

CONDUCCIÓN Y DROGAS

Factores subyacentes a los comportamientos de riesgo

Fundación
MAPFRE

OBJETIVO
CER 



FECHA

Enero 2016

Autores por parte de la FAD:
Juan Carlos Ballesteros Guerra
Elena Rodríguez San Julián

Conclusiones:
Anna Sanmartin Ortí

Coordinadores por parte de Fundación MAPFRE:
Ángela Sordo
Jesús Monclús

Maquetación: Pilar Prieto, Fundación MAPFRE

ISBN: 978 - 84 - 9844 - 586 -2

© De los textos: sus autores

© De esta edición:
2016, Fundación MAPFRE
Pº de Recoletos, 23. 28004 Madrid
www.fundacionmapfre.org

El contenido de esta publicación puede ser utilizado o referido siempre que se cite la fuente del siguiente modo: Fundación de Ayuda contra la Drogadicción (FAD) y Área de Prevención y Seguridad Vial de FUNDACIÓN MAPFRE (2016). Conducción y Drogas. Factores subyacentes a los comportamientos de riesgo.

CONDUCCIÓN Y DROGAS

FACTORES SUBYACENTES A LOS
COMPORTAMIENTOS DE RIESGO

CONTENIDOS

1. INTRODUCCIÓN	5
2. METODOLOGÍA Y MUESTRA	8
3. RESULTADOS	11
3.1 Usos, hábitos, sentimientos e imagen al volante	11
3.2 Sentidos y significado de la conducción	20
3.3 Conducción y riesgos	23
3.4 Conducción y consumos de sustancias	31
3.5 Comportamientos al volante y consumos de sustancias	39
3.6 Información y estrategias de prevención	48
4. CONCLUSIONES	52
4.1 Los datos	52
4.2 Leyendo las conclusiones	57
ANEXO: CUESTIONARIO EMPLEADO y TABLAS DE RESULTADOS	60

1. Introducción

En los últimos años, España ha experimentado un fuerte descenso en el número de los accidentes de tráfico, reducción que viene dándose de forma paulatina y constante desde hace décadas. En concreto, durante el año 2014 en las vías interurbanas se produjeron 981 accidentes mortales con un saldo de 1.131 personas fallecidas y 4.874 con heridas graves. Comparado con el 2013, se produjo un descenso del 2% en el número total de accidentes, con 3 víctimas mortales menos y un 8% de descenso en el de heridos graves¹.

En todos los grupos de edad descendió el número de accidentes y fallecidos. Precisamente y centrado en el público objeto de estudio, el grupo de edad en el que más descendieron los accidentes en 2014 fue el de 25 a 34 años, que disminuyó su siniestralidad mortal en un 17%. En el grupo de edad más joven, de 15 a 24 años, se redujo este balance en un 8%. Las cifras, aun siendo alentadoras en lo que tienen de reducción de daños y víctimas, no esconden que todavía se producen comportamientos al volante que provocan situaciones de riesgo y son parte esencial en la siniestralidad vial, no solo en la población joven; factores como la velocidad inadecuada, las distracciones al volante (por uso de dispositivos electrónicos, móviles, etc.), la ausencia de medidas de seguridad (no llevar puesto cinturón o casco, en el caso de los motoristas) o el consumo de sustancias (alcohol y estupefacientes) son elementos que denotan conductas irresponsables a la hora de ponerse al volante y que siguen estando detrás de muchas de las muertes en carretera en nuestro país.

No en vano, las autoridades competentes son conscientes de la necesidad de reducir todavía más la siniestralidad vial, tanto desde una política sancionadora —desde lo administrativo hasta lo penal— como desde la prevención de ciertos comportamientos que conllevan riesgo al volante. En el año 2014, la DGT realizó más de 24.000 pruebas de consumo de drogas, con un resultado positivo en el 25% de las mismas. Para el 2015, la DGT pretende llegar a realizar la prueba a los aproximadamente 90.000 conductores implicados en accidentes.

No cabe duda también del eco social que ha ocasionado y ocasiona la necesidad de incrementar la seguridad vial; actores privados y públicos han tomado voz en el asunto y se han promovido numerosas iniciativas de educación, formación vial y prevención, como las campañas preventivas de accidentes, algunas de ellas emitidas en los medios de comunicación masivos (TV). El ámbito educativo no es ajeno a la necesidad de formación vial integrada en el circuito de la educación formal de tal modo que el Parlamento Nacional, en fechas recientes (mayo 2015) ha aprobado una proposición no de Ley en la que insta al Gobierno a incluir la educación vial como una materia con “carácter evaluable y obligatorio”, en la educación primaria y secundaria obligatoria.

La investigación sobre los factores de riesgo asociados a la conducción —objeto y tema central de esta investigación— puede ser otra parte esencial a la hora de abordar el problema de la seguridad vial. Parece necesario analizar —cuando menos, comprender— el conjunto de factores y elementos que repercuten directamente en la cultura viaria de los españoles, en especial entre aquellos que, como los jóvenes, van a incorporarse o lo han hecho más o menos recientemente a la cultura de la movilidad motorizada. No en vano, el colectivo joven, por su estado

¹ Datos DGT. Balance de seguridad vial 2014

vital y conductas aparentemente asociadas al mismo, carga desde la perspectiva social y pública con la imagen de conformar un grupo social en el que los riesgos son asumidos de forma más “natural”, e incluso buscados y provocados, que en otros colectivos. Que incluso estos riesgos “forman parte” del hecho de ser joven²

Comprender, por tanto, la perspectiva de los jóvenes ante el riesgo y factores asociados al mismo en lo referido a la conducción se articula como un mecanismo capaz de dar sentido a ciertas conductas. Naturalmente, en toda observación en lo referido al riesgo y la conducción tiene un papel preponderante la indagación del uso y consumo de sustancias por parte de los jóvenes. El análisis de los mismos y su relación con los usos al volante son parte fundamental de esta investigación.

El acercamiento al objeto del estudio, “factores subyacentes a las ideas y comportamientos de riesgo”, ha tenido dos fases, claramente diferenciadas. La primera supuso un acercamiento cualitativo, mediante la estrategia del grupo de discusión; sus resultados sirvieron para establecer los ejes y dimensiones sobre los que los jóvenes establecen sus percepciones y comportamientos ante los riesgos asociados a la conducción. Esa fase también facilitó el diseño del cuestionario, herramienta empleada en un segundo momento, y seleccionar las dimensiones relevantes sobre las que plantear las preguntas para un análisis de carácter cuantitativo, objeto de este informe.

- Los principales temas sometidos a la valoración de los jóvenes participantes en el estudio fueron, muy esquemáticamente:
 1. Usos y hábitos al volante
 - i. Empleo del vehículo y frecuencia
 - ii. Autoimagen como conductor (propia y de terceros)
 2. Significados de la conducción
 - i. Aspectos emocionales que proporciona conducir
 - ii. Significado de “conducir bien”
 3. Percepciones generales sobre conducción y riesgos
 - i. Grado de acuerdo/desacuerdo con ciertas ideas asociadas a la conducción y potenciales riesgos
 4. Conducción en situaciones de ocio y “salidas de fiesta”
 - i. Usos y costumbres de salidas de fiesta y conducción
 - ii. Grado de acuerdo/desacuerdo con ciertas ideas asociadas a la conducción y consumo de sustancias
 - iii. Percepciones acerca de los efectos en la conducción del consumo de sustancias
 - iv. Comportamientos personales de consumo de sustancias y conducción
 5. Información y estrategias de prevención
 - Información sobre los efectos de sustancias en la conducción
 - Conocimiento y valoración de medidas legales y campañas de prevención
 6. Consumos de sustancias

² No deja esta percepción social de estar compuesta en parte de verdad y en parte de mito construido sobre lo que significa “ser joven”; la realidad suele ser bastante más compleja, como se expone en Ballesteros et al (2009) “Ocio (y riesgos) de los jóvenes madrileños”. Madrid. FAD.

- i. Información sobre los efectos de sustancias en la conducción
- ii. Conocimiento y valoración de medidas legales y campañas de prevención

2. Metodología y muestra

Tras la realización de la primera fase del estudio, en la que se empleó una metodología cualitativa mediante la técnica de grupo de discusión, el siguiente paso fue representar de manera detallada y cuantificable lo que los jóvenes españoles piensan y perciben acerca de los riesgos asociados a la conducción, tanto los genéricos como muy especialmente los relacionados con los consumos de drogas. Para cumplir esta necesidad informativa se optó por el empleo de un cuestionario cerrado y estructurado aplicado a una muestra representativa de jóvenes entre los 16 y 30 años en toda España, estructurada en tres grupos de edad; de 16 a 19 años, de 21 a 24 y de 25 a 30 años.

Para llevar a cabo el trabajo de campo —la encuesta— se utilizó un panel on-line, es decir, una base de datos cualificada de jóvenes que responden a las características requeridas y a la que se invita a participar en la investigación mediante la cumplimentación del cuestionario por internet. El uso de este tipo de herramientas on-line es cada vez más común y extendido, dada la altísima penetración de internet entre la población y muy especialmente entre los jóvenes. En lo que llevamos de año 2015, el 74,7% de la población española entre 16 y 74 años ha accedido a internet al menos una vez por semana en los últimos tres meses. Entre los 16 y 34 años, este porcentaje se eleva hasta el 94,2%³.

La muestra obtenida finalmente fue de 972 entrevistas válidas y quedó constituida de la siguiente manera, en función de las diferentes variables sociodemográficas consideradas:

Tablas 2.1. Distribución muestral

SEXO	N	%
Varón	560	57,6
Mujer	412	42,4
Total	972	100,0

ACTIVIDAD	N	%
Estudio	302	31,1
Trabajo	325	33,4
Estudio y trabajo	163	16,8
En paro	165	17,0
No sé/ Prefiero no responder	17	1,7
Total	972	100,0

EDAD (agrupada)	N	%
16-19	170	17,5
21-24	401	41,3
25-30	401	41,3
Total	1004	100,0

NIVEL DE ESTUDIOS TOTAL (agrupada)*	N	%
Hasta Secundarios	234	24,1
FP grado medio y superior	419	43,1
Licenciaturas, grados, master	244	25,1
Otra formación profesional	45	4,6
No quiere contestar	30	3,1
Total	972	100,0

* Suma estudios de los que ya no están estudiando y de los que continúan los estudios

³ INE (2015) Encuesta sobre Equipamiento y Uso de Tecnologías de Información y Comunicación en los Hogares. Año 2015.

TIPOLOGIA HABITAT DE RESIDENCIA (agrupada)	N	%
Entornos rurales : Un pueblo o ciudad pequeña (hasta cinco mil habitantes)	188	19,3
Entornos semi urbanos : Ciudad de tamaño medio (hasta cien mil habitantes)	364	37,4
Entornos urbanos: Ciudad tamaño grande (mas de cien mil habitantes) y grandes urbes (un millón o mas)	383	39,4
No quiere contestar	37	3,8
Total	972	100,0

ESTATUS PAREJA	N	%
No tengo pareja estable	399	41,0
Tengo pareja estable pero no convivimos juntos	327	33,6
Tengo pareja estable y convivimos	246	25,3
Total	972	100,0

HIJOS	N	%
Si	95	9,8
No	877	90,2
Total	972	100,0

CLASE SOCIAL AUTOPERCIBIDA (agrupada)	N	%
Alta o Media Alta	116	11,9
Media	528	54,3
Baja o Media Baja	294	30,2
No quiere contestar	34	3,5
Total	972	100,0

CARNET DE CONDUCIR	N	%
No, ni de coche ni de moto	203	20,9
Sí, solo de coche	593	61,0
Sí, solo de moto	22	2,3
Sí, de coche y de moto	154	15,8
Total	972	100,0

ANTIGÜEDAD EN EL CARNET (si varios, el más antiguo)	N	%
Menos de 1 año	107	13,9
Entre 1 y 3 años	153	19,9
Entre 3 y 5 años	165	21,5
Más de 5 años	338	44,0
No sé/ Prefiero no responder	6	,8
Total	769	100,0

TIPOLOGIA CONDUCTORES	N	%
Habituales (todos o casi todos los días)	742	96,5
No habituales	27	3,5
Total	742	100,0

En cuanto a las variables sociodemográficas, puede observarse que su distribución coincide notablemente con la relativa a la población general de esas franjas de edad. Algunas de esas variables han sido recodificadas para un mejor tratamiento y análisis de la información:

Edad: La variable original se presenta recodificada en tres posiciones, tal y como se configuró para atribuir los pesos correspondientes en la muestra: De 16 a 19 años, 21-24 años y 25-30 años.

Clase social: La configuración original de cinco posiciones de la clase social (alta, media-alta, media, media-baja y baja) ha sido reconfigurada en una de tres posiciones; Alta+media alta, media y media baja+baja.

Hábitat de residencia: se preguntaba a los entrevistados por la tipología de su lugar de residencia mediante una clasificación de cuatro posiciones; pueblos o ciudades pequeñas (hasta cinco mil habitantes), poblaciones de tamaño intermedio (hasta los cien mil habitantes), ciudades de gran tamaño (hasta los cien mil habitantes) y grandes urbes (un millón o más). A efectos de claridad interpretativa y de sus posibles efectos en los resultados, se ha reagrupado en tres categorías, tal y como muestra la tabla 2.2

Tablas 2.2. Reagrupación de variables de tipología de hábitat

Estudios finalizados y en curso original	Estudios finalizados y en curso reagrupada
Pueblos o ciudades pequeñas (hasta 5.000 habitantes)	Hábitat Rural
Ciudades de tamaño medio (hasta 100.000 habitantes)	Hábitat Semi urbano
Ciudades de tamaño grande (hasta 1.000.000 habitantes)	Hábitat Urbano
Grandes urbes (más de 1.000.000 habitantes)	

Estudios finalizados y en curso: A aquellos que declaraban no estar estudiando en la actualidad se les preguntaba cual era su máximo nivel de estudios alcanzados y completados (estudios finalizados). Para los que declaraban continuar estudiando, se les preguntaba cual es el nivel de estudios que cursaban (estudios en curso). Para su mejor tratamiento analítico, ambas variables originales se han reagrupado tal y como muestra la tabla 2.3

Tablas 2.3. Reagrupación variable estudios en curso y terminados

Estudios finalizados y en curso original	Estudios finalizados y en curso reagrupada
Menos que primarios	Hasta Secundaria
Primarios (EGB, 1 ESO)	
Secundarios (Bachillerato, 2 ESO)	
FP Media	FP Media y Superior
FP Superior	
Medios universitarios (Diplomaturas)	Superiores universitarios
Superiores universitarios (Licenciaturas, doctorados)	
Otra formación	Otra formación

El cuestionario completo empleado figura en el anexo del estudio

3. Resultados

3.1 Usos, hábitos, sentimientos e imagen al volante

En cuanto a los datos que nos proporcionan los jóvenes encuestados hay que señalar que la encuesta fue fundamentalmente dirigida a conductores, supuesto de partida imprescindible por cuanto el objeto de estudio es la relación percibida entre consumos de sustancias y riesgos asociados a su consumo en la conducción. Pero también se ha contado con la participación de un núcleo de personas que no poseen carnet (el 20%), al objeto de establecer ciertas comparaciones especialmente en lo referido a la percepción de los riesgos asociados a la conducción y consumos de sustancias.

De esta manera, encontramos que el número de conductores se acerca al 80% del total de los jóvenes encuestados. De ellos, la mayoría (el 85%) son conductores denominados como “habituales” pues usan el vehículo (coche o moto) todos o casi todos los días. Entre los conductores, sean o no habituales, las motivaciones para el uso del vehículo son muy variadas, recogiendo casi todo el espectro de comportamientos cotidianos donde puede emplearse el mismo (gráfico 3.1.1).

Gráfico 3.1.1. Razones principales de uso del vehículo. Respuesta múltiple. Datos en % sobre entrevistados. Base: Conductores (N=742)



Puede comprobarse que los empleos más intensivos de vehículos señalan el espectro de lo que podemos describir como “movilidad básica”, ya que aún en parecida proporción el acudir al puesto de trabajo (un 35,2% de menciones) y el “moverse” por el entorno urbano, con un 36,1%. En absoluto sorprende que una buena proporción de menciones (22,4%) directamente señale un uso extensivo e intensivo, “para todo o casi todo”. No son desdeñables otros aspectos de la estrategia de movilidad con el vehículo como protagonista, como el “viaje a otras ciudades” e “ir al lugar de estudio”, ambas con un 17,9% de menciones. Las salidas “de marcha” son apenas objeto de menciones entre los entrevistados, pues recoge nada más —comparativamente hablando— un 7,5%.

Existen ciertas diferencias en las motivaciones de uso del vehículo en función de los distintos perfiles considerados en la muestra, cuyo resumen se muestra a continuación (una versión ampliada de las tablas con todos los cruces se sitúa en el anexo de este informe)

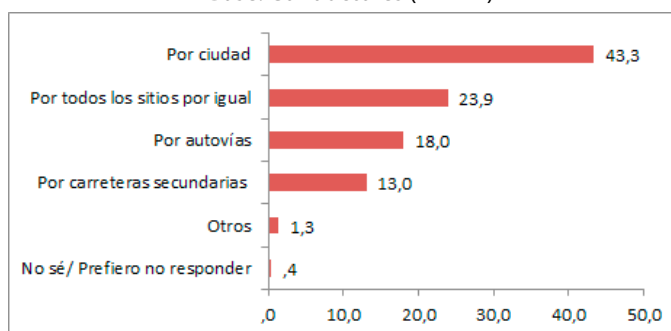
Tabla 3.1.1. Diferencias por variables socio demográficas. Se especifican exclusivamente variables que señalan al menos una diferencia significativa por encima de la proporción media en algún ítem. P<0.05

	Para ir al trabajo	Para ir al lugar de estudio	Para trabajar	Para salir de "marcha"	Para viajar a otras ciudades (turismo)	Para viajar a otras ciudades (turismo)	Para todo o casi todo
Edad	+ Entre 27-30 años	+ 16-24 años		+ 16-24 años	+ Entre 27-30 años	-	-
Estudios	-	-	-	-	+ Superiores	-	+ secundarios y otra formación
Actividad	+ Trabajo y Estudio y trabajo	+ Estudio	+ Trabajo	+ Trabajo / Estudio y trabajo	-	+ Estudio y en paro	-
Hábitat	-	-	-	-	+ Entornos urbanos	+ Entornos urbanos	+ Entornos rurales
Antigüedad carnet	+ 5 años o mas	+ 1 año o menos	-	+ 1 año o menos / entre 3 y 5 años	-	-	-
Hijos	+ con hijos	-	-	-	-	-	-
E s t a t u s pareja	+ con pareja estable y conviviendo	+ Entornos urbanos	-	+ Entornos urbanos	+ con pareja estable y conviviendo	-	-

Quienes manifiestan emplear el vehículo en mayor medida que el resto de perfiles para acudir al puesto de trabajo son los de mayor edad (entre 27 y 30 años), que están trabajando o compatibilizan el trabajo y los estudios, tienen cinco o más años de carnet, suelen tener hijos en mayor medida y convivir con su pareja. Un perfil muy parecido en edad y situación vital de convivencia entre aquellos que declaran emplearlo para viajar a otras ciudades (turismo). Y en buena lógica, los más jóvenes, los que están estudiando y aquellos con reciente carnet de conducir (un año o menos) son los perfiles que mas declaran emplear el vehículo para ir a estudiar; perfil que también tiende a repetirse en muchas de sus características entre los que declaran emplear el vehículo para "salir de marcha".

Otra cosa, relacionada con la anterior, es el lugar físico (ciudad, carretera, etc.) donde conduce de forma más habitual. La pregunta a los entrevistados sobre el tema solo permitía una respuesta, construyendo al entrevistado a discriminar el lugar donde conduce de manera más frecuente (gráfico 3.1.2).

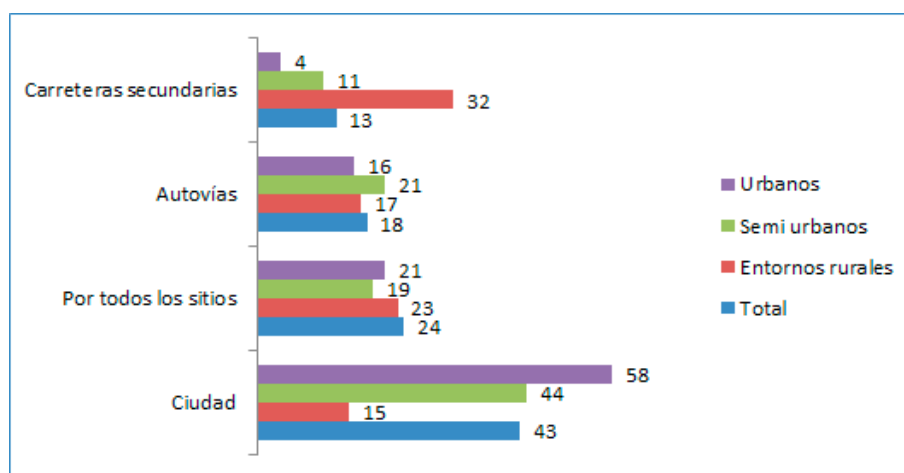
Gráfico 3.1.2. Lugares principales de uso del vehículo. Respuesta única. Datos en %. Base: Conductores (N=742)



El uso en vías urbanas es ampliamente mayoritario, con el 43,3% de los conductores que declaran este entorno como el más frecuente en su movilidad cotidiana. Un notable porcentaje, el 23,9%, declara que conduce indistintamente por ciudad, carreteras secundarias o autopistas. La conducción por autopistas y carreteras secundarias son los viales menos mencionados como frecuentes, con el 18% y 13% de las menciones, respectivamente.

Evidentemente, en el uso de tipo de vía influye notoriamente el entorno de residencia. Una simple comprobación del cruce entre hábitat y uso de las distintas vías (gráfico 3.1.3) determina fuertes variaciones en los entornos de conducción de los jóvenes conductores:

Gráfico 3.1.3. Lugares principales de uso del vehículo por entorno de residencia. Datos en %. Base: Conductores (N=742)

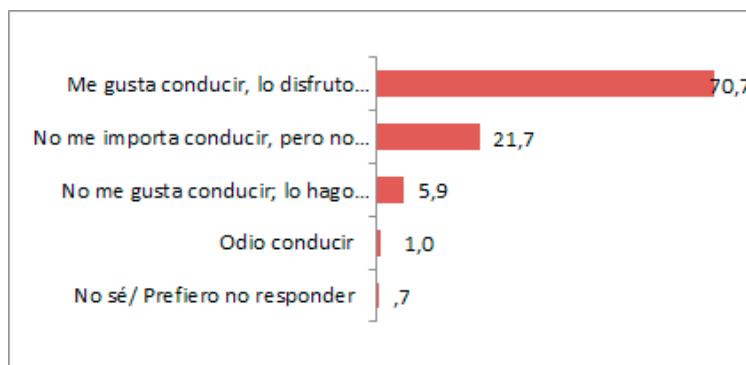


Los residentes en entornos urbanos y semi urbanos muestran —lógicamente— una fuerte tendencia a conducir habitualmente por vías urbanas, muy al contrario de los residentes en zonas rurales, que principalmente conducen por carreteras secundarias. El uso de vías rápidas —las autopistas— es compartido en similar medida por todos los grupos, así como las menciones a la categoría “por todos los sitios”.

El siguiente bloque de preguntas del cuestionario estaba enfocado a determinar los aspectos más subjetivos del hecho de la conducción, expresados analíticamente en dos dimensiones; por una parte, la vertiente más emocional, los sentimientos que el hecho de conducir proporciona a los jóvenes, por medio de la pregunta *“De las siguientes frases. ¿Cuál expresa mejor lo que sientes al conducir?”*. Posteriormente al establecimiento de este significado de la conducción, se realiza una prospectiva sobre la imagen que los encuestados tienen de sí mismos como conductores, que se compara con la imagen de terceros. Ambas dimensiones (sentimiento en la conducción y autoimagen como conductor) constituyen un marco de referencia que ayuda a comprender los comportamientos al volante de los jóvenes conductores, especialmente en lo relacionado con el riesgo.

La dimensión más emocional, los significados asociados al hecho de la conducción, fueron presentados en forma de batería de ítems, entre los cuales los entrevistados debían seleccionar uno (Gráfico 3.1.4).

Gráfico 3.1.4. Sentimientos acerca de la conducción, Datos en %. Base: Conductores (N=742)



Los resultados muestran que, de forma preferente, el disfrute es el sentimiento más asociado a la conducción para una amplia mayoría de los conductores; casi el 71% así lo afirman. La siguiente posición elegida —a mucha distancia de la primera— es la más neutra de las proposiciones. En la misma se significa que no importa el hecho de conducir, no molesta, pero no es algo que conlleve disfrute por sí mismo. Esta perspectiva que podríamos denominar como “funcionalista” —el hecho de conducir como una herramienta que permite la movilidad pero sin gratificaciones asociadas al mismo— es escogida por casi el 22%. Aquellos que manifiestamente asocian el hecho de conducir a una molestia inevitable (“no me gusta conducir; lo hago porque no tengo más remedio”) es francamente minoritario; solo lo expresan el 6%. Pese a su mínimo porcentaje, no puede ocultarse que existe un 1% de jóvenes conductores que “odian” el hecho de conducir.

Los enfoques sobre los diversos significados asociados varían ligeramente en función de los diferentes perfiles, como puede apreciarse en la siguiente tabla (3.1.2). (Las tablas completas de cruces pueden consultarse en el anexo de este informe)

Tabla 3.1.2. Diferencias por variables socio demográficas de los sentidos de la conducción. Se especifican exclusivamente variables que señalan al menos una diferencia significativa por encima de la proporción media. $P < 0.05$

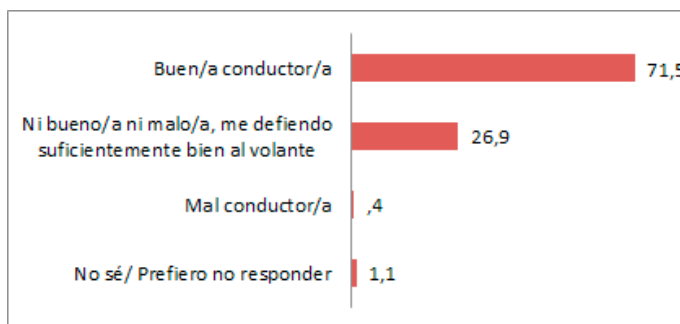
	Me gusta conducir, lo disfruto mucho	No me importa conducir, pero no es algo que disfrute especialmente
Sexo	+Hombres	-
Edad	+ 21-24 años	+ 27-30 años
Tipo conductor	+ Conductores habituales	+ Conductores no habituales

* No se muestran las categorías “no me gusta conducir, lo hago porque no tengo más remedio” y “odio conducir” por no presentar diferencias significativas

Quienes más se afirman en el sentido placentero de la conducción son generalmente hombres, del rango de edad media entre los entrevistados (21-24 años) y los conductores habituales. La posición neutra “no me importa, pero no es algo de lo que disfrute especialmente” está más nutrida por el rango de edad mayor (27-30 años) y por conductores no habituales. El resto de posiciones no presentan diferencias significativas entre los diferentes perfiles, en buena medida por su escasa selección.

Si el sentido principal de la conducción para la mayoría de los conductores es el disfrute, como se ha visto anteriormente, no es sorprendente que también una buena mayoría (71,5%, gráfico 3.1.5) se declare como “buen conductor” en una escala graduada que contemplaba una opción intermedia (“ni bueno ni malo”) y una negativa (“mal conductor”)

Gráfico 3.1.5. Imagen global como conductor/a. Datos en %. Base conductores (N=742)



No sorprende la auto atribución de habilidad en la conducción, sean cual sean los méritos reales. Pero aún así una buena proporción de jóvenes, casi el 27%, rebaja su calificación como conductor a una categoría que podríamos denominar como de “correcta”, es decir, no se consideran “ni buenos ni malos, me defiendo suficientemente bien al volante”. Prácticamente ningún entrevistado se auto percibe como “mal conductor”. Resultan muy dispares los perfiles de quienes se consideran mejores o peores conductores (tabla 3.1.3).

Tabla 3.1.3. Imagen global como conductor por variables socio demográficas (desempeño en la conducción con respecto a otros). Se especifican exclusivamente variables que señalan al menos una diferencia significativa por encima de la proporción media*. P<0.05

	Buen conductor	Ni bueno ni malo
Sexo	+Hombres	+ Mujeres
Edad	+ entre 27 y 30 años	
Actividad	+ Estudio y trabajo/ Trabajo	+ Estudian
Estatus pareja	+ Conviviendo con pareja estable	+ sin pareja estable.
Antigüedad carnet	+ 5 años o mas	+ 1 año de carnet o menos
Clase social	+ alta y media alta	+ baja y media baja

* No se muestra la categoría “peor o mucho peor” por su muy escaso número de menciones.

