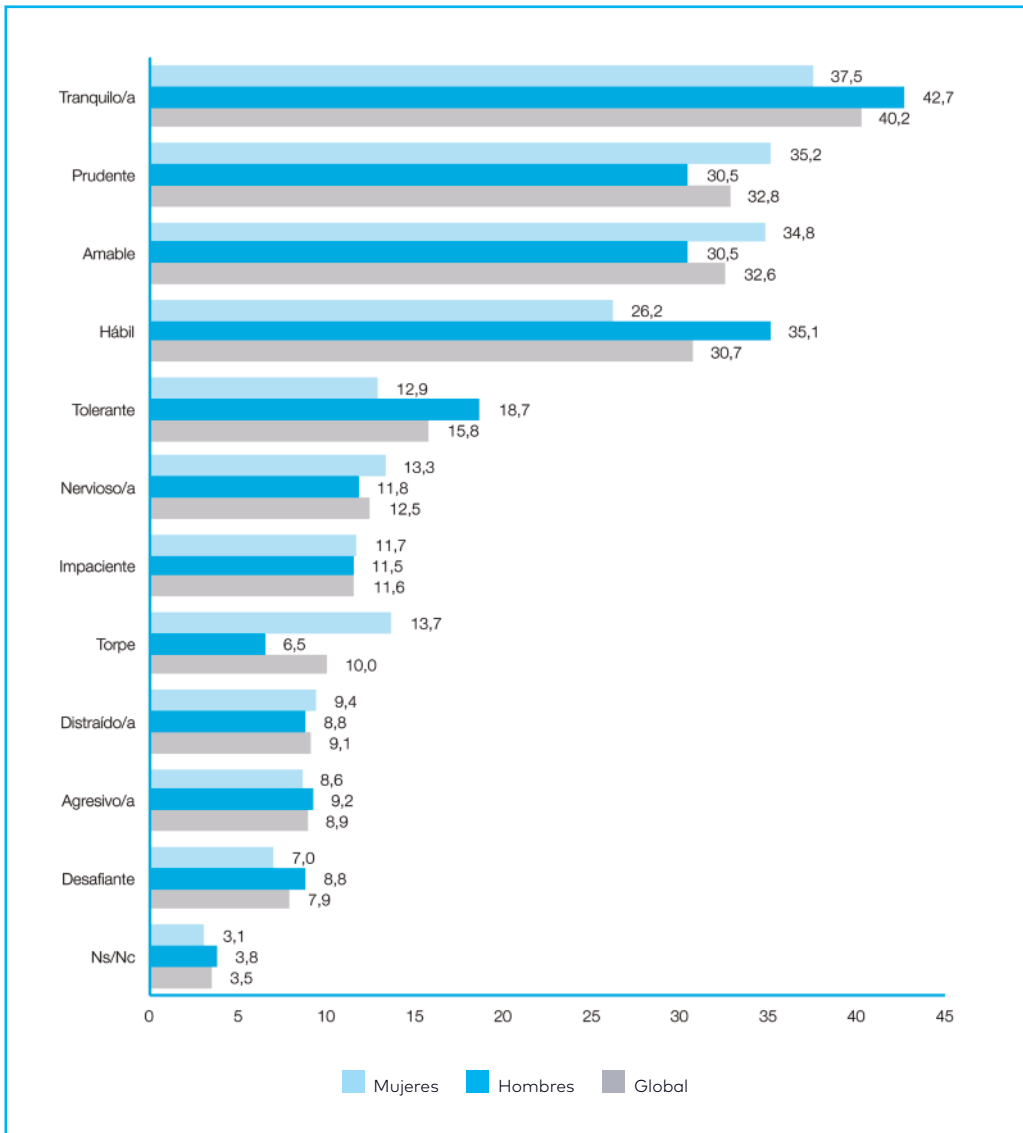
DATOS EN %. BASE CONDUCTORES/AS EXCLUIDOS AQUELLOS QUE DECLARAN USAR COCHE O MOTO NUNCA O CASI NUNCA. N=518. RESPUESTA MÚLTIPLE

PERFILES SOCIODEMOGRÁFICOS	PERFILES DE CONDUCCIÓN
<b>Prudente (49,2%)</b> Clase media (54,1%)	-
<b>Tranquilo/a (46,7%)</b> Ninguna carencia material (51,1%)	Disfruto mucho conduciendo (50,3%)
<b>Hábil (45%)</b> Estudios superiores (51,7%) Ninguna carencia material (50,2%)	Usa moto todos o casi todos los días (54,1%) Disfruto mucho conduciendo (52,8%) Conduce mejor o mucho mejor que el resto (53,6%) Más de cinco años de carnet (51%)
<b>Amable (33,6%)</b> Clase media (38,5%) Sólo estudia (41,1%)	-
<b>Tolerante (19,5%)</b> Estudios superiores (23,5%) Clase media (23%) Sólo trabaja (24,2%)	Más de cinco años de carnet (26,3%)
<b>Impaciente (13,9%)</b> Clase baja o muy baja (22,9%)	Conduce peor o mucho peor que el resto (25%)
<b>Nervioso (10,2%)</b> Clase baja o muy baja (15,6%) En paro (14,3%) Carencia material severa (25,8%)	Conduce peor o mucho peor que el resto (37,5%)
<b>Agresivo/a (5,4%)</b> Clase baja o muy baja (7,3%)	-
<b>Desafiante (5%)</b> Clase alta y muy alta (8,3%)	-
<b>Torpe (3,9%)</b> Carencia material severa (12,9%)	Conduce peor o mucho peor que el resto (37,5%)
<b>Distraído/a (3,7%)</b> -	-

También ellos declaran que los demás les perciben como más tolerantes (18,7% vs el 12,9% de ellas) y ellas destacan en señalar que se las considera más "torpes" (y por mucho: 13,7% vs 6,5%) o nerviosas (13,3% por el 11,8%).

### GRÁFICO 4.20. PERCEPCIÓN DE LA IMAGEN PROYECTADA COMO CONDUCTORES/AS A TERCEROS GLOBAL Y POR GÉNERO

DATOS EN %. BASE CONDUCTORES/AS, EXCLUIDOS AQUELLOS QUE DECLARAN USAR COCHE O MOTO NUNCA O CASI NUNCA. N=518. RESPUESTA MÚLTIPLE



Estas distinciones en base al género apuntan a una imagen con ciertos rasgos estereotipados: ellas parecen —se autocalifican— como más prudentes y amables que ellos, pero al mismo tiempo más nerviosas y torpes. Ellos más hábiles y más tolerantes y tranquilos.

La edad también aporta matices importantes a esta imagen que se supone se proyecta a terceros (grafico 4.21). Lo más llamativo es que los mayores (entre los 25 y 29 años) creen que se les ve como más tranquilos (42,7%) y tolerantes 17,1% pero también despuntan en los elementos más negativos: nerviosos (16,7%), impacientes (13,2%), agresivos (11,5%) e incluso desafiantes (9,4%).

En estos puntos negativos, estos chicos y chicas de mayor edad muestran una alta coincidencia entre su autoimagen y lo que proyectan a terceros. Quizás la mayor experiencia al volante y el haber tenido que afrontar los problemas cotidianos asociados a la conducción despierta estos sentimientos negativos y están dispuestos a reconocer que así se ven y así los ven el resto de personas.

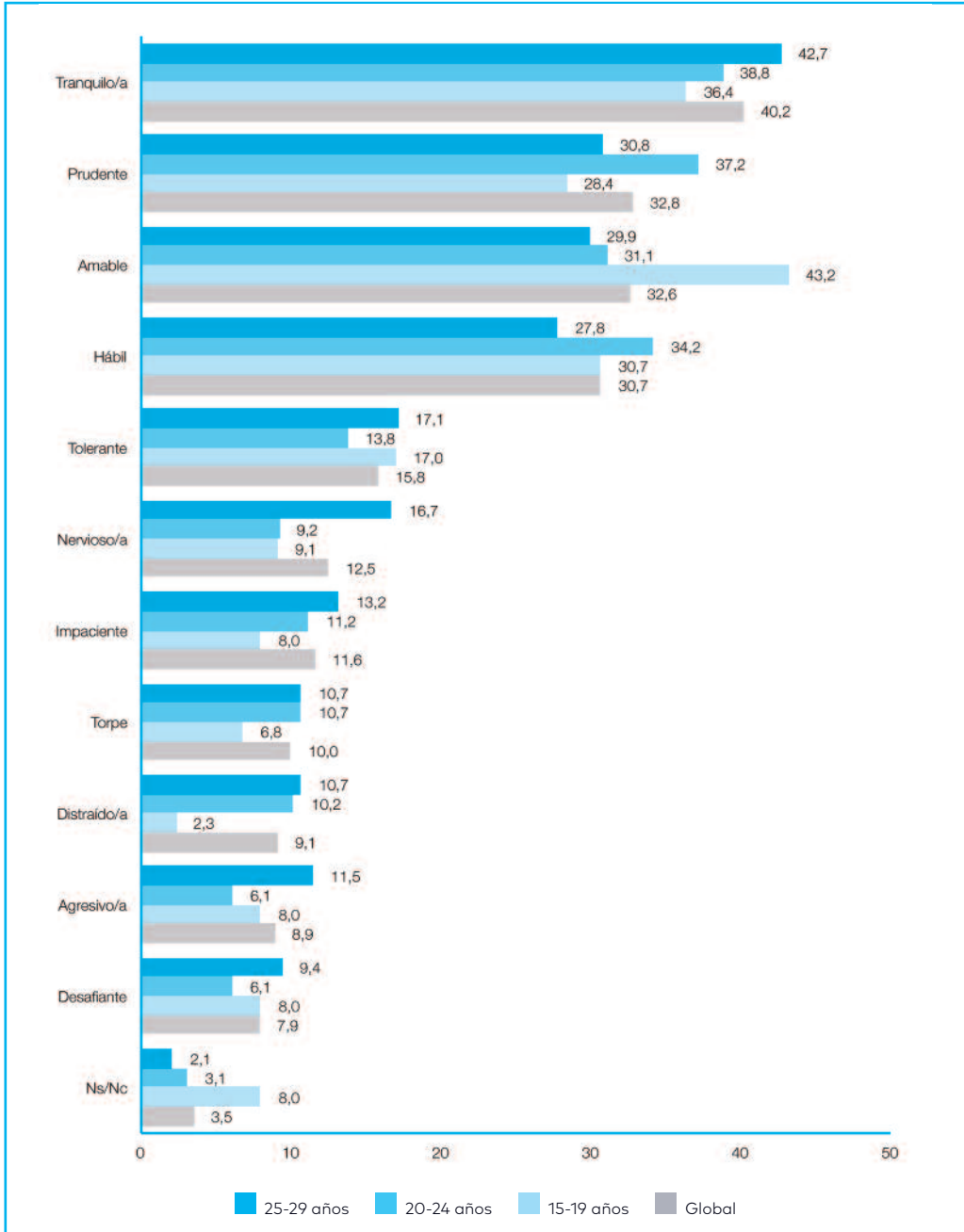
Salvo las convergencias antes mencionadas, la autoimagen como conductores/as es bastante mejor que la que se creen tienen de ellos otras personas. Aunque el orden de habilidades no cambia entre ambas imágenes (la propia y la que suponen tienen de ellos y ellas otras personas), chicos y chicas se ven asimismo como más prudentes, tranquilos o hábiles que lo que aparentemente piensan de ellos terceras personas (gráfico 4.22).

Pero no deja de ser llamativo el señalamiento en mayor medida de imágenes algo más negativas; aunque las menciones son de poca entidad comparativamente hablando, supuestamente otras personas los ven más que ellos mismos como nerviosos/as, agresivos, desafiantes, distraídos o incluso torpes de lo que ellos se consideran. Una contradicción entre la autoimagen y la supuestamente proyectada a terceros.

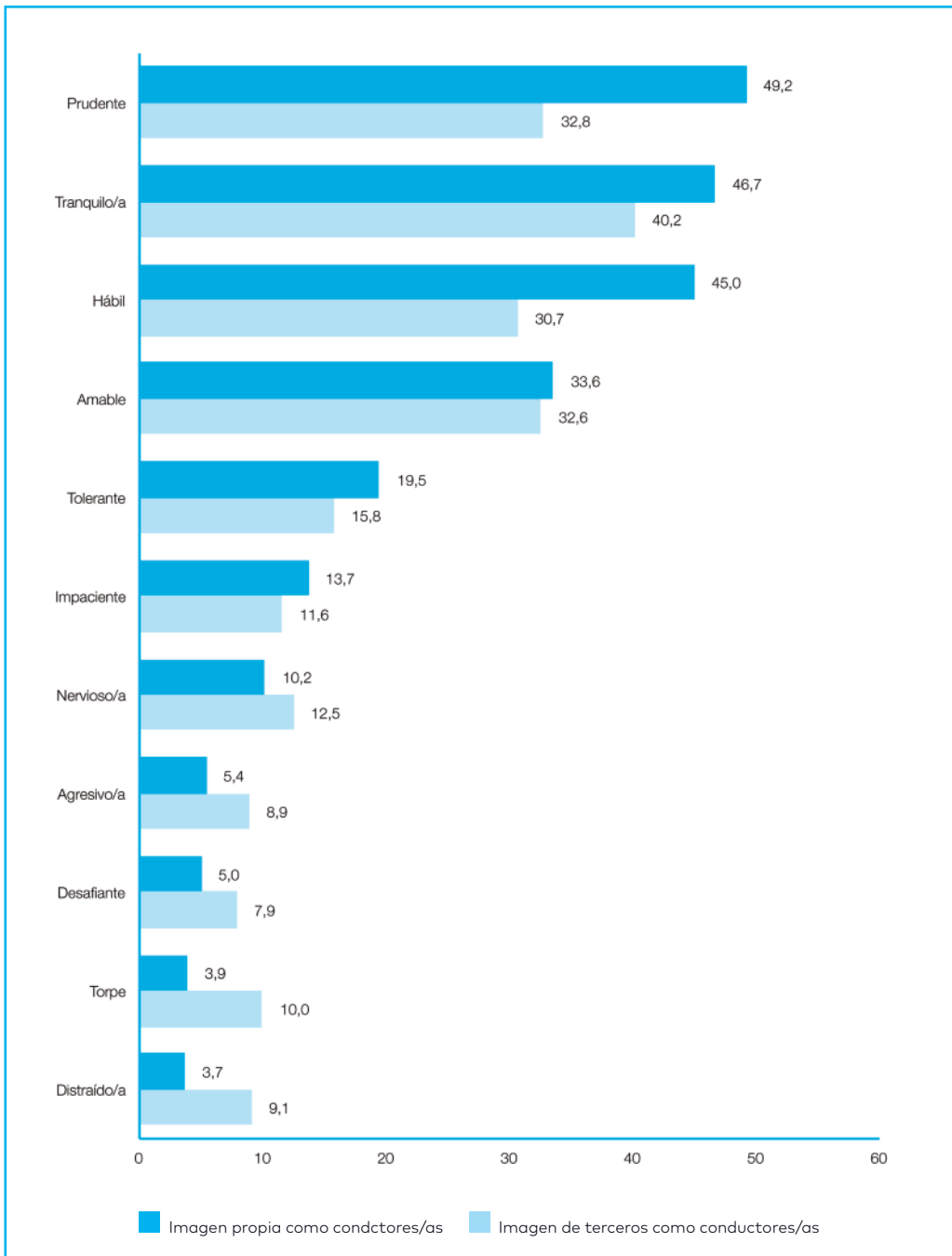
La imagen que ellos y ellas creen que se tiene de la juventud como conductores repite estereotipos:  
ellos hábiles, tolerantes y tranquilos;  
ellas prudentes, amables, nerviosas y torpes

## GRÁFICO 4.21. PERCEPCIÓN DE LA IMAGEN PROYECTADA COMO CONDUCTORES/AS A TERCEROS GLOBAL Y POR GRUPO DE EDAD

DATOS EN %. BASE CONDUCTORES/AS, EXCLUIDOS AQUELLOS QUE DECLARAN USAR  
COCHE O MOTO NUNCA O CASI NUNCA. N=518. RESPUESTA MÚLTIPLE



**GRÁFICO 4.22. COMPARATIVA SOBRE CARACTERÍSTICAS SOBRE APTITUD CONDUCTORA PROPIA Y POR PARTE DE TERCEROS**  
 DATOS EN %. BASE CONDUCTORES/AS, EXCLUIDOS AQUELLOS QUE DECLARAN USAR COCHE O MOTO NUNCA O CASI NUNCA. N=518. RESPUESTA MÚLTIPLE





Se ha señalado anteriormente el disfrute que supone la conducción entre una mayoritaria parte de chicos y chicas conductores/as. Y esta sensación se ve asentada, en buena lógica, en emociones muy positivas respecto al significado de conducir, tanto para conductores/as como para no conductores/as, es decir, posee atribuciones fácilmente apropiables desde el imaginario, independientemente de que se conduzca o no<sup>6</sup>. Conducir aporta, primordialmente, un sentimiento de libertad<sup>7</sup> (casi un 49% lo menciona) que, sin embargo, no parece exento de un necesario control del comportamiento como conductores, ya que la responsabilidad (48,7%) aparece como el segundo elemento más importante. Confrontación y dualidad, por tanto, entre disfrute y riesgo, entre libertad y precaución<sup>8</sup> y, al menos declarativamente, conciencia de los riesgos propios y para

Las chicas parecen mucho más conscientes de las implicaciones positivas, pero también la responsabilidad individual que conlleva el acto de conducir

terceros que puede suponer el acto de ponerse al volante de un vehículo y la necesidad, por tanto, de autocontrol.

Muy asociado a la libertad en su significado, pero a cierta distancia del mismo en las menciones, aparece el sentimiento de comodidad (36,8%), consecuencia de poder disfrutar de una

movilidad completamente autónoma que proporciona el vehículo. En todas estas emociones y sentimientos, los más importantes y apreciables como significados de la conducción, destacan siempre ellas en sentimientos como la comodidad y la tranquilidad. Y también, siendo notable por sus implicaciones, en la dupla de libertad y responsabilidad. Las chicas parecen mucho más conscientes de las implicaciones positivas, pero también de la carga de responsabilidad individual que conlleva el acto de ponerse al volante (gráfico 4.23).

Lejos de estos señalamientos, pero mencionados por una proporción relativamente importante de chicos y chicas, se sitúa el placer (22%), donde ellos destacan y, más lejos, sentimientos quizás más inquietantes por sus implicaciones; sobre todo emoción (18%), riesgo (14,5%) y poder (10,7%) e incluso, aunque ya a distancia, miedo (5,6%). En éstas, hombres y mujeres están más a la par que las anteriores atribuciones, destacando ellos, por poco, en placer, emoción o fatiga y ellas en el resto.

---

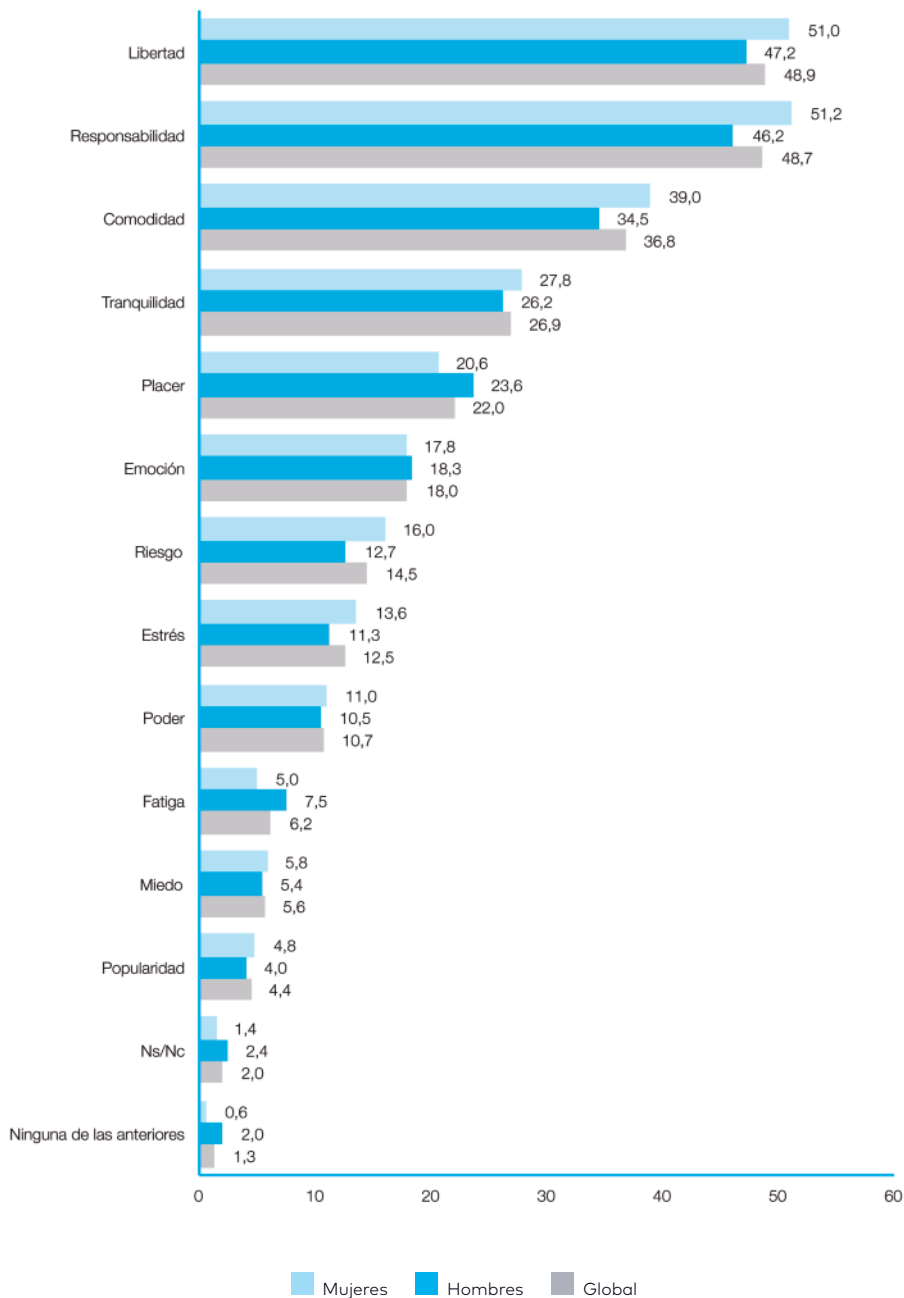
6. En los cruces con los diferentes perfiles de conducción se comprobará que en estas atribuciones prácticamente no existen diferencias entre aquellos que conducen y los que no.

7. Libertad que, conceptualmente, parece muy cerca del concepto de "independencia".

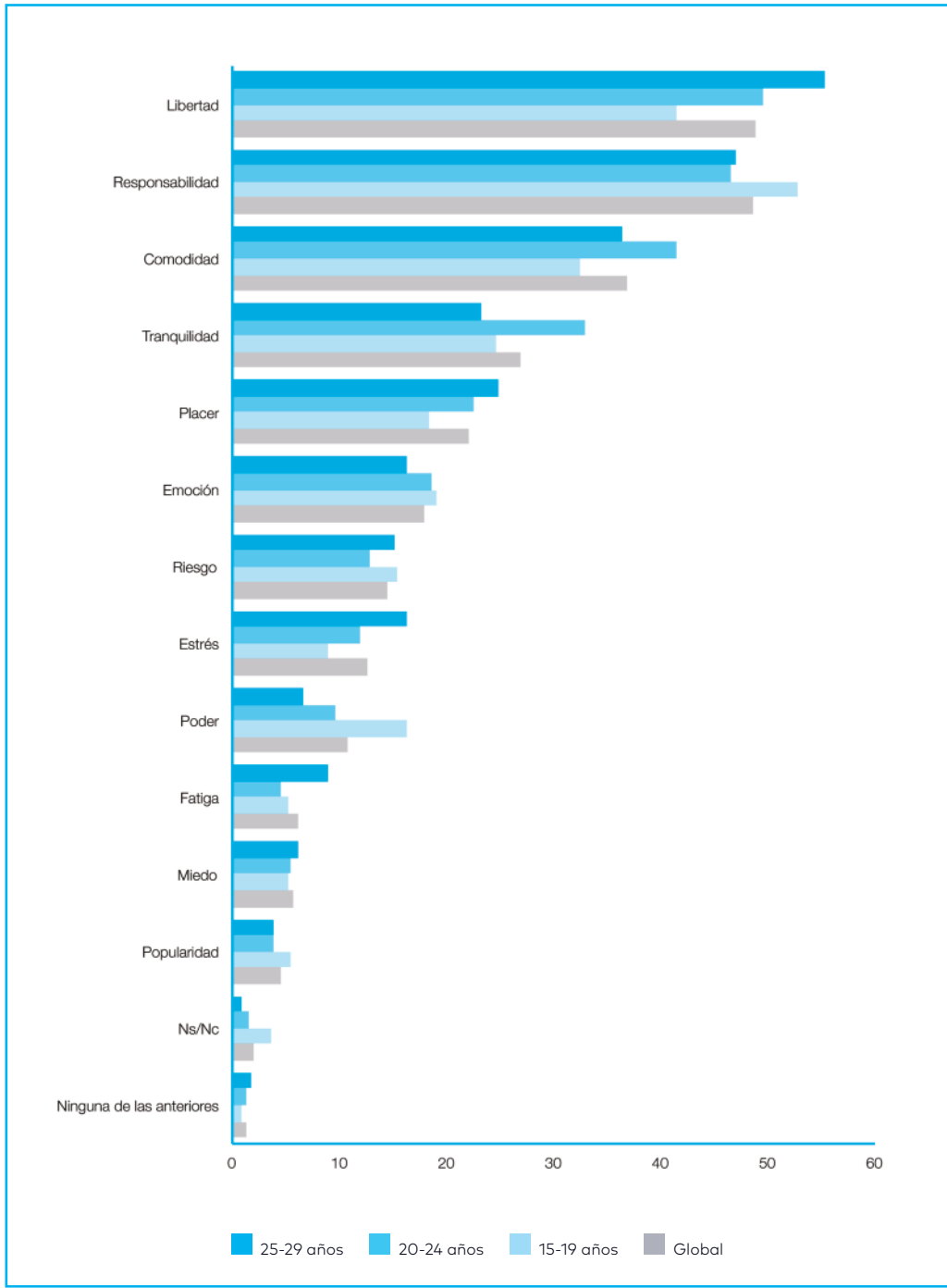
8. Y precisamente esta dualidad entre libertad y riesgo —una experiencia emocionante parece precisamente más intensa por la asunción de riesgos— aparece señaladamente como una de los principales elementos en la experimentación vital de jóvenes y adolescentes (Ballesteros *et al.*, 2009).

## GRÁFICO 4.23. SENTIMIENTOS Y EMOCIONES QUE GENERA LA CONDUCCIÓN GLOBAL Y POR GÉNERO

DATOS EN %. BASE TOTAL MUESTRA N=1000. RESPUESTA MÚLTIPLE



**GRÁFICO 4.24. SENTIMIENTOS Y EMOCIONES QUE GENERA LA CONDUCCIÓN GLOBAL Y POR GRUPO DE EDAD**  
 DATOS EN %. BASE TOTAL MUESTRA N=1000. RESPUESTA MÚLTIPLE



La edad aporta una visión complementaria de estas atribuciones. Entre lo más destacable, los más mayores parecen subrayar los sentimientos de libertad (55,4%) o placer (24,9%) pero también estrés (16,4%) y, muy asociado a esto, incluso fatiga (8,8%). Los de mediana edad, cuando se habla de comodidad (41,4%) o tranquilidad (33%), y los más jóvenes cuando se menciona la responsabilidad (52,8%) pero también el poder (16,3%) e incluso la popularidad (5,5%).