Hombres de las edades altas de la muestra, con bastante antigüedad en el carnet (más de 5 años), que conviven con pareja estable, que estudian o estudian y trabajan y se ubican en posiciones de clase alta y media alta son los que mejores conductores se consideran. Mujeres que estudian y tienen un carnet reciente, sin pareja estable y que se posicionan en las clases bajas y medias bajas son las que se perciben en mayor medida como “ni bueno ni malo”.

Parece interesante que las declaraciones anteriormente vistas de los diferentes grados de sentidos de la conducción (“me gusta conducir, lo disfruto”, “no me importa pero no disfruto”...o “no me gusta, lo hago por no tener más remedio”), puedan ser distribuidas con arreglo a la autocualificación como conductores que hemos visto en las líneas anteriores. El gráfico siguiente cruza la percepción como conductores con el grado de satisfacción que provoca la conducción (Gráfico 3.1.6).

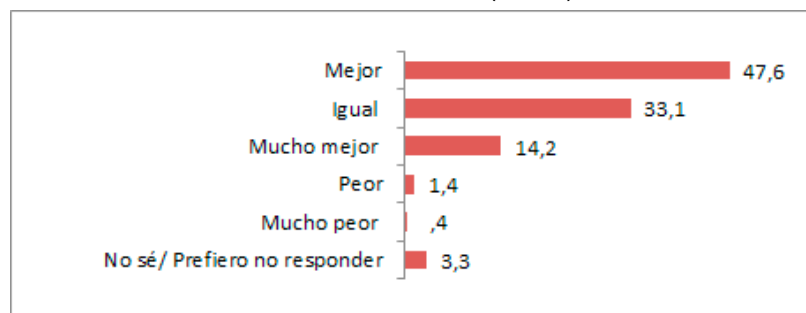
Gráfico 3.1.6. Diferencias entre autocualificación como conductor por sentidos de la conducción. Datos en %. Base conductores (N=742)



Aquellos que se autocualifican como “buenos conductores” declaran de forma mayoritaria su satisfacción con el hecho de conducir, el 80,4%. El buen desempeño al volante —siempre desde la propia mirada— parece ir íntimamente unido al placer en la conducción. Minoritarios en esta auto atribución de “bondad” en la conducción son los que adoptan una postura neutra, es decir, aquellos que ni disfrutaban pero tampoco les supone una molestia (15,8%) y casi inexistentes en este grupo los que perciben la conducción como una molestia inevitable (3,6%). Algo más repartido en cuanto a significados de la conducción son aquellos que se declaran como conductores “correctos” (ni buenos ni malos). La mayoría declara satisfacción al conducir pero en un porcentaje mucho menor que los que se auto perciben como “buenos” (47,9%); una buena proporción se manifiesta neutra en este sentido (36,8%) y un 11% manifiesta incluso disgusto por conducir.

Además de calificarse a sí mismos, a los entrevistados se les planteó definirse por su desempeño al volante en comparación con otros. Nuevamente, las respuestas correlacionan en buena medida con lo visto hasta ahora sobre la propia conducción, es decir, una visión bastante positiva de uno mismo al volante (Gráfico 3.1.7)

Gráfico 3.1.7. Valoración de la conducción propia comparada con la de otros. Datos en %. Base: Conductores (N=742)



Un 47,6% se califican como “mejor” que el conjunto, lo que sumado al 14,2% que se consideran “mucho mejores” suman casi el 62% de entrevistados que se perciben mejores conductores que el conjunto. Las posturas neutras, “igual”, son de cierta entidad, pues alcanzan el 33,1%. Y de nuevo, las percepciones negativas son muy escasas; apenas el 2% son capaces de definirse como “peores” o “mucho peores” conductores que el conjunto. Señalamos en la tabla siguiente las diferencias de estas percepciones por las variables sociodemográficas consideradas en el estudio (tabla 3.1.4). Para mejorar la capacidad del análisis, se ha optado por

agrupar la variable de escala original de cinco posiciones (mucho mejor, mejor, igual, peor y mucho peor) en una de tres: “mucho mejor y mejor”, “igual” y “peor o mucho peor”.

Tabla 3.1.4. Comparativa por variables socio demográficas del desempeño en la conducción comparado con otros. Escala agrupada en los puntos “mucho mejor + mejor”). Se especifican exclusivamente variables que señalan al menos una diferencia significativa por encima de la proporción media*. P<0.05

	Mucho mejor + Mejor	Igual
Sexo	+Hombres	+ Mujeres
Edad	-	+ Hasta 19 años
Actividad	+ Estudio y trabajo/ Trabajo	+ Estudian
Estudios	+ FP y universitarios	-
Estatus pareja	+ Conviviendo con pareja estable	.
Antigüedad carnet	+ 3 años o mas	+ 1 año de carnet o menos
Tipo conductor	+ Conductores habituales	+ Conductores no habituales

* No se muestra la categoría “peor o mucho peor” por su muy escaso número de menciones

Se distingue muy claramente dos perfiles entre quienes se consideran mejores o iguales conductores que el resto. Hombres, aquellos con 3 años o más de carnet, con niveles de estudios por encima de los secundarios, activos laboralmente y conviviendo con pareja estable son los perfiles que más atribuciones presentan en la categoría comparativa de “mucho mejor + mejor” que el resto de conductores. Por el contrario, las mujeres, aquellos jóvenes de edades inferiores, los que estudian y los que tienen un bajo número de años de carnet tienden a componer de forma más mayoritaria el grupo de los que se declaran “iguales” que el resto de conductores en su desempeño vial.

Las dimensiones de la valoración de la propia conducción terminan con una batería de elementos diversos sobre ciertos “estilos de conducción”, en suma, atribuciones variadas que inciden directamente en el tipo de conducción que se realiza, entre los cuales los entrevistados deben escoger los que en su opinión son los que mejor definen sus características como conductores. Esta selección tiene una doble dimensión; deben señalar tanto los que ellos mismos creen que les definen como los que creen que otros les atribuyen, con un máximo de dos respuestas seleccionadas en cada caso. Los resultados de esta doble elección se muestran en la tabla 3.1.5.

Tabla 3.1.5. Características como conductores atribuidas (de cada cual y de terceros). Respuesta múltiple. Selección máximo dos elementos. Datos en % sobre total entrevistados. Base. Conductores (N=742)

Elementos	Imagen propia		Atribución de terceros	
	N (menciones)	% entrevistados que mencionan	N (Menciones)	% entrevistados que mencionan
Hábil	310	43,9%	169	23,9%
Tranquilo/a	340	48,2%	316	44,8%
Agresivo/a	52	7,4%	71	10,1%
Distraído/a	25	3,5%	61	8,6%
Desafiante	7	1,0%	28	4,0%
Respetuoso/a	292	41,4%	240	34,0%
Impaciente	79	11,2%	84	11,9%
No sé/ Prefiero no responder	11	1,6%	62	8,8%
Total	1116	158,1%	1031	146,0%

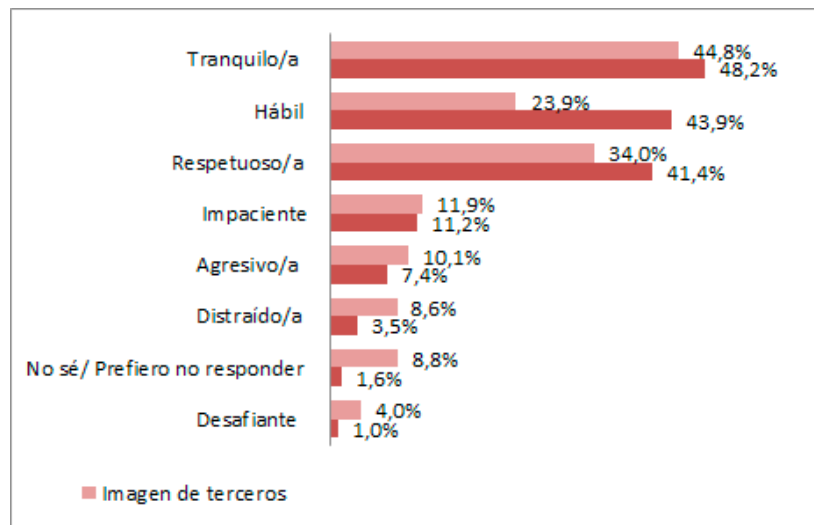
Por número de entrevistados que mencionan cada ítem propuesto, los atributos que más les caracterizan como conductores —en su propia opinión— son dos; por una parte, el ser “tranquilo”, que escogen el 48,2% de los entrevistados. A escasa distancia, el ser “hábil”, que marcan casi el 44%; “respetuoso” es la tercera característica más señalada con un 41,4%, situándose los demás, todos ellos de carácter negativo, a bastante distancia. Obsérvese la fuerte correspondencia entre elecciones mayoritarias y carácter positivo del atributo, que es coherente con la buena imagen —por sí mismos y en comparación con el resto— que como conductores se vienen atribuyendo a lo largo de la caracterización.

Los elementos negativos son seleccionados por un comparativamente escaso número de conductores y conductoras en relación a los positivos. “Impaciente” y “agresivo” son marcados por un 11,2% y un 7,4%, respectivamente. Muy pocos —el 3,5%— se reconocen como “distraídos” y casi nadie como “desafiantes”.

Cuando se opta por definir la imagen que los demás tienen —supuestamente— de los entrevistados como conductores, el ítem “tranquilo” vuelve a ser el más seleccionado, así lo hace casi el 45% de los entrevistados. Pero en segundo lugar se ubica el atributo “respetuoso”, con un 34%, que desplaza a la tercera posición el ítem “hábil”, que esta vez escoge el 23,9%. Los elementos negativos vuelven a ubicarse en las últimas posiciones de selección (“impaciente” alcanza el 11%, “agresivo” el 10,1%, “desafiante” el 4% y “distraído” el 8,6%), pero en todo caso con porcentajes muy por encima que los que se daban en la autoatribución.

Lógicamente, existe una coherencia, no exenta de algunas diferencias, entre la imagen que se tiene de uno mismo como conductor y la que deviene de la opinión, supuesta, de terceros, como mejor puede comprobarse de forma gráfica (Gráfico 3.1.8).

Gráfico 3.1.8. Atributos como conductores, propia y de terceros. Respuesta múltiple. Selección máximo dos elementos. Datos en % sobre total entrevistados. Base. Conductores (N=742)



En conjunto hombres y mujeres jóvenes reconocen que la imagen que otros tienen de ellos y ellas como conductores es menos benévola que la que se autoatribuyen. Las distorsiones se ciñen fundamentalmente a dos cuestiones principales: los jóvenes se perciben sobre todo como más “hábiles”, casi un 44% se define así desde su propia mirada, mientras que solo lo escogen un 23,9% si se especifica lo que otros piensan sobre ellos como conductores. Algo parecido pasa con la característica “respetuoso”, definida como atributo propio por el 41,4% pero escogida solo por el 34% si la opinión vertida es la de otros.

Como punto final a estas diferencias de imagen, hay que constatar que el 3,5% de los conductores se considera “distraído”, porcentaje que se eleva hasta el 8,6% —más del doble— si se considera la opinión de otros. En lo anecdótico desde las cifras pero revelador en el análisis de ciertas conductas, solo un 1% se auto considera “desafiante” a la hora de ponerse al volante, pero sube al 4% de selección si se vincula a la imagen de terceros.

Al analizar la propia imagen como conductores/as por los diferentes perfiles socio demográficos, las diferencias significativas son escasas como puede comprobarse en la siguiente tabla (3.1.6).

Tabla 3.1.6. Comparativa por variables socio demográficas de atributos como conductores (imagen propia y de terceros). Se especifican exclusivamente variables que señalan al menos una diferencia significativa por encima de la proporción media. $P < 0.05$

	Imagen propia				Imagen de Terceros		
	Hábil	Agresivo/a	Distraído/a	Respetuoso/a	Hábil	Agresivo/a	Distraído/a
Sexo	+Hombres	+Hombres	-	-	-	+Hombres	-
Edad	-	-	+ 21-24 años	-	-	-	+ 21-24 años
Actividad	-	-	-	-	-	-	+ Estudiantes
Estudios	-	-	-	-	+ Otra formación	-	-
Clase social	-	+ Media baja y baja	-	-	-	-	-

	Imagen propia				Imagen de Terceros		
	Hábil	Agresivo/a	Distraído/a	Respetuoso/a	Hábil	Agresivo/a	Distraído/a
Estatus pareja	-	-	-	+ Pareja estable sin convivencia	-	-	-
Antigüedad carnet	+ 3 años o mas	-	-	+ entre 3 y 5 años	-	-	-

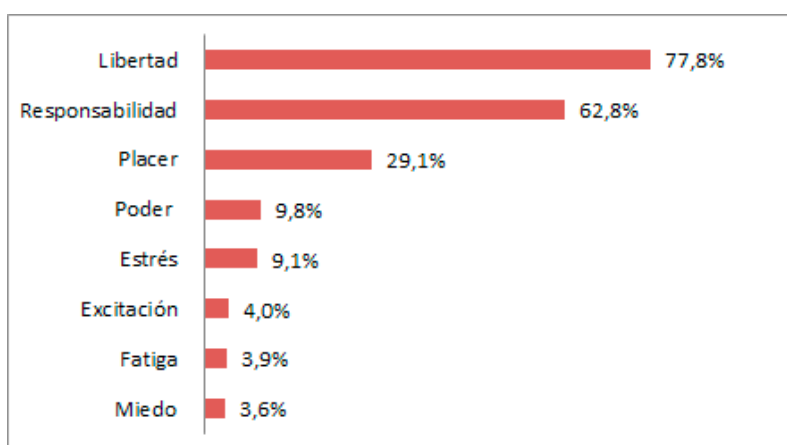
Los hombres se califican en mayor proporción como “hábiles”, así como los que poseen una antigüedad en el carnet de tres o más años. En las calificaciones de “agresivos” solo destacan los hombres y aquellos que se ubican en clases sociales bajas o medias bajas. El atributo de “distraídos” encuentra mayor eco solo entre las edades intermedias de la muestra, los 21-24 años. Por último, los que se consideran “respetuosos” son mayoría entre las parejas estables que no conviven y los que tienen más años de carnet.

Las diferencias en cuanto a las atribuciones de terceros también son muy escasas y apenas aportan información al análisis. Los calificados como “hábiles” se encuentran más entre los que poseen otra formación; los “agresivos” entre hombres —correspondencia de atributo con el visto en la propia imagen—; y los “distraídos”, entre las edades intermedias, de 21 a 27 años.

3.2 Sentidos y significado de la conducción

En buena parte del capítulo anterior se ha tratado el espectro de atributos y características que los jóvenes perciben sobre su propio desempeño a la hora de conducir, empleando tanto perspectivas orientadas a lo racional y descriptivo como otras más actitudinales. El siguiente tema enfoca una dimensión valorativa de la conducción centrada en los aspectos de los beneficios emocionales que puede proporcionar el hecho conducir un vehículo. La pregunta que se planteó versó sobre las sensaciones o emociones que se suponen (por eso se realiza a todos los entrevistados, incluyendo a los no conductores) o se experimentan en la conducción. Sobre la batería propuesta, los entrevistados debían optar por escoger dos, como máximo. Los resultados se presentan en el gráfico 3.2.1

Gráfico 3.2.1. Emociones que proporciona conducir. Respuesta múltiple. Selección máximo dos elementos. Datos en % sobre total entrevistados. Base. Total muestra (N=972)



Un binomio de significados contrapuestos recogen el mayor número de menciones entre los jóvenes; por una parte, casi el 78% escoge el ítem “libertad” como sentido principal de la conducción, La “libertad”, entendida como autonomía personal, otorga una potente carga positiva al acto de conducir, pero resulta enfrentada en cuanto a sus implicaciones y alcance con el segundo elemento más mencionado, la “responsabilidad” (62,8% de entrevistados que lo escogen), cuya selección en segundo lugar parece querer limitar, al menos en parte, pues la diferencia porcentual es importante entre las dos, el campo connotativo del primero. La libertad está limitada por la responsabilidad, condicionándose la una y la otra, parecen sustentar los jóvenes (al menos en el plano formal).

Mucho menos valorado es el resto de opciones presentadas. La más significativa de este grupo limitado en las preferencias es el “placer”, con un 29,1% de entrevistados que la escogen, elección que pese a su tercer puesto en este ranking resulta muy coherente con las respuestas dadas en anteriores preguntas; recordemos que un 70% de jóvenes declaraba que “me gusta conducir, lo disfruto mucho”. Quizás a esta postura cabría añadir el casi 10% que afirma obtener una vivencia de “poder” en el hecho de la conducción. A mucha más distancia atributos con significados con cierto carácter negativo, “estrés” (9,1%), “excitación” (4%), “fatiga” (3,9%) o “miedo”, algo que sólo escoge el 3,6% de los conductores.

No cabe duda de que estas preferencias significativas tienen mayor o menor eco entre los diferentes perfiles de jóvenes. (Tabla 3.2.1)

Tabla 3.2.1. Comparativa por variables socio demográficas de significados de la conducción. Se especifican exclusivamente variables que señalan al menos una diferencia significativa por encima de la proporción media. P<0.05

	Libertad	Placer	Poder	Responsabilidad	Estrés
Sexo	+Mujeres	+Hombres	-	+ Mujeres	-
Edad	+ Hasta 19 años	-	-	-	-
Hábitat	-	-	+ entornos rurales	-	+ Entornos urbanos y semi-urbanos
Clase social	+ alta y media alta	-	-	-	-
Antigüedad carnet	+ 1 año o menos	-	-	-	-
Tipo conductor	-	+ Conduct. habituales	-	-	-

La “libertad” parece representarse más como significado entre las mujeres, los más jóvenes, aquellos de clase alta y los que cuentan con carnet de conducir reciente. Los hombres y conductores habituales encuentran más “placer” en la conducción que el resto, perfil que ya se adivinaba cuando se hablaba del “disfrute” como elemento principal de la conducción en el primer capítulo de este informe. El significado de “poder”, aún su escasa selección general, parece más extendido en los jóvenes residentes en entornos rurales. La “responsabilidad” parece más patrimonio de las mujeres (aunque está muy extendido en ambos sexos como uno de los elementos principales) y el “estrés” se señala más entre aquellos residentes en entornos urbanos (quizás en coherencia con la calidad del tráfico en esos entornos).

En otro orden de cosas, ya se mencionó en el capítulo anterior que una gran mayoría de entrevistados afirma considerarse un “buen conductor” (el 71,5% lo afirmaba en la pregunta correspondiente) e incluso que la mayoría está seguro de conducir “mejor” o “mucho mejor” que el resto (lo afirma el 61% de los conductores). Por

tanto, la siguiente cuestión está orientada a dirimir que es, de manera específica, “conducir bien” en opinión de los jóvenes consultados.

Gráfico 3.2.2. Elementos de una buena conducción. Respuesta múltiple. Selección máximo dos elementos. Datos en % sobre total entrevistados que mencionan. Base. Total muestra (N=972)



El primer análisis de los datos revela que son bastantes los elementos que son destacados por un número significativo de entrevistados; es decir, la buena conducción parece asentada en opinión de los jóvenes en un abanico amplio de pautas. Pero fundamentalmente, visto el porcentaje de entrevistados que los escogen, son cuatro los elementos que los jóvenes consideran que forman parte de un desempeño correcto al volante.

El primero por rango de menciones es el de “conducir con prudencia” (35,9%), seguido por tres elementos muy cercanos en número de menciones como “respetar las normas de seguridad y señales” (31,4%), “adaptar la velocidad a las circunstancias, al margen de las señales” (29,7%) y “saber adaptarse a las circunstancias del tráfico” (29,5%). Las cuatro, como puede comprobarse, reflejan un sentido de conducción segura, que se asienta en el acatamiento del conductor a las normas y acomodación a las circunstancias, aunque también es cierto que la supeditación de las señales reguladoras al juicio propio, en algunos casos puede sugerir una tendencia a la autorregulación que pueda suponer algún riesgo.

Las capacidades del conductor aparecen a partir de la quinta posición: “tener reflejos” (20,2%), “conducir con confianza” (20%) y “no perder los nervios, conducir relajado” (18,7%) forman la triada de atributos que parecen asentarse más bien en destrezas personales, al parecer menos valoradas como indicadores de una buena conducción.

Apenas mencionados son el resto de aspectos de la batería propuesta; “conocer las propias capacidades y recursos al volante” apenas la escogen el 9%; mucho menor entidad consiguen aquellas con contenido peyorativo hacia el resto de

conductores “superar la torpeza de otros conductores” (2,5%) o las que denotan cierta disposición a la asunción de riesgos, como “conducir con agilidad, rapidez” (2.1) o “sacar el máximo partido al vehículo”(1,2).

De nuevo encontramos aspectos que matizan estos resultados globales —aunque en un grado leve— cuando se cruzan con las características personales de los jóvenes, como muestra la tabla 3.2.2

Tabla 3.2.2. Comparativa por variables socio demográficas de elementos de “conducir bien”. Se especifican exclusivamente variables que señalan al menos una diferencia significativa por encima de la proporción media. P<0.05

	Adaptar la velocidad a las circunstancias (tráfico, tipo de vía...), al margen de las señales	Conducir con prudencia	Saber adaptarse a las circunstancias del tráfico	Conocer las propias capacidades y recursos al volante	Respetar las normas de seguridad y señales de tráfico
Sexo		+ Mujeres		+ Hombres	
Edad					
Actividad					+ en paro
Estudios			+ Universitarios	+ Universitarios	+ Secundarios
Hábitat	+ Entornos rurales				
Clase social					
Hijos	+ sin hijos	+ Hijos	+ Sin hijos		

“Adaptar la velocidad a la circunstancias de la vía, al margen de las señales” parece una postura más asentada entre los que residen en entornos rurales y aquellos que no tienen hijos. La postura de “prudencia”, entre mujeres y aquellos que tienen hijos. Los universitarios y los que no tienen hijos parecen tener más claro que uno de los requisitos de la buena conducción es “saber adaptarse a las circunstancias del tráfico”. Hombres y universitarios apuestan más que el resto de perfiles por “conocer las capacidades propias y recursos al volante” y, finalmente, aquellos que están en situación de desempleo y tienen estudios secundarios parecen inclinarse más que el resto por “respetar las normas y señales de tráfico”.

3.3 Conducción y riesgos

Ya hemos comprobado ciertas percepciones de los jóvenes ante el hecho de conducir y establecido qué dimensiones emocionales y racionales son las que operan cuando los jóvenes se ponen al volante. Esta parte del informe y los capítulos siguientes intentan esclarecer cuál es la postura de los conductores y conductoras ante factores de riesgo potencialmente asociados a la conducción.

Como primer paso, se les pregunta por una serie de actitudes —que sabemos anteceden a comportamientos, aunque no suponen comportamientos efectivos por sí mismos— que pueden suponer riesgo en la conducción, planteadas en forma de batería de proposiciones ante la cual los entrevistados debían valorar su grado de acuerdo o desacuerdo, empleando una escala de 0 (que refleja un desacuerdo absoluto) al 10, que señala un acuerdo total con la misma. Un primer análisis se enfoca en las notas medias que los jóvenes otorgan a cada una de ellas, reflejadas en el gráfico siguiente (gráfico 3.3.1)

Gráfico 3.3.1. Grado de acuerdo con actitudes ante el riesgo. Nota media escala 0 (nada de acuerdo) a 10 (totalmente de acuerdo). Datos en medias. Base. Total Muestra (N=972)



Sobre una puntuación máxima de 10 puntos posibles, el más alto grado de acuerdo, solo una de las proposiciones supera el 5, la nota media en la escala, "las personas mayores son más torpes conduciendo" (5,63), percepción anclada en la idea de que las destrezas personales son importantes en la conducción pero ciertamente coherente —puesto que su nota, aún siendo la máxima en comparación, es relativamente baja en la escala de acuerdo— con lo visto en el las líneas anteriores sobre los elementos que definen un buen desempeño al volante, donde precisamente estas habilidades personales importaban algo menos que la adaptación y el respeto de las normas a la hora de definir a un buen conductor.

Muy cerca en la valoración de acuerdo a esta primera proposición se colocan tres que, si bien no superan el 5 de nota media de acuerdo, están muy cerca de la misma; la primera es la más significativa al hablar del riesgo como factor inherente a la conducción "conducir implica riesgos que hay que aceptar, no se pueden evitar" (4,90); no en vano, en la conducción parece funcionar como verdad asentada el riesgo atribuible a imponderables no controlables —por ejemplo, la actitud de otros conductores, el estado de la vía, etc.— que dejan espacio a cierta incertidumbre. Con un 4,55 de media se coloca "el exceso de prudencia es perjudicial para el resto de conductores", mostrando una actitud que determina la supuesta inconveniencia de posturas extremas; parecería que en el conjunto de afirmaciones de la batería se dice que tan malo es lo irresponsable y arriesgado

como lo excesivamente prudente. Cerrando esta agrupación de proposiciones en la zona de las puntuaciones de 4 se ubica “al volante es más importante la pericia que la prudencia” (4,19).

El resto de proposiciones no supera el 4 de nota media lo que implica —en el mejor de los casos— un grado de acuerdo bajo, cuando no un abierto rechazo si se sitúan en posiciones de nota media de 3 o menos. Entre las ubicadas en el rango de 3 “el riesgo depende de las circunstancias externas” (3,91); “a veces es necesario saltarse algunas normas para una conducción segura” (3,72); “la seguridad depende más de la habilidad personal que del respeto a las normas de tráfico” (3,43) y “un joven al volante supone más riesgo que una persona mayor” (3,38). Todas ellas ejemplifican actitudes que se sitúan en la zona “tibia” de rechazo, es decir, se objeta el riesgo que implican pero no de forma absolutamente tajante. Y parece evidente que se sitúan en esta calificación porque en sí mismas existen algunos elementos de sentido aceptados por un número no mayoritario pero sí significativo de jóvenes.

El resto de proposiciones sí presentan rechazos claros (puntuaciones de 3 o inferiores), porque su contenido es directamente inaceptable, especialmente si ponen en juego posturas inequívocamente exaltadoras del riesgo al volante como “si te gusta conducir, tiene que gustarte el competir con otros” (1,45), “el riesgo al volante siempre te da emociones positivas” (1,79), “quien conduce bien, conduce rápido” (2,21), “la conducción prudente es más aburrida” (2,71) y “lo mejor de conducir son las emociones intensas, la adrenalina” (2,70) o suponen posturas sancionadas desde lo social y con evidente carga peyorativa, como “las mujeres conducen peor que los hombres” (2,73).

Igualmente ilustrativo de las posiciones a favor o en contra del contenido de estas proposiciones es el análisis de los porcentajes de jóvenes que se sitúan a favor o en contra de las mismas, agrupación que implica reducir la escala original de 10 posiciones a una de tres; nulo o bajo grado de acuerdo (notas entre 0 y 3), acuerdos medios (de 4 a 6) y alto grado de acuerdo (de 7 a 10); tal agrupación se refleja en la tabla 3.3.1.

Tabla 3.3.1. Grado de acuerdo con actitudes ante el riesgo. Escala agrupada. Datos en %. Base. Total muestra (N=972). Excluidos No sabe/No contesta

	Bajo acuerdo (0-3)	Acuerdo medio (4-6)	Alto Acuerdo (7-10)
Si te gusta conducir, tiene que gustarte competir con otros/as	80,8%	13,0%	5,1%
La vida siempre tiene riesgos, no merece la pena preocuparse por los de la conducción	78,0%	15,3%	5,3%
El riesgo al volante te da emociones positivas	76,6%	16,0%	5,8%
Quien conduce bien, conduce rápido/a	69,3%	22,9%	6,8%
Si te gusta conducir, tiene que gustarte la velocidad	68,7%	22,3%	7,7%
Lo mejor de conducir son las emociones intensas, la “adrenalina”	63,2%	26,2%	9,0%
El riesgo de la conducción lo crean siempre los otros	61,6%	27,6%	8,8%
La conducción prudente es más aburrida	61,3%	27,3%	9,9%
Las mujeres conducen peor que los hombres	60,9%	22,0%	14,9%
La seguridad depende más de la habilidad personal que del respeto a las normas de tráfico	50,0%	35,4%	12,7%
Un/una joven al volante supone mayor riesgo que una persona más mayor.	49,3%	36,8%	12,3%

	Bajo acuerdo (0-3)	Acuerdo medio (4-6)	Alto Acuerdo (7-10)
A veces es necesario saltarse algunas normas de tráfico o de seguridad para realizar una conducción más segura	47,0%	31,6%	18,6%
El riesgo depende sobre todo de circunstancias externas a quien conduce (la carretera, el clima,...)	41,9%	40,7%	15,4%
Al volante, es más importante la pericia (saber conducir, desenvolverse bien con el vehículo y con el tráfico...) que la prudencia	37,1%	42,9%	18,1%
El exceso de prudencia es perjudicial para el resto de conductores/as	35,6%	34,6%	27,6%
Conducir implica riesgos que hay que aceptar, no se pueden evitar	32,6%	34,7%	30,5%
Las personas mayores son más torpes conduciendo	22,7%	33,1%	41,8%

Ordenadas en función de los porcentajes de acuerdo o desacuerdo, la zona de desacuerdos mayoritarios (puntuaciones de 0 a 3 en la escala agrupada) congrega a nueve proposiciones, desde “si te gusta conducir, tiene que gustarte competir con otros/as” hasta “las mujeres conducen peor que los hombres”. Salvo esta última todas —ya se ha comentado anteriormente—, con una explicitación del riesgo inaceptable, al menos en lo declarativo, para una mayoría de jóvenes. Y, sin embargo, pese a su mayoritario rechazo, agrupan en las zonas medias y altas de acuerdo a una parte no desdeñable de jóvenes; desde el 18,1% (suma de acuerdos medios y altos) de “si te gusta conducir, tiene que gustarte competir con otros/as” hasta el 36,9% del ítem “las mujeres conducen peor que los hombres”. No se puede hablar con estas cifras de polarización de posturas, pero sí de ciertos públicos que tienden a valorizar o a explicitar claramente una mayor proximidad al riesgo.

Donde sí se tiende a producir mayor polarización es en tres de las proposiciones, donde los desacuerdos son muy parecidos a la suma de acuerdos medios o altos; estas son “la seguridad depende más de la habilidad personal que del respeto a las normas” (50% en contra y 47,4% de acuerdo o muy de acuerdo), “un joven supone más riesgo que una persona mayor” (49,3% muy en desacuerdo y 49,1% de acuerdos medios o altos) y “a veces es necesario saltarse algunas normas de tráfico o seguridad para tener una conducción más segura” (47% y 50,2% respectivamente). En la primera y última el porcentaje de acuerdos y desacuerdos muestra de forma clara un cierto debate entre las habilidades personales como factor de garantía de seguridad frente al estricto respeto y adecuación a las normas y regulaciones, en la línea de lo que ya se comentó al analizar los componentes de “conducir bien”.

Un análisis factorial, es decir, la reducción del conjunto de las proposiciones a dimensiones de significado, parece ofrecer mayor información sobre la agrupación de las posturas hacia el riesgo vinculado a la conducción. El análisis realizado extrae dos factores, dos posturas multidimensionales que resumen de manera clara las diferentes agrupaciones ante los riesgos de la conducción, como puede comprobarse en la tabla siguiente:

Tabla 3.3.2. Modelo factorial posiciones ante el riesgo.

FACTORES	Factor 1	Factor 2
% Varianza explicada: (51.92%)	(42.708%)	(9.216%)
Si te gusta conducir, tiene que gustarte competir con otros/as	.870	
Si te gusta conducir, tiene que gustarte la velocidad	.786	
El riesgo al volante te da emociones positivas	.783	
La vida tiene riesgos, no merece la pena preocuparse por los de la conducción	.760	
Lo mejor de conducir son las emociones intensas, la "adrenalina"	.734	
Quien conduce bien, conduce rápido/a	.688	
El riesgo de la conducción lo crean siempre los otros	.620	
La conducción prudente es más aburrida	.605	
Un/una joven al volante supone mayor riesgo que una persona más mayor.	.482	
El exceso de prudencia es perjudicial para el resto de conductores/as		.700
Al volante, es más importante la pericia (saber conducir, desenvolverse bien con el vehículo y con el tráfico...) que la prudencia		.687
A veces es necesario saltarse algunas normas de tráfico o de seguridad para realizar una conducción más segura		.670
Conducir implica riesgos que hay que aceptar, no se pueden evitar		.643
Las personas mayores son más torpes conduciendo		.567
La seguridad depende más de la habilidad personal que del respeto a las normas	.467	.560
El riesgo depende sobre todo de circunstancias externas a quien conduce	.369	.464
Las mujeres conducen peor que los hombres	.448	.443

Kmo.:.941/Rotación Varimax

Los dos factores explican casi un 52% de la varianza. El primero de ellos agrupa a proposiciones que presentan el riesgo como factor positivo en la conducción; así incluye sentencias como, "lo mejor de conducir son las emociones intensas, la adrenalina", "si te gusta conducir tiene que gustarte competir...", "si te gusta conducir tiene que gustarte la velocidad", "el riesgo al volante te da emociones positivas", "quien conduce bien, conduce rápido" o "la conducción prudente es más aburrida". El segundo factor reúne, sobre todo, las proposiciones que priman las habilidades personales como elemento de atenuación del riesgo al volante; así, se incluyen "el exceso de prudencia es perjudicial...", "al volante es más importante la pericia que la prudencia", "a veces es necesario saltarse algunas normas para una conducción segura" o "conducir implica riesgos que hay que aceptar". Por otro lado, ambos factores comparten ciertos ítems como "la seguridad depende más de la habilidad personal que del respeto a las normas...", "el riesgo depende más de las circunstancias externas" o "las mujeres conducen peor que los hombres".

Sería interesante señalar los grupos de jóvenes que aparecen de forma más marcada o menos en uno u otro factor. Para ello, cruzamos las puntuaciones factoriales con las diferentes variables sociodemográficas (tabla 3.3.3)

Tabla 3.3.3. Factores resumen de la composición de factores por variables sociodemográficas. Datos en coeficientes factoriales. Media de cada factor= 0

Factor 1	Factor 2
Hombres (.14)	Hombres (.15)
Trabajan (.13)	Se consideran mejores conductores que el resto (.17)
Consideran que el conducir da sobre todo libertad (.22) y excitación (.80)	Entre tres y cinco años de carnet (.18)
Sienten menos "responsabilidad" al conducir (.15)	Se consideran hábiles al volante (.21), agresivos (.24), desafiantes (.52) e impacientes (.33)
Mujeres (-.18)	Miedo como significado de la conducción (-.38)
Con pareja estable (-.17)	Mujeres (-.21)

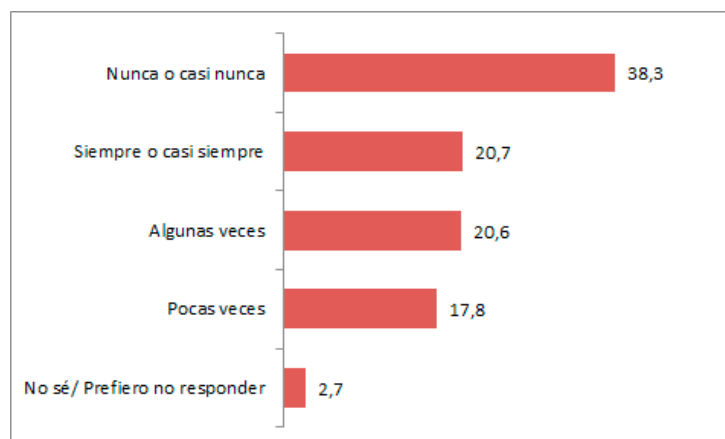
Puntúan más alto en el factor 1 los hombres y aquellos que declaran estar trabajando. También en este factor puntúan más alto aquellos jóvenes que consideran que el conducir proporciona libertad y, sobre todo, excitación; también están más presentes aquellos que no sienten que ser "responsable" sea un de los significados de la conducción. Por el contrario, puntúan mucho más bajo que la media en este factor las mujeres y los que tienen pareja estable.

En el factor 2, aquel donde priman los atributos personales como elementos de una conducción segura, están presentes más los hombres y, con bastante coherencia con el contenido del factor, aquellos que se consideran mejores conductores que el resto, los que declaran una antigüedad entre 3 y 5 años de carnet y que se califican a sí mismos por encima de la media como "agresivos", "desafiantes" e "impacientes". Es significativo que en los dos factores que acumulan la varianza se muestra una menor presencia de mujeres. Esto no sorprende cuando vemos que en ambos casos hay una cierta banalización del riesgo (en uno por ver sus aspectos positivos, en el otro por entender que la habilidad personal garantiza el control). Está claro que las mujeres se abonan más a la prudencia.

Por otro lado, la conducción ligada al ocio festivo de los jóvenes es otro elemento a considerar en el análisis de los riesgos asociados a la conducción. Las preguntas destinadas a evaluar este tipo de uso del vehículo se clasifican en dos grupos; el primero, breve, destinado a describir la frecuencia de conducción en el contexto festivo y el segundo bloque, más extenso, a analizar las vinculaciones que los jóvenes hacen entre conducción y consumo de sustancias, ya sea alcohol u otras.

El uso del vehículo cuando se sale de fiesta, se sea o no el conductor, es bastante común entre los jóvenes pero no mayoritario, tal como muestra el gráfico siguiente (gráfico 3.3.2)

Gráfico 3.3.2. Frecuencia uso vehículo en salidas de fiesta, aunque no se sea el conductor. Datos en %. Base: Total muestra (N=972)



En cuanto a las posturas más divergentes, el uso intensivo (“siempre o casi siempre”) presenta una proporción bastante inferior que la ausencia del mismo (“nunca o casi nunca”); 20,7% versus 38,3% respectivamente. Sin embargo, tales posturas están bastante matizadas por el resto de las posiciones de la escala; “pocas veces” afirman emplearlo el 17,8%, mientras que “algunas veces” suma el 20,6% de los jóvenes. Este comportamiento que podríamos denominar como tibio (se usa, pero con escasa o poca frecuencia) suma en total al 38,4%. Presentándolo en proporciones, se puede decir que, aproximadamente de cada diez jóvenes, 4 declaran no emplear nunca un vehículo en sus salidas de fiesta, otros 4 algunas veces y 2 dicen hacerlo siempre. Cierta tendencia, por tanto, a un uso medio bajo en este contexto, al menos en lo declarativo.

Como es habitual, interesa comprobar qué perfiles se muestran más o menos propensos a este uso del vehículo en salidas festivas (tabla 3.3.4).

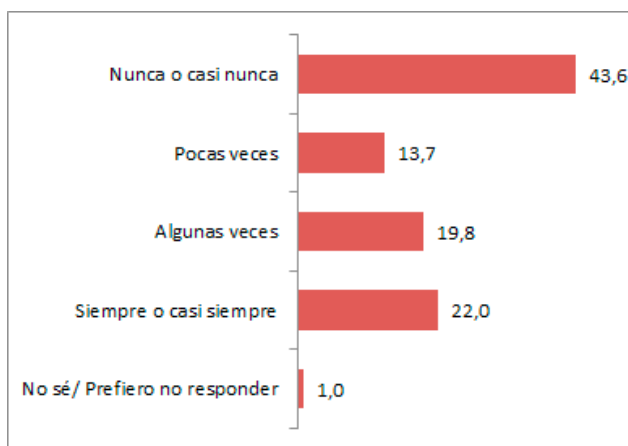
Tabla 3.3.4. Comparativa por variables socio demográficas de uso del vehículo en salidas de fiesta. Se especifican exclusivamente variables que señalan al menos una diferencia significativa por encima de la proporción media. $P < 0.05$

	Siempre o casi siempre	Nunca o casi nunca
Actividad		+ en paro
Estudios		+Otra formación
Hábitat	+ Entornos rurales	+ Entornos urbanos
Clase de conductor		+ Se consideran peor o mucho peores conductores
Estatus pareja		+ con pareja estable y conviven
Antigüedad en el carnet		+ entre 1 y 3 años
Tipo de conductor		+ conductores no habituales

Las únicas diferencias sociodemográficas significativas entre las categorías de respuesta se dan en “nunca o casi nunca”, donde aparecen más los que declaran estar en paro, aquellos que tienen otra formación distinta a las regladas, residen en entornos urbanos, se consideran peores conductores que el resto, tienen pareja estable y conviven con la misma, con una antigüedad de carnet entre 1 y 3 años y que son conductores no habituales. En la frecuencia más alta, la de “siempre o casi siempre” solo se distinguen los jóvenes que residen en entornos rurales, lo que resulta muy significativo en la construcción de una dimensión especial del riesgo.

En cuanto a la asunción del papel de conductor en estas salidas de fiesta que emplean el vehículo, el patrón de distribución en las distintas categorías tiende a ser similar a lo visto en la pregunta anterior (gráfico 3.3.3).

Gráfico 3.3.3. Frecuencia como conductor en salidas de fiesta. Datos en %. Base: conductores (N=769)



Son mayoría abultada aquellos que declaran que no asumen el papel de conductor “nunca o casi nunca” (43,6%) y un 13,7% declara que “pocas veces”. “Siempre o casi siempre” lo afirman el 22% de conductores, al que se suma el 19,8% de los que dicen hacerlo “algunas veces”. Como ya anticipábamos, son mayoría las frecuencias bajas o la ausencia total de tal comportamiento (un 57,3% declara que “nunca” o “pocas veces”) frente a los usos esporádicos o habituales del 41,8% de jóvenes que dice hacerlo “siempre” o, cuando menos, “algunas veces”.

El cruce con los perfiles sociodemográficos aporta variaciones solamente en la categoría de “nunca o casi nunca” (tabla 3.3.5).

Tabla 3.3.5. Comparativa por variables socio demográficas de conducción del vehículo en salidas de fiesta. Se especifican exclusivamente variables que señalan al menos una diferencia significativa por encima de la proporción media. $P < 0.05$

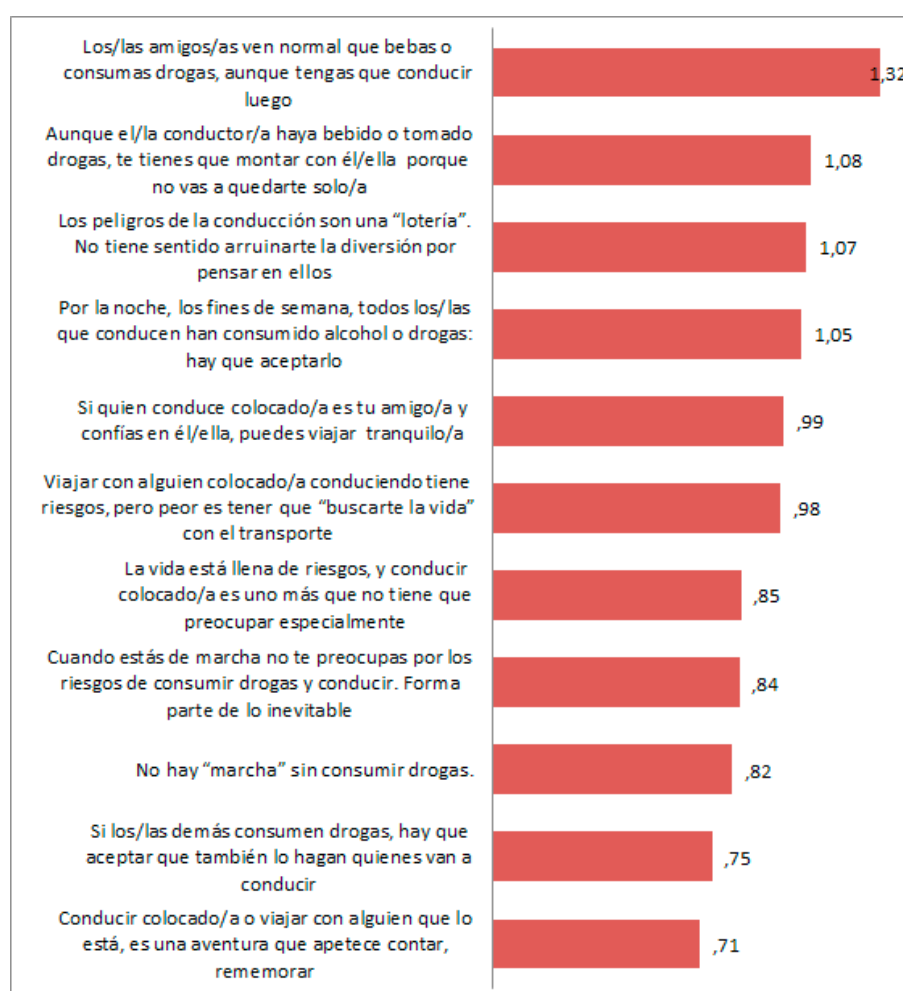
	Nunca o casi nunca
Sexo	+ mujeres
Actividad	+ en paro o estudian
Hábitat	+ Entornos urbanos
Clase de conductor	+ Se consideran peor o mucho peores conductores
Antigüedad en el carnet	+ entre 1 y 3 años
Tipo de conductor	+ conductores no habituales

Prácticamente el perfil de los que más declaran no conducir en salidas de fiesta “nunca o casi nunca” replica —con bastante lógica— el perfil de los que dicen no emplear el vehículo “nunca o casi nunca” en este tipo de salidas, con algunos matices; en este caso, las mujeres y los que están estudiando se incorporan a aquellos que están en paro, residen en entornos urbanos, se consideran peores conductores que el resto, tienen una antigüedad de carnet de entre 1 y 3 años y son conductores no habituales.

3.4 Conducción y consumo de sustancias

Tal y como se estudiaba en las líneas anteriores las percepciones sobre determinadas actitudes genéricas al volante que pueden suponer peligro, el siguiente paso en el análisis intenta aclarar la percepción de otro factor de riesgo asociado a la conducción; el consumo de sustancias en el ocio festivo. Para ello se empleó una batería diseñada ad-hoc, que consta de 11 proposiciones que presentan distintas afirmaciones que vinculan consumo de sustancias y conducción y sobre la que los entrevistados deben mostrar su grado de acuerdo o desacuerdo, mediante la conocida escala de posiciones de 0 (“nada de acuerdo”) a 10 (“totalmente de acuerdo”). Los resultados globales, presentados en medias ordenadas de mayor a menor, se presentan en el siguiente gráfico (3.4.1).

Gráfico 3.4.1. Grado de acuerdo con actitudes ante el consumo de sustancias y conducción. Nota media escala 0 (nada de acuerdo) a 10 (totalmente de acuerdo). Datos en medias. Base: N=972



La mayoría de las proposiciones presenta asociaciones entre consumo de sustancias y conducción de una manera poco estigmatizadora, se podría decir que “suavizan” la percepción de riesgo y restan importancia al mismo en la ecuación conducción y consumo; o cuanto menos, presentan el consumo y la conducción como algo relacionado. Pese a este intento de “naturalización”, las notas medias muestran que mayoritariamente se está en desacuerdo con todas y cada una, sin que apenas existan matices que puedan rescatar algunas proposiciones. Baste el decir que la nota media más alta es para el ítem “los amigos ven normal que bebas o consumas drogas aunque tengas que conducir luego”, que alcanza el 1.3

de media sobre 10 puntos posibles. O que las siguientes en orden descendente apenas superen el 1, como “aunque el conductor/a haya bebido o tomado drogas, te tienes que montar porque no vas a quedarte solo/a (1.08), “los peligros de la conducción son una lotería; no tiene sentido arruinarte la diversión pensando en ellos “(1.07) o “por la noche, los fines de semana todos los que conducen han tomado alcohol o drogas; hay que aceptarlo” (1.05).

El resto de proposiciones ni siquiera alcanza el 1 de nota media. Si bien el análisis de las medias parece poco productivo en este caso por las bajas puntuaciones alcanzadas, parece más relevante el intentar establecer qué porcentajes de jóvenes se colocan en posiciones de absoluto o cuasi absoluto rechazo (de 0 a 3 en las escala de acuerdo), de acuerdos medios (de 4 a 6) o de altos acuerdos (7 a 10), agrupación porcentual que se refleja en la tabla siguiente (tabla 3.4.1)

Tabla 3.4.1. Grado de acuerdo con actitudes ante conducción y consumo de sustancias. Escala agrupada. Datos en %. Base: N=972. Excluidos No sabe/No contesta

FACTORES	Bajo acuerdo (0-3)	Acuerdo medio (4-6)	Alto Acuerdo (7-10)
Conducir colocado/a o viajar con alguien que lo está, es una aventura que apetece contar, rememorar	89,6%	6,5%	2,6%
Si los/las demás consumen drogas, hay que aceptar que también lo hagan quienes van a conducir	88,2%	7,5%	3,2%
No hay “marcha” sin consumir drogas.	88,1%	7,5%	3,1%
Cuando estás de marcha no te preocupas por los riesgos de consumir drogas y conducir. Forma parte de lo inevitable	86,8%	9,1%	2,8%
La vida está llena de riesgos, y conducir colocado/a es uno más que no tiene que preocupar especialmente	87,3%	7,2%	4,2%
Viajar con alguien colocado/a conduciendo tiene riesgos, pero peor es tener que “buscarte la vida” con el transporte	85,5%	9,5%	3,5%
Si quien conduce colocado/a es tu amigo/a y confías en él/ella, puedes viajar tranquilo/a	86,4%	8,8%	3,5%
Por la noche, los fines de semana, todos los/las que conducen han consumido alcohol o drogas: hay que aceptarlo	85,2%	10,3%	3,3%
Los peligros de la conducción son una “lotería”. No tiene sentido arruinarte la diversión por pensar en ellos	85,2%	9,6%	3,9%
Aunque el/la conductor/a haya bebido o tomado drogas, te tienes que montar con él/ella porque no vas a quedarte solo/a	84,2%	10,2%	4,1%
Los/las amigos/as ven normal que bebas o consumas drogas, aunque tengas que conducir luego	81,0%	11,1%	6,4%

Todos los ítems superan el 80% de jóvenes —y algunos se acercan al 90% como “conducir colocado o viajar con alguien que lo está es una aventura que merece la pena rememorar”, “si los demás consumen drogas, hay que aceptar que también lo hagan quienes van a conducir” y “no hay marcha sin consumir drogas”— que se ubican en las posiciones de 0 a 3, equiparable a un desacuerdo total o casi total. Interesa, por tanto, estudiar a los que manifiestan acuerdos medios o incluso altos:

Los porcentajes de jóvenes que manifiestan acuerdos medios o altos (posiciones de 4 a 10 en la escala) rondan alrededor del 10% para la gran mayoría de proposiciones. Superan este porcentaje con cierta diferencia los ítems “los amigos ven normal que bebas o consumas drogas aunque tengas que conducir luego” (suma de acuerdos medios y altos de 17,5%), “aunque el conductor/a haya bebido

o tomado drogas te tienes que montar con él/ella porque no vas a quedarte solo/a" (14,3%) , "los peligros de la conducción son una lotería. No tiene sentido arruinarte la diversión por pensar en ellos" con un 13,5% y "por la noche, los fines de semana, todos los que conducen han consumido alcohol o drogas; hay que aceptarlo" (13,6%). Casi todos ellos muestran rasgos de ser proposiciones que inciden en cierta inevitabilidad a la hora de aceptar los riesgos de conducción y consumos; tienes que montarte en un vehículo, aunque el conductor haya bebido, pues las alternativas son pocas. O si ya la conducción tiene riesgos que se consideran casi inevitables, no hay por qué pensar mucho en ello; o si lo común es que por la noche los fines de semana se beba y se consuman sustancias, hay que aceptarlo. Parece que existen ciertos jóvenes, minoritarios en conjunto, para los cuales estos hechos forman parte de "lo que pasa" en las noches de fiesta y están dispuestos a aceptarlo o, cuando menos, a reconocerlo.

Algo menos de acuerdo alcanzan otras proposiciones; muchas de ellas, las que intentan naturalizar e incluso exaltar el consumo de sustancias cuando se emplea un vehículo; por ejemplo, el 9,1% de jóvenes que manifiestan algún tipo de acuerdo con "conducir colocado es una aventura que apetece recordar"; o el 10,6% que se muestra de acuerdo en alguna medida con la suposición de que "no hay marcha sin consumir drogas"; también el escaso 11% de los que manifiestan cierto acuerdo con "si los demás consumen drogas, hay que aceptar que los que van a conducir también lo hagan". Y el 11,4% con "cuando estás de marcha no te preocupas por los riesgos de consumir drogas y conducir. Forma parte de lo inevitable".

No hay duda de que estos comportamientos suscitan un rechazo mayoritario, al menos formal, pero dada la gravedad del riesgo de las posturas contrarias, los porcentajes que están de acuerdo con las proposiciones son altamente significativos (y preocupantes).

Podemos analizar los perfiles de jóvenes que más de acuerdo se muestran, mediante el cruce de las puntuaciones de acuerdo medias y altas, que figura en la tabla siguiente (tabla 3.4.2).

Tabla 3.4.2. Comparativa por variables socio demográficas del grado de acuerdo medio y alto (puntuaciones de 4-10) con proposiciones sobre consumo y conducción en salidas de fiesta. Se especifican exclusivamente variables que señalan al menos una diferencia significativa por encima de la proporción media. P<0.05

		Si los/las demás consumen drogas, hay que aceptar que también lo hagan quienes van a conducir	Conducir colocado/a o viajar con alguien que lo está, es una aventura que apetece contar, recordar	Los/las amigos/as ven normal que bebas o consumas drogas, aunque tengas que conducir luego	Los peligros de la conducción son una "lotería". No tiene sentido arruinarte la diversión por pensar en ellos	Viajar con alguien colocado/a conduciendo pero peor es tener que "buscarte la vida" con el transporte	Por la noche, los fines de semana, todos los/las que conducen han consumido alcohol o drogas: hay que aceptarlo
Sexo	+ Hombres	+ Hombres	+ Hombres		+ Hombres	+ Hombres	+ Hombres
Actividad			+ Trabajan	+ Trabajan/ estudian		+ Trabajan/ estudian	

Las únicas variables que discriminan (y no en todas las proposiciones) son el sexo y, para algunas, la actividad. Los hombres parecen manifestar, en general, grados de acuerdo algo más altos que las mujeres. Lo mismo pasa con la actividad, que introduce ciertas apreciaciones en el grado de acuerdo si el/la joven solo trabaja o solo estudia. La conclusión, por tanto, es que los niveles de acuerdo o desacuerdo con las proposiciones son ampliamente generalizados, bastante independientemente del perfil del joven que las valore; o, en sentido contrario, que las minorías que defienden el riesgo tienen un carácter trasversal (salvo por el hecho, esperado, que reflejan una mayor presencia de hombres).

Profundizando en el análisis de las vinculaciones sobre consumos y conducción, las siguientes preguntas se orientan a establecer la percepción de los jóvenes sobre los efectos del consumo de sustancias como factor de riesgo en el caso de accidentes. Para ello, se preguntó si el consumir determinadas sustancias –alcohol, “porros”, cocaína o “pastillas” (éxtasis, MDMA, alucinógenos, etc.) incrementaba el riesgo, empleando una escala de cinco posiciones; “siempre aumenta mucho”, “aumenta algo”, “aumenta o no, dependiendo de la cantidad”, “apenas aumenta, se exagera mucho” y “no aumenta”. Las proporciones de las diferentes categorías se muestran en la siguiente tabla (3.4.3).

Tabla 3.4.3. Incremento de riesgo de tener un accidente por consumo de sustancias. Datos en %. Base: Total muestra (N=972).

	Siempre aumenta mucho	Siempre aumenta algo	Aumenta o no, dependiendo de la cantidad	Apenas aumenta, se exagera mucho	No aumenta	Prefiero no responder
ALCOHOL	73,7%	13,6%	11,5%	,5%	-	,7%
PORROS	65,5%	20,3%	10,2%	2,1%	,4%	1,5%
COCAINA	84,9%	7,8%	2,8%	,6%	,5%	3,4%
PASTILLAS/MDMA	89,7%	4,4%	2,3%	,5%	,1%	3,0%

Para todas las sustancias el riesgo se percibe que se incrementa “siempre mucho” de forma mayoritaria, especialmente con la cocaína (casi el 85% de los jóvenes así lo escogen) y las pastillas (prácticamente el 90%). Pese a ello, hay porcentajes de jóvenes (cerca del 10% para la cocaína y del 7% para las pastillas) que declaran que “aumenta algo” o que su incidencia es variable, pues depende “de la cantidad”.