Los más jóvenes señalan ante el hecho de conducir, sentimientos como popularidad, emoción, riesgo y poder

Resulta bastante evidente el cambio en los significados de la conducción según avanza la edad: aun con matices, el sentimiento de conducir parece más sugestivo entre los más jóvenes (aunque con pocas menciones, anotan más que el resto sentimientos como popularidad, emoción, riesgo, poder, etc.), y en las edades medias y más altas se van incorporando paulatinamente elementos más pragmáticos (como comodidad, tranquilidad e incluso placer).

Toda esta panoplia sentimental está claramente matizada, no tanto por los diferentes perfiles sociodemográficos como por las posiciones generales hacia la conducción (tabla 4.9). Aquellos que declaran disfrutar mucho de la conducción son los que mencionan por encima del resto los sentimientos de libertad, placer e incluso emoción, como consustanciales a su experiencia al volante. En buena lógica, el disfrute deviene de estos elementos percibidos como inseparables para ellos y ellas del propio acto de conducir. Además, los encuadrados en las clases alta y media-alta y aquellos con estudios superiores señalan la comodidad, la emoción o el placer de conducir.

Los varones valoran más sus propias habilidades personales como conductores; lo mismo ocurre con el grupo de menor edad

Por el contrario, aquellos que descargan al acto de conducir de connotaciones de disfrute —“no me gusta conducir, lo hago por necesidad” o bien “no me importa, pero no lo disfruto especialmente”— son quienes más señalan emociones

negativas como el riesgo, el estrés, el miedo (y además en esta emoción se sitúan los que sienten que conducen peor que los demás) e incluso la responsabilidad, elemento que destaca por mucho entre los no conductores. Emociones que marcan definitivamente una experiencia más negativa al volante que entre el resto de conductores/as. Además, los conductores apuntan más que el resto al placer y la emoción y los no conductores destacan en la responsabilidad.

**TABLA 4.9. SENTIMIENTOS Y EMOCIONES  
QUE GENERA LA CONDUCCIÓN POR  
VARIABLES SOCIODEMOGRÁFICAS Y PERFILES DE CONDUCCIÓN**

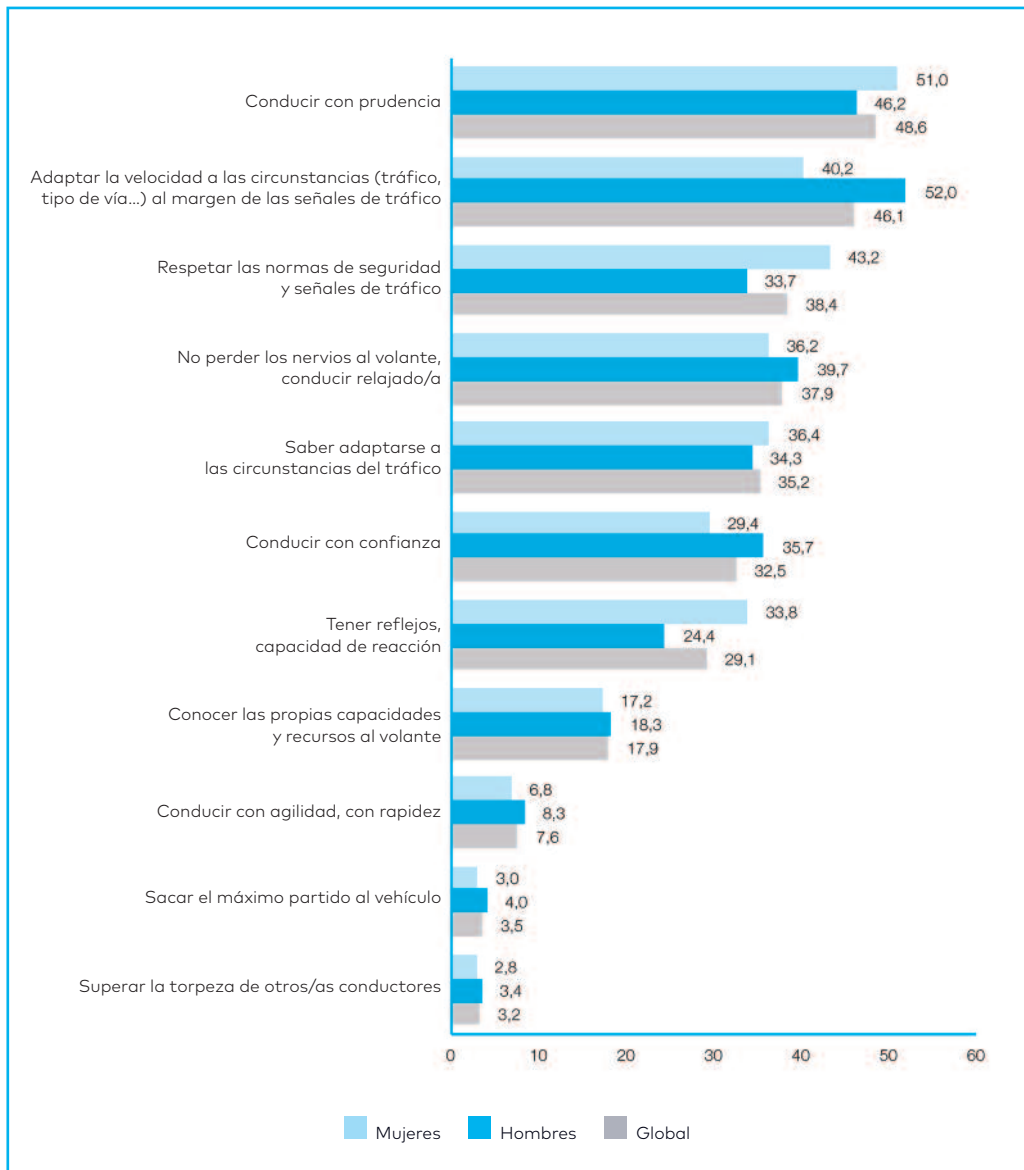
DATOS EN %. BASE TOTAL MUESTRA N=1000. RESPUESTA MÚLTIPLE

PERFILES SOCIODEMOGRÁFICOS	PERFILES DE CONDUCCIÓN
<b>Libertad (48,9%)</b> -	Disfruta mucho conduciendo (56%)
<b>Responsabilidad (48,7%)</b> Sólo estudia (53,4%) Ninguna carencia material (53,1%)	No conductores (53,9%) No importa conducir, pero no disfruta especialmente (50,7%)
<b>Comodidad (36,8%)</b> Estudios superiores (43,2%)	-
<b>Tranquilidad (26,9%)</b> -	-
<b>Placer (22%)</b> Estudios superiores (27,1%)	Conductores/as (27,1%) Disfruto mucho conduciendo (32%)
<b>Emoción (18%)</b> Clase alta o media alta (24,4%)	Conductores/as (20,3%) Disfruto mucho conduciendo (22,9%)
<b>Riesgo (14,5%)</b> -	No importa conducir, pero no disfruta especialmente (22,4%)
<b>Estrés (12,5%)</b> -	No me gusta conducir, lo hago por necesidad (27,3%)
<b>Poder (10,7%)</b> -	-
<b>Fatiga (6,2%)</b> -	-
<b>Miedo (5,6%)</b> -	Conduce peor o mucho peor que el resto (16,7%)
<b>Popularidad (4,4%)</b> -	-

Más allá del orden emocional o sentimental analizado y centrándonos en el lado más racional de la conducción, chicos y chicas —tanto conductores/as como no conductores/as— centran en dos los elementos necesarios para conducir bien; el

primero es la necesidad de prudencia (48,6%) que coincide con una de las principales características que les definía anteriormente como conductores/as: "se es prudente porque hay que ser prudente" es un aspecto algo más señalado por ellas.

**GRÁFICO 4.25. ELEMENTOS QUE SE CONSIDERAN NECESARIOS PARA "CONducIR BIEN" GLOBAL Y POR GÉNERO**  
 DATOS EN %. BASE TOTAL MUESTRA N=1000. RESPUESTA MÚLTIPLE



La segunda característica esencial deviene del ajuste entre conducción y contexto: "adaptar la velocidad a las circunstancias" (46,1%), incluso al margen de las señales de tráfico. Parece ser esta mención un poco contradictoria con la anterior prudencia que se señalaba de forma mayoritaria, ya que no es menor el peligro que representa, al menos potencialmente, el superponer el juicio personal a reglamentos y normas. Pero es una postura mucho más presente entre los hombres, que ya veíamos se consideran asimismo más competentes, y que mencionan este elemento por encima de la prudencia. Ellas parece que establecen en mayor medida un continuo entre la libertad que proporciona el acto de conducir, pero también de las implicaciones del mismo, la responsabilidad, que necesariamente conlleva prudencia al conducir, desde el punto de vista racional<sup>9</sup>.

Hombres y mujeres difieren sensiblemente en lo más importante. Si bien respetar las normas de seguridad y señales de tráfico es mencionado por el 38,4% lo es en mucha mayor medida entre ellas (43,2%) que entre ellos (que sólo lo mencionan en el 33,7% de los casos). Pero también ellas mencionan algo más que ellos saber adaptarse a las circunstancias del tráfico (36,4% por 34,2% de ellos) y mucho más tener reflejos, capacidad de reacción (33,8% por 24,4%).

Ellos, por su parte, destacan en estimar —e incluso sobreestimar, podríamos suponer— sus propias capacidades personales y mencionan más que ellas como elementos importantes el conducir con confianza (35,7% vs 29,4% de ellas), no perder los nervios (39,7% vs 34,2%) y un poco más que ellas conocer las propias capacidades (18,3% por el 17,2%). En ellos parece que el individuo, el conductor, es más importante que las normas. Ellas presentan, en cambio, una postura más ambivalente. Importa el conductor y sus habilidades, pero también las normas y reglamentos.

Respecto a la edad, las diferencias en las habilidades percibidas como necesarias no son tan notables: los de mayor edad destacan poco más, fruto seguramente de su mayor experiencia al volante, en considerar la prudencia como un valor esencial (50,4% vs el 48,6% global) y, también por poco más que el resto, el saber adaptarse a las circunstancias del tráfico (37,2%). Y si en algo destacan los más jóvenes es en la estimación de las habilidades personales por encima de otros

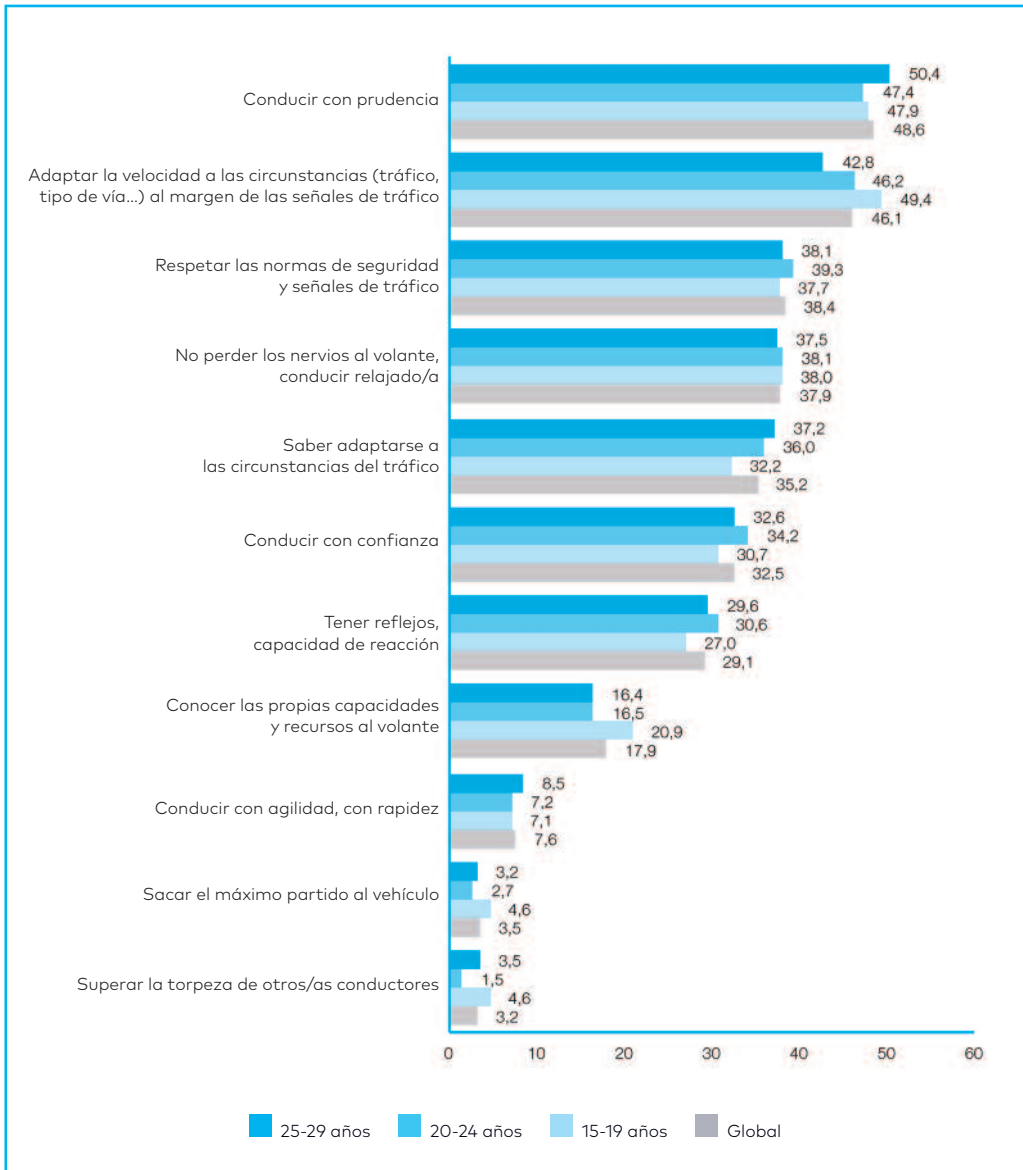
---

9. Y en esto se sigue la línea de análisis abierto con otros estudios desde hace tiempo, como, por ejemplo, en Alonso *et al.* (2004) donde, de forma muy resumida, se señala que habitualmente las conductoras manifiestan más preocupación con los asuntos relacionados con la seguridad (y de ahí su mayor tendencia a la prudencia) mientras que los hombres jóvenes conductores manifiestan más interés por competir. Y, además, ellos parece que tienden a incumplir o aceptar más el incumplimiento de determinadas normas de circulación como superar límites de velocidad, no cumplir las prioridades de paso o la conducción bajo los efectos del alcohol.

elementos; así, mencionan más que el resto adaptar la velocidad a las circunstancias, al margen de las señales de tráfico (49,4% vs 46,1% global), y en conocer las propias capacidades y recursos al volante (20,9% frente al 17,9% global).

### GRÁFICO 4.26. ELEMENTOS QUE SE CONSIDERAN NECESARIOS PARA "CONducir BIEN" GLOBAL Y POR GRUPO DE EDAD

DATOS EN %. BASE TOTAL MUESTRA N=1000. RESPUESTA MÚLTIPLE





Más allá de las diferencias por género y edad no parece que existan muchas más características explicativas de los elementos necesarios que chicos y chicas estiman para conducir bien. Sólo los que estudian destacan en la necesidad de prudencia, los pertenecientes a las clases medias, residentes en ciudades entre los 500.00 habitantes y un millón, el respeto a las normas de tráfico; los de clase alta y media-alta en la necesidad de conducir con agilidad y rapidez, y conocer las propias capacidades/recursos al volante que señalan los que afirman sufrir una carencia material severa.

**TABLA 4.10. ELEMENTOS QUE SE CONSIDERAN NECESARIOS PARA "CONducir BIEN" POR VARIABLES SOCIODEMOGRÁFICAS Y PERFILES DE CONDUCCIÓN**

DATOS EN %. BASE TOTAL MUESTRA N=1000. RESPUESTA MÚLTIPLE

PERFILES SOCIODEMOGRÁFICOS	PERFILES DE CONDUCCIÓN
<b>Conducir con prudencia</b> Sólo estudia (52,1%)	No me gusta conducir, lo hago por necesidad (56,8%)
<b>Adaptar la velocidad a las circunstancias (tráfico, tipo de vía...) al margen de las señales de tráfico</b> -	Conduce mejor o mucho mejor que el resto (46,1%)
<b>Respetar las normas de seguridad y señales de tráfico</b> Clase media (41,8%) Ciudades entre 500.000 y 1 millón de hab. (48,9%)	No me gusta conducir, lo hago por necesidad (45,5%)
<b>No perder los nervios al volante, conducir relajado/a</b>	No importa conducir, pero no disfruta especialmente (44,8%)
<b>Saber adaptarse a las circunstancias del tráfico</b> -	-
<b>Conducir con confianza</b> -	-
<b>Tener reflejos, capacidad de reacción</b> -	No importa conducir, pero no disfruta especialmente (44,8%)
<b>Conocer las propias capacidades y recursos al volante</b> Carencia material severa (26,8%)	-
<b>Conducir con agilidad, con rapidez</b> Clase alta y medio-alta (13,2%)	Conductores/as (10,1%)

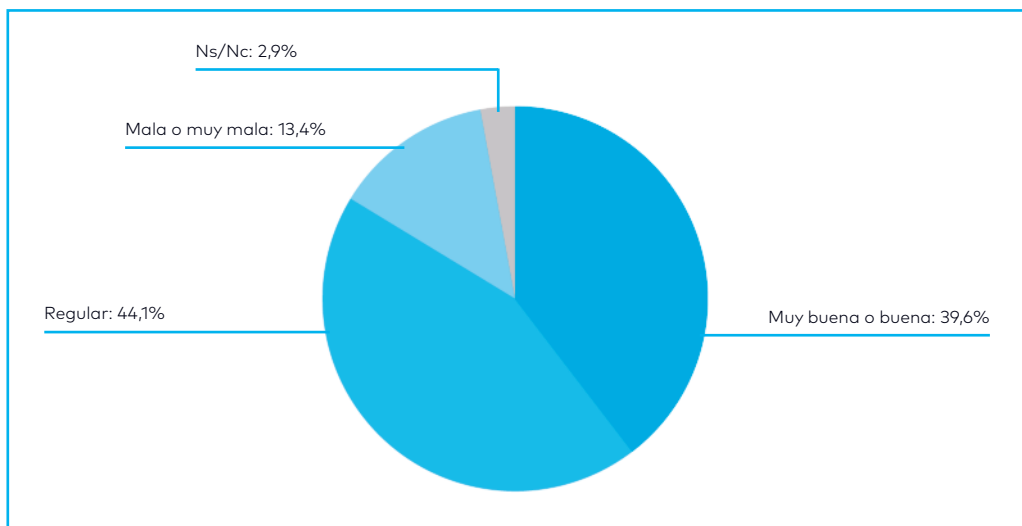
Pero, de nuevo, son las posiciones ante la conducción las que marcan ciertas diferencias. En buena lógica, entre aquellos a los que no les gusta conducir, lo hacen por necesidad, destacan la prudencia y el respeto a las normas como elementos necesarios para una buena conducción. Para los que no les importa conducir, pero no lo disfrutan, son más esenciales que para el resto el no perder los nervios o tener reflejos, capacidad de reacción. La adaptación a las circunstancias del tráfico, independientemente de las señales parece más propia de aquellos que califican su conducción como mejor o mucho mejor que el resto, continuando la línea de la sobrestimación de las habilidades personales en relación al respeto a las normas que ya veíamos anteriormente en algunos perfiles.

### 4.3. PERCEPCIONES ACERCA DE LA SEGURIDAD VIAL

Contrariamente a la autoimagen muy positiva que la mayoría de chicos y chicas tienen de sí mismos como conductores (hábiles, prudentes, tranquilos, y buenos conductores/as), la percepción de cómo conducen el conjunto de conductores y conductoras españolas, no es unánimemente positiva; si bien casi el 40% del total de chicos y chicas piensa que es buena o muy buena, algunos más la califican como regular (44,1%), la posición mayoritaria. E incluso un 13,4% directamente señalan que es mala o muy mala.

#### GRÁFICO 4.27. PERCEPCIONES SOBRE LA CALIDAD DE LA CONDUCCIÓN EN ESPAÑA

DATOS EN %. BASE TOTAL MUESTRA N=1000. CATEGORÍAS AGRUPADAS



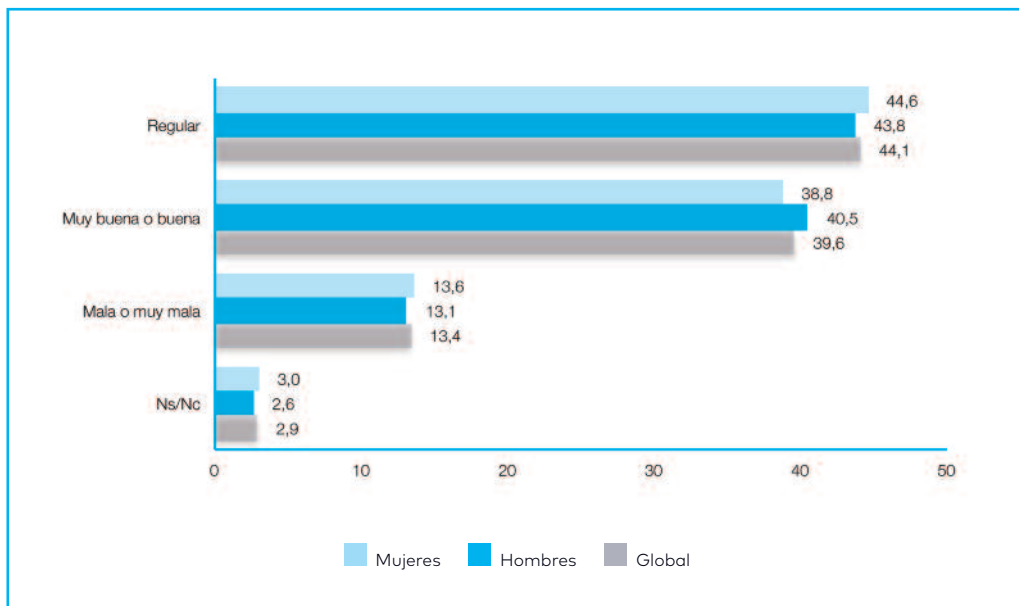
Sumados estos dos últimos grupos, más de la mitad de los chicos y chicas (57,5%) dudan sobre el buen hacer de los conductores y conductoras españolas. Notable divergencia entre las capacidades autoproyectadas y cómo se percibe al resto de conductores/as.

Frente a una imagen positiva sobre sí mismos como conductores/as, una mayoría de jóvenes opina que la conducción en España es mala o muy mala

No existen diferencias muy señaladas entre los géneros en esta imagen; los hombres tienden, por poco, a señalar como muy buena o buena la calidad de conducción nacional frente a ellas (no en vano ellos

tienen una mejor percepción sobre sus habilidades conductoras que ellas, como se ha visto anteriormente), que se inclinan más, aunque levemente, a señalar que ésta es mala o muy mala o, como mucho, regular.

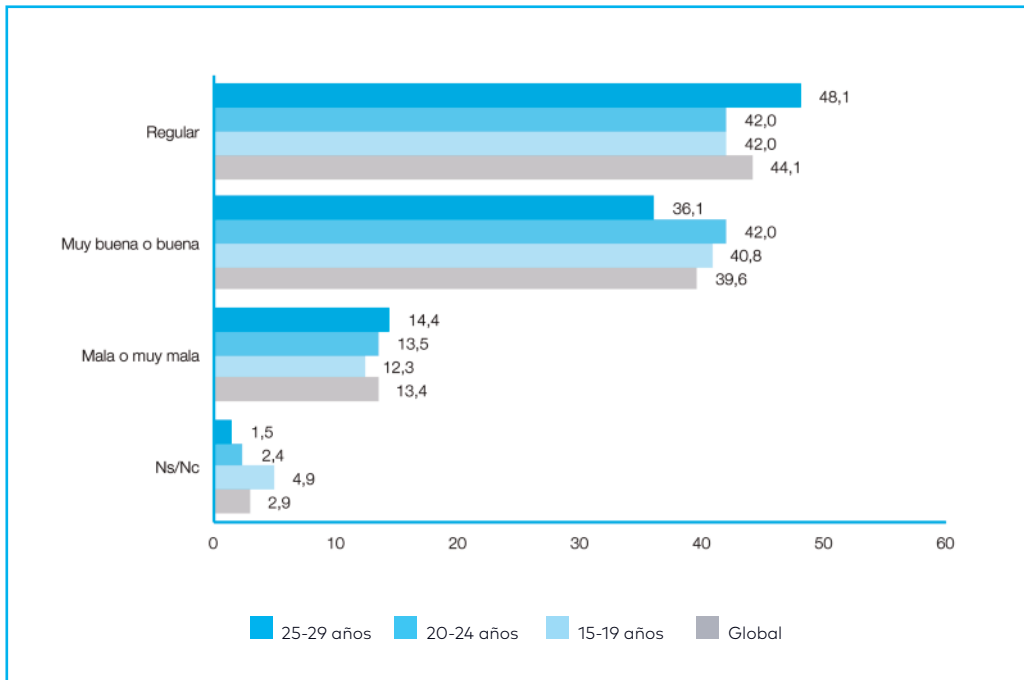
**GRÁFICO 4.28. PERCEPCIONES SOBRE LA CALIDAD DE LA CONDUCCIÓN EN ESPAÑA POR GÉNERO**  
 DATOS EN %. BASE TOTAL MUESTRA N=1000. CATEGORÍAS AGRUPADAS



Respecto a la edad, cuanto más alta, peor se percibe la calidad de la conducción nacional, seguramente por la mayor acumulación de experiencias negativas al volante. Aquellos entre los 25 y 29 años son los que más destacan en calificarla como regular (48,1% por el 42% de los grupos de edad inferior) y como mala o

muy mala (el 14,4%, frente al 13,5% y el 12,3% del resto de grupos). Naturalmente, por puro contraste, los de edad intermedia y los de menor edad están algo más satisfechos con respecto a esta eficacia conductora nacional.

**GRÁFICO 4.29. PERCEPCIONES SOBRE LA CALIDAD DE LA CONDUCCIÓN EN ESPAÑA POR GRUPO DE EDAD**  
 DATOS EN %. BASE TOTAL MUESTRA N=1000. CATEGORÍAS AGRUPADAS



No exento de cierta lógica a la vista de su experiencia, quienes conducen se muestran más pesimistas (“peor o mucho peor”) sobre la calidad de la conducción en España que los no conductores, así como los que afirman que su competencia conductora es peor o mucho peor que el resto. Parece que trasladan, al menos en parte, su propia imagen como conductores/as a la imagen general y nacional.

Los más optimistas (“buena o muy buena”), por el contrario, tienen a percibirse como muy buenos conductores en comparación, así como los pertenecientes a las clases alta y media-alta. Los que opinan que esta calidad es regular son quienes más se definen por sus perfiles sociodemográficos antes que por sus posicionamientos ante la conducción, aunque hay que destacar que son los que más antigüedad declaran al volante (más de cinco años de carnet). Chicos y

chicas pertenecientes a las clases baja y media-baja, que trabajan y estudian, aquellos que residen en núcleos urbanos hasta de 1 millón de habitantes y presentan carencia material severa.

**TABLA 4.11. PERCEPCIONES SOBRE LA CALIDAD DE LA CONDUCCIÓN EN ESPAÑA POR VARIABLES SOCIODEMOGRÁFICAS Y PERFILES DE CONDUCCIÓN**  
 DATOS EN %. BASE TOTAL MUESTRA N=1000. CATEGORÍAS AGRUPADAS

PERFILES SOCIODEMOGRÁFICOS	PERFILES DE CONDUCCIÓN
<b>Buena o muy buena</b> Clase alta o muy alta (48,3%)	Conducen mejor o mucho mejor que el resto (42,4%)
<b>Regular</b> Clase baja o media baja (48,2%) Trabaja y estudia (48,2%) Ciudades entre 500.000 y 1 millón de hab. (56,5%) Carencia material severa (48,8%)	Más de cinco años de carnet (50%)
<b>Mala o muy mala</b> -	Conductores (16,1%) Conducen peor o mucho peor que el resto (45,8%)

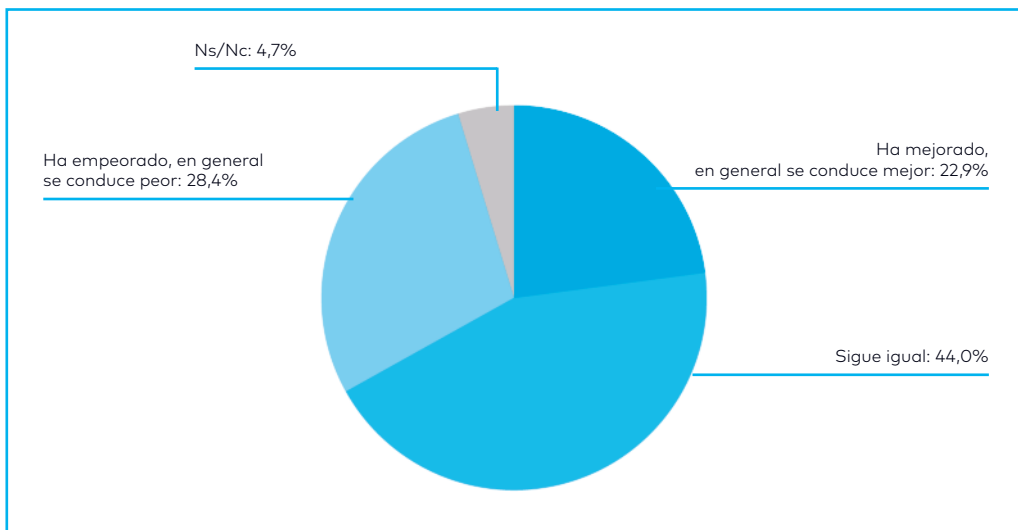
La evolución temporal de esta calidad de la conducción tampoco es demasiado positiva (gráfico 4.30). La mayor parte piensa que sigue igual, que nada ha cambiado en los últimos años (44%). Incluso poco más de cuatro de cada diez jóvenes piensan que ha evolucionado a peor (28,4%). Y sólo un 22,9% afirma que ha mejorado.

No es una visión extraordinariamente negativa, pero tampoco puede hablarse de una evolución óptima.

Por género (gráfico 4.31), esta evolución muestra ciertas diferencias: ellos se muestran algo más optimistas (ha mejorado, 25,4% por el 20,4% de ellas) y, consecuencia lógica, ellas manifiestan más pesimismo (ha empeorado, 30,6% por el 26,4% de ellos). En cuanto a la categoría de "sigue igual" no existen diferencias reseñables.

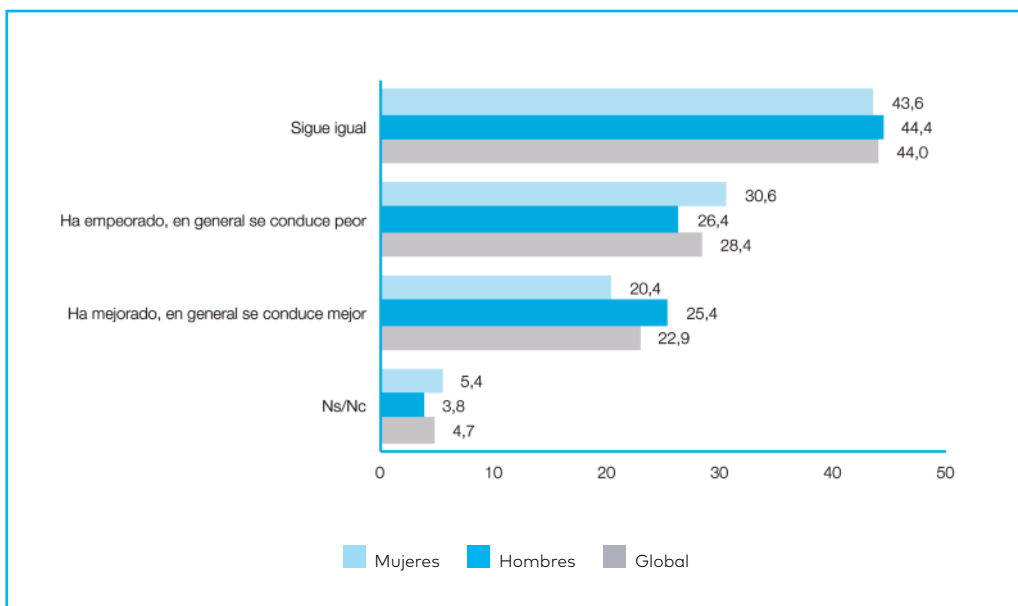
### GRÁFICO 4.30. EVOLUCIÓN SOBRE LA CALIDAD DE LA CONDUCCIÓN EN ESPAÑA EN LOS ÚLTIMOS AÑOS

DATOS EN %. BASE TOTAL MUESTRA N=1000



### GRÁFICO 4.31. EVOLUCIÓN SOBRE LA CALIDAD DE LA CONDUCCIÓN EN ESPAÑA EN LOS ÚLTIMOS AÑOS POR GÉNERO

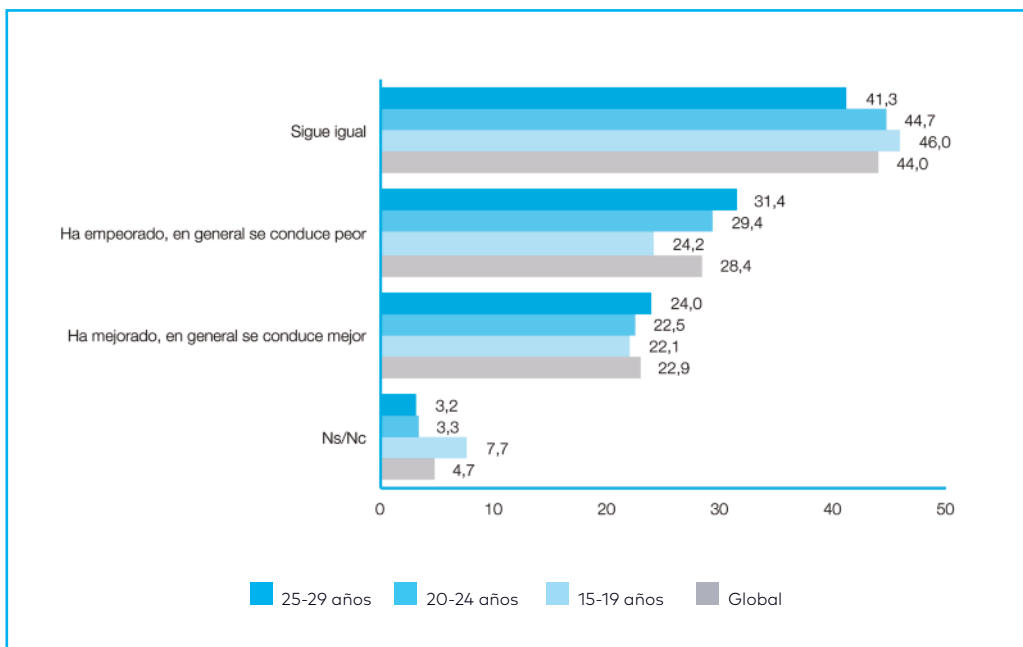
DATOS EN %. BASE TOTAL MUESTRA N=1000



Los más mayores —y muy de cerca también los de edad intermedia— vuelven a ser más críticos con respecto a esta evolución y, de nuevo, la supuesta mayor experiencia al volante marca diferencias. “Ha empeorado” lo mencionan el 31,4% de los más mayores y el 29,4% de los de edad intermedia, por sólo el 24,2% de los de menor edad. Pero también destacan, aun escasamente, en el optimismo: un 24% de los mayores piensa que ha mejorado, por un 22,5% de los de edad intermedia, frente al 22,1% de la valoración global.

### GRÁFICO 4.32. EVOLUCIÓN SOBRE LA CALIDAD DE LA CONDUCCIÓN EN ESPAÑA EN LOS ÚLTIMOS AÑOS POR GRUPO DE EDAD

DATOS EN %. BASE TOTAL MUESTRA N=1000



Hay pocas diferencias en esta percepción sobre la evolución de la conducción en España por perfiles. Llama poderosamente la atención que son los que actualmente poseen carnet o licencia de conducción los que piensan en mayor medida que esta calidad de conducción ha empeorado con el paso de los años, algo que también afirman aquellos que, según su propia opinión, conducen peor o mucho peor que el resto de conductores. De nuevo, las autopercepciones de su propia competencia al volante como reflejo de la realidad.

Y poco más destaca en estas percepciones; aquellos que sólo estudian son los que más piensan que sigue igual, mientras que los encuadrados en las clases

alta y media-alta son los únicos más optimistas, ya que afirman que esta calidad ha mejorado.

**TABLA 4.12. PERCEPCIONES SOBRE LA CALIDAD DE LA CONDUCCIÓN EN ESPAÑA POR VARIABLES SOCIODEMOGRÁFICAS Y PERFILES DE CONDUCCIÓN**

DATOS EN %. BASE TOTAL MUESTRA N=1000. CATEGORÍAS AGRUPADAS

PERFILES SOCIODEMOGRÁFICOS	PERFILES DE CONDUCCIÓN
<b>Sigue igual</b> Sólo estudia (51,6%)	-
<b>Ha empeorado</b> Ciudades más de 1 millón hab. (37%) Clase baja o media-baja (34,1%)	Conductores/as (32,5%) Conducen peor o mucho peor que el resto (41,7%)
<b>Ha mejorado</b> Clase alta y media-alta (32,2%)	-

Las estrategias de mayor vigilancia y control por parte de las autoridades y la mejora de la conciencia sobre los riesgos es la dupla principal de razones por las que esta calidad ha mejorado; de un lado el mayor celo de las autoridades para la prevención y la sanción (más control y vigilancia, etc., 45,4% de menciones) pero también parece influir mucho la mayor asunción de los y las conductoras de los

La vigilancia y el control por parte de las autoridades, y la mayor concienciación del peligro son las razones, según la encuesta, para la mejora de la seguridad vial

potenciales riesgos, quizás fruto de la percepción de una mayor educación en lo referido a la seguridad vial (mayor conciencia de los peligros de la carretera, 43,7%).

Con menor peso, entre las razones de esta mejora, quedan otros argumentarios que explican esta evolución considerada como positiva: la mejora de la tecnología automovilística (35,8%) y, ya a más distancia, mayor formación sobre educación vial (29,7%), el sistema de puntos (25,3%) o, finalmente, el aumento de la cuantía de las multas (20,1%).

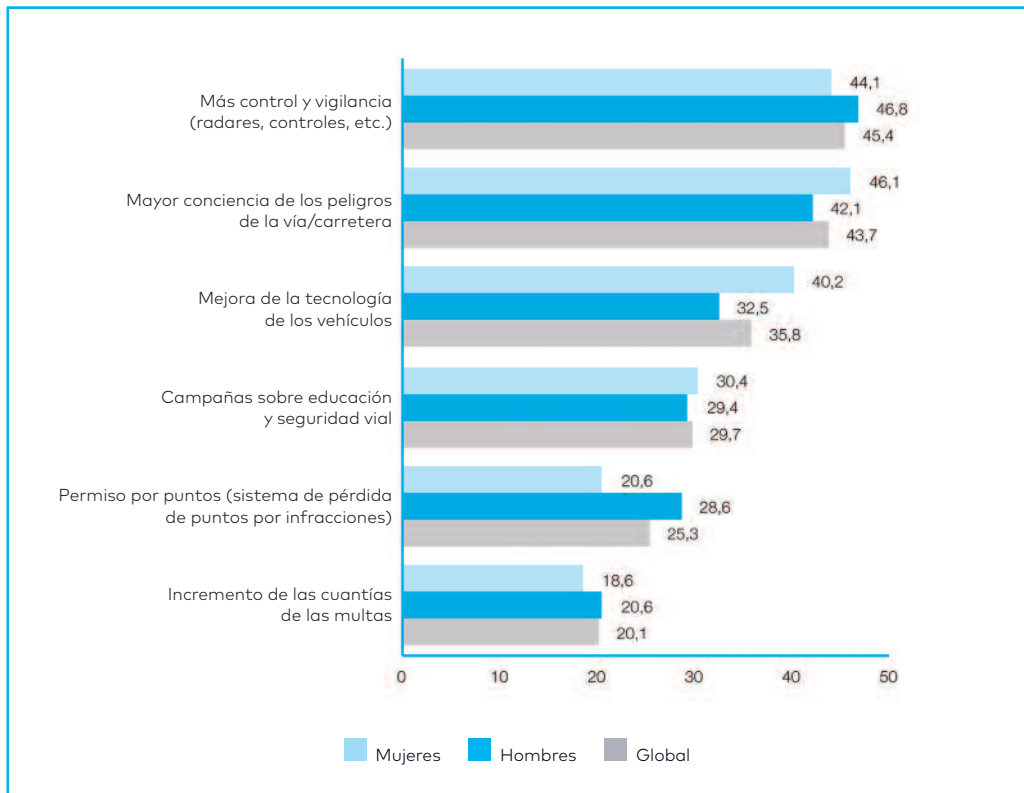
Ellos se muestran más a favor de razones amparadas en lo punitivo como razón de esta mejora (mencionan más que ellas el mayor control/vigilancia, el permiso



por puntos o el incremento de la cuantía de las multas) mientras que ellas enfatizan más que los hombres el valor de la educación vial y la concienciación personal (mayor conciencia de los peligros de la carretera, campañas sobre educación vial) e incluso la mejora tecnológica aplicada a los vehículos. Tendencia a una visión contrapuesta entre ellos y ellas; sanciones ellos vs educación vial ellas como razones principales de esta supuesta mejora.

### GRÁFICO 4.33. MOTIVOS POR LOS QUE LA CALIDAD DE LA CONDUCCIÓN EN ESPAÑA EN LOS ÚLTIMOS AÑOS HA MEJORADO GLOBAL Y POR GÉNERO

DATOS EN %. BASE PIENSAN QUE HA MEJORADO N=229. RESPUESTA MÚLTIPLE

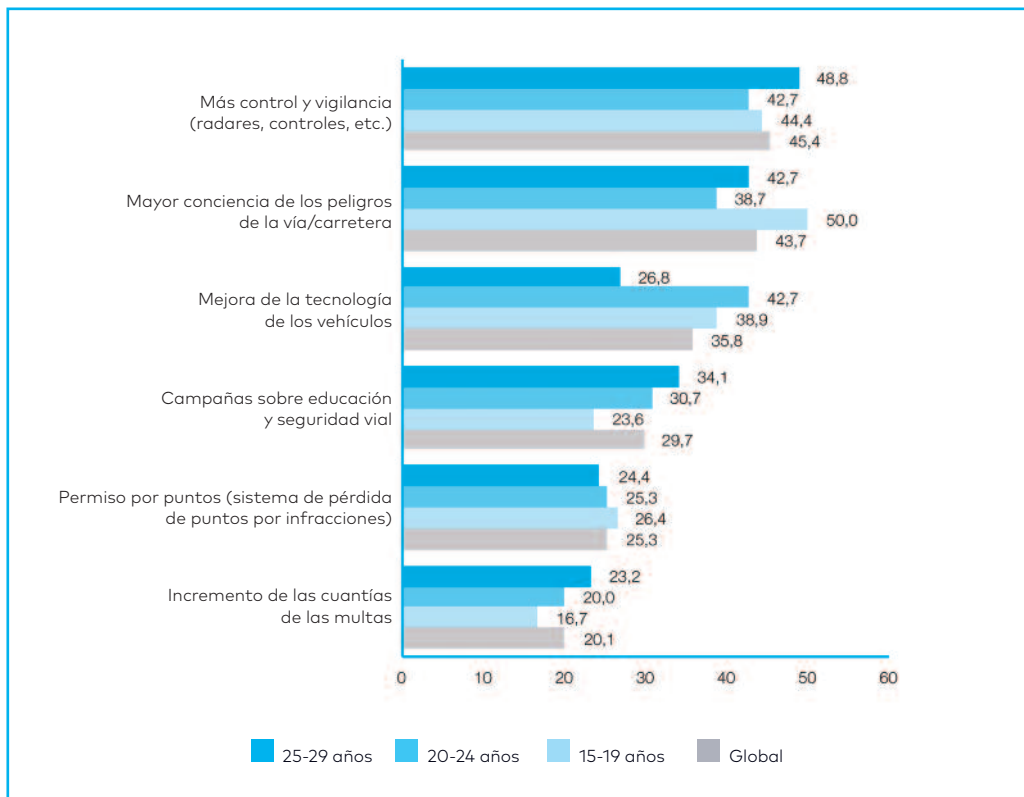


En lo referido a las diferencias por edad, los más mayores (entre los 25 y los 29 años) destacan en tres elementos: en la mayor intervención de las autoridades de tráfico (más control y vigilancia, 48,4%), en el incremento de las multas (23,2%) y en la eficacia de la formación, las campañas de educación vial (34,1%).

El grupo de edad intermedio sólo destaca en justificar esta mejora bajo el amparo de la mejora técnica de los vehículos (42,7%) y son los más jóvenes (entre 15 y 19 años) los que destacan, de forma abultada en comparación, la mayor conciencia de los peligros de la carretera (50%).

### GRÁFICO 4.34. MOTIVOS POR LOS QUE LA CALIDAD DE LA CONDUCCIÓN EN ESPAÑA EN LOS ÚLTIMOS AÑOS HA MEJORADO GLOBAL Y POR GRUPO DE EDAD

DATOS EN %. BASE PIENSAN QUE HA MEJORADO N=229. RESPUESTA MÚLTIPLE



En el lado contrario, los argumentos de los que piensan que esta calidad ha empeorado. De nuevo, dupla de motivos con similar peso, la menor conciencia de los peligros (48,9%) y, muy significativamente por sus implicaciones, la presencia de los nuevos elementos de movilidad, como bicicletas o patinetes, etc. (48,5%), especialmente señalados por ellas (55,5% frente al 40% de los hombres)<sup>10</sup>. Ellos,

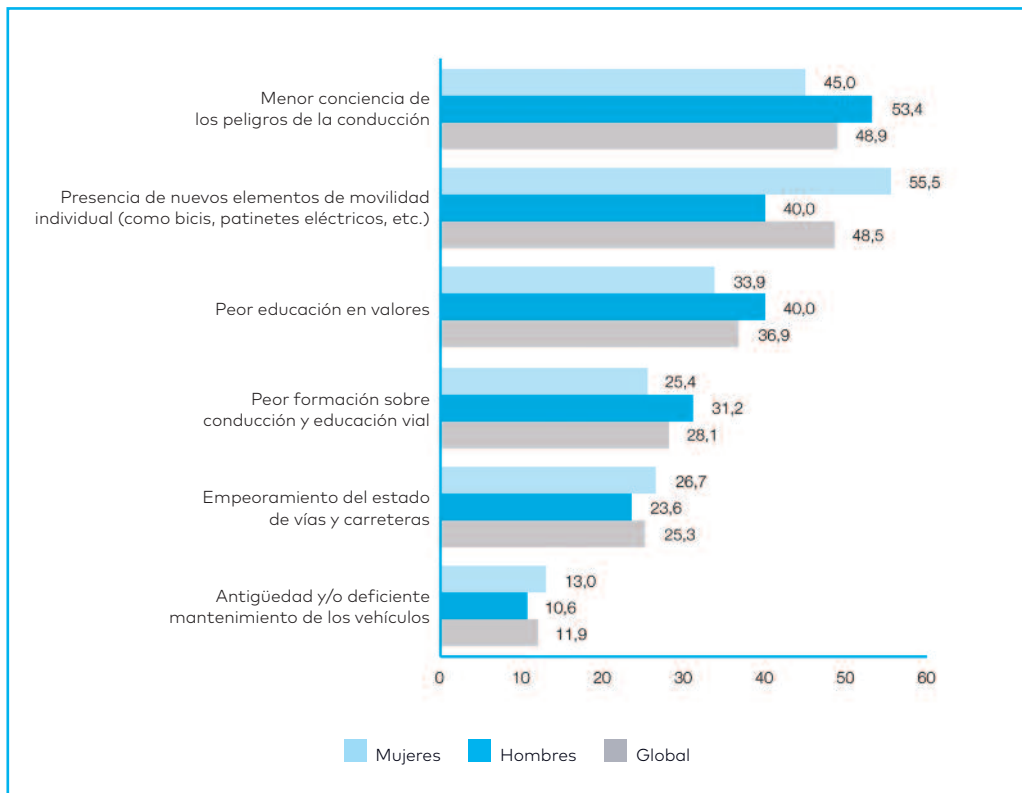
10. Recordamos en este punto que ellas emplean mucho menos que ellos todos los vehículos de movilidad personal, lo que seguramente explica, al menos en parte, esta diferencia perceptiva entre hombres y mujeres.

por el contrario, se orientan a percibir esta evolución como mala amparados en el empeoramiento de la educación vial: peor educación en valores (40%), peor información sobre conducción y educación vial (31,2%) lo que da como resultado que también señalen más que ellas la menor conciencia de los peligros (53,4%).

Más lejos en estos señalamientos la peor información sobre seguridad vial (28,1%) y otros motivos ajenos a los propios conductores: el empeoramiento del estado de vías y carreteras (25,1%) o el deficiente estado de los vehículos (11,9%). Son ellos los que más mencionan casi todos estos motivos.

### GRÁFICO 4.35. MOTIVOS POR LOS QUE LA CALIDAD DE LA CONDUCCIÓN EN ESPAÑA EN LOS ÚLTIMOS AÑOS HA EMPEORADO GLOBAL Y POR GÉNERO

DATOS EN %. BASE DECLARAN QUE HA EMPEORADO N=284. RESPUESTA MÚLTIPLE

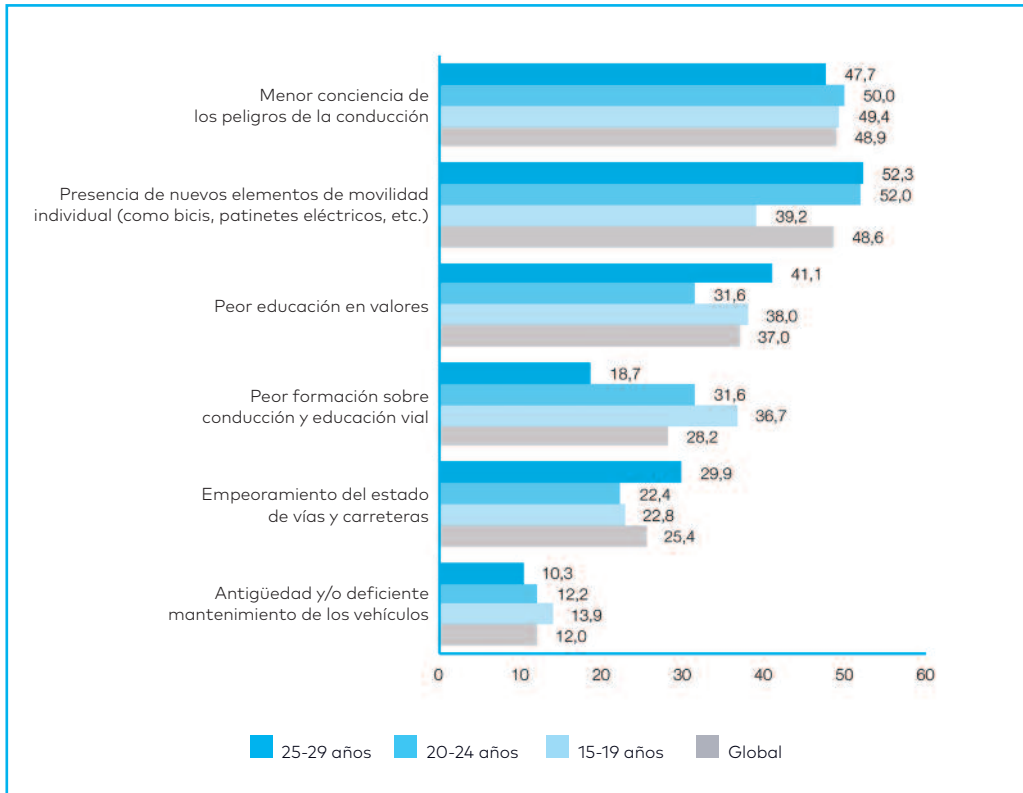


En cuanto a la edad, los más mayores, junto con los de edad media, destacan sobre todo en señalar la presencia de nuevos elementos de movilidad como fuente de empeoramiento de la seguridad vial, así como la peor educación en

valores o el empeoramiento de la red viaria. Los más jóvenes son los más insistentes en señalar la formación de los conductores como responsable, la peor formación sobre conducción y seguridad vial.

### GRÁFICO 4.36. MOTIVOS POR LOS QUE LA CALIDAD DE LA CONDUCCIÓN EN ESPAÑA EN LOS ÚLTIMOS AÑOS HA EMPEORADO GLOBAL Y POR GRUPO DE EDAD

DATOS EN %. BASE DECLARAN QUE HA EMPEORADO N=284. RESPUESTA MÚLTIPLE



Otras variables afectan a las percepciones sobre las impresiones globales:

- Entre los que piensan que esta calidad ha mejorado no existen perfiles muy claros; aquellos de clase baja y media-baja y los que están estudiando señalan la mayor conciencia de los peligros de la carretera. Los que sólo estudian, los que presentan carencias severas y viven en ciudades que no superan el millón de habitantes apuestan más que el resto por la mejora de la tecnología como causa de esta supuesta mejora. Aquellos de clase alta y media-alta y los que tienen estudios superiores señalan el sistema de permiso por puntos, y los de clase media y los no conductores por la presión debida a los sistemas de control y vigilancia.

- Entre los que piensan que esta calidad ha empeorado tampoco es posible distinguir unos perfiles precisos; tan sólo los que se encuadran en las clases alta y media-alta manifiestan que existe peor formación en seguridad vial y la antigüedad o mantenimiento deficiente de los vehículos como explicación a este supuesto empeoramiento. Los no conductores manifiestan que existe una menor conciencia de los peligros de la conducción y aquellos que trabajan y residen en ciudades que no superan el millón de habitantes la presencia de nuevos elementos de movilidad.

**TABLA 4.13. MOTIVOS POR LOS QUE LA CALIDAD DE LA CONDUCCIÓN EN ESPAÑA EN LOS ÚLTIMOS AÑOS HA MEJORADO O HA EMPEORADO POR VARIABLES SOCIODEMOGRÁFICAS**

*DATOS EN %. BASE TOTAL MUESTRA N=1000. RESPUESTA MÚLTIPLE*

HA MEJORADO	
Mayor conciencia de los peligros de la vía/carretera	Clase baja y media-baja (53,2%) Sólo estudia (57,4%)
Campañas sobre educación y seguridad vial	–
Mejora de la tecnología de los vehículos	Sólo estudia (42,6%) Carencia material severa (63,6%) Ciudades entre 500.000 y 1 millón de hab. (47,4%)
Permiso por puntos (sistema de pérdida de puntos por infracciones)	Estudios superiores (34,8%) Clase media-alta y alta (40,9%)
Incremento de las cuantías de las multas	–
Más control y vigilancia (radares, controles, etc.)	Clase media (52,2%) No conductores (51,6%)
HA EMPEORADO	
Menor conciencia de los peligros de la conducción	No conductores (54,6%)
Peor formación sobre conducción y educación vial	Clase alta y media-alta (32%)
Antigüedad y/o deficiente mantenimiento de los vehículos	Clase alta y media-alta (20%)
Presencia nuevos elementos de movilidad individual (bicis, patinetes eléctricos, etc.)	Sólo trabaja (56,4%) Ciudades entre 500.000 y 1 millón de hab. (59,3%)
Peor educación en valores	–
Empeoramiento del estado de vías y carreteras	–

Tanto si se piensa que la calidad de la conducción ha mejorado como si se opina que ha empeorado, la seguridad que como conductores tienen chicos y chicas con respecto a otros conductores/as no es excesivamente alta. No es extraño, vistas

las percepciones, teñidas de cierto pesimismo sobre la calidad de la conducción y su evolución en los últimos años, antes analizadas.