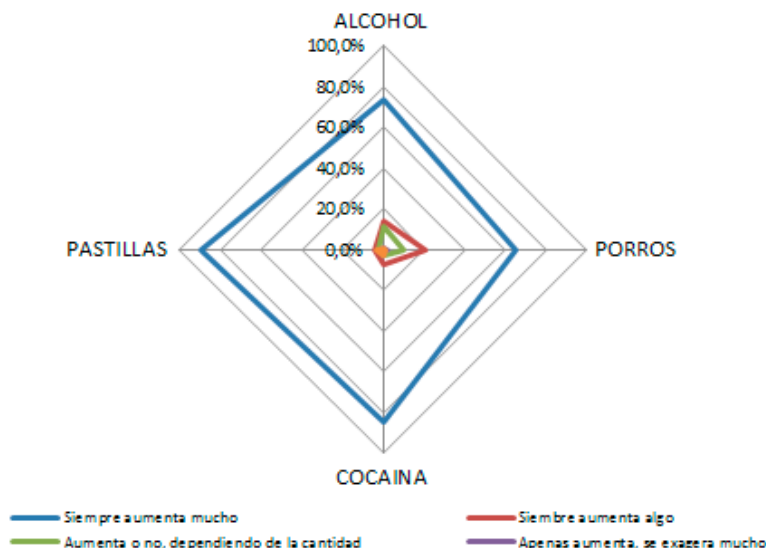
Más benévola, pese a posiciones muy mayoritarias en la categoría de “aumenta mucho” (entre el 65% y 73,7%) es la percepción de los efectos del alcohol y porros como factores de riesgo. Para la primera sustancia, los porcentajes de jóvenes que piensan que solo “aumenta algo” el riesgo de accidente o bien “depende de la cantidad” suman el 25,1%. En el caso de los “porros”, la suma de “aumenta algo” y “depende de la cantidad” supera por poco el 30% (30,5%). Incluso un 2% piensa sobre esta sustancia que “se exagera mucho” sobre su incidencia en los accidentes. Para comprender mejor estas miradas sobre el alcohol y los porros, hay que enlazarlas con la percepción muy asentada de los casi nulos efectos del alcohol si se consume moderadamente. La misma postura, más benigna, sobre los efectos de los “porros” en la conducción se explica si se tiene en cuenta el discurso sobre sus usos y efectos⁴. En todo caso, la categoría “aumenta o no

⁴ Desde la FAD/CRS se ha comprobado en numerosos estudios el arraigo de un discurso acerca del alcohol en el que el control personal sobre la bebida y un uso moderado de la misma parecen descargar de mucha de su peligrosidad percibida a esta sustancia. Algo parecido ocurre con los “porros”. Como referencias, entre otras : Ballesteros, Juan Carlos; Babín, Francisco; Rodríguez, Miguel Ángel; Megías, Eusebio (2010). Ocio y riesgos de los jóvenes madrileños. FAD/Obra Social Caja Madrid: Madrid. Ballesteros, Juan Carlos;

dependiendo de la cantidad”, para ambas sustancias, incluye alrededor del 10% de los jóvenes.

De forma más gráfica y resumida se pueden apreciar las distintas percepciones del riesgo asociado a accidentes en función de las sustancias (gráfico 3.4.2).

Gráfico 3.4.2. Percepción del incremento de accidentes en función de las sustancias. Datos en %. Base: N=972



Pastillas y cocaína tienen un rango muy asentado de ser sustancias con alto riesgo si se asocian con la conducción (línea azul), es decir, lo incrementan mucho y apenas hay espacio perceptivo para apreciarlas de forma un poco menos aguda (línea verde o roja). Con el alcohol y los porros, el espectro de riesgo asociado a su consumo es algo más difuso; si bien es mayoritaria la percepción de elevado riesgo, hay espacio para los matices; ya no se asocia de forma tan radical como en las sustancias anteriores al riesgo elevado (aparece de forma más marcada la línea roja, “aumenta algo”), o éste se convierte en un elemento dependiente exclusivamente de la cantidad consumida (“aumenta o no, dependiendo de la cantidad”, línea verde).

Si cruzamos los porcentajes de la categoría que minimiza el riesgo de tener accidentes asociados a consumir (“aumenta o no, dependiendo de la cantidad”)⁵ con los perfiles sociodemográficos de los jóvenes, encontramos pocas diferencias; refiriéndose al alcohol, los más jóvenes y los que sólo estudian son los que están más presentes.

Megías, Ignacio. (2013) Mismas drogas, distintos riesgos. Un ensayo de tipología de jóvenes consumidores. FAD: Madrid. Megías, Eusebio (coord.) (2010). Valores sociales y drogas 2010. FAD/Obra Social Caja Madrid: Madrid.

⁵ “Apenas aumenta” y “No aumenta”, por su escaso número de respuestas, no ofrecen diferencias estadísticas significativas en los cruces. Cabe pensar que sus perfiles se aproximarán al descrito para la categoría “Aumenta o No...”

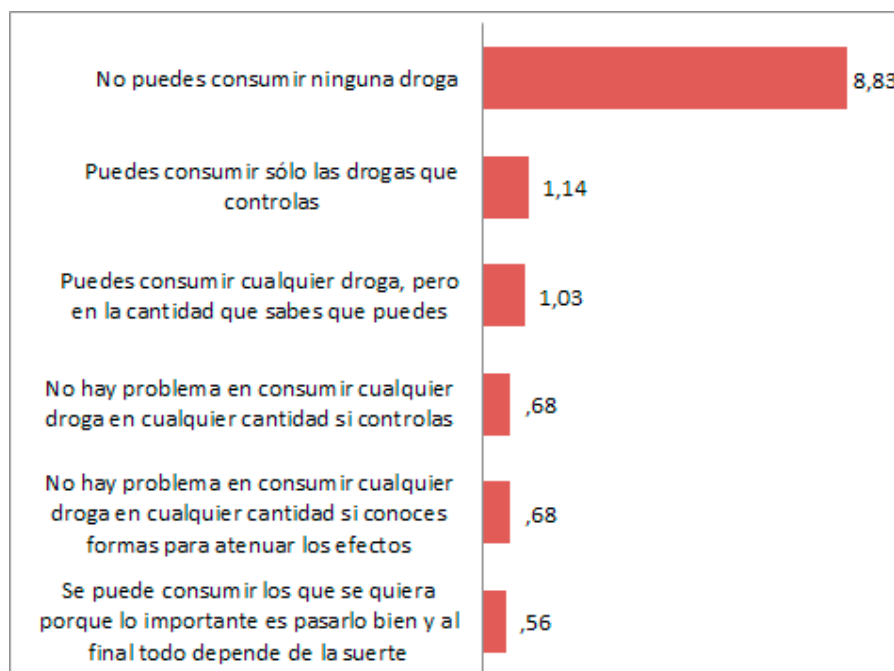
Tabla 3.4.3. Comparativa por variables socio demográficas de la categoría “Aumenta o no, dependiendo de la cantidad” (el riesgo de tener accidente si se consumen sustancias). Se especifican exclusivamente variables que señalan al menos una diferencia significativa por encima de la proporción media. $P < 0.05$

ALCOHOL	Aumenta o no, dependiendo de la cantidad
Edad	+ Hasta los 19 años
Actividad	Estudian

Complementando a estas percepciones sobre el consumo de ciertas sustancias en concreto y sus implicaciones prácticas sobre el riesgo de sufrir accidentes, hay que especificar hasta qué punto los jóvenes tienen asociados —y de qué manera— drogas con conducción. De nuevo, bajo la propuesta “si hay que conducir a casa...” se plantea una batería de proposiciones con las que hay que manifestar grado de acuerdo o desacuerdo (la escala de 0 a 10), y que en conjunto dibujan todo el espectro de posiciones posibles de la asociación drogas y conducción, desde el rechazo absoluto a su consumo “no puedes consumir ninguna droga” hasta la postura más permisiva “se puede consumir lo que se quiera, al fin y al cabo lo que importa es pasárselo bien y al final todo depende de la suerte”. Los resultados se muestran en el gráfico siguiente (gráfico 3.4.3).

Gráfico 3.4.3. Grado de acuerdo con actitudes ante el consumo de sustancias y conducción. Nota media escala 0 (nada de acuerdo) a 10 (totalmente de acuerdo). Datos en medias. Base. N=972

Si hay que conducir para volver a casa...



Resulta evidente que la nota media más alta, con gran diferencia, es para la postura más radicalmente opuesta al consumo de sustancias en la conducción, “no puedes consumir ninguna droga”, que alcanza una media de 8.8 sobre 10 posibles. Poco más se puede decir sobre el resto de proposiciones a la vista de las medias; algunas superan con poco el 1 de media (rechazo casi absoluto): “puedes consumir solo las drogas que controlas” (1.14) o “puedes consumir cualquier droga, pero en la cantidad que sabes que puedes” (1.03). Ambas son posturas que, cuando menos, introducen ciertos límites en cuanto al consumo, el control

propio. El resto, que ni siquiera alcanzan esta nota, coinciden todas en la ausencia casi total de límites al consumo.

Sí es más productivo analizar las respuestas mediante la agrupación de la escala de acuerdos, separando los desacuerdos (0 a 3), los acuerdos medios (4 a 6) y los altos acuerdos (7 a 10), resultados que se ofrecen en la tabla 3.4.4.

Tabla 3.4.4. Grado de acuerdo con actitudes ante conducción y consumo de sustancias. Escala agrupada. Datos en %. Base: N=972. Excluidos No sabe/No contesta

	Bajo acuerdo [0-3]	Acuerdo medio [4-6]	Alto Acuerdo [7-10]
Se puede consumir lo que se quiera porque lo importante es pasarlo bien y al final todo depende de la suerte	91,7%	3,6%	3,3%
No hay problema en consumir cualquier droga en cualquier cantidad si conoces formas para atenuar los efectos	90,5%	4,8%	3,3%
No hay problema en consumir cualquier droga en cualquier cantidad si controlas	90,6%	4,9%	3,3%
Puedes consumir cualquier droga, pero en la cantidad que sabes que puedes	86,0%	7,4%	5,1%
Puedes consumir sólo las drogas que controlas	85,1%	6,5%	6,9%
No puedes consumir ninguna droga	8,0%	5,8%	84,6%

Tal y como se ha anticipado en el análisis de la nota media, la mayoría de proposiciones —salvo la de sentido contrario, “no puedes consumir ninguna droga”— concitan un gran desacuerdo. Pero existen matices en las categorías de acuerdo intermedio o gran acuerdo. Para dos, existe un porcentaje reseñable de los jóvenes que manifiestan acuerdos medio o altos; “puedes consumir solo las drogas que controlas” (13,4%), “puedes consumir cualquier droga, pero en la cantidad que sabes que puedes” (12,5%).

Menos porcentaje de acuerdos medios o altos convocan las demás, pero es destacable que un 8,2% está de acuerdo en diversos grados con “no hay problema en consumir cualquier droga en cualquier cantidad si controlas”; prácticamente el mismo porcentaje (8,1%) también está, cuando menos, algo de acuerdo con “no hay problema en consumir cualquier droga en cualquier cantidad si conoces formas de atenuar sus efectos” y un 6,9% con la proposición menos restrictiva de todas, “se puede consumir lo que se quiera porque lo importante es pasarlo bien y al final todo depende de la suerte”. Son porcentajes, una vez más, que, aunque minoritarios, resultan expresivos por el grave riesgo inherente a las posturas.

El análisis de los perfiles que se muestran más de acuerdo con estas proposiciones, acuerdos medios y altos, quizás más relevantes para el análisis, no muestra ninguna diferencia significativa.

En cuanto a las actitudes hacia las sustancias y conducción queda una dimensión por analizar y es la de comprobar hasta qué punto ciertas percepciones —algunas pertenecientes al discurso público sobre ciertas sustancias y bastante asentadas como verdades incuestionables— sobre los efectos de las drogas en la conducción están integradas en el imaginario de los jóvenes conductores. Por ejemplo, que los porros tranquilizan, que el control es posible y suficiente cuando se toman sustancias, que la conducción bajo los efectos de determinadas sustancias puede ser más divertida o placentera, etc. Los ítems que integran esta batería debían ser calificados en la escala ya empleada a lo largo de esta investigación, de 0 a 10.

Sin embargo, en esta ocasión se presentará exclusivamente el resultado de cada proposición en la agrupación en tres posiciones (desacuerdos, acuerdos medios

y acuerdos bajos) de la escala original, dado que las notas medias obtenidas no superan, en ningún caso, el 1 de calificación, lo que hace infructuosa su presentación en este formato (tabla 3.4.5)

Tabla 3.4.5. Grado de acuerdo con efectos de sustancias en la conducción. Escala agrupada. Datos en %. Base: N=972. Excluidos No sabe/No contesta

	Bajo acuerdo (0-3)	Acuerdo medio (4-6)	Alto Acuerdo (7-10)
Los efectos de unas drogas compensan los de otras, disminuyendo el riesgo de la conducción	91,5%	4,4%	1,3%
Tomar algo de cocaína agiliza los reflejos	89,7%	4,5%	1,5%
Si se conoce los efectos que producen las drogas, se pueden controlar y conducir bien	91,0%	5,5%	1,5%
Si vas "colocado/a" las sensaciones de la conducción son más placenteras	85,8%	5,0%	2,9%
Los porros tranquilizan y ayudan a conducir mejor	88,1%	6,8%	2,0%
La destreza personal puede compensar el efecto de las drogas al volante	88,3%	7,9%	1,7%
Se exagera mucho el efecto de las drogas para conducir; lo importante es conocer los propios límites	88,1%	7,4%	2,6%
El mayor riesgo de consumir drogas cuando vas a conducir es que te pillen y te sancionen	87,4%	6,7%	3,7%
Cuando consumes porros, lo único que hay que hacer es conducir con más cuidado	86,9%	7,8%	2,5%
Cuando consumes alcohol, lo único que hay que hacer es conducir con más cuidado	87,0%	7,9%	2,7%

De nuevo, como en ocasiones anteriores, las asociaciones entre drogas y conducción suscitan grandes y mayoritarios desacuerdos; todos los ítems superan el 85% de jóvenes que les otorgan notas muy bajas (de 0 a 3) en la escala de acuerdo y dos en concreto superan el 90%: "los efectos de unas drogas se compensan con otras" (91,5%) y "si se conocen los efectos que producen las drogas, se pueden controlar y conducir bien" (91%). Pero también de nuevo, proporciones de jóvenes que rondan el 10% están de acuerdo en algún grado con las mismas. Interesa acercarse a las que mayor grado de acuerdo concitan en los puntos medios (de 4 a 6) y altos (de 7 a 10), aun siendo éste muy minoritario: un 10,6%, en el caso de "cuando consumes alcohol, lo único que hay que hacer es tener más cuidado"; muy parecido porcentaje para la misma sentencia aplicada a los "porros" (10,3%). Un 10,4%, "el mayor riesgo de consumir drogas cuando vas a conducir es que te pillen" y un escaso 10% en el caso de "se exagera mucho el efecto de las drogas para conducir; lo importante es conocer los propios límites".

Menos porcentajes de jóvenes se encuentran en algún grado de acuerdo con el resto de ítems, pues ninguno supera la barrera del 10%; especialmente escasos son los acuerdos con "si vas colocado, las sensaciones de la conducción son más placenteras" (7,9%) o "si se conocen bien los efectos" y "tomar algo de cocaína agiliza los reflejos" (6%).

El cruce de las posiciones de acuerdos medios y altos (posiciones de 4 a 10) con los diferentes perfiles sociodemográficos ofrece los siguientes resultados (tabla 3.4.6):

Tabla 3.4.6. Comparativa de los puntos 4 a 10 de la escala de acuerdo de proposiciones con respecto a sustancias y conducción por variables socio demográficas. Se especifican exclusivamente variables que señalan al menos una diferencia significativa por encima de la proporción media. P<0.05

	Tomar algo de cocaína agiliza los reflejos	Se exagera mucho el efecto de las drogas para conducir; lo importante es conocer los propios límites	Cuando consumes porros, lo único que hay que hacer es conducir con más cuidado	Cuando consumes alcohol, lo único que hay que hacer es conducir con más cuidado	Si vas "colocado/a" las sensaciones de la conducción son más placenteras
Sexo				+ hombres	
Actividad	+ trabajan		+ trabajan		
Hábitat	+ entornos semi-urbanos	+ entornos rurales			+ entornos semi-urbanos

Encontramos a más hombres de acuerdo con la sentencia "cuando consumes alcohol, lo único que hay que hacer es conducir con más cuidado". La variable hábitat es la que parece importar algo más, pues encontramos a más personas que residen en entornos rurales (hasta 5.000 habitantes) estar de acuerdo en más alto grado que el resto con "se exagera mucho el efecto de las drogas; lo importante es conocer los propios límites" y de entornos semiurbanos (entre 5.000 y 100.000 habitantes) con "tomar algo de cocaína agiliza los efectos" y "si vas colocado, las sensaciones de conducción son más placenteras". Los que trabajan manifiestan mayores grados de acuerdo con "tomar algo de cocaína agiliza los reflejos" y "cuando consumes porros, lo único que hay que hacer es conducir con más cuidado". Pese a estos matices, no es posible hablar de un perfil o perfiles muy definidos de jóvenes que muestren en mayor medida que el resto vinculación con estos supuestos.

3.5 Comportamientos al volante y consumos de sustancias

Si bien hasta ahora se han analizado las actitudes y percepciones ante el riesgo y diversos factores asociados al mismo, la investigación plantea también el diagnóstico de los comportamientos cuando se coge el volante, pues importa obtener elementos de contraste para estudiar la posible correlación entre declaraciones y usos reales. Dicho de otra manera: comprobar si el rechazo formal muy mayoritario a la correlación drogas y conducción es coherente con un comportamiento que lo traduzca.

Las preguntas realizadas abordan situaciones de conducción asociada al consumo de sustancias que los jóvenes han podido protagonizar en los últimos seis meses, como haber conducido bajo los efectos de sustancias o haberse montado en un vehículo cuando el conductor/a había tomado drogas. Para una mayor claridad del análisis, la escala original de respuesta, consistente en cinco puntos ("nunca lo he hecho en los últimos seis meses", "pocas veces", "alguna vez", "a menudo", "siempre o casi siempre" se ha agrupado en tres dimensiones de sentido, más operativas a efectos de contraste y que reflejan comportamientos similares; "nunca", "pocas veces" + "alguna vez" y "a menudo + casi siempre".

Los resultados de la tabla 3.5.1 muestran la frecuencia de estos comportamientos cuando se ha sido conductor del vehículo:

Tabla 3.5.1. Frecuencia de consumo de sustancias como conductor en los últimos seis meses. Escala agrupada. Datos en %. Base: Conductores, (N=742). Excluidos No sabe/ No contesta

	Nunca	Pocas veces + Alguna vez	A menudo + Siempre o casi siempre
Después de haber bebido alcohol	60,5%	35,7%	3,0%
Habiendo consumido cannabis/ marihuana/porros	88,9%	8,1%	2,1%
Habiendo consumido cocaína/ speed	94,8%	2,7%	1,6%
Habiendo consumido éxtasis/ pastillas/MDMA/alucinógenos	95,4%	2,3%	1,3%

Mayoría abrumadora de jóvenes que declaran que “nunca” han conducido bajo los efectos de cocaína o “pastillas” en los últimos seis meses: no superan el 5% los jóvenes que declaran haberlo hecho al menos alguna vez.

Pero estas pautas cambian sustancialmente para el alcohol y los “porros”, donde las frecuencias, especialmente la ocasional (pocas veces + alguna vez) presentan porcentajes más elevados. En cuanto a “porros”, un 8,1% de los jóvenes afirman haber conducido bajo sus efectos al menos “alguna vez” en los últimos seis meses; si también se considera el 2,1% que declara haberlo hecho “a menudo” o “casi siempre”, suman el 10,2% de jóvenes que han conducido en los últimos seis meses bajo los efectos de esta sustancia.

Para el alcohol, las cifras de consumo ocasional al volante se elevan sustancialmente; nada más y nada menos que un 35,7% declara haber conducido bajo los efectos del alcohol al menos alguna vez en los últimos seis meses; y un 3% de forma continuada. El 38,7% de los jóvenes ha manejado un vehículo bajo los efectos del alcohol en los últimos seis meses, es decir, casi 4 jóvenes de cada 10 que conducen.

Sorprenden inicialmente estas cifras, especialmente el caso del alcohol, cuando contrastamos estos comportamientos con las declaraciones vistas anteriormente sobre sustancias y conducción, donde una gran mayoría de jóvenes expresaba la necesidad de no consumir ninguna droga cuando se conduce. Pero sorprende menos cuando se vuelven a revisar las percepciones de incremento del riesgo de tener accidentes cuando se consume alcohol y “porros”, donde un aproximadamente 10% de los jóvenes afirmaba, para ambas sustancias que este riesgo “aumenta o no, dependiendo de la cantidad”. De nuevo, el discurso hacia el alcohol y los porros se nutre de cierta tolerancia hacia las mismas, al menos en mayor medida que otras drogas.

Interesa también el comportamiento de consumos de sustancias cuando no se es el conductor, pero se emplea un vehículo cuyo conductor/a las ha ingerido (tabla 3.5.2). Se presentan los datos con la misma agrupación que en el caso anterior.

Tabla 3.5.2. Frecuencia de subirse a un coche cuyo conductor ha tomado sustancias en los últimos seis meses. Escala agrupada. Datos en %. Base: Total muestra (N=972). Excluidos No sabe/No contesta

	Nunca	Pocas veces + Alguna vez	A menudo + Siempre o casi siempre
Después de haber bebido alcohol	35,3%	58,9%	4,4%
Habiendo consumido cannabis/ marihuana/porros	65,0%	28,8%	4,0%
Habiendo consumido cocaína/ speed	87,4%	8,3%	1,7%
Habiendo consumido éxtasis/ pastillas/MDMA/alucinógenos	91,3%	4,9%	1,4%

Comparado con el consumo cuando se es conductor, la situación cambia radicalmente; también para las “pastillas” y la cocaína, cuyos porcentajes de comportamientos confesados, ocasionales y frecuentes se incrementan: un 10% de jóvenes se ha montado alguna vez en un vehículo cuyo conductor había tomado cocaína o speed, en los últimos seis meses. Y un 6,3% con quien había tomado “pastillas”.

Más se transforman los porcentajes referidos al alcohol y a los “porros”. En relación con éstos un 28,8% declara haberse montado en un vehículo cuyo conductor los había fumado, al menos alguna vez en los últimos seis meses; y un 4% dice haberlo hecho muy frecuentemente, lo que suma un 32,8% de jóvenes. Para el alcohol, las cifras se incrementan todavía más. Casi un 60% afirma haberlo hecho cuanto menos alguna vez; y un 4,4% de forma frecuente en los últimos seis meses. La suma de ambas frecuencias da un 63,3% de jóvenes que declaran haber viajado con un conductor bebido, con alguna frecuencia, en este periodo temporal.

Podemos comprobar los perfiles de los jóvenes que declaran haber viajado en los últimos seis meses en unas circunstancias influidas por el consumo de sustancias, tanto como conductor en el papel de acompañante (tabla 3.53).

Tabla 3.5.3. Perfiles de quienes han viajado bajo la influencia de haber consumido sustancias, con conductor o acompañante, en los últimos seis meses, por variables socio demográficas. Frecuencias sumadas de las categorías “alguna vez + pocas veces” y “a menudo + casi siempre” Se especifican exclusivamente variables que señalan al menos una diferencia significativa por encima de la proporción media. $P < 0.05$

	ALCOHOL		PORROS	
	Como conductor	Como acompañante	Como conductor	Como acompañante
Sexo	+ Hombres		+ Hombres	
Edad	+ 27-30 años	+ 21 años o mas		
Actividad	+ trabajan / estudian y trabajan		+ estudian y trabajan	+ trabajan
Hábitat	+ entornos rurales	+ entornos rurales		
Antigüedad carnet	+ cinco o más años			
Tipo conductor	+ conductores habituales			
Clase social				+ alta

	COCAÍNA		PASTILLAS	
	Como conductor	Como acompañante	Como conductor	Como acompañante
Sexo	+ Hombres			
Edad		+ 27-30 años		
Actividad	+ trabajan / estudia y trabaja	+ trabajan	+ trabajan / estudia y trabaja	+ trabajan
Clase social		+ baja y media baja		
Antigüedad carnet		+ cinco o más años		

Existe un perfil bastante definido en cuanto al alcohol en el caso de los conductores que han consumido al menos alguna vez en los últimos seis meses antes de ponerse al volante; son hombres, de edades comparativamente altas, que trabajan o compatibilizan estudios y trabajo, que residen en entornos rurales, con una alta antigüedad de carnet y que son conductores habituales. Mucho menos definido está el perfil de los acompañantes, de los que solo destaca que son de edades comparativamente algo más bajas y que residen en entornos rurales.

Los perfiles de conductores que han consumido porros al menos ocasionalmente o de acompañantes de conductores que lo han hecho ofrece poca información; los conductores que han tomado la sustancia son en mayor medida hombres, y aquellos que estudian y trabajan. Los acompañantes apenas muestran rasgos diferenciales.

En cuanto a la cocaína, los jóvenes que la han consumido al volante se caracterizan por ser en mayor medida hombres que trabajan o compatibilizan trabajo y estudios. En cambio, los acompañantes muestran un perfil más difuso. Apenas encontramos datos de relevancia en el caso de las "pastillas".

Queda por analizar en estos comportamientos de conducción bajo los efectos de sustancias la percepción que se tiene del grupo de referencia. Los resultados se analizan con las mismas claves que los anteriores, en lo referido a la agrupación de frecuencias y en la comparativa entre conductores y acompañantes (tabla 3.5.4).

Tabla 3.5.4. Frecuencia de ver a amigos conducir o subirse a un coche cuyo conductor ha tomado sustancias en los últimos seis meses. Escala agrupada. Datos en %. Base: Total muestra (N=972). Excluidos No sabe/No contesta

	AMIGOS QUE HAN CONDUCIDO HABIENDO CONSUMIDO			AMIGOS QUE HAN ACOMPAÑADO A UN CONDUCTOR QUE HABÍA CONSUMIDO		
	Nunca	Pocas veces + Alguna vez	A menudo + Siempre o casi siempre	Nunca	Pocas veces + Alguna vez	A menudo + Siempre o casi siempre
Después de haber bebido alcohol	36,0%	46,3%	15,1%	37,9%	45,9%	13,6%
Habiendo consumido cannabis/marihuana/ porros	62,9%	24,7%	9,7%	63,5%	24,2%	9,4%
Habiendo consumido cocaína/speed	83,0%	11,5%	2,5%	82,3%	10,7%	3,0%
Habiendo consumido éxtasis/pastillas/ MDMA/alucinógenos	87,9%	7,4%	1,6%	85,6%	8,2%	2,2%

Los dos tipos de percepciones del entorno del grupo de amigos, tanto si se han visto a amigos conduciendo bajo los efectos de sustancias o como acompañantes de conductores que las habían consumido, son muy parecidas en cuanto a las distribuciones de porcentajes. La cocaína tiene frecuencias de “nunca” muy altas (más del 80%) pero tampoco despreciables en la categoría ocasional (11,5% para conductores y 10,7% para acompañantes). Si sumamos los porcentajes de las frecuencias bajas y altas, tenemos que un 14% de los jóvenes han visto a amigos conducir al menos alguna vez un vehículo bajo los efectos de la cocaína. Y un 13,7% han sido testigos de amigos/as que acompañaban a conductores que habían consumido. En el caso de las pastillas, las distribuciones son algo más bajas; un 9% han comprobado cómo un amigo conducía algunas veces o muchas veces bajo sus efectos y un 10,4% cómo se montaban ocasional o más frecuentemente en un vehículo con un conductor que estaba afectado por su consumo.

Nuevamente como en el caso de los comportamientos directos, porros y alcohol presentan porcentajes muy elevados. Para esta última sustancia, un 61,4% de los jóvenes han sido testigos de amigos que han conducido bajo los efectos del alcohol, con más intensidad ocasional (46,3% “alguna” o “pocas veces”) que frecuentemente (15,1% “a menudo” o “casi siempre”). Una proporción parecida han constatado que sus amigos han acompañado a conductores que habían bebido (59,5% suma de las frecuencias ocasionales y continuadas). Con los porros, estas frecuencias bajan sensiblemente, pero ello no les resta potencia: un 43,4% han visto a amigos conducir bajo sus efectos al menos algunas veces y un 32,6% haber visto a amigos subirse en vehículos con un conductor que ha consumido porros.

No sorprende que sean mayores los porcentajes de los que “han visto” que los que “han hecho”. Es habitual que los comportamientos problemáticos se proyecten en otros y se minimizan en uno mismo. En todo caso, todo ello es expresivo de la distancia entre la proclamación formal y la conducta, entre el “predicar” y el “dar trigo”.