Los chicos manifiestan sentir más seguridad que las chicas, como conductores y también como peatones

Con un máximo de 10 puntos posibles (que representa total seguridad), la media global sobre si se sienten seguros como conductores con respecto a otros/as conductores es de 6,2.

Pese a no ser una media excesivamente alta, el 52,9% de los chicos y chicas manifiesta sentirse bastante o muy seguro/a. Ellos manifiestan sentirse algo más seguros (bastante y total seguridad, 55%) que ellas, que apenas llegan al 51% en la misma categoría.

#### TABLA 4.14. GRADO DE SEGURIDAD PERCIBIDO CON RESPECTO A OTROS CONDUCTORES CUANDO SE CONDUCE GLOBAL Y POR GÉNERO

DATOS EN % Y MEDIAS. ESCALA DE 0 (NINGUNA SEGURIDAD) A 10 (TOTAL SEGURIDAD)  
BASE PERSONAS CON CARNET DE CUALQUIER TIPO (542). CATEGORÍAS AGRUPADAS

PERCEPCIÓN SEGURIDAD COMO CONDUCTOR					
	POCA O NINGUNA	MEDIA	BASTANTE Y TOTAL	NS/NC	MEDIA
Global	8,5	37,7	52,9	0,9	6,2
Hombres	7,8	36,1	55	1,1	6,4
Mujeres	9,2	39,3	50,8	0,8	6,1

Asimismo, la menor sensación de seguridad se manifiesta entre los más jóvenes (poca o ninguna seguridad 15,4%) frente al 8,5% global, seguramente debido a su menor experiencia al volante. Y los que se sienten más seguros son los de edad intermedia (entre 20 y 24 años), con el 55,8% que lo afirma.

**TABLA 4.15. GRADO DE SEGURIDAD PERCIBIDO  
CON RESPECTO A OTROS CONDUCTORES CUANDO SE CONDUCE  
GLOBAL Y POR GRUPO DE EDAD**

DATOS EN % Y MEDIAS. ESCALA DE 0 (NINGUNA SEGURIDAD) A 10 (TOTAL SEGURIDAD)  
BASE PERSONAS CON CARNET DE CUALQUIER TIPO (542). CATEGORÍAS AGRUPADAS

PERCEPCIÓN SEGURIDAD COMO CONDUCTOR					
	POCA O NINGUNA	MEDIA	BASTANTE Y TOTAL	NS/NC	MEDIA
Global	8,5	37,7	52,9	0,9	6,2
15-19 años	15,4	32,3	49	3,1	6,0
20-24 años	7,0	36,7	55,8	0,5	6,4
25 -29 años	6,8	40,7	52,1	0,4	6,2

La seguridad como peatones se valora de forma muy parecida a la de los conductores/as. La media sobre 10 es de sólo 6, un nivel de seguridad medio, bastante menor entre mujeres (5,8) que entre los hombres, donde esta media llega al 6,2. El 51,9% de ellos se muestra bastante seguro cuando circula como peatón, por sólo el 45,1% de ellas.

**TABLA 4.16. GRADO DE SEGURIDAD PERCIBIDO  
CUANDO SE CIRCULA COMO PEATÓN GLOBAL Y POR GÉNERO**

DATOS EN % Y MEDIAS. ESCALA DE 0 (NINGUNA SEGURIDAD) A 10 (TOTAL SEGURIDAD)  
BASE TOTAL MUESTRA (1000). CATEGORÍAS AGRUPADAS

PERCEPCIÓN SEGURIDAD COMO PEATÓN					
	POCA O NINGUNA	MEDIA	BASTANTE Y TOTAL	NS/NC	MEDIA
Global	9,3	40,7	48,5	1,6	6,0
Hombres	7,9	48,1	51,9	2,1	6,2
Mujeres	10,5	43,4	45,1	1,0	5,8

También la edad muestra diferencias significativas en este caso: son los más jóvenes los que, como peatones, se muestran más seguros (55,4% en bastante y total seguridad frente al 48,5% global) Y, sin embargo, son estos mismos jóvenes los que menos seguros se sentían como conductores.

**TABLA 4.17. GRADO DE SEGURIDAD PERCIBIDO CUANDO SE CIRCULA COMO PEATÓN GLOBAL Y POR TRAMO DE EDAD**

*DATOS EN % Y MEDIAS. ESCALA DE 0 (NINGUNA SEGURIDAD) A 10 (TOTAL SEGURIDAD)  
BASE TOTAL MUESTRA (1000). CATEGORÍAS AGRUPADAS*

PERCEPCIÓN SEGURIDAD COMO PEATÓN					
	POCA O NINGUNA	MEDIA	BASTANTE Y TOTAL	NS/NC	MEDIA
Global	9,3	40,7	48,5	1,6	6,0
15-19 años	9,2	33,1	55,4	2,2	6,1
20-24 años	9,7	41,4	47,7	1,6	6,0
25-29 años	9,0	47,2	42,9	0,9	5,9

Muchas son las características que distinguen a los que se sienten más o menos seguros, tanto como conductores como peatones. Para los primeros, los conductores/as, aquellos que se sienten más seguros se definen por sentir que conducen mucho mejor o mejor que el resto, perciben que la calidad de la conducción en España es buena o muy buena y aparecen, además, aquellos de clase alta o muy alta, los que poseen estudios superiores y que no presentan carencias materiales.

Los que se sienten menos seguros como conductores, en buena lógica, sienten que la calidad de la conducción en España es mala o muy mala y están más presentes los que han alcanzado el nivel de enseñanzas obligatorias. Y aquellos que se sitúan en posiciones intermedias en seguridad son los que manifiestan carencias materiales severas y, muy significativo, tienen menos de un año de carnet.

Muy parecidos son los perfiles en relación con la seguridad como peatones: aquellos que se sienten muy seguros, y que son conductores, perciben que



conducen mejor o mucho mejor que el resto y, además los que afirman que la calidad de la conducción en España es buena o muy buena. Además, son chicos y chicas que tienen como máximo el nivel de enseñanzas obligatorias y los que pertenecen a las clases alta y media alta. Los más inseguros como peatones son, precisamente, los conductores que piensan que conducen peor que el resto. Y, para terminar, los que manifiestan una seguridad media se definen por estar trabajando y pertenecer a las clases baja y media-baja.

### **TABLA 4.18. SEGURIDAD COMO CONDUCTOR Y COMO PEATÓN POR VARIABLES SOCIODEMOGRÁFICAS**

*DATOS EN %. BASE TOTAL MUESTRA N=1000 (SEGURIDAD COMO PEATÓN)  
Y N=518 (SEGURIDAD COMO CONDUCTOR)*

<b>SEGURIDAD COMO CONDUCTOR</b>	
<b>Poca/ninguna seguridad (8,5%)</b>	Hasta Secundaria obligatoria (13,2%) Percibe como mala o muy mala la calidad de la conducción en España (24,4%)
<b>Seguridad media (37,7%)</b>	Carencia material severa (59,4%) Noveles (menos de un año de carnet) (43,5%)
<b>Bastante y total seguridad (52,9%)</b>	Estudios superiores (57,2%) Clase alta y media-alta (63%) Ninguna carencia material (60,5%) Conduce mejor o mucho mejor que el resto (55,7%) Percibe como buena o muy buena la calidad de la conducción en España (67,5%) Más de cinco años de carnet (57,9%)
<b>SEGURIDAD COMO PEATÓN</b>	
<b>Poca/ninguna seguridad (9,3%)</b>	Conduce peor o mucho peor que el resto (48,6%)
<b>Seguridad media (40,7%)</b>	Sólo trabaja (48,9%) Clase baja y media-baja (49,8%)
<b>Bastante y total seguridad (48,5%)</b>	Hasta Secundaria obligatoria (50,2%) Clase alta y media-alta (53,1%) Ninguna carencia material (53,4%) Conduce mejor o mucho mejor que el resto (48,6%) Percibe como buena o muy buena la calidad de la conducción en España (67,6%)

En suma, la percepción de seguridad, sea como conductor/a o como peatón, aparece muy mediada por características sociodemográficas y de conducción. Los que se sienten muy seguros en los dos ámbitos comparten el ser de clase alta y media-alta, no presentar carencias materiales y por supuesto manifestar una imagen óptima de sí mismos como conductores/as, además de percibir como buena o muy buena la calidad de la condición nacional. Menos concreto es el perfil de los que señalan inseguridades (muchas o intermedias) en lo referido a seguridad vial, pero parecen compartir posiciones sociodemográficas muy distintas, como el situarse en las clases baja o media-baja, sufrir carencias materiales y, claro está, manifestarse como peores conductores y señalar como mala o muy mala la calidad de la conducción española.

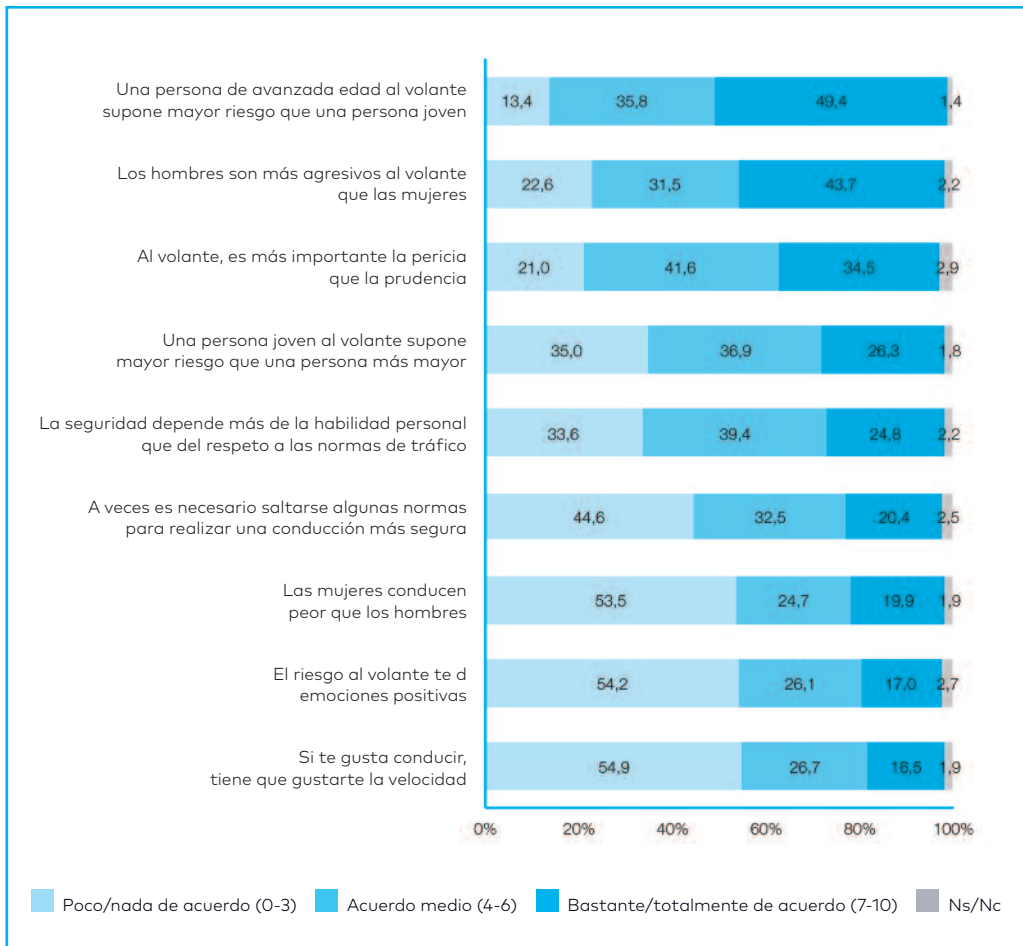
En lo referido a algunos riesgos de la conducción en general que pueden afectar a la seguridad vial, se afirma de forma mayoritaria con altos grados de acuerdo el supuesto peligro que suponen las personas mayores para la conducción (49,4% de alto acuerdo) o el prejuicio de que los hombres son más agresivos al volante que las mujeres (43,7% de alto acuerdo). Si sumamos las proporciones de chicos y chicas que manifiestan acuerdos medios, más del 85% de chicos y chicas en el primer caso y más del 75% en el segundo apuntan a estas cuestiones como elementos primarios que suponen la centralidad del riesgo en la carretera, aunque con muchos matices, como veremos, debidos al género y a la edad.

Los desacuerdos altos, por otra parte, contradicen ciertos lugares comunes acerca de la asociación entre conducción, riesgo y juventud; por ejemplo, "si te gusta conducir, tiene que gustarte la velocidad", con el que está en alto desacuerdo casi el 55% de chicos y chicas; o también el alto y mayoritario desacuerdo con "el riesgo al volante te da emociones positivas" (54,2%), y también el elevado, aunque no mayoritario 44,6% de chicos y chicas, que manifiestan desacuerdo alto con "a veces es necesario saltarse algunas normas de tráfico o seguridad para realizar una conducción segura" (44,6% de alto desacuerdo). También con un desacuerdo mayoritario "las mujeres conducen peor que los hombres" (53,5%), tópico bastante instaurado en las percepciones sobre géneros.

El resto de proposiciones genera mayor debate, menos unanimidad que las anteriores. "La seguridad depende de la habilidad personal, más que del respeto a las normas de tráfico" (33,6% en desacuerdo, 39,4% con acuerdo medio y 24,8% con alto acuerdo) o "una persona joven al volante supone mayor riesgo que una persona mayor" (35%, 36,9% y 26,3% en posiciones de poco o nada de acuerdo, acuerdo medio y alto acuerdo, respectivamente) O "al volante es más importante la pericia que la prudencia" (21%, 41,6% y 34,5%, respectivamente).

## GRÁFICO 4.37. GRADO DE ACUERDO CON PROPOSICIONES ACERCA DE LOS RIESGOS AL VOLANTE

ESCALA ORIGINAL DE 0 (NADA DE ACUERDO) A 10 (TOTALMENTE DE ACUERDO)  
RESULTADOS EN ESCALA AGRUPADA. DATOS EN %. BASE TOTAL MUESTRA. N=1000



En todo caso, negación de ciertos elementos que vinculan conducción con riesgo y emoción, al menos por una importante parte de chicos y chicas y un cierto cuestionamiento de las habilidades conductoras personales por encima del respeto a las normas de tráfico o a la prudencia. Eso sí, parecen más asentados ciertos elementos de imagen con respecto a conductores mayores y hombres, en cuestiones como la supuesta menor aptitud para conducir de los primeros o la sospechada mayor agresividad de los segundos al volante.

Sin embargo, el género introduce un más que notable sesgo en estas afirmaciones. Por ejemplo, son bastantes más los chicos que afirman alto

Muchos jóvenes, especialmente varones, asocian la conducción con velocidad, emoción y riesgo

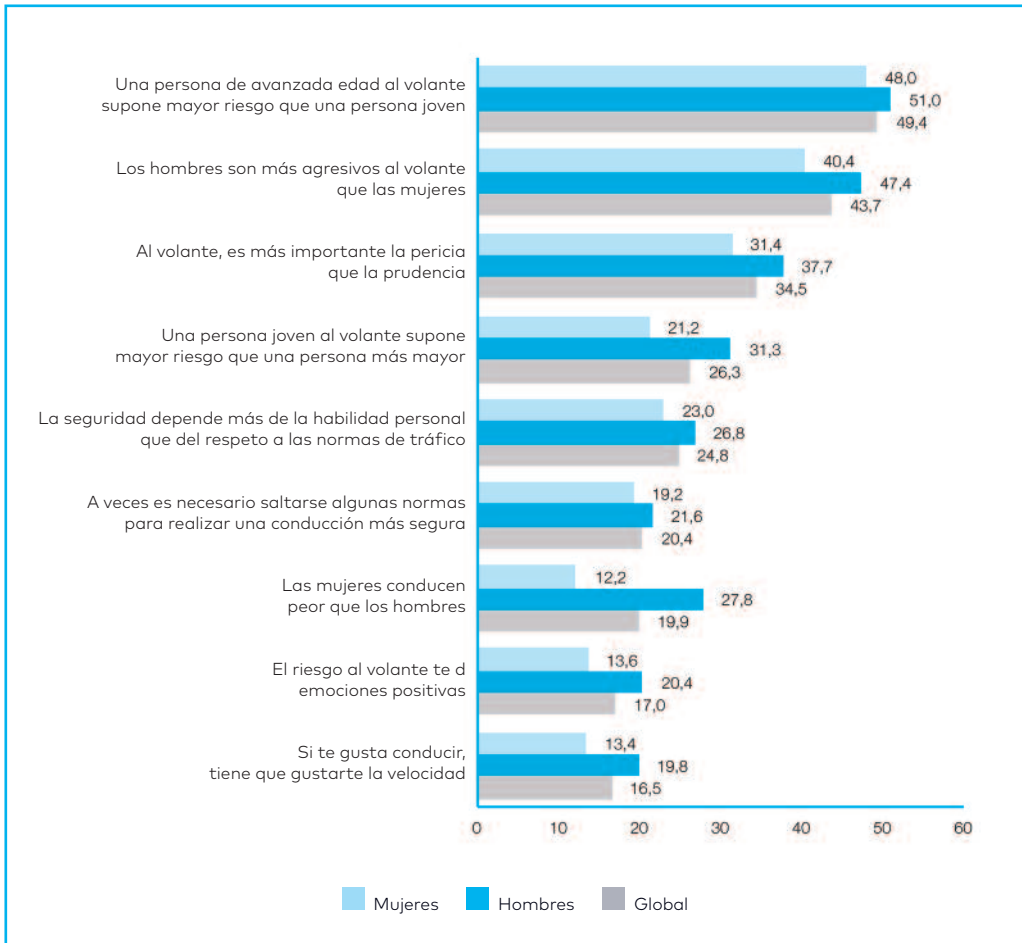
acuerdo con "si te gusta conducir, tiene que gustarte la velocidad" (19,8% por el 13,4% de ellas) o "el riesgo al volante te da emociones positivas" (20,4% entre los chicos por el 13,6% de ellas). Una buena parte de chicos —y no pocas chicas— sigue vinculando al riesgo como elemento deseable, e incluso buscado activamente, en la conducción.

### GRÁFICO 4.38. GRADO DE ACUERDO CON PROPOSICIONES ACERCA DE LOS RIESGOS AL VOLANTE POR GÉNERO

ESCALA ORIGINAL DE 0 (NADA DE ACUERDO) A 10 (TOTALMENTE DE ACUERDO)

RESULTADOS EN ESCALA AGRUPADA EN EL PUNTO ALTO DE LA ESCALA DE ACUERDO (7-10)

DATOS EN %. BASE TOTAL MUESTRA. N=1000



Mucha más diferencia en el sostenimiento por parte de los hombres de los tópicos intergénero: un 27,8% de chicos afirma con alto nivel de acuerdo que las mujeres conducen peor que los hombres, algo que sólo señalan en el mismo nivel de acuerdo el 12,2% de ellas. O también que los hombres son más agresivos que las mujeres (totalmente de acuerdo el 47,4% de ellos por el 40,4% de ellas)

En el resto de proposiciones hay casi tantos chicos como chicas en los niveles de acuerdos altos, sobre todo en los que superponen las habilidades personales al respeto a regulaciones y normas de tráfico, como "la seguridad depende más de la habilidad personal que del respeto a las normas de tráfico", o "a veces es necesario saltarse algunas normas de tráfico o de seguridad para realizar una conducción más segura". También existe poca diferencia entre ellos y ellas en "una persona joven supone más riesgo que una mayor".

La edad aporta ciertas diferencias (gráfico 4.39) no tan marcadas como el género. Los más jóvenes manifiestan más alto acuerdo con ciertos tópicos como "las mujeres conducen peor que los hombres" (22,4% vs el 19,9% general) o "el riesgo al volante te da emociones positivas" (19,6% frente al 17% global).

Los más mayores manifiestan alto acuerdo con otros lugares comunes: "los hombres son más agresivos al volante" (50,1% frente al 43,7% general), "una persona joven supone mayor riesgo que una persona mayor" (28,4% vs 26% global) y, lo más llamativo por sus implicaciones, "la seguridad depende más de la habilidad personal que del respeto a las normas de tráfico" (28,2% vs el 24,8% global), posición que sin duda deviene del supuesto de su mayor experiencia al volante. Y aquellos de edad intermedia poco se diferencian del resto.

Los altos grados de acuerdo con la mayoría de proposiciones pertenecen a un perfil muy concreto de chicos y chicas (tabla 4.19); aquellos de clase alta y media-alta se posicionan en los altos grados de acuerdo con casi todas ellas, excepto la de "una persona de avanzada edad al volante supone mayor riesgo que una persona joven". Además, en estos grados de acuerdo también están muy presentes los que sólo trabajan, en las proposiciones "los hombres son más agresivos que las mujeres", "la seguridad depende más de la habilidad personal que del respeto a las normas de tráfico" o "al volante es más importante la pericia que la prudencia".

De nuevo encontramos que las actitudes hacia la conducción y la propia imagen como conductores marca altos grados de acuerdo con el conjunto de afirmaciones; el considerarse como mejor conductor que el resto determina en gran medida estar en alto grado de acuerdo con muchas, incluidas las que

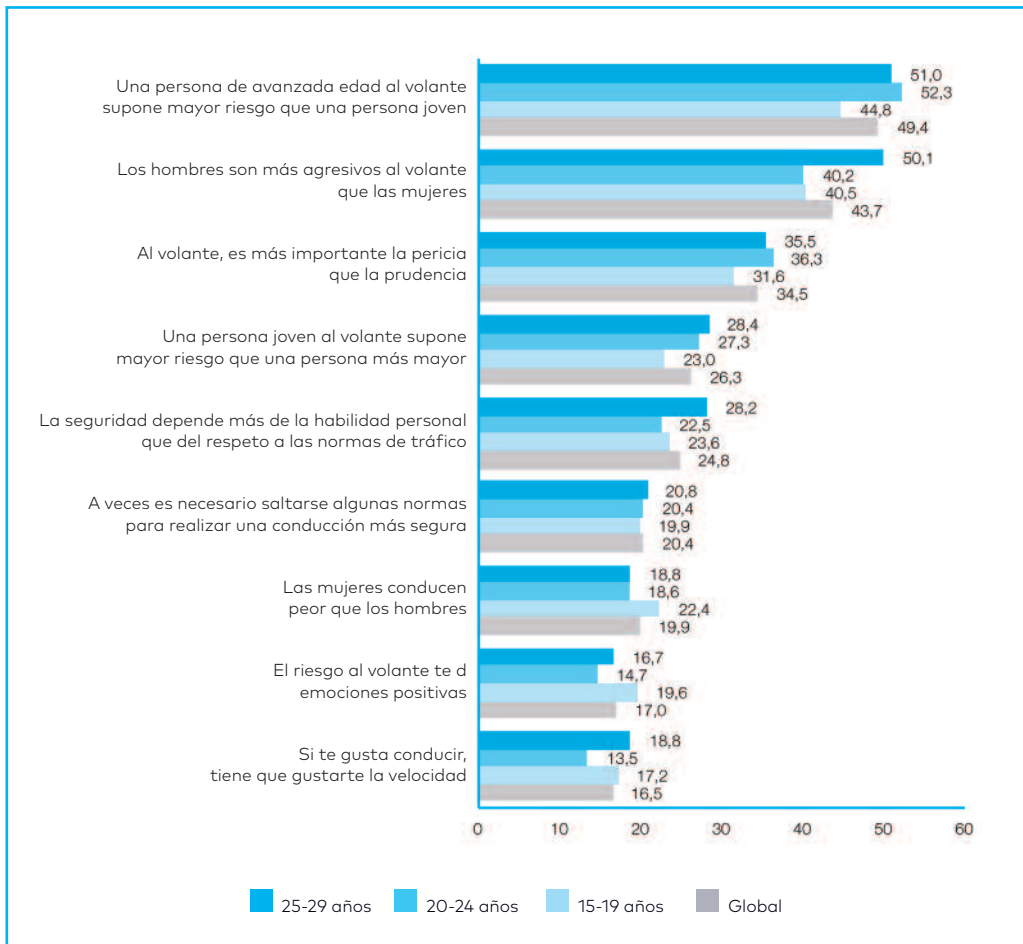
sostienen fuertes estereotipos acerca de las personas mayores que conducen, la agresividad de los hombres al volante o el destacar la habilidad personal por encima de las normas de tráfico. Algo menos influye este grado alto de acuerdo el considerar que la calidad de la conducción en España es buena o muy buena.

### GRÁFICO 4.39. GRADO DE ACUERDO CON PROPOSICIONES ACERCA DE LOS RIESGOS AL VOLANTE POR GRUPO DE EDAD

ESCALA ORIGINAL DE 0 (NADA DE ACUERDO) A 10 (TOTALMENTE DE ACUERDO)

RESULTADOS EN ESCALA AGRUPADA EN EL PUNTO ALTO DE LA ESCALA DE ACUERDO (7-10)

DATOS EN %. BASE TOTAL MUESTRA. N=1000



Por otro lado, aquellos que se consideran peores conductores que el resto son los que manifiestan altos niveles de acuerdo con otros estereotipos como “las mujeres conducen peor que los hombres”, pero también con percepciones sobre

la conducción muy vinculadas al gusto por el riesgo como "a veces es necesario saltarse algunas normas de tráfico para realizar una conducción más segura" o "el riesgo al volante te da emociones positivas". Es evidente que estos chicos y chicas no juzgan su propia habilidad cuando se declaran peores conductores, sino su sintonía y estima con respecto al peligro y a la emoción de la conducción, que supone incluso el saltarse normas y regulaciones.