Para cerrar este capítulo, presentamos los datos referidos a consumo de sustancias que los jóvenes han declarado en esta encuesta. Es algo por lo que se ha preguntado separadamente, sin vincularlo a comportamientos al volante. (tabla 3.5.5). Las categorías recogen todas las posibles posiciones de consumo, desde la ausencia del mismo (“no lo he tomado nunca”) hasta el consumo cotidiano (“lo

tomo todos o casi todos los días”) y a efectos de análisis y presentación se han agrupado en cuatro; Consumo nulo o muy esporádico (nunca o pocas veces), consumo frecuente, diario y ex consumidores

Tabla 3.5.5. Frecuencia de consumos confesados de alcohol y drogas ilegales. Datos en %. Base. Total muestra (N=942). Excluidos No sabe/No contesta

	CONSUMO NULO O ESPORÁDICO			CONSUMO FRECUENTE	CONSUMO DIARIO	EXCONSUMIDORES	
	No lo he tomado nunca	Lo tomo de tarde en tarde (2/4 veces al año)	Lo tomo de vez en cuando (1 o 2 veces al mes)	Lo tomo con frecuencia (todas las semanas)	Lo tomo todos o casi todos los días	Lo tomé con cierta frecuencia pero lo he dejado (llevo al menos un año sin tomarlo)	Lo probé pero no he seguido (lo he tomado 1 ó 2 veces en mi vida)
ALCOHOL	9,5%	18,1%	37,9%	20,2%	2,0%	1,3%	9,1%
CANNABIS (PORROS)	54,2%	8,1%	3,6%	2,2%	1,5%	3,8%	24,6%
COCAINA/ SPEED	88,7%	1,4%	,6%	,2%	,2%	1,2%	5,8%
PASTILLAS / EXTASIS/ MDMA	90,9%	,9%	,2%	,3%	,3%	,4%	5,0%

Para las pastillas y la cocaína, los porcentajes se concentran en la categoría de “consumo nulo o esporádico” con un 92 % y 90,7%, respectivamente, de jóvenes que así lo declaran.

- El uso frecuente representa en ambas sustancias un porcentaje inferior al 1% para ambas sustancias.
- Los consumidores diarios presentan también porcentajes inferiores al 1%
- Aquellos que consumieron pero lo dejaron, “exconsumidores”, son el 5 y el 5,8%, respectivamente

En cuanto a los “porros”, la abstinencia total o el consumo esporádico integra al 65,9% de los jóvenes.

- El uso frecuente representa alcanza un porcentaje del 2,2%.
- Los consumidores diarios presentan porcentajes inferiores, el 1,5%
- Los ex consumidores representan el 28,4%.

En alcohol es la sustancia más consumida; la abstinencia total, es decir, no se ha probado nunca o su consumo es esporádico, representa al 65,5% de los jóvenes.

- Sin embargo, el uso frecuente alcanza un porcentaje del 20,2%.
- Los consumidores diarios presentan porcentajes muy inferiores, el 2,0%
- Los ex consumidores representan el 10,4%.

En cuanto a los perfiles de consumo declarados, tenemos que tener en cuenta las diversas posiciones ante la conducción cruzadas por estas mismas declaraciones. En el caso del alcohol y el cannabis (las dos sustancias que trataremos, pues el escaso número de consumidores habituales de cocaína y pastillas reduce

notoriamente la fiabilidad de los contrastes estadísticos), no hay diferencias en cuanto a la imagen que tienen de sí mismos como conductores (hábil, impaciente, etc.) en función de las distintas frecuencias de consumo, y tampoco en cuanto a los sentimientos que ésta les aporta (libertad, estrés, etc.). En este sentido, todos los conductores se parecen, independientemente de la frecuencia de consumo de sustancias.

Pero sí se perciben ciertas diferencias en cuanto al posicionamiento en lo referido a ciertas actitudes ante la conducción; los bebedores frecuentes (todas las semanas) y diarios puntúan significativamente por encima de la media de la escala de acuerdo (donde 0 es “nada de acuerdo” y 10 “totalmente de acuerdo”) afirmaciones como “lo mejor de conducir son las emociones intensas, la adrenalina”, “la conducción prudente es más aburrida”, “quien conduce bien, conduce rápido” (tabla 3.5.6).

Tabla 3.5.6. Frecuencia de consumo alcohol y cánnabis por algunas actitudes ante la conducción. Escala de acuerdo 0 “nada de acuerdo” a 10 “totalmente de acuerdo” Datos en medias. Base. Total muestra, (N=972). Excluidos No sabe/No contesta. P<0.05

Actitudes ante el riesgo genérico	Consumo				Media general
	nulo o esporádico	Frecuente	Diario	Exconsumidores	
CONSUMIDORES ALCOHOL					
Lo mejor de conducir son las emociones intensas, la “adrenalina”	2,50	3,22	3,47	2,67	2,69
La conducción prudente es más aburrida	2,58	3,48	3,39	1,94	2,71
Quien conduce bien, conduce rápido	2,11	2,56	3,05	1,93	2,20
A veces es necesario saltarse algunas normas de tráfico o de seguridad para realizar una conducción más segura	3,66	4,14	4,22	3,09	3,72
CONSUMIDORES CANNABIS					
Las personas mayores son más torpes conduciendo	5,48	5,95	7,07	5,93	5,65
El riesgo depende sobre todo de circunstancias externas a quien conduce (la carretera, el clima,...)	3,75	5,24	4,20	4,09	3,89

Son más que evidentes las diferencias perceptivas en este sentido entre los bebedores frecuentes y diarios, que manifiestan una tendencia hacia algunas actitudes ante el riesgo genérico algo más laxas que el resto de conductores. Menores diferencias se encuentran entre los consumidores habituales de cánnabis, quienes solo destacan en estar más de acuerdo con “las personas mayores son más torpes conduciendo” (7.07 frente al 5.65 de media general) o con “el riesgo depende sobre todo de circunstancias externas...” con 5.24 de media entre los consumidores frecuentes frente al 3.89 de la media general.

Aun sorpresivamente, no ocurre lo mismo, es decir, no existen diferencias significativas entre los diversos perfiles de consumo si de lo que se habla es del riesgo en la conducción asociado directamente al consumo de drogas, quizás porque la batería de proposiciones que la integran explicita muy directamente una postura de tolerancia hacia el consumo y asunción de riesgos que puede ser —de hecho, lo es por las notas medias alcanzadas— rechazable actitudinalmente.

También los consumidores frecuentes y diarios de alcohol y porros perciben algo de menos riesgo asociado en función del consumo de sustancias. En concreto, en el incremento del peligro de sufrir accidentes si se consumen las mismas (tabla 3.5.7).

Tabla 3.5.7. Percepción del incremento del riesgo de accidente en el caso de consumir sustancias. Suma de las categorías “depende de la cantidad” y “apenas aumenta, se exagera mucho”. Datos en %. Base: Total muestra (N=972). Excluidos No sabe/No contesta. P<0.05

Incremento del riesgo de accidente [% suma categorías “depende de la cantidad” y “apenas aumenta”) si se consume	Consumo		Diario	Ex consumidores	% general
	nulo o esporádico	Frecuente			
CONSUMIDORES ALCOHOL					
Alcohol	11,0%	14,9%	42,1%	8,9%	12,2%
Porros	9,6%	12,5%	22,2%	8,9%	10,3%
Cocaína	2,9%	3,8%	22,2%	3,1%	3,5%
Pastillas	3,0%	1,1%	16,7%	2,0%	2,8%
CONSUMIDORES CANNABIS					
Porros	7,8%	42,9%	26,7%	12,9%	10,3%
Cocaína	2,9%	10,5%	21,4%	3,7%	3,6%

La tabla 3.5.7 muestra que los bebedores frecuentes y especialmente los diarios perciben mucha menor posibilidad de incremento de accidentes si se consume alcohol; el 42,1% de los bebedores diarios y el 14,9% de los bebedores frecuentes piensa que se incrementa “dependiendo de la cantidad” o “apenas aumenta”, frente a un porcentaje medio del 12,2%. Pero también esta percepción de escaso incremento del riesgo se extiende a otras sustancias; el 22% de los bebedores habituales piensa que el consumo de porros apenas aumenta el riesgo de accidente o que este incremento depende de la cantidad. El mismo porcentaje para la cocaína y el 16,7% en el caso de las pastillas. Parece claro que el consumo habitual de alcohol difumina muy seriamente la percepción de riesgo de accidente.

En el caso de los consumidores habituales de cannabis, parecidas percepciones de disminución del riesgo asociado a sustancias, pero solo en dos; por supuesto y en buena lógica, un 42,9% de frecuentes y un 26,7% de diarios piensa que el consumo de porros aumenta “apenas” o “dependiendo de la cantidad” el riesgo de accidentes. Y un 10,5% de frecuentes y 21,4% de diarios afirma lo mismo sobre la cocaína.

Para terminar, es evidente que las percepciones de los efectos de las drogas en la conducción cambian en función del perfil de consumo de sustancias (tabla 3.5.8)

Tabla 3.5.8. Frecuencia de consumo sustancias y actitudes ante sustancias y conducción. Suma de acuerdos medios y altos (posiciones de 4 a 10 en la escala de acuerdo) Datos en %. Base: Total muestra (N=972). Excluidos No sabe/No contesta. P<0.05

Sustancias y conducción (suma % acuerdos medios y altos con afirmaciones)	Consumo nulo o esporádico	Frecuente	Diario	Ex consumidores	% general
CONSUMIDORES ALCOHOL					
Tomar algo de cocaína agiliza los reflejos	6,9%	4,3%	21,1%	4,0%	6,3%
Si vas "colocado/a" las sensaciones de la conducción son más placenteras	10,0%	4,9%	22,2%	4,2%	8,6%
CONSUMIDORES CANNABIS					
Los porros tranquilizan y ayudan a conducir mejor	8,4%	42,9%	46,7%	6,3%	9,1%
Tomar algo de cocaína agiliza los reflejos	5,8%	21,1%	20,0%	5,7%	6,3%
Si se conoce los efectos que producen las drogas, se puede controlar y conducir bien	6,5%	30,0%	26,7%	5,8%	7,1%
Se exagera mucho el efecto de las drogas para conducir; lo importante es conocer los propios límites	9,5%	42,9%	26,7%	7,6%	10,0%
La destreza personal puede compensar el efecto de las drogas al volante	9,2%	28,6%	40,0%	8,0%	9,8%
Cuando consumes porros, lo único que hay que hacer es conducir con más cuidado	10,3%	38,1%	53,3%	6,6%	10,5%
Cuando consumes alcohol, lo único que hay que hacer es conducir con más cuidado	10,8%	33,3%	20,0%	8,8%	10,9%
Si vas "colocado/a" las sensaciones de la conducción son más placenteras	8,2%	25,0%	26,7%	6,8%	8,5%
El mayor riesgo de consumir drogas cuando vas a conducir es que te pillen y te sancionen	10,7%	28,6%	20,0%	8,4%	10,5%

Para ambas sustancias, es evidente que entre sus consumidores habituales (diarios o frecuentes) se tienden a difuminar en mayor medida que entre el resto de jóvenes los efectos de las sustancias en la conducción, más agudo en el caso de los consumidores de cannabis. Estos manifiestan mayores grados de acuerdos medios y altos en casi todas las proposiciones; casi un 50% de los habituales están en niveles de acuerdos medios y altos con "los porros tranquilizan y ayudan a conducir mejor", algo en coherencia absoluta con sus declaraciones de frecuencia de consumo; cerca del 30% con "si se conocen los efectos de las drogas, se puede controlar y conducir bien". Un 40% de los consumidores diarios de cannabis está bastante de acuerdo con "la destreza personal puede compensar el efecto de las drogas al volante" y más de la mitad (53,3%) con "cuando consumes porros, lo único que hay que hacer es conducir con más cuidado". Parece que los consumidores

habituales de cannabis muestran coherencia con un discurso instaurado sobre las bondades de tal sustancia, algo señalado anteriormente.

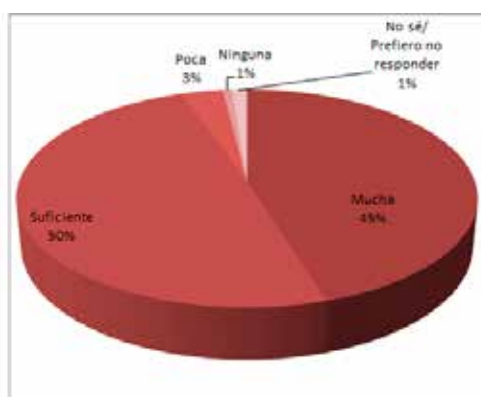
Los consumidores habituales de alcohol muestran algo más de acuerdo con todos de las proposiciones sobre riesgo, conducción y sustancias: “tomar cocaína agiliza los reflejos” (un 21,1% frente al 6,3% de media porcentual general) y “si vas colocado, las sensaciones de conducir son más placenteras” (22,2% frente al 8,6% general).

3.6 Información y estrategias de prevención

Termina este informe con el análisis de los niveles autopercebidos de información de los jóvenes sobre los riesgos al volante y su prevención, y sobre las preferencias de canales y fuentes de información para estas cuestiones.

En cuanto a la información de la que los jóvenes disponen sobre los efectos del alcohol al volante, un 94,7% declara tener “mucho o suficiente” (gráfico 3.6.1); son muy escasos, evidentemente, los jóvenes que se decantan por otras posturas.

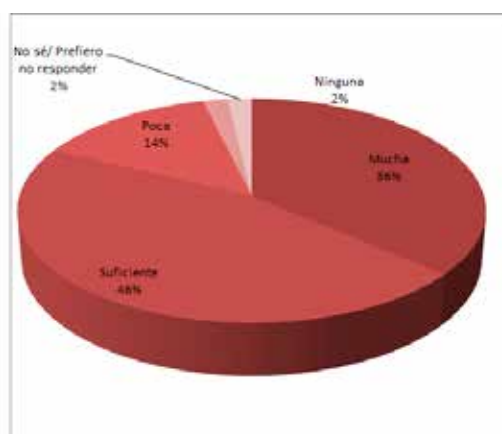
Gráfico 3.6.1. Grado de Información sobre efectos del alcohol al volante. Datos en %. Base: Total muestra N=972. Excluidos No sabe/No contesta



No existen muchas diferencias en este sentido en función de los diferentes perfiles sociodemográficos ya este alto nivel informativo declarado se distribuye por igual entre todos los jóvenes.

Más o menos en las mismas proporciones —algo menos— declaran los jóvenes estar orientados sobre los efectos de las drogas ilegales al volante (gráfico 3.6.2)

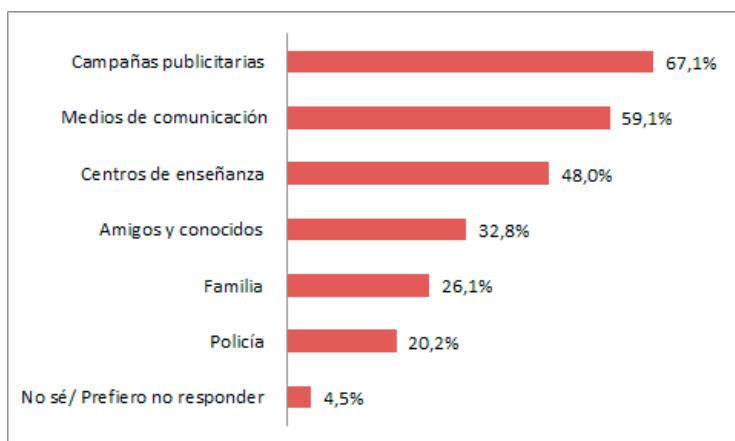
Gráfico 3.6.2. Grado de Información sobre efectos de drogas ilegales al volante. Datos en %. Base: Total muestra, N=972. Excluidos No sabe/No contesta



“Mucha” o “suficiente información” afirman tener sobre este asunto el 82%. Hay un 16% que declara tener “poca” o “ninguna”. Tampoco existen diferencias sensibles o dignas de mención en estos porcentajes si tenemos en cuenta los distintos perfiles de jóvenes presentes en el estudio.

La información que declaran les llega sobre los efectos de alcohol y drogas ilegales tiene múltiples y variadas fuentes, algunas de las mismas muy mencionadas por los entrevistados (gráfico 3.6.3).

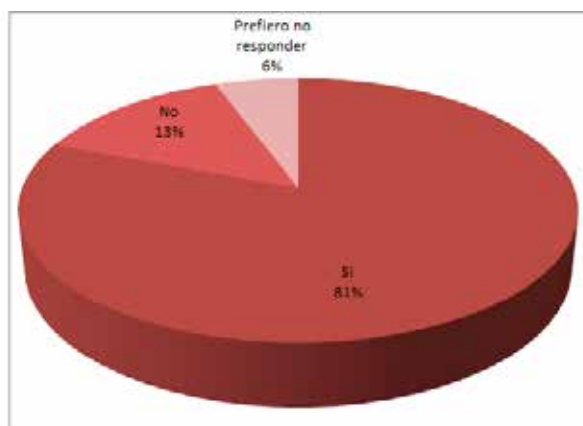
Gráfico 3.6.3. Fuentes de información sobre drogas y conducción. Datos en % sobre entrevistados. Respuesta Múltiple. Base: Total muestra (N=972)



Las campañas publicitarias (67,1%) y las noticias emitidas por los medios de comunicación (59,1%) nutren principalmente a los jóvenes de estas informaciones sobre drogas y conducción. La formación en los centros de enseñanza también parece ser una vía principal, pues casi la mitad de los jóvenes la mencionan (48%). El resto de canales tienen menos eco, aunque cierta relevancia; los amigos y conocidos nutren de este tipo de noticias a un 32,8% de los jóvenes; la familia tiene un papel más secundario, pues solo las mencionan el 26,1% y menos aún la Policía, con un 20%.

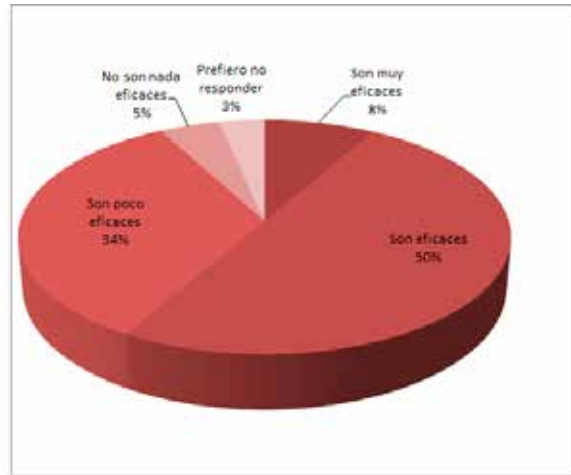
Para los jóvenes, las campañas de prevención tienen una amplia credibilidad; mas del 80% de los jóvenes así lo afirman (gráfico 3.6.4).

Gráfico 3.6.4. Credibilidad de campañas de prevención. Datos en % sobre entrevistados. Respuesta Múltiple. Base: Total muestra (N=972)



Y a estas campañas, además de ser creíbles, se las considera mayoritariamente eficaces: un 58% de los jóvenes declaran que son “muy” o cuando menos simplemente “eficaces” frente al 39% que declaran son “poco” o “nada eficaces”

Gráfico 3.6.5. Efectividad de campañas sobre campañas de prevención. Datos en % sobre entrevistados. Respuesta múltiple. Base: Total muestra (N=972)



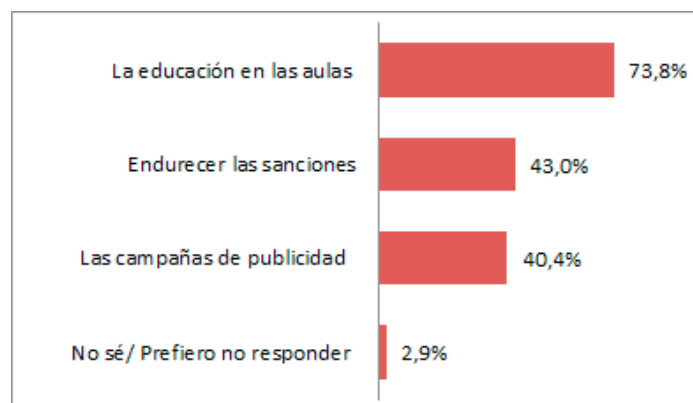
Entre aquellos que declaran que son “poco” o “nada eficaces” destacan los que tienen más antigüedad de carnet (3 o más años) y los conductores habituales, variables de tiempo e intensidad en la conducción que quizás tienen como efecto el insensibilizar en cierta medida sobre los impactos preventivos (tabla 3.6.1).

Tabla 3.6.1. Percepción de eficacia de campañas por variables socio demográficas. Se especifican exclusivamente variables que señalan al menos una diferencia significativa por encima de la proporción media. $P < 0.05$

	Poco o Nada eficaces
Antigüedad carnet	+ 3 años o mas
Tipo conductor	+ Conductor Habitual

En cuanto a las diferentes estrategias preventivas, se pregunto a los entrevistados cuál o cuáles de las mismas percibían como más útiles (Gráfico 3.6.6).

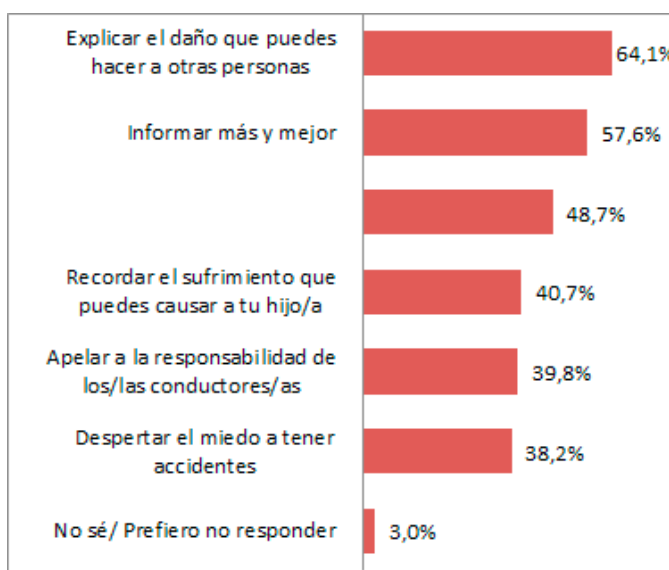
Gráfico 3.6.6. Valoración de las estrategias preventivas más útiles. Datos en % sobre entrevistados. Respuesta múltiple. Base: Total muestra (N=972)



La estrategia preventiva en las aulas es la que se considera fundamental y principal vía para la enseñanza vial, con un 73,8% de entrevistados que la menciona. La política sancionadora por medio de multas convence a menos de la mitad de los jóvenes, un 43%, solo un poco más que el porcentaje de quienes piensan que las campañas de publicidad consiguen efectos en este sentido, el 40%.

Para cerrar este capítulo, se planteó a los entrevistados los elementos que más efectivos serían a la hora de diseñar una campaña de prevención (gráfico 3.6.7), donde los entrevistados podían escoger varias opciones

Gráfico 3.6.7. Elementos más útiles de las campañas preventivas. Datos en % sobre entrevistados. Respuesta múltiple. Base: Total muestra (N=972)



Existen dos elementos sobre los que los jóvenes enfocan los elementos más útiles en las estrategias de campañas de prevención; uno es sobradamente conocido, pues ha sido objeto y centro de las recientes campañas de prevención de la DGT, focalizadas en la evitación del daño a terceras personas. La responsabilidad para con los demás es escogida por el 64,1% de los jóvenes como elemento principal. El segundo elemento es "informar más y mejor", seleccionado por el 57,6% pero que pudiera estar vacío de contenido real, pues un 82% de jóvenes ya han contestado que poseen mucha o suficiente información.

Otros elementos de responsabilidad para con terceros son el tercer ítem por número de entrevistados que los escogen, "recordar la preocupación de tus padres, pareja", con el 48,7% y el cuarto, "recordar el sufrimiento que puedes causar a tus hijos" (40,7%). Aun siendo algo menos seleccionados que el primero, queda claro que el eje de la responsabilidad para con terceros, la empatía, parece vincular a los jóvenes con la prevención. Finalizando esta selección, "apelar a la responsabilidad" y "despertar el miedo a tener accidentes" son elegidos por un número de jóvenes parecido, un 39,8% y 38,2%, respectivamente.

Cruzados estos resultados por perfiles, existen mínimas diferencias en cuanto a la selección de unos u otros elementos.

4. Conclusiones

4.1 Los datos

La investigación se ha centrado en el estudio de factores de riesgo asociados a la conducción, para lo que se han analizado hábitos, percepciones y usos de jóvenes conductores, incluyendo además un 20% en la muestra de personas sin carnet.

A los conductores se les ha preguntado por las principales razones de uso de los vehículos y por la intensidad de dicho uso y se ha evidenciado que, una buena parte de la movilidad de los jóvenes, se asienta en un uso del vehículo, tanto “extendido”, pues cubre todo el espectro de lo cotidiano —como acudir a trabajar, estudiar, incluso para “todo o casi todo”; aunque hay que señalar que las salidas “de marcha” son apenas objeto de menciones, 7,5% comparativamente— como intensivo, en cuanto a su frecuencia —más del 85% son conductores habituales que usan este medio de transporte todos o casi todos los días—. La edad en este caso es una variable que apunta a comportamientos diferenciados: los más mayores (27-30 años) emplean el vehículo en mayor medida para acudir al puesto de trabajo o hacer turismo, y los más jóvenes lo hacen para salir de marcha.

Lejos de constituirse como un problema, la movilidad basada en el automóvil o la motocicleta les satisface enormemente (un 71% asegura disfrutar conduciendo) por la libertad e independencia que les aporta, una actitud más común entre los hombres y los conductores habituales. Le sigue la postura más funcional, de aquellos a los que no molesta conducir, aunque tampoco conlleve un disfrute (casi un 22%), más nutrida por el rango de edad mayor (27-30 años) y por conductores no habituales, y es minoritaria la postura de quienes conducen por necesidad y no les gusta hacerlo (no llega al 6%).

Las dimensiones sobre las que se asienta su imagen básica como conductores tienen dos pilares, ambos de carácter positivo: se tiene una muy buena autoimagen como conductores —el 71,5% se declara “buen conductor”, fundamentalmente hombres y con antigüedad en el carnet— y a su vez se consideran “mejores” o “mucho mejores” que el resto (62%). Mirada positiva hacia sí mismos que contrasta con una cualificación del resto de conductores menos benigna. No es desdeñable tampoco el porcentaje de quienes se definen como conductores “correctos”, ni buenos ni malos, que alcanza el 27% del total, más nutrido por mujeres y con un carnet reciente. Prácticamente ningún entrevistado se auto percibe como “mal conductor” y apenas el 3% se ven como “peores” o “mucho peores” conductores que el conjunto.

Cruzando las dos variables mencionadas, la satisfacción al volante y la autoimagen, vemos que aquellos que se autocalifican como “buenos conductores” declaran de forma mayoritaria su satisfacción con el hecho de conducir (80,4%). La valoración del buen desempeño al volante parece ir íntimamente unida al placer en la conducción.

“Tranquilos” (48,2%), “hábiles” (casi el 44%), y “respetuosos” (41,4%) son los calificativos que más se emplean cuando deben concretar sus estilos de conducción, muy coherentes por cierto con las percepciones anteriores sobre su valoración como conductores. Idilio para con ellos mismos que pocas veces se quiebra, ya que muy pocos anotan en su desempeño vial códigos negativos

como el ser “impacientes” (11,2%), “desafiantes” (1%) o “agresivos” (7,4%) como conductores.

Detectamos, sin embargo, ciertas distorsiones si comparamos la auto percepción como conductores con la imagen que de ellos tienen los demás: los jóvenes se perciben más “hábiles” (44%) de lo que otros piensan sobre ellos (23,9%). Algo parecido pasa con la característica “respetuoso”, definida como atributo propio por el 41,4% pero escogida solo por el 34% si la opinión vertida es la de otros. Y pese a que sólo el 3,5% de los conductores se considera “distráido”, más del doble (8,6%) son los que opinan que sí lo son.

La “libertad” es uno de los sentimientos principales de la conducción (casi el 78% de entrevistados lo señala), que se conjuga casi en el mismo tiempo que la “responsabilidad” (62,8%). La tercera opción escogida, ya a más distancia, es el “placer” (29,1%), y muy por detrás, opciones de carácter negativo como “poder” (9,8%) o “estrés” (9,1%). Las mujeres y la franja más joven parecen señalar más la “libertad”, mientras que los hombres y conductores habituales encuentran más “placer” en la conducción que el resto.

Y, ¿qué significa conducir bien para los jóvenes? Parece que, al menos en lo declarativo, una buena conducción se caracteriza por la consecución de varias pautas, principalmente por la “prudencia” (35,9%), el “respeto de las normas y señales” (31,4%) y la “adaptación a las circunstancias” de la vía y del tráfico, (en torno al 30%). Se trata de acomodarse a la vía y a las regulaciones y no tanto — aunque también pesan— de las habilidades personales, pues las capacidades del conductor aparecen a partir del quinto puesto en el listado (tener reflejos, conducir con confianza, no perder los nervios,... con porcentajes en torno al 20%). Es por esto mismo que no parecen muy de acuerdo con declaraciones que sobrepasen estos límites señalados por la necesidad de seguridad y control, como “conducir rápido” (2,1%) o “sacar el máximo partido al vehículo” (1,2%).

En este sentido, salvo pequeños grupos de jóvenes, la mayoría apuesta efectivamente por una conducción en la que prima el sentido de la responsabilidad. Y emerge un claro rechazo a actitudes al volante que explicitan las supuestas bondades de comportamientos arriesgados, evidenciando que riesgo y conducción son dos conceptos no necesariamente relacionados entre sí. De ello se deriva la negativa a incorporar sentidos que vinculan conducción a emociones intensas, velocidad, o al no respeto a las normas de tráfico. Rechazo frontal, pues, a la asunción de riesgos en lo genérico, con puntuaciones inferiores al 3 en una escala de 0 a 10 en proposiciones como “el riesgo al volante siempre te da emociones positivas”, “la conducción prudente es más aburrida” o “quien conduce bien, conduce rápido”. Y, sin embargo, hay reconocimiento, al menos parcial y tibio, a que la carretera no está exenta de peligros independientemente de las medidas que se pongan para contrarrestarlos; “al volante, es más importante la pericia que la prudencia” consigue un 4,19 de nota media sobre 10, lo que es todo un síntoma —según los jóvenes— de que hay que estar preparado para todo o casi todo. O “conducir implica riesgos que no se pueden evitar” (4,9) que profundiza aún más en esta posición.

El análisis del uso de vehículo en las salidas de ocio festivo revela que algo menos de un 60% de los jóvenes consultados ha declarado que emplea el vehículo —sea o no el conductor— en este tipo de salidas. Más o menos la misma proporción ha declarado que conduce él mismo. Es decir, se usa el vehículo cuando se sale de fiesta, aunque con diferente frecuencia e intensidad según las propias declaraciones de los entrevistados: atendiendo a las proporciones, aproximadamente, 4 de cada diez jóvenes declaran no emplear nunca un vehículo en sus salidas de fiesta, otros 4 algunas veces y 2 dicen hacerlo siempre. En esta última frecuencia, la de “siempre o casi siempre”, aparecen en mayor medida los jóvenes que residen en entornos rurales.

Pero no resulta tan evidente que se relacionen ocio, conducción y riesgos asociados a los consumos, pues la desconexión para los jóvenes entre estos elementos es evidente. Hay un fuerte rechazo a vincular conducción y consumos, pues en la batería de proposiciones que lo contempla, las notas medias son extremadamente bajas en la escala de acuerdo; la nota máxima fue para “los amigos ven normal que bebas o consumas drogas, aunque tengas que conducir luego”, con un 1.32 sobre 10. Tampoco existe reconocimiento a la naturalización del binomio conducción y consumo de sustancias en las noches de ocio; “por la noche, los fines de semana, todos los que conducen han consumido alcohol o drogas; hay que aceptarlo” alcanza un 1.05 sobre 10. Todo ello revela que, en lo declarativo, es cierto que se emplea el vehículo en las salidas festivas, pero parece que no se despliegan conductas en las que se asuman riesgos.

Más ilustrativo que atender a las medias, es acudir a los acuerdos medios o altos con las proposiciones. Todos los ítems superan el 80% en su ubicación en un desacuerdo total o casi total, por lo que interesa poner el foco en aquellos que manifiestan acuerdos medios o incluso altos y que rondan el 10%. En este tramo se ubican jóvenes que perciben que las noches de fiesta ocurren o se dan ciertas circunstancias, hechos que forman parte de “lo que pasa”, como que “los amigos ven normal que bebas o consumas drogas aunque tengas que conducir luego” (suma de acuerdos medios y altos de 17,5%), “aunque el conductor haya bebido o tomado drogas te tienes que montar con él porque no vas a quedarte solo” (14,3%), “los peligros de la conducción son una lotería y no tiene sentido arruinarte la diversión por pensar en ellos” con un 13,5% y “por la noche, los fines de semana, todos los que conducen han consumido alcohol o drogas; hay que aceptarlo” (13,6%). Y pese a que suscitan un rechazo mayoritario, tampoco es desdeñable el porcentaje de jóvenes que manifiestan algún tipo de acuerdo con otras proposiciones, como “conducir colocado es una aventura que apetece recordar” (9,1%), o el 10,6% que se muestra favorable en alguna medida con la idea de que “no hay marcha sin consumir drogas”.

Al preguntar concretamente sobre la percepción de los jóvenes sobre los efectos del consumo de sustancias como factor de riesgo en el caso de accidentes, encontramos que, para todas las sustancias, el riesgo se percibe que se incrementa “siempre mucho” de forma mayoritaria, especialmente con la cocaína (85%) y las pastillas (90%). Y, sin embargo, también hay porcentajes de jóvenes (cerca del 10% para la cocaína y del 7% para las pastillas) que declaran que “aumenta algo” o que su incidencia es variable, dependiendo “de la cantidad”. Algo menos contundente es la opinión respecto al impacto del alcohol y los porros, en la categoría de “aumenta mucho” (entre el 65% y 73,7%), la de “aumenta algo” y “depende de la cantidad” (entre el 25,1% para el alcohol y algo más del 30% para los porros). Incluso un 2% piensa que “se exagera mucho” sobre la incidencia de los porros en los accidentes.

No cabe duda de que todo este panorama es bastante coherente con las percepciones sobre la “buena conducción” y sobre la necesidad de conducción responsable y prudente vista anteriormente. Y sin embargo, existe un punto de inflexión cuando se habla de sustancias y comportamientos específicos al volante. En cuanto a las sustancias, naturalmente que existe un fuerte rechazo a las mismas en la conducción, en lo declarativo, en lo genérico y cuando la mirada sobre éstas no se acerca a los contextos del consumo. Cuando se conduce, se admite desde fuera del contexto que “no puedes consumir ninguna droga”, afirmación que alcanzaba un 8.81 de nota media en la escala de acuerdo sobre un máximo de 10. El resto de afirmaciones, apenas superan el 1 de media, por lo que, de nuevo, interesa poner el foco en la escala que ubica las respuestas en función de los acuerdos medios o incluso altos, pues aportan matices al rechazo generalizado a todas las proposiciones que no sean “no puedes consumir ninguna droga”. En este sentido, existe un porcentaje reseñable de jóvenes que manifiestan acuerdos medio o altos con afirmaciones como: “puedes consumir

solo las drogas que controlas" (13,4%) y "puedes consumir cualquier droga, pero en la cantidad que sabes que puedes" (12,5%); y algo más del 8% está de acuerdo en diversos grados con que "no hay problema en consumir cualquier droga en cualquier cantidad si controlas" y "no hay problema en consumir cualquier droga en cualquier cantidad si conoces formas de atenuar sus efectos".

Respecto a las cuestiones que analizan hasta qué punto ciertas percepciones sobre los efectos de las drogas en la conducción están integradas en el imaginario de los jóvenes conductores, de nuevo vemos cómo las asociaciones entre drogas y conducción suscitan grandes y mayoritarios desacuerdos. Lo que no evita que siga habiendo jóvenes (entorno al 10%) que están de acuerdo en algún grado con las mismas. Así, un 10,6% muestra algún grado de acuerdo con que "cuando consumes alcohol, lo único que hay que hacer es tener más cuidado", y muy parecido porcentaje para la misma sentencia aplicada a los "porros" (10,3%). Un 10,4% para "el mayor riesgo de consumir drogas cuando vas a conducir es que te pillen" y un escaso 10% para "se exagera mucho el efecto de las drogas para conducir; lo importante es conocer los propios límites".

Pero una cosa son las intenciones y opiniones declaradas, y otra el empleo efectivo al volante, el comportamiento real. Es innegable que una mayoría abrumadora de jóvenes declara que "nunca" ha conducido bajo los efectos de sustancias, pero también hay porcentajes que señalan ciertos consumos: un 35,7% reconoce que en los últimos seis meses ha conducido bajo los efectos del alcohol al menos alguna vez y un 3% a menudo. Y existe un perfil bastante definido de los conductores que han consumido alcohol al menos alguna vez en los últimos seis meses antes de ponerse al volante: son hombres, de edades comparativamente altas, que trabajan o compatibilizan estudios y trabajo, que residen en entornos rurales, con una alta antigüedad de carnet y conductores habituales.

Para el mismo lapso de tiempo un 8,1% de la muestra ha conducido "alguna vez" bajo los efectos de la marihuana y un 2,1% "a menudo". No son despreciables las respuestas para el resto de sustancias: cocaína la ha tomado "alguna vez" o "a menudo" conduciendo el 4,1%, y pastillas (éxtasis, MDMA y otros) el 3,6%.

Se ha preguntado también por los consumos de sustancias cuando no se es el conductor, pero se emplea un vehículo cuyo conductor las ha ingerido, y los datos se incrementan: un 10% de jóvenes se ha montado al menos una vez en un vehículo cuyo conductor había tomado cocaína o speed en los últimos seis meses, y un 6,3% en el caso de las "pastillas". Y todavía son más elevadas las cifras sobre consumo de alcohol y porros (un 32,8% declara haber subido en un vehículo cuando su conductor había consumido porros y un 63,3% en el caso del alcohol).

Las cifras pues son más elevadas cuando el joven describe el panorama de comportamientos en su grupo de referencia. Así, amigos que los entrevistados hayan visto conducir bajo los efectos del alcohol aunque sean "algunas o pocas veces" son el 46,3%. Y "a menudo", el 15,1%. Para la marihuana, el 24,7% y el 9,7% respectivamente. Para la cocaína, 11,5% y 2,5%. Y para las pastillas, el 7,4% y el 1,6%. Más o menos las mismas proporciones que amigos del entrevistado que se hayan montado como acompañantes de un conductor. Sustancias, consumo y conducción, lejos de estar disociadas como parecía en las declaraciones iniciales de los jóvenes, aparentan tener fuertes vínculos.

Al cruzar los datos de frecuencia de consumos de los entrevistados con sus posiciones respecto a sus actitudes ante la conducción, las diferencias perceptivas entre los bebedores frecuentes y diarios muestran algunas actitudes ante el riesgo genérico algo más laxas que el resto de conductores. Vemos, por ejemplo, que los bebedores frecuentes y especialmente los diarios perciben mucha menor posibilidad de incremento de accidentes si se consume alcohol: el 42,1% de los bebedores diarios y el 14,9% de los frecuentes piensa que se incrementa "dependiendo de la cantidad" o "apenas aumenta", frente a un porcentaje medio

del 12,2%. Percepción de escaso incremento del riesgo que también se extiende a otras sustancias: el 22% de los bebedores habituales piensa que el consumo de porros apenas aumenta el riesgo de accidente o que éste incremento depende de la cantidad. El mismo porcentaje para la cocaína y el 16,7% en el caso de las pastillas. Parece claro, por tanto, que el consumo habitual de alcohol difumina seriamente la percepción de riesgo de accidente. Y en el caso de los consumidores habituales de cannabis, encontramos percepciones parecidas de disminución del riesgo asociado a sustancias: un 42,9% de frecuentes y un 26,7% de diarios piensa que el consumo de porros aumenta “apenas” o “dependiendo de la cantidad” el riesgo de accidentes.

La contradicción entre declaraciones y comportamientos es más que evidente. La postura oficial, pública y correcta es la de descartar absolutamente este tipo de comportamientos, muy sancionados en lo social —y en lo administrativo y penal—, pero las realidades son bastante diferentes. Prima el contexto y la necesidad, como base explicativa. Y también, en cierta medida, la percepción de riesgo de las sustancias en concreto. Si bien en cuanto al alcohol, por ejemplo, la percepción de que aumenta de forma considerable el riesgo de accidente es numerosa y mayoritaria, hay una parte de jóvenes que resta valor a su consumo como factor de alto riesgo.

Un 13,6% piensa que el alcohol “aumenta algo” (no mucho, sino “algo”, debemos remarcar) y no pocos, el 11,5% que aumenta o no, dependiendo de la cantidad. Es decir, mirada sancionadora de su consumo pero algo benigna. Más aún en el caso de la marihuana: un 20,3% piensa que solo lo “aumenta algo” y un 10,2% que depende de lo consumido. Ya decíamos en el capítulo correspondiente que las percepciones sobre las drogas, vistas en genérico y en conjunto, identifican más peligros que cuando se especifican las sustancias. La mirada —más suave— sobre alcohol se apoya en la tesis de su casi inocuidad si el consumo es moderado, reafirmando la ya sabida tesis de que su consumo y efectos son —por lo menos hasta cierto punto y cantidades— un tema de control personal. Y sobre la marihuana y sus efectos existe todo un argumentario social acerca de sus potenciales efectos incluso terapéuticos, que ayudan a descargarla de su toxicidad.

En cuanto a la información sobre prevención, es notorio que, según las declaraciones de los entrevistados, es alta (un 94,7% declara tener “mucho o suficiente”). Generalmente, la valoración de estas medidas informativas es buena, pues no se pone en duda su eficacia y credibilidad (más del 80% así lo declara). Y no es raro, pues las estrategias comunicativas empleadas son muy recordadas gracias al tono y tipo de mensajes empleados, que han impactado sobre el público de manera evidente. De hecho, son las campañas publicitarias (67,1%) y las noticias emitidas por los medios (59,1%) las que nutren principalmente a los jóvenes de información sobre drogas y conducción.

Por último, y en relación a los emisores de dichas campañas y sus contenidos, se sigue apostando por que sean los emisores oficiales (la DGT) los que continúen trabajando en la divulgación de la prevención y educación vial, en mayor medida que los organismos privados, y que sea la educación en las escuelas el primer paso para seguir avanzando en la prevención de los accidentes, opción mencionada por un 73,8% del total.

Como elementos más útiles para la prevención en las campañas, los jóvenes señalan fundamentalmente dos: la evitación del daño a terceras personas y el “informar más y mejor”.

4.2 Leyendo las conclusiones

El origen de este estudio está en una hipótesis que parecía suficientemente razonada: los comportamientos de riesgo al volante relacionados con los consumos de drogas siguen estando muy presentes en nuestra realidad vial pese a los múltiples esfuerzos informativos y sensibilizadores que desde hace años se hacen, tanto desde las instancias responsables de la prevención de los problemas de alcohol y drogas como desde aquéllas que tratan de anticiparse a los accidentes de tráfico; por tanto no parece razonable atribuirlos a falta de información.

Esta postulación, que previamente se había hecho para otras conductas de riesgo, por ejemplo para los consumos de drogas, a pesar de presentarse como muy lógica, ni había determinado la búsqueda de los elementos subyacentes en el mantenimiento de esas formas claramente peligrosas de conducir o de conducirse (si no es la falta de información, ¿qué es?), ni tampoco había disuadido esas estrategias que, una vez tras otra, insisten en la enfatización de los riesgos como instrumento pretendidamente disuasorio.

Ahí estaban las hipótesis encadenadas y la pregunta derivada de ellas: si las conductas se mantienen y no es por falta de información, ¿por qué es?

Eso motivó la propuesta de esta investigación y, de entrada, justificó que se hiciese una primera aproximación de carácter cualitativo, para fijar los ejes básicos del discurso y de los elementos a dilucidar. Un abordaje cualitativo que ya de entrada mostró el carácter ambivalente de los términos asociados a la conducción (prudencia como algo necesario desde lo formal pero también expresivo de una cierta torpeza, competitividad como riesgo y como estímulo; sometimiento a las normas como regla protectora pero negativamente restrictiva y contraria a la autonomía, etc.), igual que mostró la dimensión polisémica del concepto de riesgo (atemorizante o estimulante) y su compleja construcción (subjetiva, colectiva, no necesariamente ligada a lo objetivo), las manipulaciones en el manejo de ese riesgo (lo peligroso para otros es controlable para mí) y, como corolario de todo ello, la presencia del género como variable discriminadora de las posturas.

Todo ello llevó a plantear la continuidad del análisis, ya desde una perspectiva cuantitativa para poder dimensionar las diferentes posiciones y actitudes, basándolo en un paquete de ejes temáticos: la definición y cuantificación de los comportamientos de tráfico, la suficiencia o insuficiencia percibida sobre la información al respecto, las posturas básicas frente al riesgo global, las vivencias asociadas a la conducción, las actitudes ante los específicos peligros del tráfico vial, las convicciones sobre los efectos de los consumos de drogas y su impacto en la capacidad para llevar un vehículo, y las percepciones y juicios sobre las estrategias y los posibles instrumentos de prevención. Además, lógicamente, habría que tener en cuenta un conjunto de variables sociodemográficas y algún otro elemento (señaladamente, el consumo autoconfesado de alcohol o drogas, al margen del hecho de la conducción), con el fin de poder sugerir los perfiles que más se abonasen a unas u otras posturas.

Pues bien, lo primero que los resultados muestran más allá de toda duda es la persistencia de todo un conjunto de comportamientos de riesgo. Son llamativos los porcentajes de reconocimiento de conductores que lo hacen tras haber consumido alcohol o drogas, o de jóvenes que viajan con esos conductores. Por supuesto que, como es de esperar y como se produce en cualquier estudio sociológico, cuando los hechos por los que se pregunta son cuestionables se atribuyen mucho más a otros que a uno mismo; de esa forma son más altos los porcentajes de reconocimiento de amigos o amigas que, en los últimos seis meses, viajaron con conductores drogados o condujeron habiendo consumido, que los de autorreconocimiento de haber incurrido en esos comportamientos; también es obvia la tendencia a que los porcentajes sean mucho mayores cuando se refieren a drogas institucionalizadas, el alcohol y, cada vez más, el cánnabis; y, por supuesto, no sorprende que en

todo caso estemos hablando de minorías (a veces amplias y en otras ocasiones mucho más reducidas). ¡Sólo faltaría que fueran mayorías que practicaran estas conductas!

Y, ciertamente, confirmando la segunda hipótesis, no parece que sea la falta de información sobre los peligros lo que esté actuando, por dos razones. Primero, porque los propios encuestados se manifiestan muy mayoritariamente bien informados: nueve de cada diez sobre los efectos del alcohol y ocho de cada diez sobre los de las drogas ilegales. Después, porque en todas las preguntas sobre las opiniones frente a las exigencias de la conducción más segura o los efectos de las drogas y su influencia en el manejo de vehículos, el conjunto de los encuestados se muestra plenamente informado de lo que se supone que hay que contestar, de lo que la corrección formal lleva a decir porque es lo que coincide con lo que se transmite de forma dominante (entre otras cosas porque responde a lo más objetivo). En otros términos más coloquiales: los encuestados se saben la teoría.

A partir de ahí, la pregunta: “entonces, ¿qué?”. Cuáles factores son los que sostienen unas conductas que, por mucho que tengan un cierto aire de irracionalidad, deben responder a un orden lógico, con una lógica subjetiva u cuestionable pero lógica al fin, de motivaciones.

No cabe esperar de una investigación de este tipo respuestas rotundas y definitivas, pero creemos que en el informe, en lo que nos dicen los jóvenes encuestados, hay suficientes elementos susceptibles de sugerir algunas explicaciones parciales, algunas pistas que merece la pena seguir. Trataremos de listarlas aunque de forma esquematizada, puramente enunciativa.

- A nuestros jóvenes, decididamente, les gusta conducir, y asocian esa vivencia a sensaciones de libertad, de autonomía y de placer. Obviamente ninguna de esas emociones se empareja necesariamente a la búsqueda del riesgo, mucho menos puesto que muy mayoritariamente los encuestados afirman sentir la responsabilidad de la conducción. No obstante, la existencia de minorías que claramente apuestan por las maniobras más “adrenalínicas” junto con el hecho de que, sobre todo, en el discurso dominante, la prudencia se asocia con una cierta situación de torpeza, lleva a suponer que en ese conjunto de emociones positivas de la conducción no acaban de encajar las maniobras preventivas o las estrategias de precaución. Mucho más puesto que, es lógico y se ha comprobado en otros estudios, algunos espacios que se relacionan especialmente con el binomio drogas/conducción no son nada propicios para las maniobras de control; es lo que pasa en el espacio/tiempo de la “marcha” en el que a veces se llega a sentir que la inclusión de cuñas de reflexión responsable puede arruinar un clima que se fantasea muy marcado por el descontrol.
- En una mayoría de conductores, ellos y ellas pero sobre todo ellos, se da una doble convicción: son buenos conductores y, en todo caso, bastante mejores que los demás. Este “subidón” de autoestima, más allá de ser gratificante, puede pensarse que aumenta la seguridad al volante. Quizás, también, y acaso de forma más probable, que puede facilitar comportamientos imprudentes por exceso de confianza en los propios recursos, por negación de las limitaciones personales, e incluso por llevar a comportarse (y a exhibirse) de acuerdo con ese plus de capacidades o habilidades.
- Ni que decir tiene que, en el ámbito concreto de los consumos de alcohol o drogas ilegales se da, y con especial relevancia, el fenómeno anterior. Lo que resulta inaceptable en los demás, lo que implica un peligro que otros no podrían dominar, cada cual puede sentir que lo controla ampliamente. Son evidentes las posturas de minorías muy significativas que “saben” lo que pueden consumir, hasta qué límites pueden hacerlo o cómo contrarrestar

los efectos, y que por eso no tienen que acudir a la abstención absoluta que sí puede verse razonable en otros "porque ellos no saben".

- Un aspecto especial de este sesgo de autoconfianza se da en esos grupos que entienden que sus recursos personales, su habilidad en el campo que sea (al conducir, al beber o al consumir otras sustancias), hacen más por la seguridad que los protocolos o las normas reguladores del colectivo. Quienes, por ejemplo, piensan que su inteligencia para captar las circunstancias del tráfico y su habilidad para adaptarse a ellas son más útiles que las reglas y señales genéricas, tampoco tendrán gran dificultad en pensar que esas mismas capacidades les serán más útiles para sortear los riesgos del "viernes noche" que las normas globales al respecto.
- Por supuesto, y es algo de especial relevancia en el tema concreto que nos ocupa, no cabe minimizar el impacto banalizador de los riesgos que implica la normalización del consumo de algunas drogas institucionalizadas, alcohol y cánnabis señaladamente. Es difícil ver como peligrosos comportamientos tan extendidos; es complicado evadirse de esa convicción global de "todos lo hacen", "es lo que hay que esperar", "es lo normal...". Mucho más aún cuando se incorpora otro componente: la convicción de que vivimos una "sociedad del riesgo", donde los peligros los distribuye el azar, donde nadie está absolutamente seguro y a salvo, y donde por tanto la precaución puede resultar un esfuerzo inútil.

No habría que aclarar que todos estos elementos, de carácter global, se ven influidos por variables sociodemográficas que, junto con las ideológicas o personales, contribuyen a conformar los grupos minoritarios que los sustentan. Concretamente el género marca una impronta definitiva. El rol social del varón, los estereotipos asociados a su construcción identitaria, le convierten en alguien mucho más próximo a los comportamientos de riesgo. Tener que ser valiente y decidido, tener que mostrarlo y, encima, sentirse más hábil y poderoso, puede ser una combinación fatal para lo que nos ocupa.

En otro orden de cosas, ser consumidor más o menos habitual hace que esas personas banalicen los riesgos, también los asociados a la conducción. Es obvio que actitudes proclives al consumo lo facilitan; lo que se dice menos es que el consumo hace que las actitudes viren hacia lo positivo (y con ello favorezcan otras conductas).

Son muchos otros los aspectos sugerentes del informe (la especial correlación ruralidad/alcohol/conducción, la frecuencia de uso de los vehículos en el ocio nocturno, la ambivalencia de algunos términos, por ejemplo el de "prudencia", los niveles de confianza institucional en los mensajes...) pero creemos que basta con subrayar lo señalado. Que más allá de la información de las amenazas se trabaje con los límites de la autoestima, con la crítica de las capacidades fantaseadas, con el sentido de las normas, con el análisis de las razones del rechazo de las maniobras preventivas, con el cuestionamiento de los roles sociales, con la posibilidad de salirse del clima uniformizador; todo ello serían elementos que, sugeridos por el presente texto parecerían tener en cuenta a la hora de prevenir unas conductas que siguen lamentablemente presentes: las que correlacionan consumos de alcohol y drogas con la conducción y con el tráfico.

ANEXO: Cuestionario empleado

CONDUCCION Y DROGAS. FASE II

Factores subyacentes en los comportamientos de riesgo

CUESTIONARIO

SOCIODEMOGRÁFICOS

1. Sexo
 1. Hombre
 2. Mujer

2. ¿Qué edad exacta tienes?

3. ¿Cuál es tu principal actividad en la actualidad?
 1. Estudio
 2. Trabajo
 3. Estudio y trabajo
 4. En paro
 0. NS/NC

4. Si estudias... ¿Qué estás estudiando?
 1. Menos que primarios o primarios (EGB, 1er ciclo ESO)
 2. PCPI (profesional básico)
 3. Secundarios (Bachillerato, ESO, no FP)
 4. Módulos profesionales o ciclo formativo de grado medio
 5. Módulos profesionales o ciclo formativo de grado superior
 6. Grado, diplomatura o licenciatura universitarios
 7. Máster, doctorado...
 8. Otra formación profesional
 9. NS/NC

5. Si no estás estudiando... ¿Cuál es tu nivel máximo de estudios finalizado?
 1. Menos que primarios o primarios (EGB, 1er ciclo ESO)
 2. PCPI (profesional básico)
 3. Secundarios (Bachillerato, ESO, no FP)
 4. Módulos profesionales o ciclo formativo de grado medio
 5. Módulos profesionales o ciclo formativo de grado superior
 6. Grado, diplomatura o licenciatura universitarios
 7. Máster, doctorado...
 8. Otra formación profesional
 9. NS/NC

6. Muchas personas se definen por su clase social, es decir, por su profesión y por los estudios que tienen... En tu caso, y si piensas en la profesión y en los estudios que tienes tú o que tienen tus padres, ¿En qué clase social te incluirías?
 1. Alta
 2. Media-Alta
 3. Media
 4. Media-Baja
 5. Baja
 9. NS/NC

7. Vives en....
 1. Un pueblo o una ciudad pequeña (10.000 habitantes o menos)
 2. Una ciudad de tamaño medio –medio grande (más de 10.000 habitantes)
 3. Una gran ciudad (1 millón de habitantes o más)
 9. NS/NC

8. ¿Tienes pareja estable?
 1. No tengo pareja estable
 2. Tengo pareja estable pero no convivimos juntos
 3. Tengo pareja estable y convivimos

9. ¿Tienes hijos/as?
 1. Sí
 2. No

USOS Y HÁBITOS AL VOLANTE

10. ¿Tienes permiso de conducir?
 1. No, ni de coche ni de moto (SALTAR A P.21)
 2. Sí, de coche
 3. Sí, de moto
 4. Sí, de coche y de moto

11. ¿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
 9. NS/NC

12. SOLO A QUIENES TIENEN CARNET DE COCHE. ¿Con qué frecuencia conduces un coche?
 1. Todos los días o casi todos los días de la semana
 2. Alguna vez a la semana
 3. Algunas veces al mes
 4. Casi nunca
 5. No conduzco nunca un coche
 9. NS/NC

13. SOLO A QUIENES TIENEN CARNET DE MOTO. ¿Con qué frecuencia conduces una moto?
1. Todos los días o casi todos los días de la semana
 2. Alguna vez a la semana
 3. Algunas veces al mes
 4. Casi nunca
 5. No conduzco nunca una moto (SI ADEMÁS EN ANTERIOR CONTESTA CÓDIGO 5, SALTAR A P.21)
 9. NS/NC
14. ¿Habitualmente, para qué usas el coche/la moto? MÁXIMO DOS RESPUESTAS
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
 8. No uso el coche/la moto (SALTAR A P21)
 9. NS/NC
15. ¿Y dónde conduces con más frecuencia?
1. Por ciudad
 2. Por autovías
 3. Por carreteras secundarias
 4. Por todos los sitios por igual
 5. Otros
 9. NS/NC
16. 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
 9. NS/NC
17. Dirías que, en general, eres...
1. Buen/a conductor/a
 2. Mal conductor/a
 3. Ni bueno/a ni malo/a, me defiendo suficientemente bien al volante
 9. NS/NC
18. En general, crees que tu conducción con respecto a la de los demás conductores/as es...
1. Mucho mejor
 2. Mejor
 3. Igual
 4. Peor
 5. Mucho peor
 9. NS/NC

19. ¿Cómo crees que eres al volante? ESCOGE MÁXIMO DOS RESPUESTAS

1. Hábil
2. Tranquilo/a
3. Agresivo/a
4. Distráido/a
5. Desafiante
6. Respetuoso/a
7. Impaciente
99. NS/NC

20. ¿Y cómo crees que te ven los demás cuando conduces? MÁXIMO DOS RESPUESTAS

1. Hábil
2. Tranquilo/a
3. Agresivo/a
4. Distráido/a
5. Desafiante
6. Respetuoso/a
7. Impaciente
99. NS/NC

(A TODOS) SIGNIFICADOS DE LA CONDUCCIÓN

21. ¿Qué cosas dirías que proporciona conducir? [a ti si conduces, o a otros/as que lo hagan] ELEGIR LAS DOS MÁS IMPORTANTES

1. Libertad
2. Placer
3. Excitación
4. Poder
5. Miedo
6. Responsabilidad
7. Fatiga
8. Estrés

22. ¿Qué significa para ti “conducir bien”? Por favor, señala las DOS 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/as

PERCEPCIONES GENERALES SOBRE CONDUCCIÓN Y RIESGOS

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)

23. Un/una joven al volante supone mayor riesgo que una persona más mayor.

24. Si te gusta conducir, tiene que gustarte la velocidad
25. Lo mejor de conducir son las emociones intensas, la "adrenalina"
26. Si te gusta conducir, tiene que gustarte competir con otros/as
27. La conducción prudente es más aburrida
28. Quien conduce bien, conduce rápido/a
29. La vida siempre tiene riesgos, no merece la pena preocuparse por los de la conducción
30. El riesgo al volante te da emociones positivas
31. Las personas mayores son más torpes conduciendo
32. Las mujeres conducen peor que los hombres
33. Conducir implica riesgos que hay que aceptar, no se pueden evitar
34. Al volante, es más importante la pericia (saber conducir, desenvolverse bien con el vehículo y con el tráfico...) que la prudencia
35. A veces es necesario saltarse algunas normas de tráfico o de seguridad para realizar una conducción más segura
36. El exceso de prudencia es perjudicial para el resto de conductores/as
37. El riesgo de la conducción lo crean siempre los otros
38. La seguridad depende más de la habilidad personal que del respeto a las normas de tráfico
39. El riesgo depende sobre todo de circunstancias externas a quien conduce (la carretera, el clima,...)