**TABLA 4.19. GRADO DE ACUERDO CON PROPOSICIONES ACERCA DE LOS RIESGOS AL VOLANTE POR VARIABLES SOCIODEMOGRÁFICAS Y PERFILES DE CONDUCCIÓN**  
 DATOS EN %. RESULTADOS EN ESCALA AGRUPADA EN EL PUNTO ALTO DE LA ESCALA DE ACUERDO (7-10). BASE TOTAL MUESTRA N=1000

PERFILES SOCIODEMOGRÁFICOS	PERFILES DE CONDUCCIÓN
Una persona de avanzada edad al volante supone mayor riesgo que una persona joven –	Conduce mejor o mucho mejor que el resto (59,8%) Más de cinco años de carnet (64,7%)
Los hombres son más agresivos al volante que las mujeres Clase alta y media-alta (50,2%) Sólo trabaja (50,2%) Estudios superiores (49%) Reside en poblaciones más de 1 millón hab. (50,1%)	Conduce mejor o mucho mejor que el resto (52,9%) Más de cinco años de carnet (58,1%)
Al volante, es más importante la pericia (saber conducir, desenvolverse bien con el vehículo y con el tráfico...) que la prudencia Clase alta y media-alta (38,5%) Sólo trabaja (41%)	Conduce mejor o mucho mejor que el resto (44,3%) Menos de un año de carnet (41,9%)
Una persona joven al volante supone mayor riesgo que una persona más mayor Clase alta y media-alta (32,7%)	Conduce mejor o mucho mejor que el resto (44,3%)
La seguridad depende más de la habilidad personal que del respeto a normas de tráfico Clase alta y media alta (32,7%) Sólo trabaja (30,3%)	Conduce mejor o mucho mejor que el resto (29,7%) Percibe como buena o muy buena la conducción en España (30,8%)
A veces es necesario saltarse algunas normas de tráfico o de seguridad para realizar una conducción más segura Clase alta y media alta (33,7%)	Conduce peor o mucho peor que el resto (33,3%) Más de cinco años de carnet (27,2%)

**TABLA 4.19. GRADO DE ACUERDO CON PROPOSICIONES ACERCA DE LOS RIESGOS AL VOLANTE POR VARIABLES SOCIODEMOGRÁFICAS Y PERFILES DE CONDUCCIÓN (CONTINUACIÓN)**

DATOS EN %. RESULTADOS EN ESCALA AGRUPADA EN EL PUNTO ALTO DE LA ESCALA DE ACUERDO (7-10). BASE TOTAL MUESTRA N=1000

PERFILES SOCIODEMOGRÁFICOS	PERFILES DE CONDUCCIÓN
<p><b>Las mujeres conducen peor que los hombres</b>                      Clase alta y media-alta (29,3%)                      Reside en poblaciones de más de 1 millón de hab. (25%)</p>	<p>Conduce peor o mucho peor que el resto (25,7%)                      Percibe como mala o muy mala la conducción en España (28,4%)</p>
<p><b>El riesgo al volante te da emociones positivas</b>                      Clase alta y media alta (24,6%)                      Reside en poblaciones de más de 1 millón de hab. (21,3%)</p>	<p>Conduce peor o mucho peor que el resto (29,2%)</p>
<p><b>Si te gusta conducir, tiene que gustarte la velocidad</b>                      Clase alta y media-alta (23,4%)</p>	<p>Conduce mejor o mucho mejor que el resto (22,3%)                      Percibe como buena o muy buena la conducción en España (20,2%)</p>

#### 4.4. FACTORES QUE AFECTAN A LA SEGURIDAD VIAL Y NUEVOS VMP

Dentro de los factores que, según chicos y chicas, más inciden en el riesgo de tener accidentes de circulación, pesan dos de manera extraordinaria, ambos con un indudable impacto en las dinámicas de conducción: la primera es el consumo de sustancias (64%) y, a cierta distancia, las distracciones al volante, como fumar, usar el móvil, etc. (56,8%).

El consumo de sustancias y las distracciones son los dos factores de riesgo más señalados en relación con los accidentes de tráfico tanto por chicos como por chicas

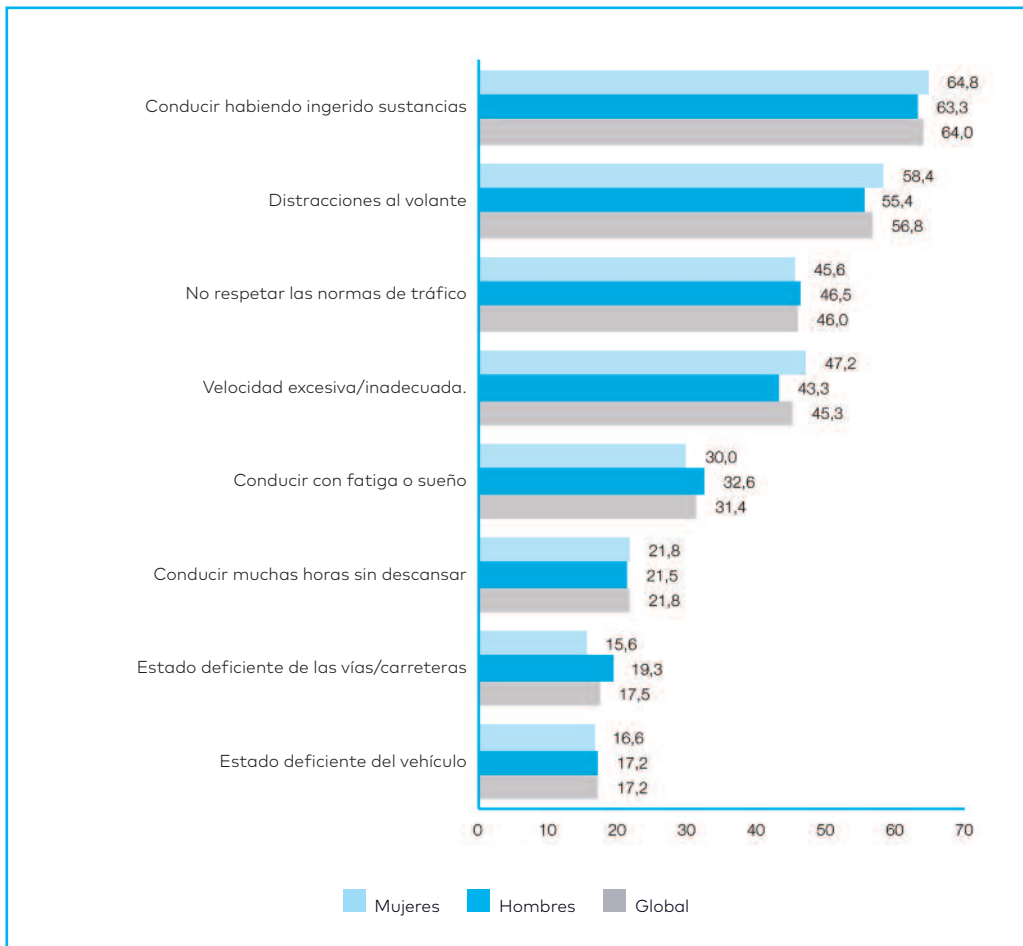
En un segundo escalón de importancia potencial para provocar accidentes se sitúan el no acatamiento de las pautas de conducción, tales como no respetar las normas de tráfico (46%) o circular a una velocidad excesiva o inadecuada (45,3%). Aunque los dos grupos de motivaciones son importantes en la percepción del riesgo, parece que chicos y chicas cargan más el peso del peligro en la vía a las interferencias en el



acto de conducir (consumos de sustancias o distracciones al volante) que al no acatamiento de normas y regulaciones. Mucho más lejanos en las menciones los peligrosos efectos de no conducir en una condición física aceptable: conducir con fatiga o sueño (31,4%) o sin descansar (21,8%). Los últimos factores son mucho más minoritarios, alguno de ellos ajenos al propio conductor/a, como el estado de vías y carreteras (17,5%) o el estado del vehículo (17,2%).

### GRÁFICO 4.40. ELEMENTOS QUE PUEDEN PROVOCAR ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN GLOBAL Y POR GÉNERO

DATOS EN %. BASE TOTAL MUESTRA N=1000. RESPUESTA MÚLTIPLE

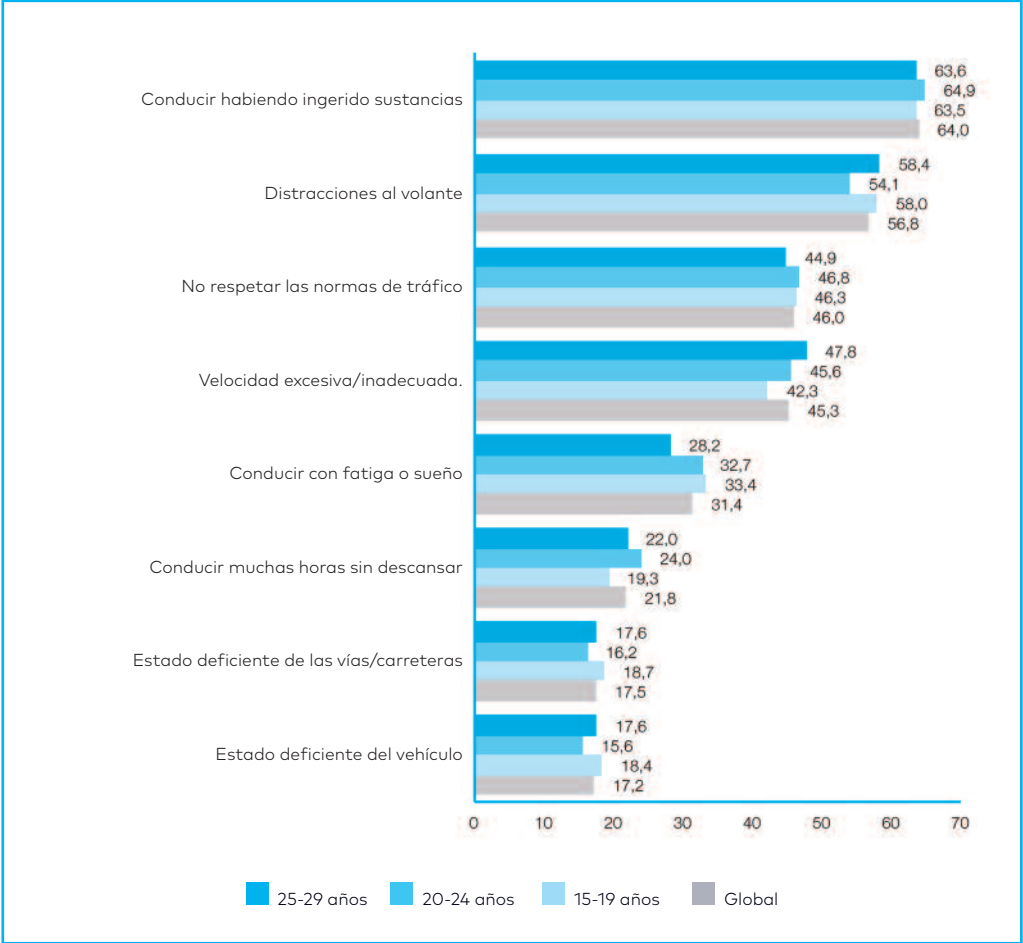


Las diferencias por género no son excesivamente llamativas, pero muestran que ellos admiten más, por poco margen, factores ajenos a la propia conducción (estado deficiente del vehículo y de las vías o carreteras) o factores propios del

abuso de horas al volante (conducir con fatiga o sueño), y ellas se centran más en errores o faltas, como distracciones al volante o circular a una velocidad excesiva.

La edad aporta diferencias, pero tampoco excesivamente destacadas. A los más mayores les preocupan especialmente las distracciones al volante y la velocidad excesiva. A los de mediana edad, la conducción sin los descansos aconsejables (24%) y el consumo de sustancias (64,9%), y a los más jóvenes factores como el deficiente estado de las vías/carreteras, el estado deficiente del vehículo o conducir con fatiga y sueño.

**GRÁFICO 4.41. ELEMENTOS QUE PUEDEN PROVOCAR ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN GLOBAL Y POR GRUPO DE EDAD**  
 DATOS EN %. BASE TOTAL MUESTRA N=1000. RESPUESTA MÚLTIPLE



Las percepciones sobre la mayor o menor importancia de los diferentes factores de riesgo a la hora de provocar accidentes son bastante transversales al conjunto de chicos y chicas, existen escasos matices a las posiciones generales por los diferentes perfiles sociodemográficos. Lo más llamativo es que los pertenecientes a las clases media-alta y alta inciden más en el estado deficiente de vías y carreteras y del vehículo como factores de riesgo, mientras que aquellos de clase baja y media-baja señalan las distracciones al volante. Los que sólo trabajan y no declaran carencias materiales se decantan por el consumo de sustancias al volante, y quienes trabajan y estudian por el no respeto a las normas de tráfico.

**TABLA 4.20. ELEMENTOS QUE PUEDEN PROVOCAR ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN POR VARIABLES SOCIODEMOGRÁFICAS Y PERFILES DE CONDUCCIÓN**

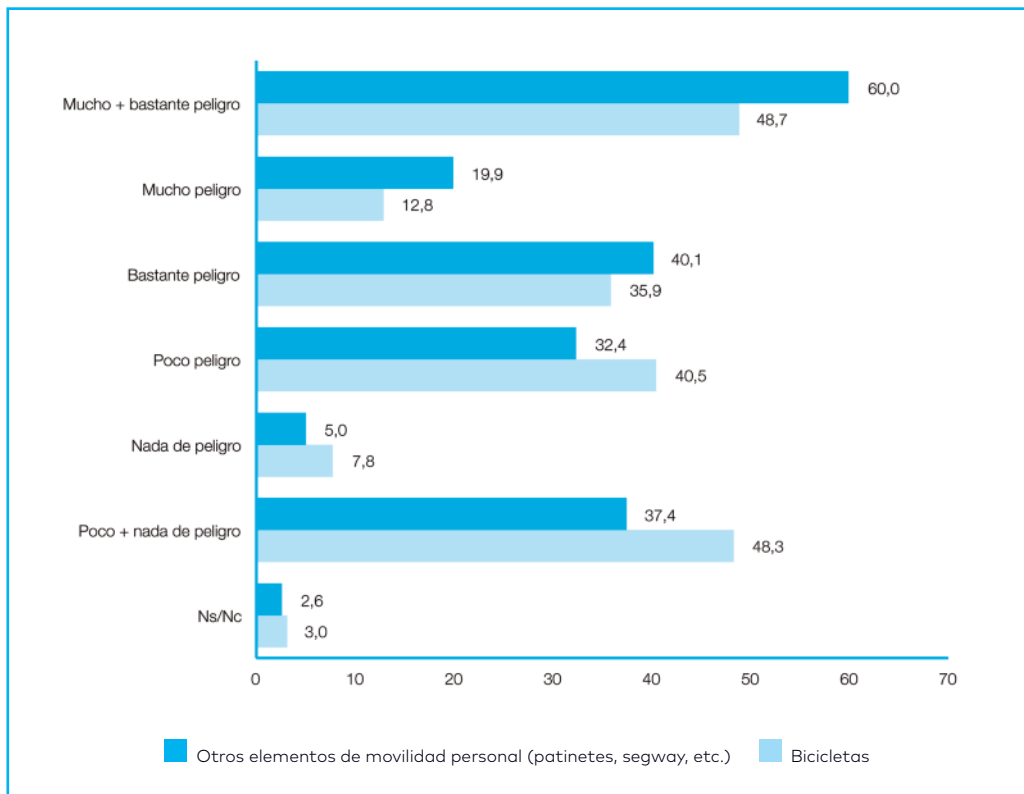
DATOS EN %. BASE TOTAL MUESTRA N=1000. CATEGORÍAS AGRUPADAS

PERFILES SOCIODEMOGRÁFICOS	PERFILES DE CONDUCCIÓN
<b>Conducir habiendo ingerido sustancias (alcohol y otras drogas)</b> Sólo trabaja (69,8%) Ninguna carencia material (68,1%)	-
<b>Distracciones al volante (usar el móvil u otros dispositivos, fumar...)</b> Clase baja y media-baja (59,4%)	Percibe como mala o muy mala la conducción en España (67,9%)
<b>No respetar las normas de tráfico (saltarse señalizaciones, adelantamiento indebido, no mantener distancia de seguridad...)</b> Trabaja y estudia (50,2%)	-
<b>Velocidad excesiva/inadecuada</b> -	-
<b>Conducir con fatiga o sueño</b> -	Menos de un año de carnet (38,5%)
<b>Conducir muchas horas sin descansar</b> -	-
<b>Estado deficiente de las vías/carreteras</b> Clase media-alta y alta (25,4%)	Percibe como buena o muy buena la conducción en España (22,7%) Conduce peor o mucho peor que el resto (20,8%)
<b>Estado deficiente del vehículo (antigüedad, mantenimiento...)</b> Clase media-alta y alta (21,5%) Hasta Secundaria obligatoria (22,5%)	-

Más explicativo es que quienes perciben que la calidad de la conducción en España es mala o muy mala, ahondan más que el resto en señalar que las distracciones al volante son germen de posibles accidentes, una postura bastante coherente con su valoración sobre la conducción nacional. Estos mismos también señalan como responsables de accidentes, en mayor medida que el resto, al deficiente estado de vías y carreteras, postura que comparten con quienes piensan que la calidad de la conducción en España es buena o muy buena.

### GRÁFICO 4.42. COMPARATIVA PERCEPCIÓN DE PELIGRO PARA LA SEGURIDAD VIAL DE ELEMENTOS DE MOVILIDAD PERSONAL (BICICLETAS, PATINETES ELÉCTRICOS, ETC.)

DATOS EN %. BASE TOTAL MUESTRA. N=1000



Otros factores de riesgo que afectan de manera sensible a la percepción de la seguridad vial devienen de la incorporación a la movilidad vial de nuevos elementos. En concreto, de bicicletas y patinetes. Las sensaciones sobre su peligrosidad quedan bastante claras en el caso de los patinetes: el 60% de los

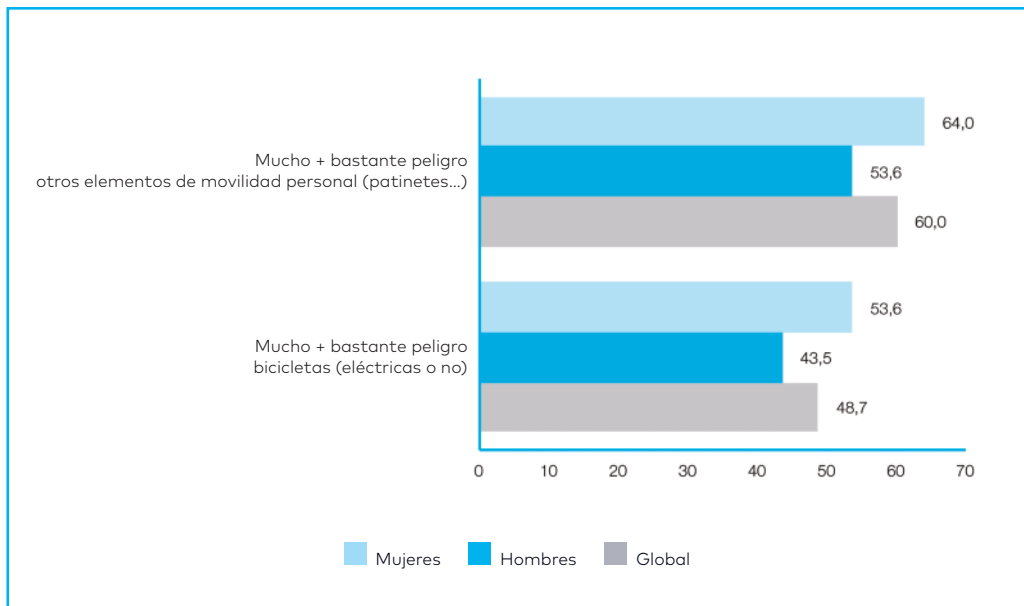
chicos y chicas afirman que son muy o bastante peligrosos, pese a que un notable 37,4% señala lo contrario<sup>11</sup>.

Menor sensación de riesgo en cuanto a las bicicletas, donde el potencial peligro está bastante más dividido: un 48,7% piensa que sí son peligrosas (muy o bastante), prácticamente los mismos que lo descartan (poco o nada, 48,3%).

Si nos atenemos al género, ellas se muestran mucho más convencidas de la peligrosidad de ambos elementos (muy o bastante peligrosos, 64% en el caso de los patinetes y 53% en el caso de las bicicletas) que ellos. No en vano, ya se ha comentado, ellas tienden a emplear en menor medida estos elementos de movilidad personal que los hombres.

### GRÁFICO 4.43. COMPARATIVA PERCEPCIÓN DE PELIGRO\* PARA LA SEGURIDAD VIAL DE ELEMENTOS DE MOVILIDAD PERSONAL\*\* POR GÉNERO

DATOS EN %. BASE TOTAL MUESTRA. N=1000



\* Mucho + bastante peligro.

\*\* Elementos de movilidad personal = bicicletas, patinetes eléctricos, etc.

11. Y no son de extrañar estas percepciones sobre los patinetes. Se trata de un vehículo de movilidad personal cuya adopción está siendo más complicada, en parte debido a la falta de cultura de sus usuarios. En un estudio de 2022 (Fundación Línea Directa y Fundación Española para la Seguridad Vial - FESVIAL) un 70% de los entrevistados entre 18 y 75 años reclamaba dar formación a sus usuarios.

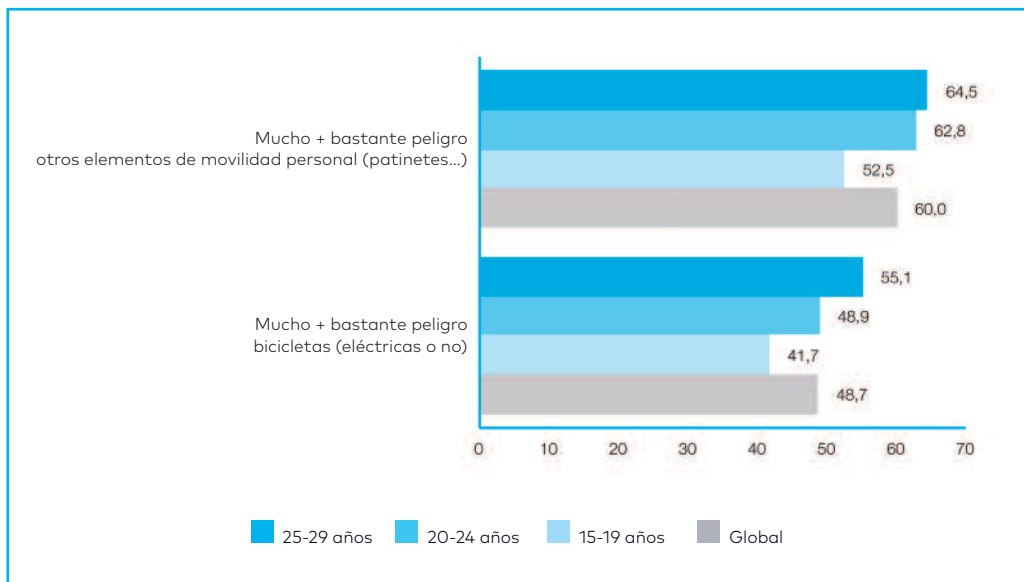
Cuanto mayor es la edad, mayor sensación de peligro, tanto de bicicletas como de patinetes, de tal modo que los grupos de edad mayor e intermedio (entre los 25 y 29 y entre 20 y 24) muestran más acuerdo con el peligro de ambos elementos (para los patinetes muy o bastante peligrosos 64,5% y 62,8%, frente al 52,5% de los más jóvenes, y 55,1% y 48,9% respectivamente para las bicicletas, frente al 41,7% de los más jóvenes).

Sin duda, los más jóvenes se han adaptado mejor a convivir en la vía con estos nuevos elementos de movilidad, aunque, de hecho, son minoritarios entre aquellos que los usan.

Las y los encuestados de más edad señalan más el peligro de la presencia de bicicletas y patinetes que los más jóvenes, que parecen haberse adaptado mejor a convivir con estos nuevos elementos de movilidad

### GRÁFICO 4.44. COMPARATIVA PERCEPCIÓN DE PELIGRO\* PARA LA SEGURIDAD VIAL DE ELEMENTOS DE MOVILIDAD PERSONAL\*\* POR GRUPO DE EDAD

DATOS EN %. BASE TOTAL MUESTRA. N=1000



\* Mucho + bastante peligro.

\*\* Elementos de movilidad personal = bicicletas, patinetes eléctricos, etc.

No solamente género y edad marcan diferencias: los más convencidos de la peligrosidad de estos elementos de movilidad, tanto bicicletas como patinetes,

son generalmente aquellos con estudios superiores (que correlaciona de forma potente con una edad más alta), los que sólo trabajan, en el caso de los patinetes, y los que son conductores/as, en el caso de las bicicletas.

**TABLA 4.21. PERCEPCIÓN DE PELIGRO PARA LA SEGURIDAD VIAL DE ELEMENTOS DE MOVILIDAD PERSONAL\* POR VARIABLES SOCIODEMOGRÁFICAS Y PERFILES DE CONDUCCIÓN**

*DATOS EN %. BASE TOTAL MUESTRA N=1000. CATEGORÍAS AGRUPADAS*

GRADO PELIGRO	BICICLETAS	PATINETES
Mucho + bastante peligro	Estudios superiores (52,7%) Conductores/as (53%)	Sólo trabajo (65,2%) Estudios superiores (66,8%)
Poco + nada de peligro	Sólo estudio (58%)	Hasta Secundaria obligatoria (43,3%) Conduce peor o mucho peor que el resto de conductores/as (41,7%)

\* Elementos de movilidad personal = bicicletas, patinetes eléctricos, etc.

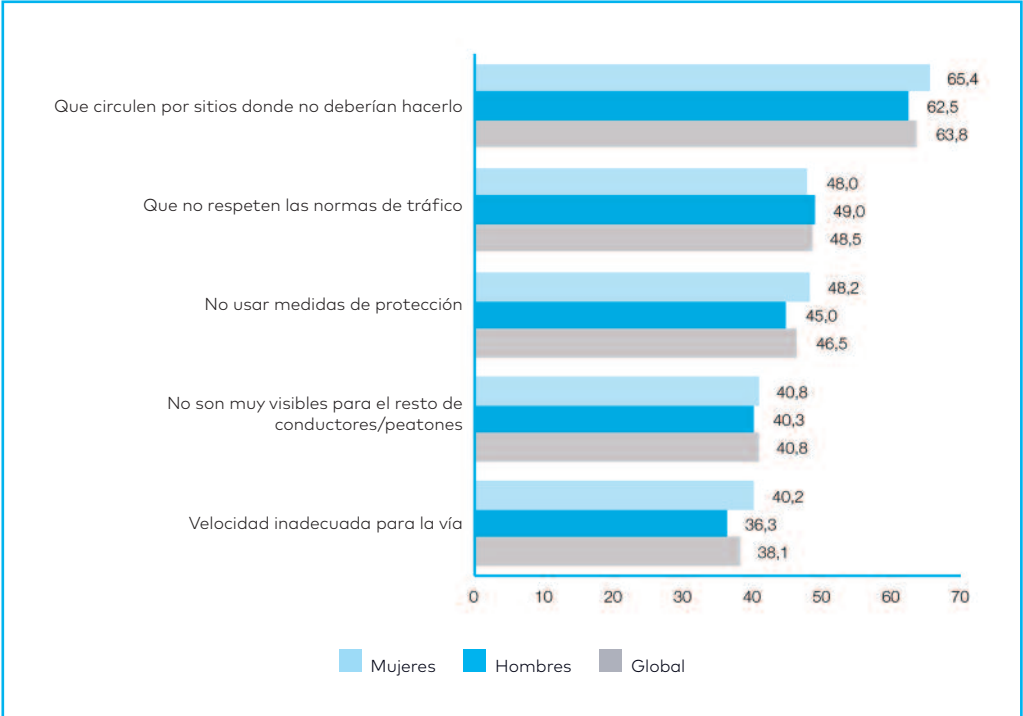
Un perfil distinto entre aquellos que mencionan el poco peligro potencial de estos elementos de movilidad: los que sólo estudian (en el caso de las bicicletas) y con estudios obligatorios, en el caso de los patinetes; ambas correlacionan de forma bastante potente con edades más bajas. Además, también piensan que no representan peligro los patinetes aquellos que se señalan como malos conductores/as.

La principal razón por la que chicos y chicas creen de forma mayoritaria que estos nuevos elementos de movilidad representan un serio peligro para la seguridad vial es la circulación por sitios o zonas donde no deberían hacerlo (supuestamente aceras, etc. 63,8%)<sup>12</sup>. Seguidamente el no respeto por las normas de tráfico (48,5%), no usar medidas de protección (46,5%), no ser visibles (40,8%) o, finalmente, no respetar las velocidades de cada vía (38,1%). Es evidente que las

12. En el mismo estudio de Fundación Línea Directa y Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL), el 71% de los usuarios de VMP reconocía circular por las aceras y la mitad no usar el casco ni respetar los límites de velocidad.

dos primeras aglutinan las principales quejas hacia estos elementos; la falta de adaptación a las normativas de circulación que deben acatar el resto de vehículos<sup>13</sup>.

**GRÁFICO 4.45. ELEMENTOS POR LOS QUE LOS NUEVOS ELEMENTOS DE MOVILIDAD PERSONAL\* PUEDEN REPRESENTAR UN PELIGRO PARA LA SEGURIDAD VIAL GLOBAL Y POR GÉNERO**  
 DATOS EN %. BASE TOTAL MUESTRA N=1000. RESPUESTA MÚLTIPLE



\* Elementos de movilidad personal = bicicletas, patinetes eléctricos, etc.

Ellas apuntan más que ellos a la circulación por sitios inadecuados (65,4% vs 62,5%), al no uso de elementos de protección (48,2% por el 45% de ellos) o a una velocidad inadecuada (40,2% por el 36,3%). En casi todos los casos, ellas se muestran algo más críticas con estos elementos de movilidad personal.

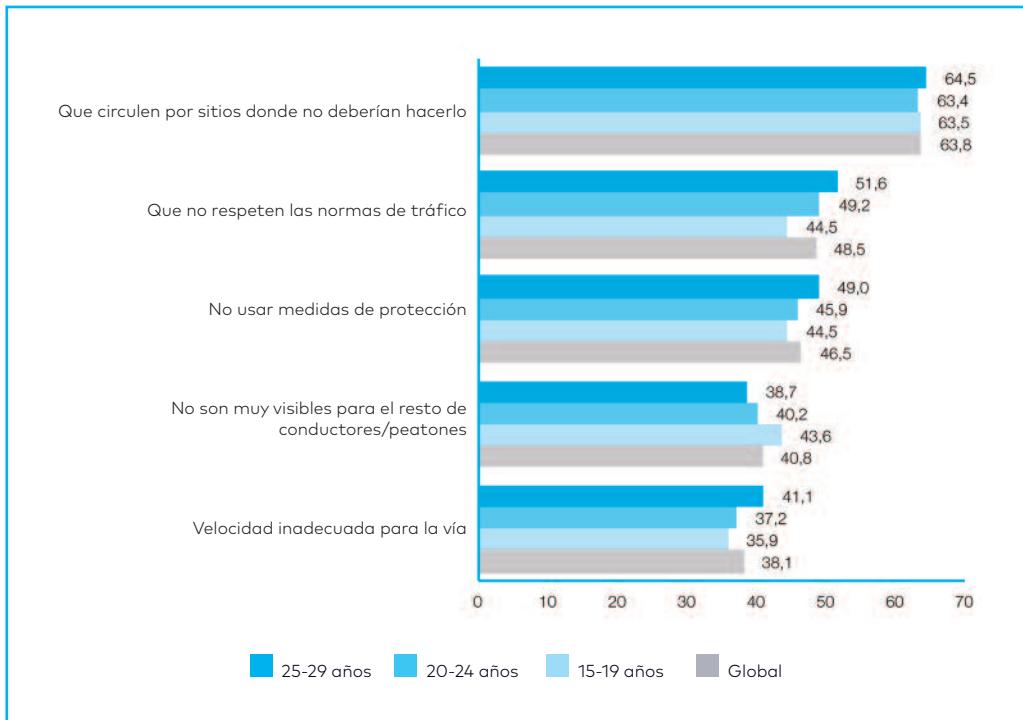
13. Hasta hace poco tiempo, existía un escaso marco normativo a nivel estatal y ha correspondido a los diferentes municipios la regulación en materia de tráfico y en función del ayuntamiento concreto, se han dictado ordenanzas locales. Este vacío legal estatal se ha intentado subsanar a partir del 22 de enero de 2024, fecha a partir de la cual la Dirección General de Tráfico exigirá que los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) cumplan unas determinadas características técnicas y se ajusten al reglamento de circulación.



La edad también muestra algunos matices. Los más mayores apuntan a que no respetan las normas de tráfico (51,6%) o a la velocidad inadecuada (41,1%), mientras que los más jóvenes mencionan la escasa visibilidad de estos medios para el resto de conductores (43,6%).

### GRÁFICO 4.46. ELEMENTOS POR LOS QUE LOS NUEVOS ELEMENTOS DE MOVILIDAD PERSONAL\* PUEDEN REPRESENTAR UN PELIGRO PARA LA SEGURIDAD VIAL GLOBAL Y POR GRUPO DE EDAD

DATOS EN %. BASE TOTAL MUESTRA N=1000. RESPUESTA MÚLTIPLE



\* Elementos de movilidad personal = bicicletas, patinetes eléctricos, etc.

Pocos elementos identifican diferencias más allá del género o edad en estas percepciones. En los rasgos sociodemográficos, los que señalan carencias materiales severas señalan por encima del resto el riesgo de que este tipo de vehículos circulen por sitios por los que no deberían hacerlo. O el no uso de medidas de protección, algo con lo que están más de acuerdo los que residen en poblaciones pequeñas.

Pero, de nuevo, los perfiles de conducción también aportan matices a estas posturas, aunque no de forma muy llamativa, como en anteriores casos. Los que

consideran que conducen mejor que el resto, aquellos que se califican como peores conductores y los que poseen el permiso de conducir desde hace cinco o más años, se centran más en señalar que estos vehículos no respeten las normas de circulación (que circulen por sitios por los que no deberían hacerlo). Y los que señalan su poca competencia conductora (conducen peor o mucho peor) se fijan más que el resto en la velocidad inadecuada de estos elementos de movilidad.

**TABLA 4.22. ELEMENTOS POR LOS QUE LOS NUEVOS ELEMENTOS DE MOVILIDAD PERSONAL\* PUEDEN REPRESENTAR UN PELIGRO PARA LA SEGURIDAD VIAL POR VARIABLES SOCIODEMOGRÁFICAS Y PERFILES DE CONDUCCIÓN**  
 DATOS EN %. BASE TOTAL MUESTRA N=1000. CATEGORÍAS AGRUPADAS

PERFILES SOCIODEMOGRÁFICOS	PERFILES DE CONDUCCIÓN
<b>Que circulen por sitios donde no deberían hacerlo</b> Ninguna carencia material (69,5%)	Conducen mejor o mucho mejor que el resto (65,3%) Perciben como mala o muy mala la conducción en España (69,4%) Más de cinco años de carnet (69,1%)
<b>Que no respeten las normas de tráfico</b> -	-
<b>No usar medidas de protección (casco, señalización, luces...</b> Poblaciones menos de 10.000 hab. (58,1%)	-
<b>No son muy visibles para el resto de conductores/peatones</b> -	-
<b>Velocidad inadecuada para la vía (demasiado rápido o demasiado lento)</b> -	Conducen peor o mucho peor que el resto (54,2%)

\* Elementos de movilidad personal = bicicletas, patinetes eléctricos, etc.

## 4.5. COMPORTAMIENTOS Y EXPERIENCIAS AL VOLANTE

Más de la mitad de los chicos y chicas conductores/as no ha sufrido accidentes de tráfico (52,4%) pero un importante 47,6% sí declara alguno, en distinto nivel de gravedad.

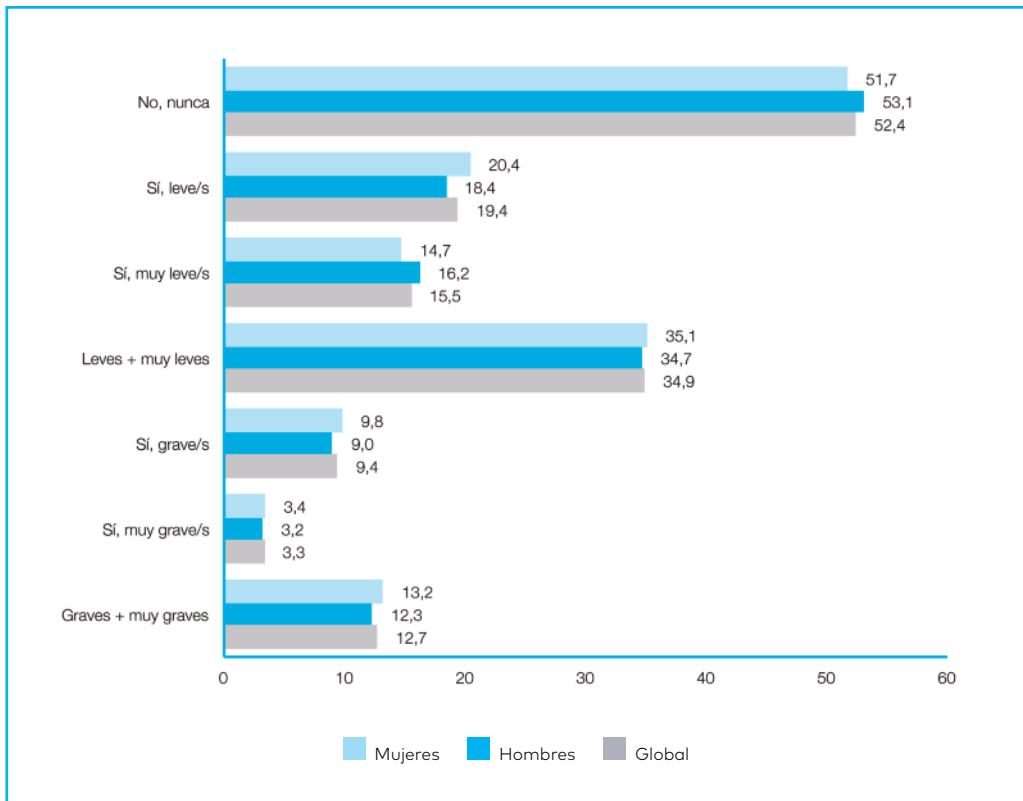
Casi un 50% de conductores y conductoras jóvenes declara haber tenido algún accidente de tráfico, ya sea leve o grave

Los accidentes leves o muy leves los declaran el 34,9% de chicos y chicas (que casi están a la par en este tipo: el 34,6% ellos y el 35,1% ellas). Ellas han sufrido más accidentes leves (20,4% vs el 18,4% de ellos) y ellos poco más de muy leves que ellas (16,2% vs el 14,7% de las chicas).

El 12,7% han revestido carácter grave (sean graves o muy graves). Y están algo más presentes, aún por poco, las mujeres (13,2%) que los hombres (12,2%).

### GRÁFICO 4.47. HAN SUFRIDO ALGUNA VEZ ACCIDENTES DE TRÁFICO COMO CONDUCTOR/A GLOBAL Y POR GÉNERO

DATOS EN %. BASE CONDUCTORES/AS. N=542

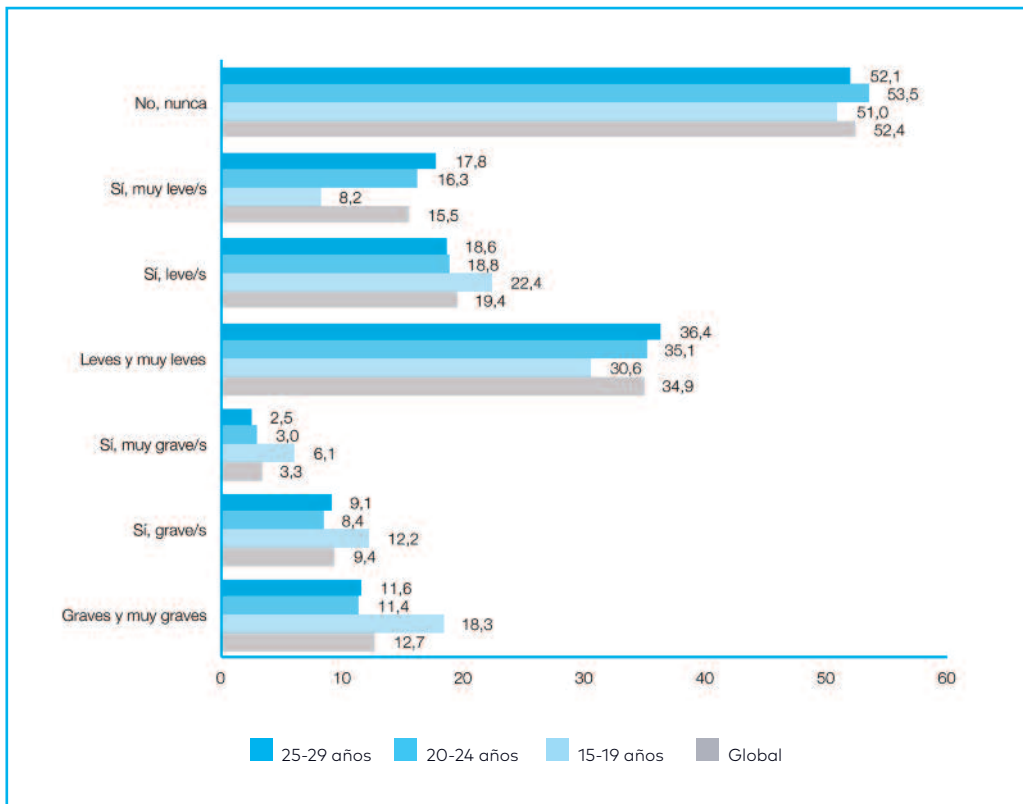


Por edades, los más jóvenes han sufrido más accidentes de carácter grave (grave o muy grave): el 18,3%, frente al 11,6% de los más mayores (25-29 años) o el 11,4%

de aquellos de edad intermedia. En cambio, estos de edad intermedia y los más mayores han sufrido más accidentes de carácter leve (leve o muy leve); el 36,6% los que tienen entre 25 y 29 años y el 35,1% aquellos entre 20 y 24 años, por el 30,6% de los más jóvenes. Es indudable que la experiencia en conducción influye en la gravedad de los accidentes. Y por perfil, las mujeres y los más jóvenes declaran accidentes de mayor gravedad.

### GRÁFICO 4.48. HAN SUFRIDO ALGUNA VEZ ACCIDENTES DE TRÁFICO COMO CONDUCTOR/A GLOBAL Y POR GRUPO DE EDAD

DATOS EN %. BASE CONDUCTORES/AS. N=542



Además, los que señalaban carencias materiales severas declaran mayor gravedad en los accidentes, así como los conductores/as que reconocen conducir peor o mucho peor que el resto.

Entre quienes señalan haber sufrido accidentes de carácter leve (sea muy leve o leve) precisamente se destacan los que afirman conducir bien (mejor o mucho

mejor que el resto), perciben como muy buena o buena la calidad de la conducción en España y tienen más de cinco años de experiencia en el carnet.

**TABLA 4.23. HA SUFRIDO ALGUNA VEZ ACCIDENTES DE TRÁFICO COMO CONDUCTOR/A POR VARIABLES SOCIODEMOGRÁFICAS Y PERFILES DE CONDUCCIÓN**

DATOS EN %. %. BASE CONDUCTORES/AS. N=542. CATEGORÍAS AGRUPADAS

PERFILES SOCIODEMOGRÁFICOS	PERFILES DE CONDUCCIÓN
<p><b>Leves + muy leves</b>  Hasta Secundaria obligatoria (44,9%)  Carencia material leve (43,8%)</p>	<p>Conducen mejor o mucho mejor que el resto de conductores/as (38,1%)  Perciben como buena o muy buena la conducción en España (41,3%)  Más de cinco años de carnet (41,9)</p>
<p><b>Graves+ muy graves</b>  Carencia material severa (38,9%)</p>	<p>Conducen peor o mucho peor que el resto de conductores/as (37,5%)</p>

La realización de conductas al volante con gran potencial de peligro en los últimos seis meses presenta enormes diferencias según sea la actuación. En lo referido a los consumos, sea alcohol o, especialmente, otras sustancias, son las menos realizadas: un 78,8% nunca ha consumido otras sustancias cuando ha conducido. Mayoritario comportamiento, pero con menos potencia que el anterior, un 67,7% nunca ha conducido bajo los efectos del alcohol y un parecido 65,5% (esta vez de todos los chicos y chicas, no sólo de los conductores) tampoco ha montado como pasajero en un vehículo cuyo conductor/a estuviera bajo los efectos del alcohol.

En el lado contrario, la realización de estas conductas de forma continuada (siempre o casi siempre) se colocan un 8,3% de chicos y chicas que ha conducido bajo los efectos de sustancias, un 8,4% que lo ha hecho habiendo ingerido alcohol y un 8,7% que ha subido como pasajero con un conductor/a que había consumido alcohol.

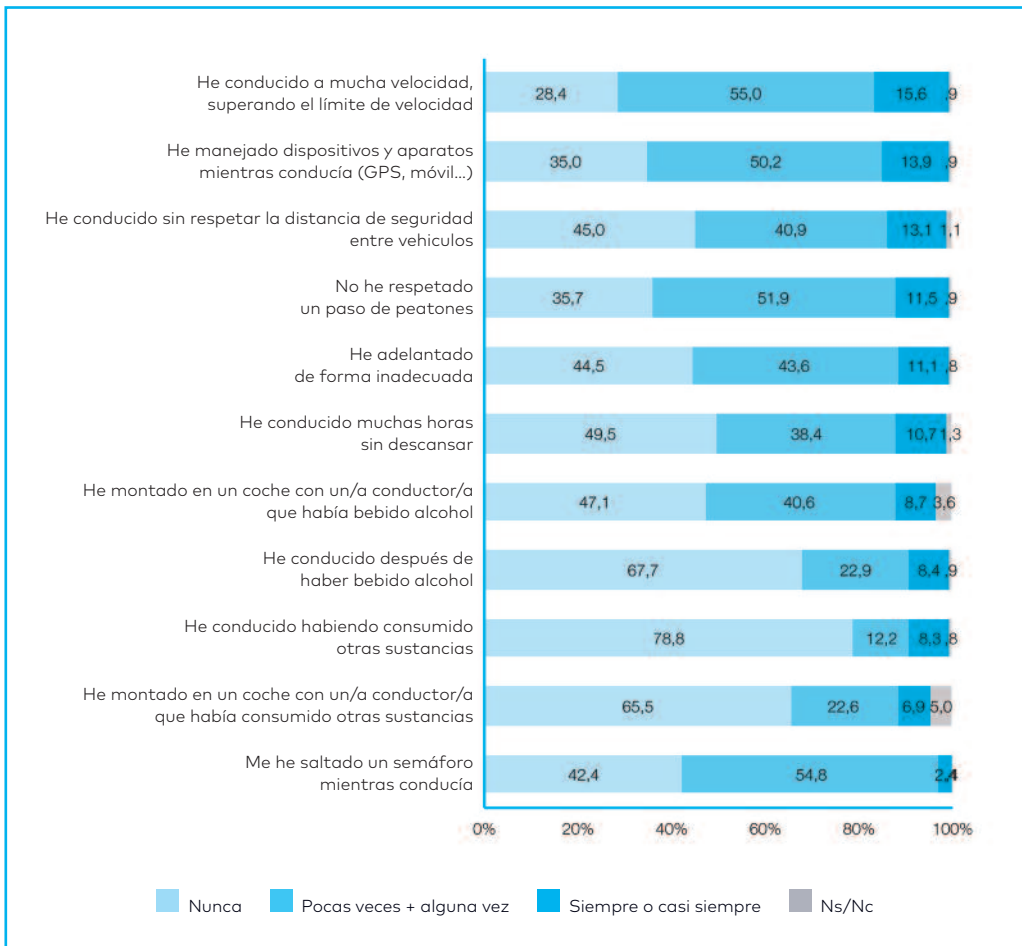
También son llamativos los porcentajes de chicos y chicas que lo han hecho ocasionalmente en los últimos seis meses (alguna vez o pocas veces). Un 22,9% condujo en ocasiones bajo los efectos del alcohol, un 22,6% ha montado en un

Porcentajes pequeños pero importantes de jóvenes reconocen haber realizado conductas como conducir después de haber consumido alcohol u otras sustancias

vehículo cuyo conductor estaba bajo los efectos de otras sustancias y un 12,2% ingirió sustancias distintas al alcohol antes de conducir. Sumados los comportamientos más y menos frecuentes, cerca de un tercio de chicos y chicas han realizado estas prácticas de consumos al volante cuando menos alguna vez en los últimos seis meses. Recordemos que un 13,1% de chicos y chicas declaraban emplear el vehículo en sus salidas festivas en el capítulo correspondiente.

## GRÁFICO 4.49. REALIZACIÓN DE CIERTAS CONDUCTAS AL VOLANTE ÚLTIMOS SEIS MESES

DATOS EN %. BASE CONDUCTORES/AS, EXCLUIDOS AQUELLOS QUE HAN DECLARADO NO CONDUCIR NUNCA O CASI NUNCA PESE A TENER CARNET. N=518. CATEGORÍAS AGRUPADAS



Nota: En las acciones "he montado en un coche con un conductor que había consumido alcohol" y "he montado en un coche con un conductor que había consumido otras sustancias" la base es el total de la muestra (N = 1.000).

Otra cosa son las conductas al volante que suponen el no respeto a normas y regulaciones, que presentan bastante más incidencia en los últimos seis meses, en especial en la categoría más ocasional (algunas veces o pocas veces).

- Un 55% ha conducido a más velocidad de la permitida, superando el límite, un 54,8% se ha saltado un semáforo, un 51,9% no ha respetado un paso de peatones y un 50,2% ha manejado dispositivos mientras conducía. Prácticas por lo visto relativamente habituales y extendidas si sumamos el 15,6%, el 2,4%, el 11,5% y el 13,9% que lo hacen siempre o casi siempre, respectivamente.
- Menos incidencia, al menos en lo ocasional (algunas veces o pocas veces en los últimos seis meses) en haber efectuado adelantamientos inadecuados (43,6%), montar como pasajero con un conductor bajo los efectos del alcohol (40,6%), no respetar la distancia entre vehículos (40,9%) o haber conducido muchas horas sin descansar (38,4%) Y, sin embargo, si se suman los que los han hecho de forma muy continuada (siempre o casi siempre, que en casi todos los casos superan el 10%), prácticamente el 50% de chicos y chicas conductores los han realizado, al menos ocasionalmente y bastantes de forma permanente.

Otras conductas peligrosas al volante como superar la velocidad permitida, saltarse un semáforo o utilizar el móvil mientras se conduce presentan una mayor incidencia entre la juventud

El género vuelve, de nuevo, a marcar distancias, al menos en los comportamientos realizados con mayor frecuencia (siempre o casi siempre). Ellos declaran realizar más que ellas este tipo de conductas, especialmente conducir a mucha velocidad (18,1% ellos y 13% ellas) y también no respetar pasos de peatones (13,5% vs 9,5%), adelantar de forma inadecuada (12,9% vs 9,2%) o conducir sin respetar la distancia de seguridad (14,9% vs 11,1%, respectivamente).

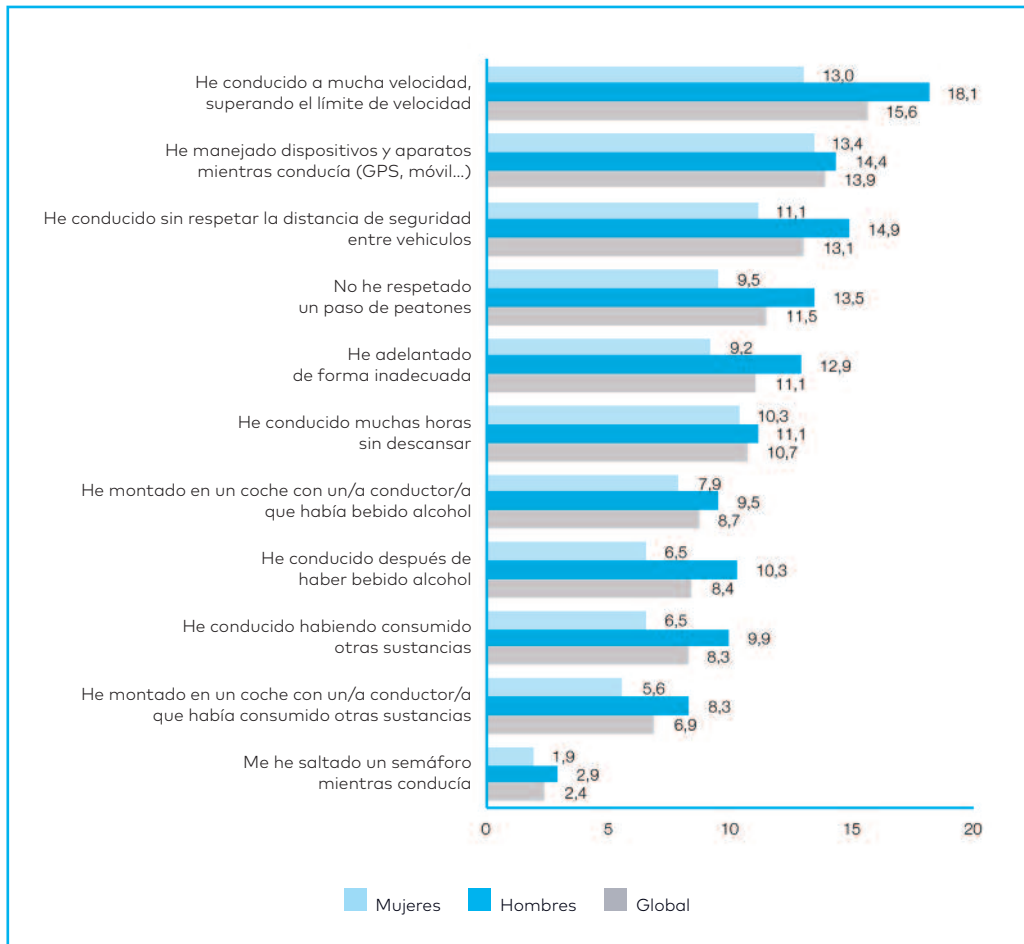
En los comportamientos peligrosos planteados, los chicos declaran haberlos realizado más que las chicas

También ellos aparecen en mayor medida en los comportamientos que llevan aparejados consumo de sustancias al volante: haber conducido bajo los efectos del alcohol (10,3% ellos por el 6,5% de ellas) o bajo los efectos de otras sustancias (9,9% vs 6,5%, respectivamente) e incluso en montar en un vehículo con un conductor/a que estaba bajo los efectos del alcohol (9,5% vs 7,9%) o de otras sustancias (8,3% vs 5,3%).

Donde ellos y ellas se parecen más, aunque existen diferencias son mínimas, es en el manejo de dispositivos mientras se conduce (14,4% de ellos y 13,4% de ellas) o haber conducido muchas horas sin descansar (11,1% vs 10,3%), siempre teniendo en cuenta la frecuencia más intensa (siempre o casi siempre).

### GRÁFICO 4.50. REALIZACIÓN DE CIERTAS CONDUCTAS AL VOLANTE EN LA CATEGORÍA "SIEMPRE O CASI SIEMPRE" POR GÉNERO

DATOS EN %. BASE CONDUCTORES/AS, EXCLUIDOS AQUELLOS QUE HAN DECLARADO NO CONDUCIR "NUNCA O CASI NUNCA" PESE A TENER CARNET. N=518



Nota: En las acciones "he montado en un coche con un conductor que había consumido alcohol" y "he montado en un coche con un conductor que había consumido otras sustancias" la base es el total de la muestra (N = 1.000).