CONDUCCIÓN Y MARCHA

40. Independientemente de que conduzcas tú u otra persona, ¿Con qué frecuencia usas el coche o la moto cuando sales de fiesta?
 1. Siempre o casi siempre
 2. Algunas veces
 3. Pocas veces
 4. Nunca o casi nunca
 9. NS/NC

41. ¿Y con qué frecuencia conduces tú cuando sales de fiesta?
 1. Siempre o casi siempre
 2. Algunas veces
 3. Pocas veces
 4. Nunca o casi nunca
 9. NS/NC

Señala tu grado de acuerdo con estas otras frases. Señala el acuerdo en una escala de 0 a 10, donde 0 significa "nada de acuerdo" y 10 "totalmente de acuerdo".

42. No hay "marcha" sin consumir drogas.
43. Si los/las demás consumen drogas, hay que aceptar que también lo hagan quienes van a conducir
44. Conducir colocado/a o viajar con alguien que lo está, es una aventura que apetece contar, recordar
45. La vida está llena de riesgos, y conducir colocado/a es uno más que no tiene que preocupar especialmente
46. Los/las amigos/as ven normal que bebas o consumas drogas, aunque tengas que conducir luego
47. Los peligros de la conducción son una "lotería". No tiene sentido arruinarte la diversión por pensar en ellos
48. Si quien conduce colocado/a es tu amigo/a y confías en él/ella, puedes viajar tranquilo/a

49. Viajar con alguien colocado/a conduciendo tiene riesgos, pero peor es tener que "buscarte la vida" con el transporte
50. Por la noche, los fines de semana, todos los/las que conducen han consumido alcohol o drogas: hay que aceptarlo
51. Aunque el/la conductor/a haya bebido o tomado drogas, te tienes que montar con él/ella porque no vas a quedarte solo/a
52. Cuando estás de marcha no te preocupas por los riesgos de consumir drogas y conducir. Forma parte de lo inevitable

CONDUCCIÓN Y CONSUMO DE SUSTANCIAS

CONSIDERAS QUE EL RIESGO DE TENER UN ACCIDENTE...

53. Cuando se bebe alcohol
 1. Siempre aumenta mucho
 2. Siembre aumenta algo
 3. Aumenta o no, dependiendo de la cantidad
 4. Apenas aumenta, se exagera mucho
 5. No aumenta
 9. NS/NC

54. Cuando se fuman porros
 1. Siempre aumenta mucho
 2. Siembre aumenta algo
 3. Aumenta o no, dependiendo de la cantidad
 4. Apenas aumenta, se exagera mucho
 5. No aumenta
 9. NS/NC

55. Cuando se consume cocaína
 1. Siempre aumenta mucho
 2. Siembre aumenta algo
 3. Aumenta o no, dependiendo de la cantidad
 4. Apenas aumenta, se exagera mucho
 5. No aumenta
 9. NS/NC

56. Cuando se consumen "pastillas"/MDMA/éxtasis/alucinógenos
 1. Siempre aumenta mucho
 2. Siembre aumenta algo
 3. Aumenta o no, dependiendo de la cantidad
 4. Apenas aumenta, se exagera mucho
 5. No aumenta
 9. NS/NC

Señala si estás de acuerdo con las siguientes afirmaciones, en una escala de 0 a 10, donde 0 significa "nada de acuerdo" y 10 "totalmente de acuerdo" (99 NS/NC)

Si hay que conducir para volver a casa...

57. No puedes consumir ninguna droga
58. Puedes consumir sólo las drogas que controlas
59. Puedes consumir cualquier droga, pero en la cantidad que sabes que puedes

- 60. No hay problema en consumir cualquier droga en cualquier cantidad si controlas
- 61. No hay problema en consumir cualquier droga en cualquier cantidad si conoces formas para atenuar los efectos
- 62. Se puede consumir lo que se quiera porque lo importante es pasarlo bien y al final todo depende de la suerte

Por favor, señala tu grado de acuerdo con estas frases que te proponemos en relación a conducir y tomar algunas sustancias (alcohol, drogas). Señala el acuerdo en una escala de 0 a 10, donde 0 significa "nada de acuerdo" y 10 "totalmente de acuerdo".

- 63. Los porros tranquilizan y ayudan a conducir mejor
- 64. Tomar algo de cocaína agiliza los reflejos
- 65. Si se conoce los efectos que producen las drogas, se puede controlar y conducir bien
- 66. Se exagera mucho el efecto de las drogas para conducir; lo importante es conocer los propios límites
- 67. La destreza personal puede compensar el efecto de las drogas al volante
- 68. Cuando consumes porros, lo único que hay que hacer es conducir con más cuidado
- 69. Cuando consumes alcohol, lo único que hay que hacer es conducir con más cuidado
- 70. Si vas "colocado/a" las sensaciones de la conducción son más placenteras
- 71. Los efectos de unas drogas compensan los de otras, disminuyendo el riesgo de la conducción
- 72. El mayor riesgo de consumir drogas cuando vas a conducir es que te pillen y te sancionen

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.

[NUNCA, POCAS VECES, ALGUNA VEZ, A MENUDO, SIEMPRE O CASI SIEMPRE]
 (9 NS/NC) (En las preguntas 73 a 76, código 6 = No conduzco o No tengo carnet)

- 73. He conducido después de haber bebido alcohol
- 74. He conducido habiendo consumido cannabis/marihuana/porros
- 75. He conducido habiendo consumido cocaína/speed
- 76. He conducido habiendo consumido éxtasis/pastillas/MDMA/alucinógenos
- 77. Me he montado en un coche con un conductor/a que había bebido alcohol
- 78. Me he montado en un coche con un conductor/a que había consumido cannabis/marihuana/porros
- 79. Me he montado en un coche con un conductor/a que había consumido cocaína/speed
- 80. Me he montado en un coche con un conductor/a que había consumido éxtasis/pastillas/MDMA/alucinógenos

Y con respecto a tu grupo de amigos/as, a la gente con la que sueles salir habitualmente de fiesta, de marcha... ¿Con qué frecuencia has visto a algún amigo/a o amigos/as realizar alguna de estas acciones en los últimos seis meses?

[NUNCA, POCAS VECES, ALGUNA VEZ, A MENUDO, SIEMPRE O CASI SIEMPRE]
 (9 NS/NC)

- 81. Conducir después de haber bebido alcohol

82. Conducir habiendo consumido cannabis/marihuana/porros
83. Conducir habiendo consumido cocaína/speed
84. Conducir habiendo consumido éxtasis/pastillas/MDMA/alucinógenos
85. Montarse en un coche con un conductor/a que había bebido alcohol
86. Montarse en un coche con un conductor/a que había consumido cannabis/marihuana/porros
87. Montarse en un coche con un conductor/a que había consumido cocaína/speed
88. Montarse en un coche con un conductor/a que había consumido éxtasis/pastillas/MDMA/alucinógenos

INFORMACIÓN Y ESTRATEGIAS DE PREVENCIÓN

89. ¿Qué información tienes sobre los efectos del alcohol al volante?
 1. Mucha
 2. Suficiente
 3. Poca
 4. Ninguna
 9. NS/NC

90. ¿Y sobre los efectos de drogas ilegales al volante?
 1. Mucha
 2. Suficiente
 3. Poca
 4. Ninguna
 9. NS/NC

91. ¿De dónde te llega la información?
 1. De campañas publicitarias
 2. De los centros de enseñanza
 3. De los medios de comunicación
 4. De la Policía
 5. De la familia
 6. De amigos y conocidos
 9. NS/NC

92. ¿Te resultan creíbles las campañas de prevención de tráfico?
 1. Sí
 2. No
 9. NS/NC

93. ¿Qué eficacia crees que tienen las campañas de prevención de tráfico?
 1. Son muy eficaces
 2. Son eficaces
 3. Son poco eficaces
 4. No son nada eficaces
 9. NS/NC

94. ¿Qué estrategias preventivas te parecen más útiles?
 1. Las campañas de publicidad

2. La educación en las aulas
3. Endurecer las sanciones
9. NS/NC

95. ¿Qué elementos pueden ser más útiles a la hora de hacer una campaña de prevención?

1. Informar más y mejor
2. Despertar el miedo a tener accidentes
3. Apelar a la responsabilidad de los/las conductores/as
4. Explicar el daño que puedes hacer a otras personas
5. Recordar la preocupación que siente tu familia (padre, madre, pareja...)
6. Recordar el sufrimiento que puedes causar a tu hijo/a
9. NS/NC

CONSUMOS

¿Cuál es tu nivel de consumo de estas sustancias?

96. Alcohol
97. Cannabis, hachís
98. Cocaína/Speed
99. Anfetaminas/éxtasis/alucinógenos/MDMA
 1. No lo he tomado nunca
 2. Lo probé pero no he seguido tomando (lo he tomado 1 ó 2 veces en mi vida)
 3. Lo tomo de tarde en tarde (2/4 veces al año)
 4. Lo tomo de vez en cuando (1 ó 2 veces al mes)
 5. Lo tomo con frecuencia (todas las semanas)
 6. Lo tomo todos o casi todos los días
 7. Lo tomé con cierta frecuencia pero lo he dejado (llevo al menos un año sin tomarlo)
 0. NS/NC

Anexos de tablas

USOS Y HÁBITOS AL VOLANTE

Tabla A1.1.- Usos y hábitos.
% por sexo y edad agrupada. Excluidos NS/NC. P<0.05

Usos del vehículo	Sexo		Edad		
	Hombres	Mujeres	16-19	21-24	27-30
Para ir al trabajo	36,5%	33,1%	21,3%	28,6%	47,3%
Para ir al lugar de estudio	18,6%	16,9%	35,4%	22,0%	6,8%
Para trabajar	7,5%	4,5%	3,1%	6,6%	7,4%
Para salir de "marcha"	8,4%	6,2%	14,2%	9,5%	2,9%
Para viajar a otras ciudades (turismo)	18,4%	17,2%	11,0%	15,8%	22,8%
Para "moverme" por la ciudad	36,5%	35,5%	35,4%	37,2%	35,4%
Para todo o casi todo	24,6%	19,0%	19,7%	22,0%	23,8%
No uso el coche/la moto	3,1%	7,6%	2,4%	5,9%	4,8%

Tabla A1.2.- Usos y hábitos.
% por actividad. Datos en medias. Excluidos NS/NC. P<0.05

Usos del vehículo	Actividad			
	Solo estudio	Solo Trabajo	Trabaja y estudia	En paro
Para ir al trabajo	7,7%	57,0%	51,8%	9,8%
Para ir al lugar de estudio	40,2%	1,4%	28,1%	5,9%
Para trabajar	2,4%	10,2%	7,9%	2,0%
Para salir de "marcha"	11,0%	4,9%	10,8%	3,9%
Para viajar a otras ciudades (turismo)	15,8%	20,8%	17,3%	13,7%
Para "moverme" por la ciudad	42,6%	29,9%	24,5%	52,9%
Para todo o casi todo	17,2%	23,6%	22,3%	29,4%
No uso el coche/la moto	6,7%	3,5%	1,4%	9,8%

Tabla A1.3.- Usos y hábitos.
% por estudios en curso y finalizados. Excluidos NS/NC. P<0.05

Usos del vehículo	Estudios en curso y finalizados			
	Secundarios	Medios y sup universitarios	FP	Otra formación
Para ir al trabajo	36,7%	37,3%	31,3%	38,9%
Para ir al lugar de estudio	15,0%	17,9%	22,6%	8,3%
Para trabajar	4,8%	6,9%	6,7%	5,6%
Para salir de "marcha"	9,5%	7,5%	7,2%	5,6%
Para viajar a otras ciudades (turismo)	10,9%	13,6%	29,7%	19,4%
Para "moverme" por la ciudad	34,7%	35,5%	34,9%	44,4%
Para todo o casi todo	29,3%	24,0%	13,8%	30,6%
No uso el coche/la moto	5,4%	3,5%	5,6%	8,3%

Tabla A1.4.- Usos y hábitos.
% por clase social subjetiva. Excluidos NS/NC. P<0.05

Usos del vehículo	Estudios en curso y finalizados			
	Secundarios	Medios y sup universitarios	FP	Otra formación
Para ir al trabajo	36,7%	37,3%	31,3%	38,9%
Para ir al lugar de estudio	15,0%	17,9%	22,6%	8,3%
Para trabajar	4,8%	6,9%	6,7%	5,6%
Para salir de "marcha"	9,5%	7,5%	7,2%	5,6%
Para viajar a otras ciudades (turismo)	10,9%	13,6%	29,7%	19,4%
Para "moverme" por la ciudad	34,7%	35,5%	34,9%	44,4%
Para todo o casi todo	29,3%	24,0%	13,8%	30,6%
No uso el coche/la moto	5,4%	3,5%	5,6%	8,3%

Tabla A1.5.- Usos y hábitos.
% por Hábitat. Excluidos NS/NC. P<0.05

Usos del vehículo	Hábitat		
	Rurales	Semi-urbanos	Urbanos
Para ir al trabajo	35,7%	38,3%	32,3%
Para ir al lugar de estudio	24,7%	15,6%	17,9%
Para trabajar	5,2%	8,9%	4,9%
Para salir de "marcha"	7,1%	7,8%	8,1%
Para viajar a otras ciudades (turismo)	11,7%	14,2%	25,3%
Para "moverme" por la ciudad	24,0%	34,0%	44,2%
Para todo o casi todo	34,4%	24,1%	13,7%
No uso el coche/la moto	1,3%	6,0%	5,6%

Tabla A1.6.-Usos y hábitos.
% por estatus de pareja e hijos. Excluidos NS/NC. P<0.05

Usos del vehículo	Hijos		Estatus pareja		
	Si	No	No tengo pareja estable	Tengo pero no convivo	Tengo pareja estable y convivo
Para ir al trabajo	48,6%	33,7%	27,1%	30,9%	52,2%
Para ir al lugar de estudio	9,7%	18,8%	23,3%	20,9%	6,5%
Para trabajar	8,3%	6,1%	7,2%	6,8%	4,5%
Para salir de "marcha"	4,2%	7,9%	9,9%	8,0%	3,5%
Para viajar a otras ciudades (turismo)	15,3%	18,2%	15,1%	15,7%	24,9%
Para "moverme" por la ciudad	27,8%	37,0%	38,0%	38,6%	30,3%
Para todo o casi todo	29,2%	21,6%	21,6%	21,7%	24,4%
No uso el coche/la moto	4,2%	4,9%	5,5%	6,0%	2,5%

Tabla A1.7.- Usos y hábitos.
% por antigüedad en el carnet. Excluidos NS/NC. P<0.05

Usos del vehículo	Antigüedad en el carnet			
	Menos de un año	Entre uno y tres años	Entre tres y cinco años	Más de 5 años
Para ir al trabajo	22,1%	26,9%	31,1%	45,1%
Para ir al lugar de estudio	34,6%	24,1%	20,5%	8,5%
Para trabajar	1,0%	5,5%	6,2%	8,5%
Para salir de "marcha"	15,4%	8,3%	11,2%	3,0%
Para viajar a otras ciudades (turismo)	13,5%	12,4%	19,9%	21,0%
Para "moverme" por la ciudad	37,5%	37,9%	34,8%	35,1%
Para todo o casi todo	17,3%	17,2%	21,7%	26,8%
No uso el coche/la moto	1,9%	9,0%	5,6%	3,7%

Tabla A1.8.- Sentido de la conducción.
% por sexo y edad agrupada. Excluidos NS/NC. P<0.05

Sentido de la conducción	Sexo		Edad		
	Hombres	Mujeres	16-19	21-24	27-30
Me gusta conducir, lo disfruto mucho	74,4%	64,6%	71,8%	74,8%	66,2%
No me importa conducir, pero no es algo que disfrute especialmente	4,3%	8,6%	8,9%	2,4%	8,1%
No me gusta conducir; lo hago porque no tengo más remedio, por necesidad	20,5%	23,5%	16,9%	21,0%	24,3%
Odio conducir	,5%	1,9%	1,6%	,3%	1,4%
Prefiere no contestar	,2%	1,5%	,8%	1,4%	,0%
Total	438	268	124	286	296

Tabla A1.9.- Sentido de la conducción.
% por actividad. Excluidos NS/NC. P<0.05

Sentido de la conducción	Actividad			
	Solo estudio	Solo Trabajo	Trabaja y estudia	En paro
Me gusta conducir, lo disfruto mucho	72,3%	69,3%	70,1%	72,8%
No me importa conducir, pero no es algo que disfrute especialmente	4,1%	7,3%	4,4%	6,5%
No me gusta conducir; lo hago porque no tengo más remedio, por necesidad	21,0%	22,3%	24,8%	17,4%
Odio conducir	1,0%	1,1%	,0%	2,2%
Prefiere no contestar	1,5%	,0%	,7%	1,1%
Total	195	274	137	92

Tabla A1.10.- Sentido de la conducción.
% por estudios en curso y finalizados. Excluidos NS/NC. P<0.05

Sentido de la conducción	Estudios en curso y finalizados			
	Secundarios	Medios y sup universitarios	FP	Otra formación
Me gusta conducir, lo disfruto mucho	74,1%	72,2%	63,0%	81,8%
No me importa conducir, pero no es algo que disfrute especialmente	7,9%	5,7%	5,4%	,0%
No me gusta conducir; lo hago porque no tengo más remedio, por necesidad	15,8%	20,4%	29,9%	18,2%
Odio conducir	2,2%	,6%	1,1%	,0%
Prefiere no contestar	,0%	1,2%	,5%	,0%
Total	139	334	184	33

Tabla A1.11.- Sentido de la conducción.
% por clase social subjetiva. Excluidos NS/NC. P<0.05

Sentido de la conducción	Clase social		
	Alta y Media alta	Media-media	Media baja y baja
Me gusta conducir, lo disfruto mucho	73,3%	71,3%	68,5%
No me importa conducir, pero no es algo que disfrute especialmente	2,3%	6,4%	6,1%
No me gusta conducir; lo hago porque no tengo más remedio, por necesidad	22,1%	20,8%	23,4%
Odio conducir	,0%	1,2%	1,0%
Prefiere no contestar	2,3%	,2%	1,0%
Total	86	404	197

Tabla A1.12.- Sentido de la conducción
% por Hábitat. Excluidos NS/NC. P<0.05

Sentido de la conducción	Hábitat		
	Rurales	Semi-urbanos	Urbanos
Me gusta conducir, lo disfruto mucho	72,4%	68,7%	71,7%
No me importa conducir, pero no es algo que disfrute especialmente	5,9%	5,7%	6,3%
No me gusta conducir; lo hago porque no tengo más remedio, por necesidad	18,4%	24,5%	20,4%
Odio conducir	1,3%	,8%	1,1%
Prefiere no contestar	2,0%	,4%	,4%
Total	152	265	269

Tabla A1.13.- Sentido de la conducción.
% por estatus de pareja e hijos. Excluidos NS/NC. P<0.05

Sentido de la conducción	Hijos		Estatus pareja		
	Si	No	No tengo pareja estable	Tengo pero no convivo	Tengo pareja estable y convivo
Me gusta conducir, lo disfruto mucho	72,5%	70,5%	69,2%	73,9%	68,9%
No me importa conducir, pero no es algo que disfrute especialmente	10,1%	5,5%	8,3%	3,8%	5,1%
No me gusta conducir; lo hago porque no tengo más remedio, por necesidad	17,4%	22,1%	21,4%	19,2%	25,0%
Odio conducir	,0%	1,1%	,4%	1,7%	1,0%
Prefiere no contestar	,0%	,8%	,7%	1,3%	,0%
Total	69	637	276	234	196

Tabla A1.14.- Sentido de la conducción.
% por antigüedad en el carnet. Excluidos NS/NC. P<0.05

Sentido de la conducción	Antigüedad en el carnet			
	Menos de un año	Entre uno y tres años	Entre tres y cinco años	Más de 5 años
Me gusta conducir, lo disfruto mucho	76,5%	69,7%	69,7%	70,3%
No me importa conducir, pero no es algo que disfrute especialmente	6,9%	5,3%	4,6%	6,3%
No me gusta conducir; lo hago porque no tengo más remedio, por necesidad	14,7%	23,5%	21,7%	22,8%
Odio conducir	1,0%	,8%	2,0%	,6%
Prefiere no contestar	1,0%	,8%	2,0%	,0%
Total	102	132	152	316

Tabla A1.15.-Autopercepción como conductor.
% por sexo y edad agrupada. Excluidos NS/NC. P<0.05

Autopercepción como conductor	Sexo		Edad		
	Hombres	Mujeres	16-19	21-24	27-30
Buen/a conductor/a	76,3%	63,8%	61,3%	69,2%	78,0%
Mal conductor/a	,5%	,4%	,0%	,7%	,3%
Ni bueno/a ni malo/a, me defiendo suficientemente bien al volante	22,8%	33,6%	37,9%	28,3%	20,9%
Prefiere no contestar	,5%	2,2%	,8%	1,7%	,7%
Total	438	268	124	286	296

Tabla A1.16.- Autopercepción como conductor.
% por actividad. Excluidos NS/NC. P<0.05

Autopercepción como conductor	Actividad			
	Solo estudio	Solo Trabajo	Trabaja y estudia	En paro
Buen/a conductor/a	62,6%	78,5%	71,5%	72,8%
Mal conductor/a	,5%	,4%	,7%	,0%
Ni bueno/a ni malo/a, me defiendo suficientemente bien al volante	35,4%	20,4%	26,3%	26,1%
Prefiere no contestar	1,5%	,7%	1,5%	1,1%
Total	195	274	137	92

Tabla A1.17.- Autopercepción como conductor.
% por estudios en curso y finalizados. Excluidos NS/NC. P<0.05

Autopercepción como conductor	Estudios en curso y finalizados			
	Secundarios	Medios y sup universitarios	FP	Otra formación
Buen/a conductor/a	71,2%	71,0%	73,4%	75,8%
Mal conductor/a	,0%	,6%	,5%	,0%
Ni bueno/a ni malo/a, me defiendo suficientemente bien al volante	28,1%	27,5%	23,9%	24,2%
Prefiere no contestar	,7%	,9%	2,2%	,0%
Total	139	334	184	33

Tabla A1.18.- Autopercepción como conductor.
% por clase social subjetiva. Excluidos NS/NC. P<0.05

Autopercepción como conductor	Clase social		
	Alta y Media alta	Media-media	Media baja y baja
Buen/a conductor/a	76,7%	75,5%	62,4%
Mal conductor/a	,0%	,2%	,5%
Ni bueno/a ni malo/a, me defiendo suficientemente bien al volante	22,1%	23,3%	35,5%
Prefiere no contestar	1,2%	1,0%	1,5%
Total	86	404	197

Tabla A1.19.- Autopercepción como conductor
% por Hábitat. Excluidos NS/NC. P<0.05

Autopercepción como conductor	Hábitat		
	Rurales	Semi-urbanos	Urbanos
Buen/a conductor/a	71,7%	73,6%	69,1%
Mal conductor/a	,0%	,0%	1,1%
Ni bueno/a ni malo/a, me defiendo suficientemente bien al volante	27,0%	25,7%	28,3%
Prefiere no contestar	1,3%	,8%	1,5%
Total	152	265	269

Tabla A1.20.- Autopercepción como conductor.
% por estatus de pareja e hijos. Excluidos NS/NC. P<0.05

Autopercepción como conductor	Hijos		Estatus pareja		
	Si	No	No tengo pareja estable	Tengo pero no convivo	Tengo pareja estable y convivo
Buen/a conductor/a	81,2%	70,5%	64,5%	71,8%	81,1%
Mal conductor/a	1,4%	,3%	1,1%	,0%	,0%
Ni bueno/a ni malo/a, me defiendo suficientemente bien al volante	17,4%	27,9%	32,2%	27,4%	18,9%
Prefiere no contestar	,0%	1,3%	2,2%	,9%	,0%
Total	69	637	276	234	196

Tabla A1.21.- Autopercepción como conductor.
% por antigüedad en el carnet. Excluidos NS/NC. P<0.05

Autopercepción como conductor	Antigüedad en el carnet			
	Menos de un año	Entre uno y tres años	Entre tres y cinco años	Más de 5 años
Buen/a conductor/a	55,9%	65,2%	69,7%	80,4%
Mal conductor/a	,0%	1,5%	,0%	,3%
Ni bueno/a ni malo/a, me defiendo suficientemente bien al volante	44,1%	31,1%	28,3%	18,7%
Prefiere no contestar	,0%	2,3%	2,0%	,6%
Total	102	132	152	316

Tabla A1.22.- Autopercepción comparada como conductor.
% por sexo y edad agrupada. Excluidos NS/NC. P<0.05

Autopercepción comparada como conductor comparado con otros/as	Sexo		Edad		
	Hombres	Mujeres	16-19	21-24	27-30
Mucho mejor	16,4%	10,4%	11,3%	12,6%	16,9%
Mejor	51,4%	41,4%	39,5%	52,1%	46,6%
Igual	27,9%	41,8%	42,7%	28,7%	33,4%
Peor	1,6%	1,1%	3,2%	1,7%	,3%
Mucho peor	,7%	,0%	,0%	,3%	,7%
Prefiere no contestar	2,1%	5,2%	3,2%	4,5%	2,0%
Total	438	268	124	286	296

Tabla A1.23.- Autopercepción comparada como conductor.
% por actividad. Excluidos NS/NC. P<0.05

Autopercepción comparada como conductor comparado con otros/as	Actividad			
	Solo estudio	Solo Trabajo	Trabaja y estudia	En paro
Mucho mejor	7,2%	17,2%	20,4%	12,0%
Mejor	46,2%	45,6%	48,9%	54,3%
Igual	40,0%	32,1%	29,2%	28,3%
Peor	2,6%	1,8%	,0%	,0%
Mucho peor	,0%	,4%	,0%	,0%
Prefiere no contestar	4,1%	2,9%	1,5%	5,4%
Total	195	274	137	92

Tabla A1.24.- Autopercepción comparada como conductor.
% por estudios en curso y finalizados. Excluidos NS/NC. P<0.05

Autopercepción comparada como conductor comparado con otros/as	Estudios en curso y finalizados			
	Secundarios	Medios y sup universitarios	FP	Otra formación
Mucho mejor	14,4%	15,6%	11,4%	21,2%
Mejor	51,1%	44,6%	50,0%	51,5%
Igual	31,7%	33,2%	34,2%	27,3%
Peor	1,4%	1,5%	1,6%	,0%
Mucho peor	,0%	,3%	,0%	,0%
Prefiere no contestar	1,4%	4,8%	2,7%	,0%
Total	139	334	184	33

Tabla A1.25.- Autopercepción comparada como conductor.
% por clase social subjetiva. Excluidos NS/NC. P<0.05

Autopercepción comparada como conductor comparado con otros/as	Clase social		
	Alta y Media alta	Media-media	Media baja y baja
Mucho mejor	20,9%	12,1%	14,7%
Mejor	41,9%	48,0%	49,7%
Igual	34,9%	35,1%	29,4%
Peor	,0%	1,0%	2,5%
Mucho peor	,0%	,2%	,5%
Prefiere no contestar	2,3%	3,5%	3,0%
Total	86	404	197

Tabla A1.26.- Autopercepción comparada como conductor
% por Hábitat. Excluidos NS/NC. P<0.05

Autopercepción comparada como conductor comparado con otros/as	Hábitat		
	Rurales	Semi-urbanos	Urbanos
Mucho mejor	15,1%	13,6%	13,8%
Mejor	44,1%	49,4%	48,3%
Igual	34,2%	32,5%	33,1%
Peor	2,6%	,4%	1,9%
Mucho peor	,7%	,4%	,0%
Prefiere no contestar	3,3%	3,8%	3,0%
Total	152	265	269

Tabla A1.27.- Autopercepción comparada como conductor.
% por estatus de pareja e hijos. Excluidos NS/NC. P<0.05

Autopercepción comparada como conductor comparado con otros/as	Hijos		Estatus pareja		
	Si	No	No tengo pareja estable	Tengo pero no convivo	Tengo pareja estable y convivo
Mucho mejor	18,8%	13,7%	12,7%	13,7%	16,8%
Mejor	46,4%	47,7%	44,2%	49,1%	50,5%
Igual	31,9%	33,3%	36,2%	32,9%	29,1%
Peor	,0%	1,6%	2,5%	1,3%	,0%
Mucho peor	,0%	,5%	,7%	,4%	,0%
Prefiere no contestar	2,9%	3,3%	3,6%	2,6%	3,6%
Total	69	637	276	234	196

Tabla A1.28.- Autopercepción comparada como conductor.
% por antigüedad en el carnet. Excluidos NS/NC. P<0.05

Autopercepción comparada como conductor comparado con otros/as	Antigüedad en el carnet			
	Menos de un año	Entre uno y tres años	Entre tres y cinco años	Más de 5 años
Mucho mejor	11,8%	9,8%	14,5%	16,8%
Mejor	36,3%	43,9%	52,0%	50,3%
Igual	48,0%	35,6%	26,3%	31,0%
Peor	2,0%	4,5%	1,3%	,0%
Mucho peor	,0%	,8%	,0%	,6%
Prefiere no contestar	2,0%	5,3%	5,9%	1,3%
Total	102	132	152	316

Tabla A1.29.-Atributos como conductor. Imagen propia.
% por sexo y edad agrupada. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta Múltiple

Atributos como conductor	Sexo		Edad		
	Hombres	Mujeres	16-19	21-24	27-30
Hábil	48,6%	36,2%	39,5%	44,1%	45,6%
Tranquilo/a	48,9%	47,0%	52,4%	47,2%	47,3%
Agresivo/a	9,1%	4,5%	4,0%	8,7%	7,4%
Distraído/a	4,1%	2,6%	2,4%	5,9%	1,7%
Desafiante	1,1%	,7%	,0%	1,7%	,7%
Respetuoso/a	38,6%	45,9%	39,5%	39,9%	43,6%
Impaciente	10,3%	12,7%	12,9%	11,9%	9,8%

Tabla A1.30.- Atributos como conductor. Imagen propia.
% por actividad. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta Múltiple.