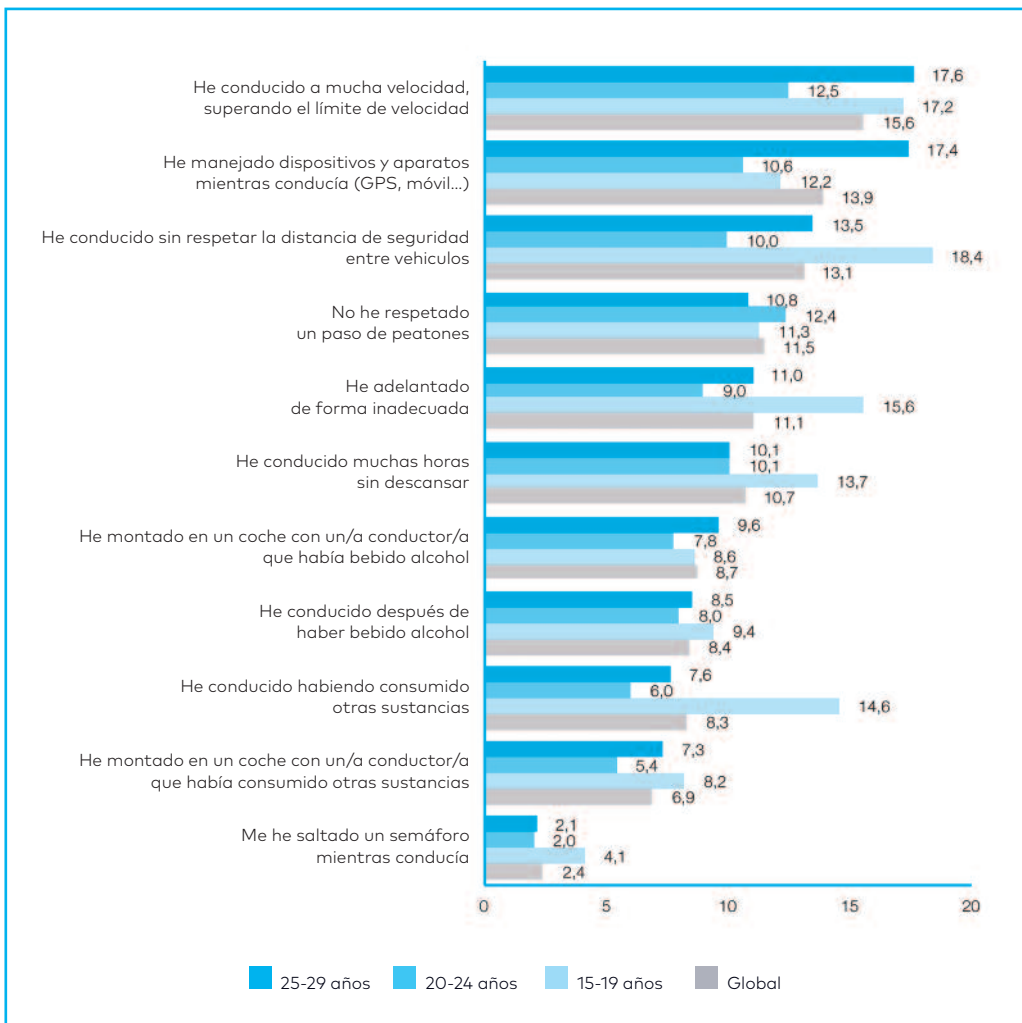
Por edades, los chicos y chicas más jóvenes —hasta los 19 años— han realizado de forma frecuente (siempre o casi siempre) mucho más que sus compañeros/as de



otras edades estos comportamientos; especialmente relevantes, por su enorme diferencia en las frecuencias con el resto de grupos de edad son conducir bajo los efectos de sustancias (un notable 14,6% frente al 8,3% global), conducir sin respetar la distancia de seguridad (un llamativo 18,4% vs el 13% general) o adelantar de forma inadecuada (15,6% vs el 11% general).

### GRÁFICO 4.51. REALIZACIÓN DE CIERTAS CONDUCTAS AL VOLANTE EN LA CATEGORÍA "SIEMPRE O CASI SIEMPRE" POR GRUPO DE EDAD

DATOS EN %. BASE CONDUCTORES/AS, EXCLUIDOS AQUELLOS QUE HAN DECLARADO NO CONDUCIR "NUNCA O CASI NUNCA" PESE A TENER CARNET. N=518



Nota: En las acciones "he montado en un coche con un conductor que había consumido alcohol" y "he montado en un coche con un conductor que había consumido otras sustancias" la base es el total de la muestra (N = 1.000).

Diferencias de este grupo más joven, pero de menor entidad, en conducir después de haber consumido alcohol (9,4% vs el 8,4% general), no respetar un paso de peatones (11,3% vs 11,5%), saltarse un semáforo (4,1% por el 2,4%) o conducir muchas horas sin descansar (13,7% vs 10,7% general).

Los más mayores se señalan más en conductas como conducir a mucha velocidad superando el límite (17,6%), conducir mientras se manejan dispositivos (17,4%) o haber montado en un coche con un conductor/a bajo los efectos del alcohol (9,6%). No destacan en ninguno de estos comportamientos los chicos y chicas de edad intermedia, entre los 20 y los 24 años.

**TABLA 4.24. REALIZACIÓN DE CIERTAS CONDUCTAS AL VOLANTE EN LA CATEGORÍA "SIEMPRE O CASI SIEMPRE" POR VARIABLES SOCIODEMOGRÁFICAS Y PERFILES DE CONDUCCIÓN**

DATOS EN %. %. BASE CONDUCTORES/AS. N=542. CATEGORÍAS AGRUPADAS

PERFILES SOCIODEMOGRÁFICOS	PERFILES DE CONDUCCIÓN
<p><b>He conducido a mucha velocidad, superando el límite de velocidad</b>  Clase alta y media-alta (18,3%)  Ciudades más de 1 millón de habitantes (17,7)  Carencia material severa (18,2%) o leve (19,1%)</p>	<p>Más de cinco años de carnet (17,8%)</p>
<p><b>He manejado dispositivos y aparatos mientras conducía (GPS, móvil, etc)</b>  Clase alta y media-alta (20,9%)  Carencia material leve (16,4%)</p>	<p>Conducen peor o mucho peor que el resto de conductores/as (18,2%)  Más de cinco años de carnet (16,3%)</p>
<p><b>He conducido sin respetar la distancia de seguridad entre los vehículos</b>  Clase alta y media-alta (17,8%)  Carencia material severa (20%)</p>	<p>Conducen peor o mucho peor que el resto de conductores/as (30,4%)  Antigüedad media de carnet (entre 1 y 5 años) (15,2%)</p>
<p><b>No he respetado un paso de peatones</b>  –</p>	<p>Conducen peor o mucho peor que el resto de conductores/as (27,3%)</p>
<p><b>He adelantado de forma inadecuada</b>  Clase alta y media-alta (17,9%)  Carencia material severa (15,4%)</p>	
<p><b>He conducido muchas horas sin descansar</b>  Clase alta y media-alta (17,2%)</p>	<p>Conducen peor o mucho peor que el resto de conductores/as (20%)</p>

**TABLA 4.24. REALIZACIÓN DE CIERTAS CONDUCTAS AL VOLANTE EN LA CATEGORÍA "SIEMPRE O CASI SIEMPRE" POR VARIABLES SOCIODEMOGRÁFICAS Y PERFILES DE CONDUCCIÓN (CONTINUACIÓN)**

DATOS EN %. %. BASE CONDUCTORES/AS. N=542. CATEGORÍAS AGRUPADAS

PERFILES SOCIODEMOGRÁFICOS	PERFILES DE CONDUCCIÓN
He montado en un coche con un/a conductor/a que había bebido alcohol -	-
He conducido después de haber bebido alcohol Clase alta y media-alta (16,3%) Carencia material severa (13,6%)	Conducen peor o mucho peor que el resto de conductores/as (13%) Antigüedad media de carnet (entre 1 y 5 años) (11,8%)
He conducido habiendo consumido otras sustancias Clase alta y media-alta (16,3%) Carencia material severa (13,6%)	Conducen peor o mucho peor que el resto de conductores/as (13%) Antigüedad media de carnet (entre 1 y 5 años) (11,8%)
He montado en un coche con un/a conductor/a que había consumido otras sustancias -	-
Me he saltado un semáforo mientras conducía Clase alta y media-alta (5,9%)	Conducen peor o mucho peor que el resto de conductores/as (12,5%)
He adelantado de forma inadecuada -	-

En muchas de estas acciones, las que se han realizado en alta frecuencia en los últimos seis meses, encontramos un patrón muy definido, tanto en los rasgos sociodemográficos como en los perfiles de conducción de quienes los han realizado:

- Destacan en casi todas estas conductas al volante aquellos que se autoubican en la clase alta y muy alta (conducir a mucha velocidad, manejar dispositivos, no respetar la distancia de seguridad, adelantar de forma inadecuada, conducir sin descansar, saltarse semáforos o conducir habiendo tomado alcohol u otras sustancias) pero también, en algunas menos, los que señalan carencias materiales, sean leves o severas.
- También se destacan, en lo referido a los perfiles de conducción, los que afirman conducir peor o mucho peor que el resto de conductores/as. Esto ocurre en comportamientos muy graves, como saltarse un semáforo, conducir bajo los

efectos del alcohol, no respetar la distancia de seguridad, no respetar los pasos de peatones o manejar dispositivos mientras se conduce. Su calificación como malos conductores parece deberse, en esta ocasión, a su propia visión sobre la falta de respeto a las normas y reglas de una conducción segura más que a su competencia al volante.

- La antigüedad de carnet, la mayor o menor experiencia, también establece algunos matices: los de mayor experiencia dentro del conjunto de conductores/as, más de cinco años de carnet, parecen haber realizado más que el resto conducir a velocidad excesiva o manejar dispositivos —un comportamiento quizás mediado por un exceso de confianza en su mayor experiencia al volante— mientras que los de antigüedad media parecen destacar cuando se trata de acciones mediadas bajo el efecto del alcohol y otras sustancias.

Falta, en estas percepciones sobre seguridad vial, analizar las medidas que chicos y chicas ven más o menos apropiadas para la mejora de la seguridad en la carretera en España. Si una de las principales percepciones de chicos y chicas es

A la hora de valorar medidas para mejorar la seguridad vial, una mayoría de chicos y chicas se decantan por la concienciación, la sensibilización y la educación

la falta de concienciación sobre los peligros y riesgos al volante, la demanda principal precisamente se orienta en este sentido: concienciación, sensibilización o educación en seguridad vial con un 52,2% de menciones, algo más entre ellas que entre ellos (53,6 vs 51%).

Una triada sigue en importancia a la educación vial como forma de aumentar la seguridad vial. La inversión destinada a mejorar el estado de la red viaria (43,1%), la mejora de los sistemas tecnológicos de los vehículos (42,3%) y las estrategias punitivas, por las que se apuesta en menor medida (más control y vigilancia, 40,5%). En esta última destacan ellas sobre ellos, y también ellas en las anteriores.

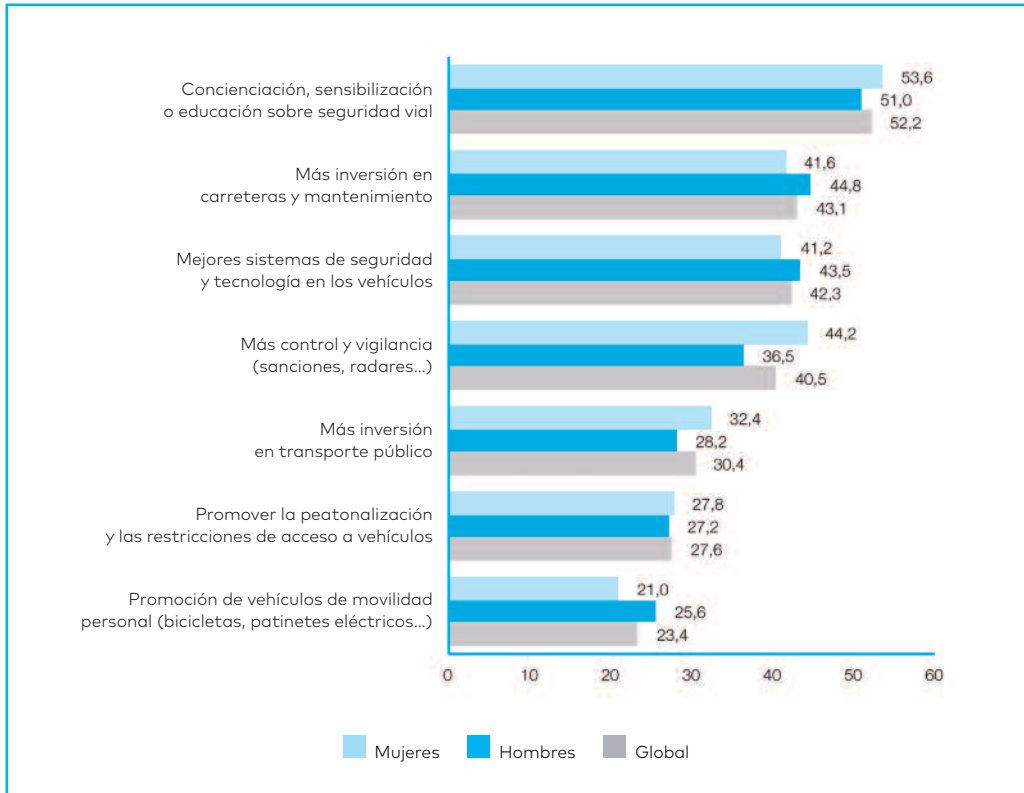
El resto de opciones convocan a menos chicos y chicas, aunque son relativamente importantes; el cambio de paradigma de movilidad, más inversión en transporte público lo mencionan el 30,4% y menos aún el impulso de la peatonalización (27,6%), ambas en las que destacan las chicas, o la promoción de la movilidad personal (bicicletas, patinetes, etc., 23,4%<sup>14</sup>), en la que destacan los hombres y

14. Una baja preferencia lógica si nos atenemos a la sensación de peligro que causan estos elementos de movilidad en una buena parte de chicos y chicas.

que, como se ha analizado anteriormente, son usuarios en ligera mayor medida de estos medios de movilidad.

### GRÁFICO 4.52. INICIATIVAS IMPORTANTES PARA MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA GLOBAL Y POR GÉNERO

DATOS EN %. BASE TOTAL MUESTRA N=1000. RESPUESTA MÚLTIPLE

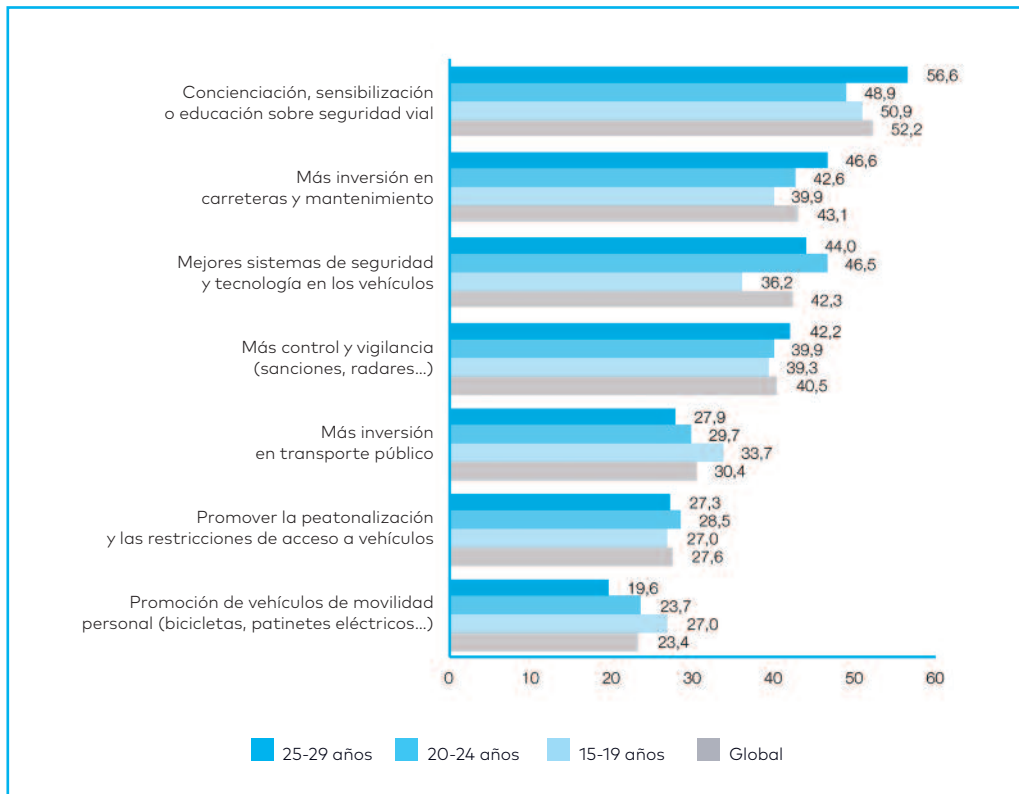


Por edades, los más mayores parecen más interesados tanto en la concienciación vial (56,6%) como en la mayor vigilancia y sanciones (más control y vigilancia, 42,2%).

Los más jóvenes apuestan en mayor medida que el resto por evoluciones del sistema de movilidad; bien por la mayor inversión en transporte público (33,7%), lo que supondría minimizar la centralidad actual del vehículo privado, bien por el impulso mayor de la movilidad personal (27%), pese a que muchos jóvenes, como se ha visto, perciben estos sistemas como un elemento de gran peligrosidad vial (gráfico 4.53).

## GRÁFICO 4.53. INICIATIVAS IMPORTANTES PARA MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA GLOBAL Y POR GRUPO DE EDAD

DATOS EN %. BASE TOTAL MUESTRA N=1000. RESPUESTA MÚLTIPLE



En lo referido a las diferencias por perfiles sociodemográficos y de conducción (tabla 4.25), para las primeras apenas existen matices a estas posiciones generales: aquellos que residen en grandes ciudades manifiestan más que el resto la necesidad de mayor concienciación en seguridad vial y los que están trabajando en exclusiva remarcan la necesidad de la mejora de los sistemas de seguridad de los vehículos.

Aquellos que apuestan por la mejora de la educación sobre seguridad vial muy coherentemente perciben como mala o muy mala la conducción en España y son conductores con más de cinco años de carnet.

Quienes afirman que su competencia conductora es peor o mucho peor que el resto señalan la necesidad de la mejora de los sistemas de seguridad de los vehículos y la apuesta por la peatonalización. Por otro lado, los que creen que

conducen mejor o mucho mejor que el resto se centran en lo que es obvio desde su autoimagen como conductores que no necesitan mejorar su desempeño en la conducción: la necesidad de más inversión en carreteras y mantenimiento.

**TABLA 4.25. INICIATIVAS IMPORTANTES PARA MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA POR VARIABLES SOCIODEMOGRÁFICAS Y PERFILES DE CONDUCCIÓN**

DATOS EN %. %. BASE CONDUCTORES/AS. N=542. CATEGORÍAS AGRUPADAS

PERFILES SOCIODEMOGRÁFICOS	PERFILES DE CONDUCCIÓN
<b>Concienciación, sensibilización o educación sobre seguridad vial (52,2%)</b> Ciudades más de 1 millón de hab. (62%)	Perciben como mala o muy mala la conducción en España (64,2%) Más de cinco años de carnet (62,5%)
<b>Más inversión en carreteras y mantenimiento (43,1%)</b> -	Conducen mejor o mucho mejor que el resto de conductores/as (48,6%)
<b>Mejores sistemas de seguridad y tecnología en los vehículos (42,3%)</b> Sólo trabaja (48,4%)	Conducen peor o mucho peor que el resto de conductores/as (50%)
<b>Más control y vigilancia (sanciones, radares...) (40,5%)</b> -	Conducen igual que el resto de conductores/as (46,1%)
<b>Más inversión en transporte público (30,4%)</b> -	-
<b>Promover la peatonalización y las restricciones de acceso a vehículos (27,6%)</b> -	Conducen peor o mucho peor que el resto de conductores/as (41,7%)
<b>Promoción de vehículos de movilidad personal (bicicletas, patinetes eléctricos...) (23,4%)</b> -	Conducen bicicleta todos o casi todos los días (48%)

## 5. CONCLUSIONES

---

Según los datos recabados en este estudio, vemos que en la movilidad de las personas jóvenes españolas que poseen algún tipo de licencia o permiso de conducir todavía tienen un **peso primordial los medios convencionales de transporte a motor —coche o motocicleta—**, frente a las nuevas alternativas de movilidad. Sólo una pequeña parte de jóvenes emplea los vehículos de movilidad personal (VMP), sea de forma más o menos intensa, o fórmulas alternativas que no implican la propiedad de vehículo —*carsharing* o *motosharing*—, aunque diferentes análisis y estadísticas van reflejando el progresivo uso de estos nuevos medios, sobre todo en ciudades de medio y gran tamaño, donde están más implantados.

Siguen siendo una mayoría los y las jóvenes que utilizan medios tradicionales (coche o moto) pero aumenta el uso de otros vehículos como bicicleta o patinete

La movilidad mediante vehículos de motor convencionales está, por tanto, totalmente asentada: **coche y moto se emplean de forma intensiva** —gran parte lo usa frecuentemente, todos o casi todos los días—

y **extensiva**, entendida como el empleo para **todo el conjunto de actividades cotidianas**, desde su concepción más amplia y genérica (“lo uso para todo”) hasta los usos más concretos y específicos (ir a trabajar, estudiar, turismo, etc.). Incluso una nada despreciable proporción de jóvenes conduce en salidas de ocio festivo, una actividad donde precisamente su uso imprudente puede generar más peligros.

Independientemente del uso que hagan de la conducción, entre quienes conducen priman **sentimientos de placer, libertad, comodidad o disfrute**, conectados de forma primordial y entendidos casi como connaturales —muy lógico a estas edades, donde la experiencia de conducción es todavía relativamente reciente— al propio acto de conducir. Por no hablar de la **emoción** o el **riesgo** —menos extendidos que los anteriores, aunque presentes en ciertos perfiles de jóvenes—, significativamente importantes desde las implicaciones que pueden suponer. Pocos son, relativamente, los conductores y las conductoras jóvenes para quienes el acto de conducir se aborda desde el puro pragmatismo (necesidad, obligación) o, incluso, desde el temor.



Y no sólo está incorporado mayoritariamente al acto de ponerse detrás de un volante toda una panoplia sentimental hedonista, sino la conciencia, muy asentada y extendida, de saberse "buenos/as conductores/as". Bastante mejores que "otros/as conductores/as", como si los riesgos o peligros viales se entendieran que son responsabilidad en gran medida de terceros y no tanto propia, como si la

Los y las jóvenes tienen, por lo general, un alto concepto sobre sí mismos como conductores y descargan la responsabilidad en terceras personas o en el estado de las carreteras

seguridad dependiera básicamente de las habilidades personales y no se tuviera en cuenta el contexto y las limitaciones de la vía. Tal posición, **descargar la responsabilidad en terceras personas**, o en otros elementos, como el estado de vías y carreteras, refleja una **escasa autocrítica**, que supone en muchos casos una **sobreestimación de habilidades**. Y, sin embargo, se detectan ciertas distorsiones o quiebras en la imagen de sí mismos como conductores/as: son conscientes, al menos en lo declarativo, de que las demás personas los

ven como peores conductores/as de lo que ellos y ellas creen que son.

El género emerge como una variable de interés al analizar a las personas jóvenes, su conducción y sus actitudes en torno a la seguridad vial. Existen algunas diferencias entre ellos y ellas en estas impresiones sobre su pericia conductora: **los chicos se autoproclaman mejores conductores que ellas**. Y estas diferencias sobre la supuesta bondad de su conducción se extienden a otras características.

**A las chicas lo que más las define como conductoras es la prudencia y la amabilidad**. En cambio, **los chicos dicen destacar en tranquilidad y habilidad**. Como consecuencia, ellas, cuando se habla de los elementos necesarios para una buena conducción, muy coherentemente, señalan más la prudencia, mientras que ellos apuntan más a adaptar la velocidad a las circunstancias de la vía, independientemente de señales. Ellas apuntan al respeto de las normas y ellos a no perder los nervios y conducir relajadamente. **La influencia del género es notoria**.

Se observan importantes diferencias en función del género en algunos aspectos relacionados con la conducción

Otra disonancia importante ocurre con la edad y, consecuentemente, con la mayor o menor experiencia al volante. Si bien hay una imagen bastante unánime de gran destreza conductora, es posible que los más jóvenes —quienes objetivamente tienen menos experiencia al volante, pero que a su vez creen ser buenos conductores/as— estén sobreestimando sus propias habilidades.

De otro lado, **la calidad de la conducción en nuestro país**, la percepción de cómo conducen el resto de conductores y conductoras, si bien alcanza un mínimo, **no es especialmente bien vista**. Y tampoco es que haya mejorado notablemente en estos últimos años, desde la perspectiva juvenil. Entre los chicos y las chicas que piensan que la calidad de la conducción en España ha mejorado —son algunos menos que los que piensan que ha empeorado, lo cual ya es de por sí significativo— parecen más importantes las estrategias sancionadoras de las autoridades (y sobre todo la vigilancia) que una concienciación personal sobre

Una buena parte de las y los encuestados consideran que la presencia de bicicletas y patinetes supone un peligro

seguridad vial, aunque también este es un motivo de peso. Entre los que piensan que ha empeorado, precisamente se arguye lo contrario, que existe menos conciencia de los peligros de la vía y, muy importante, la sensación de peligro que causa la irrupción de otros elementos en el tráfico rodado, los vehículos de movilidad personal. En opinión de una buena parte de chicos y chicas, se complejiza el panorama de la circulación con la **entrada de**

**los VMP en el escenario circulatorio**, que, para buena parte de jóvenes, **suponen un peligro evidente**. Y ello ocurre porque se considera que son, en gran medida, agentes viales que no cumplen las reglas generales de circulación. Claramente, parece que está ocurriendo un proceso de adaptación a una nueva situación de movilidad en la que coexisten —no sin dificultades y ajustes— los medios tradicionales y los más recientes.

En general, **las personas jóvenes se ven con bastante benignidad en cuanto a su propia conducción**, pero resultan bastante menos tolerantes y **más críticos con la conducción de otras personas**. De esta posición menos tolerante hacia lo ajeno, lo externo, se deriva que la seguridad percibida con respecto a otros y otras, tanto cuando conducen como cuando no, sea razonablemente alta, pero no en exceso. No es una sensación generalizada de inseguridad vial, no se puede hablar en esos términos, pero sí de cierto respeto, algo más acentuado entre las mujeres y los más jóvenes.

Las y los jóvenes valoran mejor su propia conducción que la de los demás, a los que atribuyen conductas de riesgo

Emerge de manera clara, cuando se habla de seguridad vial, un claro rechazo a actitudes al volante que explicitan supuestos beneficios, al menos en lo emocional, de comportamientos potencialmente arriesgados, poniendo de manifiesto, al menos declarativamente, que **riesgo y conducción no están vinculados**. De ello se deriva el mayoritario rechazo a incorporar sentidos que

vinculan conducción a emociones intensas, a la velocidad o al no respeto a las normas de tráfico. Pero también, hablando de los peligros de la vía, se sostienen algunas impresiones sesgadas o, cuando menos, no tan claras. Por ejemplo, hay

Chicos y chicas declaran que los hombres son más agresivos al volante

un **común acuerdo en considerar que los hombres son más agresivos al volante o que parece que las personas mayores son un peligro para la conducción** y cierto debate, sobre el resto de cuestiones, entre las que se encuentran si los jóvenes son fuente de peligros o no, o si es

más importante la pericia personal que el respeto a las normas y regulaciones. Rechazo frontal a lo más evidente, la idea de que la velocidad no da emociones o que si te gusta conducir tiene que gustarte la velocidad o que ellas conducen peor que ellos, pero no todo está tan claro en otras cuestiones de seguridad vial.

Los **factores de riesgo** claves a la hora de tener un accidente sí parecen muy claros desde las perspectivas juveniles. **El consumo de sustancias y las distracciones al volante son esencialmente los peligros más evidentes**, sobre los que recae fundamentalmente la accidentalidad. Y lo cierto es que pesan algo menos factores achacables a la propia responsabilidad personal al volante. Por ejemplo, el no respetar normas y regulaciones de tráfico, el exceso de velocidad o incluso conducir en malas condiciones físicas (sueño, fatiga, etc.). Muy coherente este planteamiento con las posturas iniciales que se derivaban de creerse en general buenos conductores y conductoras.

Entre los factores de riesgo de la conducción los más señalados son el consumo de sustancias y las distracciones

Pero una cosa son las intenciones y opiniones declaradas sobre los peligros al volante y otra muy distinta los comportamientos reales y concretos. Las

Casi la mitad de los y las jóvenes ha sufrido un accidente de tráfico, la mayoría de carácter leve

declaraciones sobre accidentalidad —aunque la pregunta no refleja un periodo temporal concreto, sino “alguna vez”— son altas. **Casi la mitad de jóvenes ha sufrido accidentes de tráfico**, si bien es cierto que **predominantemente de carácter leve**. Y algo más que el resto los y las más jóvenes, absolutamente coherente con su menor experiencia al volante. No son de extrañar estas

cifras altas de accidentalidad declarada, dado que, si bien es innegable que una **mayoría de jóvenes declara que nunca ha tenido comportamientos de riesgo al volante**, una proporción relativamente significativa, al menos de vez en cuando,

se han saltado semáforos, conducido a velocidad excesiva, no han respetado pasos de peatones, han adelantado de forma inadecuada, ha manejado dispositivos mientras conducía, e incluso se han montado como pasajeros en un vehículo cuyo conductor había ingerido alcohol. Mucha menor proporción, pero en algunos casos muy llamativa, de jóvenes que conducen que declaran hacer estos comportamientos siempre o casi siempre.

Un porcentaje importante de la juventud reconoce haber realizado conductas peligrosas al volante, más los chicos que las chicas, también los de menor edad

Casi todos **estos comportamientos de riesgo están muy sesgados por el género y la edad**. Las chicas los han realizado en mucha menor medida que los chicos. Y los más jóvenes algo más que los más mayores. Y bastante más, en un alarde de sinceridad, aquellos chicos y chicas que se declaran

peores o mucho peores conductores que el resto, que parecen están juzgando no su pericia al volante, sino su comportamiento, voluntariamente ajeno a las normas y regulaciones de tráfico.

Se ha podido comprobar que, junto con el género o la edad, una variable fundamental a la hora de aproximarse al análisis de la seguridad vial y la conducción juvenil es la **carencia material**, es decir, la **vulnerabilidad socioeconómica**, que es una forma de medir el riesgo de pobreza o la exclusión social. En este sentido, se observa que **los y las jóvenes con carencias materiales** — especialmente carencia severa— tienen una relación muy diferente con la conducción y la seguridad vial que quienes no sufren de carencias materiales, principalmente por tres aspectos: quienes tienen carencias materiales 1) tienden a disponer en menor medida de permiso de conducir y conducen con menos frecuencia, 2) les gusta menos conducir y 3) tienen una mayor vinculación con la conducción de riesgo.

El nivel socioeconómico también marca importantes diferencias en la relación con la conducción

Así, comprobamos que casi 6 de cada 10 jóvenes con carencia material severa no tienen permiso de conducir (4 de cada 10 en el caso de jóvenes sin ninguna carencia) y 4 de cada 10 jóvenes con carencias que conducen declaran conducir todos los días (7 de cada 10 jóvenes sin carencias).

También, menos de la mitad de jóvenes con carencias afirma que disfruta mucho conduciendo (45,2% de ellos y ellas; 84,7% en los y las jóvenes sin carencias) y se

perciben en menor medida como buenos/as conductores/as que el resto (51,6% dicen conducir mejor o mucho mejor que el resto; 64,2% en jóvenes sin carencias).

Además, siguiendo con la carencia material como eje de análisis, lo más preocupante es la **mayor vinculación de la población juvenil vulnerable socioeconómicamente con el riesgo y la siniestralidad**. Por un lado, estos y estas jóvenes se consideran mucho menos prudentes y tranquilos o tranquilas que el resto. Por otro lado, **quienes tienen carencias severas reconocen muchas más actitudes y prácticas de riesgo**, sobre todo conducir a mucha velocidad, no respetar la distancia de seguridad y conducir después de haber bebido alcohol o de haber consumido otras drogas (alrededor del 20% declara estas prácticas como frecuentes). Y, también, es muy preocupante el alto porcentaje de siniestralidad que declaran, pues **4 de cada 10 jóvenes con carencias severas dicen haber sufrido accidentes graves o muy graves** alguna vez, frente a sólo 1 de cada 10 en el caso de quienes no sufren carencias materiales.

Con el nivel de estudios pasa algo parecido, los y las jóvenes con carencias materiales tienen comportamientos, situaciones y percepciones similares a quienes tienen un bajo nivel de estudios y, por el contrario, quienes tienen estudios superiores se relacionan más con la realidad de quienes viven sin carencias materiales. Así, se advierte que las personas **jóvenes con estudios superiores son más proclives a obtener el permiso de conducir, conducen con más frecuencia** en su vida cotidiana, tienden a considerarse más prudentes, hábiles, tranquilos/as y amables en su conducción, se vinculan menos con las prácticas de riesgo y tienen menos accidentes.

Más jóvenes con estudios superiores tienen carnet de conducir, se consideran prudentes, conducen con frecuencia y tienen menos accidentes

Por último, cuando preguntamos a las personas jóvenes acerca de los posibles **caminos a seguir para mejorar la seguridad vial en España**, las percepciones parecen ir en línea con la lógica y las actitudes que hemos comprobado a lo largo del informe. Existe unanimidad en la creencia de la **mejora de la educación vial** como vía de reducción de los peligros viales, aunque parece que una buena mayoría sin duda se refieren al resto de conductores/as, más que a ellos mismos, que reflejan **un escaso espíritu de autocrítica cuando se ponen al volante**. Por supuesto, también son importantes en la

La mejora de la educación vial es la medida más señalada para mejorar la seguridad en las carreteras en España

creencia colectiva los progresos en infraestructuras viarias e incluso la mejora de los sistemas de seguridad de los vehículos. Algo menos se cree en **el incremento de las sanciones**, aun cuando se ha reconocido que estas políticas han tenido efecto en la mejora de la seguridad vial. Y queda como residual la necesidad de modificar el actual modelo de movilidad hacia uno más orientado al transporte público o a los nuevos medios de movilidad personal.

El género, la edad, el estatus socioeconómico y el nivel de estudios influyen claramente en comportamientos, actitudes y opiniones de la juventud sobre la conducción y la seguridad vial

Alonso, F.; Esteban, C.; Calatayud, C.; Montoro, L. y Alamar, B. (2004). "Los jóvenes en el tráfico. Circunstancias culturales, sociales y psicológicas". *Cuadernos de Reflexión Attitudes*. <http://www.attitudes.org/recursos-educativos/>

Ballesteros, J.C.; Babin, F.A.; Rodríguez, M.A. y Megías, E. (2009). *Ocio (y riesgos) de los jóvenes madrileños*. Madrid: Fad. DOI: 10.5281/zenodo.3670090

Ballesteros Guerra, J.C. y Rodríguez San Julián, E. (2016). *Conducción y drogas. Factores subyacentes a los comportamientos de riesgo*. Madrid: Centro Reina Sofía sobre Adolescencia y Juventud, Fad. DOI: <http://doi.org/10.5281/zenodo.3663567>

Dirección General de Tráfico (DGT). *Censo de conductores distribuido por provincia de residencia y sexo. Año 2022*. Madrid: DGT. <https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/>

Dirección General de Tráfico (DGT). *Las principales cifras de la siniestralidad vial en España 2022*. Madrid: DGT.

Fundación Línea Directa y Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL) (2022). *Nueva movilidad urbana y seguridad vial*.

Fundación Mapfre (2023). *Análisis de la siniestralidad de vehículos de movilidad personal 2023*. Madrid.

Real Automóvil Club de Cataluña (RACC) (2023). *3r Barómetro RACC de la movilidad en VMP en Barcelona y sus accesos 2023*. Barcelona: RACC.





# ANEXO 1

## DESCRIPCIÓN DE LA MUESTRA

---

La descripción de la muestra, según las variables sociodemográficas básicas, es la siguiente:

### GÉNERO

	N	%
Hombre	496	49,6
Mujer	500	50,0
Otro	4	0,4
Total	1.000	100,0

### EDAD

	N	%
15 – 19 años	326	32,6
20 – 24 años	333	33,3
25 – 29 años	341	34,1
Total	1.000	100,0

### CLASE SOCIAL (AGRUPADA)

	N	%
Alta o media-alta	205	20,5
Media	493	49,3
Baja o media-baja	276	27,6
Ns/Nc	26	2,6
Total	1.000	100,0

### ACTIVIDAD (AGRUPADA)

	N	%
Sólo trabajo	244	24,4
Sólo estudio	219	21,9
Trabajo y estudio	311	31,1
En paro, buscando trabajo o no	204	20,4
Otras situaciones	22	2,2
Total	1.000	100,0

### NIVEL DE ESTUDIOS TERMINADOS (AGRUPADO)

	N	%
Hasta Secundaria obligatoria	351	35,1
Hasta Secundaria post-obligatoria	357	35,7
Estudios superiores	292	29,2
Total	1.000	100,0

### JÓVENES Y SEGURIDAD VIAL

#### BLOQUE A: DATOS PERSONALES

**1. Tu edad es... (anotar edad exacta en años):**

Años .....

**2. Eres...**

1. Hombre .....

2. Mujer .....

3. Otro .....

**3. Muchas personas se definen por su clase social, es decir, por su profesión, ingresos, los estudios que tienen, etc. En tu caso, y si piensas en tu profesión y estudios o en los de tus padres (si estás dependiendo de ellos), ¿en qué clase social te incluirías?**

1. Alta .....

2. Media-alta .....

3. Media .....

4. Media-baja .....

5. Baja .....

99. Ns/Nc .....

**4. ¿Cuál es tu actividad actual?**

1. Trabajo .....

2. Estudio .....

3. Trabajo principalmente y también estudio .....

- 4. Estudio principalmente y también trabajo .....
- 5. En paro, buscando trabajo .....
- 6. En paro, sin buscar trabajo ni estudiar .....
- 7. Trabajo no remunerado (tareas domésticas, cuidado de miembros del hogar, voluntariado...) .....
- 8. Jubilado/a, prejubilado/a, pensionista .....
- 9. Otra situación .....

**5. Independientemente de si continúas estudiando o no, ¿cuál es el nivel de estudios más alto que has finalizado, es decir, del que tienes título oficial?**

- 1. Primarios o menos que primarios .....
- 2. Secundarios obligatorios 1ª etapa (1º, 2º y 3º ESO) .....
- 3. Secundarios obligatorios 2ª etapa (4º ESO, PCPI, FP básica) .....
- 4. Secundarios post-obligatorios (Bachillerato) .....
- 5. FP grado medio .....
- 6. FP grado superior .....
- 7. Universitarios (licenciatura, grado) .....
- 8. Postgrado, Máster, Doctorado .....
- 9. Otro título oficial .....

**6. Aproximadamente, ¿cuál es el tamaño del pueblo/ciudad donde vives?**

- 1. Menos de 10.000 habitantes .....
- 2. De 10.000 a 99.999 habitantes .....
- 3. De 100.000 a 499.999 habitantes .....
- 4. De 500.000 a 1.000.000 habitantes .....
- 5. Más de 1 millón de habitantes .....
- 6. Ns/Nc .....

**Preguntas 7-14. Teniendo en cuenta los ingresos de tu unidad familiar o aquellas personas con las que planificas tus gastos, ¿puedes indicar si hay alguna de las siguientes acciones que no puedas o hayas podido realizar en el último año? (ROTAR)**

**7. Puedo permitirme ir de vacaciones al menos una semana al año.**

- 1. Sí .....
- 2. No .....
- 99. Ns/Nc .....

**8. Puedo permitirme mantener la casa a una temperatura adecuada.**

- 1. Sí .....
- 2. No .....
- 99. Ns/Nc .....

**9. Puedo afrontar gastos imprevistos en un mes.**

- 1. Sí .....
- 2. No .....
- 99. Ns/Nc .....

**10. Puedo evitar retrasar el pago de recibos, préstamos, hipotecas, alquiler, etc.**

- 1. Sí .....
- 2. No .....
- 99. Ns/Nc .....

**11. Puedo ahorrar parte de mis ingresos mensuales (si tienes ingresos propios), o que en mi hogar se pueda ahorrar parte de los ingresos mensuales.**

- 1. Sí .....
- 2. No .....
- 99. Ns/Nc .....

**12. Puedo darme algún capricho al menos una vez al mes (ir de compras, renovar tecnología, cenar en un sitio caro, etc.).**

- 1. Sí .....
- 2. No .....
- 99. Ns/Nc .....

**13. Puedo disponer de ordenador (de cualquier tipo) en el hogar.**

- 1. Sí .....
- 2. No .....
- 99. Ns/Nc .....

**14. Puedo participar regularmente en actividades de ocio tales como cenar fuera de casa, ir al cine, conciertos, teatro, salir de copas, etc.**

- 1. Sí .....
- 2. No .....
- 99. Ns/Nc .....

## BLOQUE B: CONDUCCIÓN Y HÁBITOS

**15. ¿Tienes permiso de conducir?**

- 1. No, ni de coche ni de moto o ciclomotor (SALTAR A Pregunta 27) ...
- 2. Sí, de coche .....
- 3. Sí, de moto o ciclomotor .....
- 4. Sí, de coche y de moto o ciclomotor .....

A QUIENES TIENEN PERMISO DE CONDUCIR: Pregunta 8 = 2, 3 o 4

**16. ¿Qué antigüedad tienes en el permiso de conducir? (si tienes varios, el de mayor antigüedad)**

- 1. Menos de 1 año .....
- 2. Entre 1 y 3 años .....
- 3. Entre 3 y 5 años .....
- 4. Más de 5 años .....
- 99. Ns/Nc .....

**Preguntas 17-21. De los siguientes medios de transporte, ¿podrías indicar la frecuencia con la que los conduces?**

- |   |               |
|---|---------------|
| 1. Todos o casi todos los días de la semana | 4. Casi nunca |
| 2. Alguna vez a la semana                   | 5. Nunca      |
| 3. Algunas veces al mes                     | 99. Ns/Nc     |

17. **Coche** [FILTRO: Pregunta 15 = 2 o 4] .....  1  2  3  4  5  99

18. **Moto** [FILTRO: Pregunta 15 = 3 o 4] .....  1  2  3  4  5  99

19. **Bicicleta (eléctrica o no)** .....  1  2  3  4  5  99

20. **Patinete eléctrico o similar** .....  1  2  3  4  5  99

21. **Carsharing (alquiler de coche/moto compartido)** .....  1  2  3  4  5  99

**22. Habitualmente, ¿para qué usas el coche/la moto? ESCOGE MÁXIMO TRES RESPUESTAS [ROTAR]**

1. Para ir al trabajo .....

2. Para ir al lugar de estudio .....

3. Para trabajar .....

4. Para salir de "marcha" .....

5. Para viajar a otras ciudades (turismo) .....

6. Para "moverme" por la ciudad .....

7. Para todo o casi todo .....

99. Ns/Nc .....

**23. De las siguientes frases, ¿cuál es la que mejor expresa lo que sientes al conducir?**

1. Me gusta conducir, lo disfruto mucho .....

2. No me gusta conducir; lo hago porque no tengo más remedio, por necesidad .....

3. No me importa conducir, pero no es algo que disfrute especialmente .....

4. Odio conducir .....

99. Ns/Nc .....

**24. En general, crees que tu conducción con respecto a la de los demás conductores es...**

- 1. Mucho mejor .....
- 2. Mejor .....
- 3. Igual .....
- 4. Peor .....
- 5. Mucho peor .....
- 99. Ns/Nc .....

**25. ¿Cómo crees que eres al volante? ESCOGE MÁXIMO TRES RESPUESTAS [ROTAR]**

- 1. Hábil .....
- 2. Tranquilo/a .....
- 3. Agresivo/a .....
- 4. Torpe .....
- 5. Nervioso/a .....
- 6. Distráido/a .....
- 7. Desafiante .....
- 8. Tolerante .....
- 9. Amable .....
- 10. Impaciente .....
- 11. Prudente .....
- 99. Ns/Nc .....

**26. ¿Y cómo crees que te ven los demás cuando conduces? ESCOGE MÁXIMO TRES RESPUESTAS [ROTAR]**

- 1. Hábil .....
- 2. Tranquilo/a .....
- 3. Agresivo/a .....
- 4. Torpe .....
- 5. Nervioso/a .....



- 6. Distráido/a .....
- 7. Desafiante .....
- 8. Tolerante .....
- 9. Amable .....
- 10. Impaciente .....
- 11. Prudente .....
- 99. Ns/Nc .....

A TODOS/AS

## BLOQUE C: PERCEPCIONES SOBRE SEGURIDAD Y CALIDAD DE LA CONDUCCIÓN

**27. En general y conduzcas o no, ¿cómo calificarías la calidad de la conducción en España, la forma en que conductores y conductoras se comportan al volante?**

- 1. Muy buena .....
- 2. Buena .....
- 3. Regular .....
- 4. Mala .....
- 5. Muy mala .....
- 99. Ns/Nc .....

**28. ¿Crees que en los últimos años la calidad de la conducción en España...?**

- 1. Ha mejorado, en general se conduce mejor [Pasar a Pregunta 29] ..
- 2. Sigue igual .....
- 3. Ha empeorado, en general se conduce peor [Pasar a Pregunta 30] .
- 99. Ns/Nc .....

FILTRO. A QUIENES PIENSAN QUE HA MEJORADO LA CONDUCCIÓN EN ESPAÑA  
[Pregunta 28 = 1]

**29. De las siguientes opciones, ¿cuáles crees que son las razones por las que la calidad de la conducción ha mejorado? SEÑALA LAS DOS MAS IMPORTANTES [ROTAR]**

- 1. Mayor conciencia de los peligros de la vía/carretera .....
- 2. Incremento de las cuantías de las multas .....
- 3. Más control y vigilancia (radares, controles, etc.) .....
- 4. Permiso por puntos (sistema de pérdida de puntos por infracciones) .....
- 5. Campañas sobre educación y seguridad vial .....
- 6. Mejora de la tecnología de los vehículos .....

FILTRO: A QUIENES PIENSAN QUE HA EMPEORADO LA CONDUCCIÓN EN ESPAÑA  
[Pregunta 28 = 3]

**30. De las siguientes, ¿cuáles crees que son las razones por las que la calidad de la conducción ha empeorado? SEÑALA LAS DOS MAS IMPORTANTES [ROTAR]**

- 1. Menor conciencia de los peligros de la conducción .....
- 2. Empeoramiento del estado de vías y carreteras .....
- 3. Antigüedad y/o deficiente mantenimiento de los vehículos .....
- 4. Presencia de nuevos elementos de movilidad individual (como bicis, patinetes eléctricos...) .....
- 5. Peor formación sobre conducción y educación vial .....
- 6. Peor educación en valores .....

FILTRO: A CONDUCTORES/AS [Pregunta 15 = 2, 3 o 4]

**31. Cuando vas en un vehículo como conductor, ¿cómo te sientes de seguro con respecto al comportamiento de otros conductores? Utiliza una escala de 0 (no me siento nada seguro) a 10 (me siento totalmente seguro) (99. Ns/Nc).**

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----

32. Cuando circulas como peatón, ¿cómo te sientes de seguro con respecto al comportamiento de los conductores? Utiliza una escala de 0 (no me siento nada seguro) a 10 (me siento totalmente seguro). (99. Ns/Nc).

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----

33-41. Por favor, señala tu grado de acuerdo con estas frases, en una escala de 0 a 10, donde 0 significa "nada de acuerdo" y 10 "totalmente de acuerdo". (99 Ns/Nc).

33. Una persona joven al volante supone mayor riesgo que una persona más mayor.

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----

34. Una persona de avanzada edad al volante supone mayor riesgo que una persona joven.

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----

35. Si te gusta conducir, tiene que gustarte la velocidad.

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----

36. El riesgo al volante te da emociones positivas.

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----

37. Al volante, es más importante la pericia (saber conducir, desenvolverse bien con el vehículo y con el tráfico...) que la prudencia.

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----

38. La seguridad depende más de la habilidad personal que del respeto a las normas de tráfico.

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----

39. Las mujeres conducen peor que los hombres.

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----

40. Los hombres son más agresivos al volante que las mujeres.

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----

41. A veces es necesario saltarse algunas normas de tráfico o de seguridad para realizar una conducción más segura.

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	99
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----

## BLOQUE D: SIGNIFICADOS DE LA CONDUCCIÓN

42. ¿Qué cosas dirías que genera conducir? (a ti si conduces, o a otras personas que lo hagan) ELEGIR MÁXIMO TRES, LAS MÁS IMPORTANTES [ROTAR]

1. Libertad .....
2. Placer .....
3. Popularidad .....
4. Poder .....
5. Miedo .....
6. Responsabilidad .....
7. Fatiga .....
8. Estrés .....
9. Emoción .....
10. Tranquilidad .....

- 11. Comodidad .....
- 12. Riesgo .....
- 13. Ninguna de las anteriores .....
- 99. Ns/Nc .....

**43. Aunque no conduzcas, ¿qué significa para ti "conducir bien"? Por favor, señala las TRES cosas que consideras más importantes a la hora de definir lo que es "conducir bien".**

- 1. Adaptar la velocidad a las circunstancias (tráfico, tipo de vía...) al margen de las señales de tráfico .....
- 2. Conducir con prudencia .....
- 3. No perder los nervios al volante, conducir relajado/a .....
- 4. Conducir con confianza .....
- 5. Saber adaptarse a las circunstancias del tráfico .....
- 6. Conocer las propias capacidades y recursos al volante .....
- 7. Respetar las normas de seguridad y señales de tráfico .....
- 8. Conducir con agilidad, con rapidez .....
- 9. Tener reflejos, capacidad de reacción .....
- 10. Sacar el máximo partido al vehículo .....
- 11. Superar la torpeza de otros/as conductores .....

## BLOQUE E: FACTORES QUE AFECTAN A LA PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD Y VALORACION NUEVOS ELEMENTOS DE MOVILIDAD

**44. Pensando en los elementos o circunstancias que pueden provocar accidentes de circulación, ¿cuáles son los que, en tu opinión, tienen más impacto a la hora de provocar estos accidentes? ELEGIR LOS TRES MÁS IMPORTANTES [ROTAR]**

- 1. Distracciones al volante (usar el móvil u otros dispositivos, fumar...) .....
- 2. Velocidad excesiva/inadecuada .....
- 3. No respetar las normas de tráfico (saltarse señalizaciones, adelantamiento indebido, no mantener distancia de seguridad...) .....

- 4. Estado deficiente de las vías/carreteras .....
- 5. Estado deficiente del vehículo (antigüedad, mantenimiento...) .....
- 6. Conducir habiendo ingerido sustancias (alcohol y otras drogas) .....
- 7. Conducir muchas horas sin descansar .....
- 8. Conducir con fatiga o sueño .....

**45. En general, pensando en las bicicletas, eléctricas o no, ¿crees que suponen algún peligro para la seguridad vial?**

- 1. Mucho peligro .....
- 2. Bastante peligro .....
- 3. Poco peligro .....
- 4. Nada de peligro .....
- 99. Ns/Nc .....

**46. Y, en general, pensando en otros vehículos de movilidad personal (patinetes eléctricos, Segway...), ¿crees que suponen algún peligro para la seguridad vial?**

- 1. Mucho peligro .....
- 2. Bastante peligro .....
- 3. Poco peligro .....
- 4. Nada de peligro .....
- 99. Ns/Nc .....

**47. ¿Cuáles son los principales motivos por los que los vehículos de movilidad personal (bicicletas, patinetes eléctricos...) pueden generar riesgos para la seguridad vial? ELEGIR MÁXIMO TRES, LAS MÁS IMPORTANTES [ROTAR]**

- 1. Que no respeten las normas de tráfico .....
- 2. No son muy visibles para el resto de conductores/peatones .....
- 3. Que circulen por sitios por donde no deberían hacerlo .....
- 4. Velocidad inadecuada para la vía (demasiado rápido o demasiado lento) .....
- 5. No usar medidas de protección (casco, señalización, luces...) .....

## BLOQUE F: COMPORTAMIENTOS Y EXPERIENCIAS AL VOLANTE

FILTRO: SÓLO A CONDUCTORES/AS [Pregunta 15 = 2, 3 o 4]

**48. Pensando en tu experiencia como conductor/a, ¿has tenido algún accidente de tráfico al volante (conduciendo tú)?**

- 1. Sí, muy leve/s .....
- 2. Sí, leve/s .....
- 3. Sí, grave/s .....
- 4. Sí, muy grave/s .....
- 5. No, nunca .....

A TODOS/AS

**49-59. A continuación, encontrarás una serie de conductas posibles. Lee cada frase con atención y responde, sinceramente, con qué frecuencia realizas o has realizado las siguientes en los últimos seis meses.**

- |             |                           |               |
|-------------|---------------------------|---------------|
| 1. Nunca    | 2. Pocas veces            | 3. Alguna vez |
| 4. A menudo | 5. Siempre o casi siempre | 99. Ns/Nc     |

**49. Me he saltado un semáforo mientras conducía.**

0	1	2	3	4	5	99
---	---	---	---	---	---	----

**50. No he respetado un paso de peatones.**

0	1	2	3	4	5	99
---	---	---	---	---	---	----

**51. He adelantado de forma inadecuada.**

0	1	2	3	4	5	99
---	---	---	---	---	---	----

52. He conducido a mucha velocidad, superando el límite de velocidad.

0	1	2	3	4	5	99
---	---	---	---	---	---	----

53. He conducido muchas horas sin descansar.

0	1	2	3	4	5	99
---	---	---	---	---	---	----

54. He manejado dispositivos y aparatos mientras conducía (GPS, móvil, etc.).

0	1	2	3	4	5	99
---	---	---	---	---	---	----

55. He conducido sin respetar la distancia de seguridad entre los vehículos.

0	1	2	3	4	5	99
---	---	---	---	---	---	----

56. He conducido después de haber bebido alcohol.

0	1	2	3	4	5	99
---	---	---	---	---	---	----

57. He conducido habiendo consumido otras sustancias.

0	1	2	3	4	5	99
---	---	---	---	---	---	----

58. He montado en un coche con un/a conductor/a que había bebido alcohol.

0	1	2	3	4	5	99
---	---	---	---	---	---	----

59. He montado en un coche con un/a conductor/a que había consumido otras sustancias.

0	1	2	3	4	5	99
---	---	---	---	---	---	----



**60. ¿Cuáles de las siguientes medidas o iniciativas consideras que serían más importantes para mejorar la seguridad vial en España? ELEGIR UN MÁXIMO DE TRES, LAS MÁS IMPORTANTES [ROTAR]**

- 1. Concienciación, sensibilización o educación sobre seguridad vial . . . .
- 2. Más inversión en carreteras y mantenimiento . . . . .
- 3. Más inversión en transporte público . . . . .
- 4. Promoción de vehículos de movilidad personal (bicicletas, patinetes eléctricos...) . . . . .
- 5. Promover la peatonalización y las restricciones de acceso a vehículos . . . . .
- 6. Más control y vigilancia (sanciones, radares...) . . . . .
- 7. Mejores sistemas de seguridad y tecnología en los vehículos . . . . .

# JÓVENES Y SEGURIDAD VIAL

## INFORME DE RESULTADOS

Centro  
Reina Sofía

**fad**  
Juventud

FUNDACIÓN  
**MUTUA**MADRILEÑA