Autopercepción comparada como conductor comparado con otros/as	Actividad			
	Solo estudio	Solo Trabajo	Trabaja y estudia	En paro
Hábil	42,6%	45,3%	48,2%	38,0%
Tranquilo/a	48,2%	48,5%	46,7%	48,9%
Agresivo/a	6,2%	6,6%	9,5%	8,7%
Distraído/a	4,6%	3,6%	2,2%	3,3%
Desafiante	,5%	1,8%	,7%	,0%
Respetuoso/a	43,6%	38,0%	43,1%	43,5%
Impaciente	12,8%	9,5%	12,4%	10,9%

Tabla A1.31.- Atributos como conductor. Imagen propia.
% por estudios en curso y finalizados. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta Múltiple.

Atributos	Estudios en curso y finalizados			
	Secundarios	Medios y sup universitarios	FP	Otra formación
Hábil	55,4%	56,0%	57,1%	48,5%
Tranquilo/a	48,9%	48,5%	46,7%	42,4%
Agresivo/a	6,5%	7,5%	7,6%	9,1%
Distraído/a	2,2%	4,2%	3,8%	3,0%
Desafiante	2,2%	,6%	1,1%	,0%
Respetuoso/a	36,0%	41,6%	45,1%	42,4%
Impaciente	12,8%	9,5%	12,4%	10,9%

Tabla A1.32.- Atributos como conductor. Imagen propia.
% por clase social subjetiva. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta Múltiple.

Atributos	Clase social		
	Alta y Media alta	Media-media	Media baja y baja
Hábil	53,5%	44,1%	40,6%
Tranquilo/a	39,5%	49,8%	50,3%
Agresivo/a	5,8%	5,2%	13,2%
Distraído/a	2,3%	4,0%	3,6%
Desafiante	1,2%	,7%	1,5%
Respetuoso/a	47,7%	42,3%	36,5%
Impaciente	15,1%	10,4%	11,2%

Tabla A1.33.- Atributos como conductor. Imagen propia.
% por Hábitat. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta Múltiple.

Atributos	Hábitat		
	Rurales	Semi-urbanos	Urbanos
Hábil	49,3%	43,8%	40,9%
Tranquilo/a	44,7%	46,4%	52,8%
Agresivo/a	6,6%	6,4%	8,2%
Distraído/a	2,0%	4,5%	3,7%
Desafiante	,7%	1,9%	,4%
Respetuoso/a	38,2%	42,6%	43,1%
Impaciente	14,5%	11,3%	8,6%

Tabla A1.34.- Atributos como conductor. Imagen propia.
% por estatus de pareja e hijos. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta Múltiple.

Atributos	Hijos		Estatus pareja		
	Si	No	No tengo pareja estable	Tengo pero no convivo	Tengo pareja estable y convivo
Hábil	44,9%	43,8%	43,1%	39,7%	50,0%
Tranquilo/a	47,8%	48,2%	51,8%	47,9%	43,4%
Agresivo/a	5,8%	7,5%	6,5%	8,1%	7,7%
Distraído/a	,0%	3,9%	4,0%	3,8%	2,6%
Desafiante	,0%	1,1%	,7%	1,7%	,5%
Respetuoso/a	46,4%	40,8%	36,6%	47,9%	40,3%
Impaciente	5,8%	11,8%	12,7%	9,4%	11,2%

Tabla A1.35.- Atributos como conductor. Imagen propia.
% por antigüedad en el carnet. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta Múltiple.

Atributos	Antigüedad en el carnet			
	Menos de un año	Entre uno y tres años	Entre tres y cinco años	Más de 5 años
Hábil	30,4%	37,9%	48,0%	49,4%
Tranquilo/a	57,8%	50,8%	42,8%	46,2%
Agresivo/a	2,9%	6,1%	8,6%	8,9%
Distraído/a	3,9%	5,3%	4,6%	2,2%
Desafiante	,0%	2,3%	1,3%	,6%
Respetuoso/a	48,0%	34,1%	49,3%	38,6%
Impaciente	10,8%	13,6%	9,9%	11,1%

Tabla A1.36.-Atributos como conductor. Imagen de terceros.
% por sexo y edad agrupada. Excluidos NS/NC. P<0.05. . Respuesta Múltiple.

Atributos como conductor	Sexo		Edad		
	Hombres	Mujeres	16-19	21-24	27-30
Hábil	24,9%	22,4%	26,6%	22,0%	24,7%
Tranquilo/a	45,4%	43,7%	41,9%	41,6%	49,0%
Agresivo/a	12,6%	6,0%	9,7%	11,9%	8,4%
Distraído/a	10,0%	6,3%	8,9%	12,2%	5,1%
Desafiante	5,0%	2,2%	4,0%	5,2%	2,7%
Respetuoso/a	34,7%	32,8%	29,0%	33,2%	36,8%
Impaciente	11,4%	12,7%	11,3%	12,2%	11,8%

Tabla A1.37.- Atributos como conductor. Imagen de terceros.
% por actividad. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta Múltiple.

Autopercepción comparada como conductor comparado con otros/as	Actividad			
	Solo estudio	Solo Trabajo	Trabaja y estudia	En paro
Hábil	19,5%	25,9%	24,8%	27,2%
Tranquilo/a	46,2%	47,4%	39,4%	41,3%
Agresivo/a	9,7%	9,5%	14,6%	6,5%
Distraído/a	13,3%	6,2%	7,3%	7,6%
Desafiante	5,6%	1,5%	6,6%	4,3%
Respetuoso/a	29,7%	35,4%	40,9%	29,3%
Impaciente	13,3%	11,3%	8,0%	15,2%

Tabla A1.38.- Atributos como conductor. Imagen de terceros.
% por estudios en curso y finalizados. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta Múltiple.

Atributos	Estudios en curso y finalizados			
	Secundarios	Medios y sup universitarios	FP	Otra formación
Hábil	25,2%	27,2%	15,8%	36,4%
Tranquilo/a	41,7%	44,9%	47,8%	33,3%
Agresivo/a	10,8%	9,6%	10,9%	12,1%
Distraído/a	5,8%	8,4%	10,3%	9,1%
Desafiante	1,4%	5,1%	3,3%	9,1%
Respetuoso/a	32,4%	30,2%	40,2%	45,5%
Impaciente	11,5%	12,0%	12,5%	9,1%

Tabla A1.39.- Atributos como conductor. Imagen de terceros.
% por clase social subjetiva. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta Múltiple.

Atributos	Clase social		
	Alta y Media alta	Media-media	Media baja y baja
Hábil	26,7%	25,5%	19,8%
Tranquilo/a	50,0%	43,8%	46,2%
Agresivo/a	12,8%	9,4%	10,7%
Distraído/a	12,8%	7,2%	9,6%
Desafiante	3,5%	3,5%	5,1%
Respetuoso/a	32,6%	37,6%	28,4%
Impaciente	10,5%	11,1%	14,7%

Tabla A1.40.- Atributos como conductor. Imagen de terceros.
% por Hábitat. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta Múltiple.

Atributos	Hábitat		
	Rurales	Semi-urbanos	Urbanos
Hábil	30,9%	24,2%	20,4%
Tranquilo/a	41,4%	45,3%	46,8%
Agresivo/a	11,2%	10,9%	8,2%
Distraído/a	8,6%	9,4%	7,4%
Desafiante	4,6%	4,2%	3,3%
Respetuoso/a	26,3%	35,1%	37,9%
Impaciente	15,8%	12,5%	8,9%

Tabla A1.41.- Atributos como conductor. Imagen de terceros.
% por estatus de pareja e hijos. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta Múltiple.

Atributos	Hijos		Estatus pareja		
	Si	No	No tengo pareja estable	Tengo pero no convivo	Tengo pareja estable y convivo
Hábil	73,9%	76,3%	20,7%	24,8%	27,6%
Tranquilo/a	46,4%	44,6%	43,5%	46,2%	44,9%
Agresivo/a	7,2%	10,4%	9,8%	9,8%	10,7%
Distraído/a	7,2%	8,8%	11,2%	7,7%	6,1%
Desafiante	1,4%	4,2%	4,7%	3,8%	3,1%
Respetuoso/a	36,2%	33,8%	32,2%	37,2%	32,7%
Impaciente	8,7%	12,2%	12,0%	10,7%	13,3%

Tabla A1.42.- Atributos como conductor. Imagen de terceros.
% por antigüedad en el carnet. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta Múltiple.

Atributos	Antigüedad en el carnet			
	Menos de un año	Entre uno y tres años	Entre tres y cinco años	Más de 5 años
Hábil	18,6%	21,2%	23,7%	27,2%
Tranquilo/a	51,0%	37,1%	44,7%	46,2%
Agresivo/a	8,8%	8,3%	13,2%	9,8%
Distraído/a	12,7%	12,9%	9,2%	5,4%
Desafiante	4,9%	4,5%	5,3%	2,8%
Respetuoso/a	28,4%	28,8%	36,2%	36,7%
Impaciente	8,8%	12,1%	13,2%	12,3%

SIGNIFICADO DE LA CONDUCCIÓN

Tabla A2.1.-Significados de la conducción.

% por sexo y edad agrupada. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta Múltiple.

Significados	Sexo		Edad		
	Hombres	Mujeres	16-19	21-24	27-30
Libertad	74,3%	82,5%	80,6%	73,3%	81,0%
Placer	34,5%	21,8%	30,0%	30,2%	27,7%
Excitación	5,0%	2,7%	6,5%	4,5%	2,5%
Poder	9,3%	10,4%	10,6%	11,7%	7,5%
Miedo	3,6%	3,6%	4,7%	3,0%	3,7%
Responsabilidad	59,6%	67,0%	60,0%	63,1%	63,6%
Fatiga	4,6%	2,9%	1,8%	5,0%	3,7%
Estrés	9,1%	9,0%	5,9%	9,2%	10,2%

Tabla A2.2.- Significados de la conducción.

% por actividad. Excluidos NS/NC. P<0.05 Respuesta Múltiple.

Significados	Actividad			
	Solo estudio	Solo Trabajo	Trabaja y estudia	En paro
Libertad	77,8%	79,4%	79,1%	75,8%
Placer	26,8%	33,2%	31,3%	22,4%
Excitación	4,6%	4,6%	4,9%	1,2%
Poder	11,3%	8,0%	12,3%	8,5%
Miedo	2,0%	3,1%	1,8%	9,1%
Responsabilidad	64,2%	58,8%	60,1%	70,3%
Fatiga	5,0%	4,0%	4,3%	1,2%
Estrés	8,3%	8,9%	6,1%	11,5%

Tabla A2.3.- Significados de la conducción.

% por estudios en curso y finalizados. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta Múltiple.

Significados	Estudios en curso y finalizados			
	Secundarios	Medios y sup universitarios	FP	Otra formación
Libertad	80,3%	76,8%	79,9%	71,1%
Placer	29,1%	30,8%	23,4%	37,8%
Excitación	3,8%	4,3%	3,7%	4,4%
Poder	11,1%	8,4%	11,1%	11,1%
Miedo	4,7%	4,1%	1,6%	4,4%
Responsabilidad	59,8%	64,7%	63,9%	57,8%
Fatiga	2,6%	3,1%	6,1%	4,4%
Estrés	8,5%	7,9%	10,2%	8,9%

Tabla A2.4.- Significados de la conducción.
% por clase social subjetiva. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta Múltiple.

Significados	Clase social		
	Alta y Media alta	Media-media	Media baja y baja
Libertad	81,0%	79,9%	74,8%
Placer	37,9%	28,0%	27,2%
Excitación	2,6%	3,8%	5,4%
Poder	9,5%	9,8%	10,2%
Miedo	1,6%	3,0%	5,0%
Responsabilidad	56,9%	63,3%	63,9%
Fatiga	2,6%	3,6%	3,7%
Estrés	6,9%	8,3%	9,9%

Tabla A2.5.- Significados de la conducción.
% por Hábitat. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta Múltiple.

Significados	Hábitat		
	Rurales	Semi-urbanos	Urbanos
Libertad	78,7%	80,8%	74,9%
Placer	26,6%	33,0%	27,4%
Excitación	4,8%	2,7%	5,0%
Poder	16,5%	8,5%	8,6%
Miedo	2,6%	3,2%	4,8%
Responsabilidad	64,4%	58,5%	64,8%
Fatiga	3,2%	3,8%	4,2%
Estrés	4,3%	9,6%	10,2%

Tabla A2.6.- Significados de la conducción.
% por estatus de pareja e hijos. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta Múltiple.

Significados	Hijos		Estatus pareja		
	Si	No	No tengo pareja estable	Tengo pero no convivo	Tengo pareja estable y convivo
Libertad	76,8%	77,9%	75,4%	78,6%	80,5%
Placer	31,6%	28,8%	30,6%	31,2%	24,0%
Excitación	3,2%	4,1%	4,5%	4,9%	2,0%
Poder	11,6%	9,6%	10,0%	9,2%	10,2%
Miedo	4,2%	3,5%	3,8%	3,7%	3,3%
Responsabilidad	60,0%	63,1%	63,7%	59,6%	65,4%
Fatiga	8,7%	12,2%	12,0%	10,7%	13,3%
Estrés	10,5%	8,9%	8,3%	9,5%	9,8%

Tabla A2.7.- Significados de la conducción.
% por antigüedad en el carnet. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta Múltiple.

Significados	Antigüedad en el carnet			
	Menos de un año	Entre uno y tres años	Entre tres y cinco años	Más de 5 años
Libertad	84,1%	68,0%	73,3%	81,1%
Placer	30,8%	31,4%	32,7%	33,7%
Excitación	3,7%	9,8%	4,8%	2,7%
Poder	7,5%	11,8%	11,5%	8,6%
Miedo	1,9%	5,9%	2,4%	1,5%
Responsabilidad	64,5%	58,8%	61,8%	62,7%
Fatiga	,0%	5,9%	7,3%	2,1%
Estrés	7,5%	8,5%	6,1%	7,7%

Tabla A2.8.- Elementos de una buena conducción.
% por sexo y edad agrupada. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta Múltiple.

Elementos buena conducción	Sexo		Edad		
	Hombres	Mujeres	16-19	21-24	27-30
Adaptar la velocidad a las circunstancias (tráfico, tipo de vía,...) al margen de las señales de tráfico	30,5%	28,6%	32,4%	30,2%	28,2%
Conducir con prudencia	32,3%	40,8%	33,5%	34,7%	38,2%
No perder los nervios al volante, conducir relajado/a	20,7%	16,0%	22,4%	18,7%	17,2%
Conducir con confianza	20,7%	18,9%	15,9%	23,4%	18,2%
Saber adaptarse a las circunstancias del tráfico	30,2%	28,6%	28,8%	27,9%	31,4%
Conocer las propias capacidades y recursos al volante	10,5%	6,6%	7,1%	10,0%	8,5%
Respetar las normas de seguridad y señales de tráfico	30,4%	32,8%	30,6%	30,4%	32,7%
Conducir con agilidad, con rapidez	2,9%	1,0%	2,4%	2,5%	1,5%
Tener reflejos, capacidad de reacción	17,9%	23,3%	21,2%	19,7%	20,2%
Sacar el máximo partido al vehículo	1,3%	1,2%	2,4%	1,0%	1,0%
Superar la torpeza de otros/as conductores/as	2,7%	2,2%	3,5%	1,5%	3,0%

Tabla A2.9.- Elementos de una buena conducción.
% por actividad. Excluidos NS/NC. P<0.05 Respuesta Múltiple.

Elementos buena conducción	Actividad			
	Solo estudio	Solo Trabajo	Trabaja y estudia	En paro
Adaptar la velocidad a las circunstancias (tráfico, tipo de vía,...) al margen de las señales de tráfico	28,5%	32,6%	30,1%	26,7%
Conducir con prudencia	36,1%	35,4%	32,5%	40,0%
No perder los nervios al volante, conducir relajado/a	20,9%	19,1%	16,0%	17,6%
Conducir con confianza	19,2%	22,2%	22,1%	16,4%
Saber adaptarse a las circunstancias del tráfico	29,8%	28,9%	35,0%	25,5%
Conocer las propias capacidades y recursos al volante	10,3%	9,2%	6,1%	8,5%
Respetar las normas de seguridad y señales de tráfico	27,8%	28,3%	31,9%	41,2%
Conducir con agilidad, con rapidez	2,3%	1,5%	4,3%	,0%
Tener reflejos, capacidad de reacción	22,8%	18,8%	17,2%	20,6%
Sacar el máximo partido al vehículo	,7%	,9%	2,5%	1,8%
Superar la torpeza de otros/as conductores/as	1,7%	3,1%	2,5%	1,8%

Tabla A2.10.- Elementos de una buena conducción.
% por estudios en curso y finalizados. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta Múltiple.

Elementos buena conducción	Estudios en curso y finalizados			
	Secundarios	Medios y sup universitarios	FP	Otra formación
Adaptar la velocidad a las circunstancias (tráfico, tipo de vía,...) al margen de las señales de tráfico	31,6%	32,5%	24,6%	26,7%
Conducir con prudencia	39,3%	34,4%	33,6%	37,8%
No perder los nervios al volante, conducir relajado/a	18,8%	17,9%	20,1%	22,2%
Conducir con confianza	20,9%	18,6%	21,3%	24,4%
Saber adaptarse a las circunstancias del tráfico	19,2%	30,8%	38,5%	28,9%
Conocer las propias capacidades y recursos al volante	7,7%	8,6%	11,9%	,0%
Respetar las normas de seguridad y señales de tráfico	39,3%	29,8%	24,2%	37,8%
Conducir con agilidad, con rapidez	2,1%	1,2%	2,9%	4,4%
Tener reflejos, capacidad de reacción	17,5%	22,0%	20,1%	15,6%
Sacar el máximo partido al vehículo	1,3%	1,2%	1,2%	2,2%
Superar la torpeza de otros/as conductores/as	2,1%	3,1%	1,6%	,0%

Tabla A2.11.- Elementos de una buena conducción.
% por clase social subjetiva. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta Múltiple.

Elementos buena conducción	Clase social		
	Alta y Media alta	Media-media	Media baja y baja
Adaptar la velocidad a las circunstancias (tráfico, tipo de vía,...) al margen de las señales de tráfico	26,7%	31,6%	28,6%
Conducir con prudencia	42,2%	33,3%	37,1%
No perder los nervios al volante, conducir relajado/a	19,8%	18,6%	19,7%
Conducir con confianza	19,0%	20,3%	19,7%
Saber adaptarse a las circunstancias del tráfico	32,8%	30,7%	25,9%
Conocer las propias capacidades y recursos al volante	9,5%	7,2%	11,2%
Respetar las normas de seguridad y señales de tráfico	24,1%	32,2%	32,3%
Conducir con agilidad, con rapidez	2,6%	2,1%	1,4%
Tener reflejos, capacidad de reacción	18,1%	21,4%	19,0%
Sacar el máximo partido al vehículo	1,6%	1,4%	1,0%
Superar la torpeza de otros/as conductores/as	,9%	1,5%	4,8%

Tabla A2.12.- Elementos de una buena conducción.
% por Hábitat. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta Múltiple.

Elementos buena conducción	Hábitat		
	Rurales	Semi-urbanos	Urbanos
Adaptar la velocidad a las circunstancias (tráfico, tipo de vía,...) al margen de las señales de tráfico	36,7%	31,3%	25,1%
Conducir con prudencia	34,6%	36,0%	34,7%
No perder los nervios al volante, conducir relajado/a	17,0%	17,9%	19,6%
Conducir con confianza	20,2%	20,1%	20,9%
Saber adaptarse a las circunstancias del tráfico	30,3%	30,5%	29,5%
Conocer las propias capacidades y recursos al volante	9,0%	7,1%	9,9%
Respetar las normas de seguridad y señales de tráfico	33,0%	31,3%	30,8%
Conducir con agilidad, con rapidez	,5%	2,2%	2,3%
Tener reflejos, capacidad de reacción	15,4%	20,3%	22,7%
Sacar el máximo partido al vehículo	4,3%	1,1%	,3%
Superar la torpeza de otros/as conductores/as	1,6%	1,9%	3,4%

Tabla A2.13.- Elementos de una buena conducción.
% por estatus de pareja e hijos. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta Múltiple.

Elementos buena conducción	Hijos		Estatus pareja		
	Si	No	No tengo pareja estable	Tengo pero no convivo	Tengo pareja estable y convivo
Adaptar la velocidad a las circunstancias (tráfico, tipo de vía,...) al margen de las señales de tráfico	21,1%	30,7%	31,6%	27,5%	29,7%
Conducir con prudencia	47,4%	34,7%	37,3%	34,3%	35,8%
No perder los nervios al volante, conducir relajado/a	16,8%	18,9%	20,6%	19,6%	14,6%
Conducir con confianza	24,2%	19,5%	19,0%	22,6%	17,9%
Saber adaptarse a las circunstancias del tráfico	17,9%	30,8%	28,3%	30,6%	30,1%
Conocer las propias capacidades y recursos al volante	12,6%	8,4%	8,5%	9,5%	8,5%
Respetar las normas de seguridad y señales de tráfico	31,6%	31,4%	31,3%	29,1%	34,6%
Conducir con agilidad, con rapidez	5,3%	1,7%	2,3%	1,8%	2,0%
Tener reflejos, capacidad de reacción	20,0%	20,2%	17,3%	21,4%	23,2%
Sacar el máximo partido al vehículo	,0%	1,4%	1,5%	1,5%	,4%
Superar la torpeza de otros/as conductores/as	3,2%	2,4%	2,3%	2,1%	3,3%

Tabla A2.14.- Elementos de una buena conducción.
% por antigüedad en el carnet. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta Múltiple.

Elementos buena conducción	Antigüedad en el carnet			
	Menos de un año	Entre uno y tres años	Entre tres y cinco años	Más de 5 años
Adaptar la velocidad a las circunstancias (tráfico, tipo de vía,...) al margen de las señales de tráfico	37,4%	30,1%	27,3%	32,5%
Conducir con prudencia	33,6%	35,9%	30,3%	35,5%
No perder los nervios al volante, conducir relajado/a	15,9%	22,2%	14,5%	17,8%
Conducir con confianza	12,1%	21,6%	24,8%	19,5%
Saber adaptarse a las circunstancias del tráfico	33,6%	29,4%	34,5%	30,5%
Conocer las propias capacidades y recursos al volante	10,3%	6,5%	10,9%	8,9%
Respetar las normas de seguridad y señales de tráfico	26,2%	33,3%	29,1%	28,4%
Conducir con agilidad, con rapidez	1,9%	2,0%	,6%	3,3%
Tener reflejos, capacidad de reacción	24,3%	17,0%	23,6%	20,1%
Sacar el máximo partido al vehículo	1,9%	1,3%	,6%	1,2%
Superar la torpeza de otros/as conductores/as	2,8%	,7%	3,6%	2,4%

CONDUCCIÓN Y RIESGOS

Tabla A3.1.- Actitudes ante el riesgo y la conducción.
Medias por sexo y edad agrupada. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Grado de acuerdo	Sexo		Edad		
	Hombres	Mujeres	16-19	21-24	27-30
Un/una joven al volante supone mayor riesgo que una persona más mayor.	3,63	3,16	3,63	3,16	3,48
Si te gusta conducir, tiene que gustarte la velocidad	2,39	2,32	2,39	2,32	2,27
Lo mejor de conducir son las emociones intensas, la "adrenalina"	3,08	2,70	3,08	2,70	2,53
Si te gusta conducir, tiene que gustarte competir con otros/as	1,60	1,38	1,60	1,38	1,44
La conducción prudente es más aburrida	2,68	2,70	2,68	2,70	2,73
Quien conduce bien, conduce rápido/a	2,37	2,23	2,37	2,23	2,12
La vida siempre tiene riesgos, no merece la pena preocuparse por los de la conducción	1,35	1,62	1,35	1,62	1,65
El riesgo al volante te da emociones positivas	1,74	1,87	1,74	1,87	1,72
Las personas mayores son más torpes conduciendo	5,33	5,68	5,33	5,68	5,71
Las mujeres conducen peor que los hombres	2,26	2,70	2,26	2,70	2,97
Conducir implica riesgos que hay que aceptar, no se pueden evitar	4,76	4,82	4,76	4,82	5,04
Al volante, es más importante la pericia (saber conducir, desenvolverse bien con el vehículo y con el tráfico...) que la prudencia_	4,13	4,30	4,13	4,30	4,11
A veces es necesario saltarse algunas normas de tráfico o de seguridad para realizar una conducción más segura	3,50	3,89	3,50	3,89	3,65
El exceso de prudencia es perjudicial para el resto de conductores/as	4,57	4,40	4,57	4,40	4,69
El riesgo de la conducción lo crean siempre los otros.	2,53	2,49	2,53	2,49	2,87
La seguridad depende más de la habilidad personal que del respeto a las normas de tráfico	3,56	3,46	3,56	3,46	3,35
El riesgo depende sobre todo de circunstancias externas a quien conduce (la carretera, el clima,...)	3,95	3,74	3,95	3,74	4,05

Tabla A3.2.- Actitudes ante el riesgo y la conducción.
Medias por actividad. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Grado de acuerdo	Actividad			
	Solo estudio	Solo Trabajo	Trabaja y estudia	En paro
Un/una joven al volante supone mayor riesgo que una persona más mayor.	3,29	3,52	3,21	3,46
Si te gusta conducir, tiene que gustarte la velocidad	2,11	2,54	2,27	2,26
Lo mejor de conducir son las emociones intensas, la "adrenalina"	2,70	2,81	2,73	2,43
Si te gusta conducir, tiene que gustarte competir con otros/as	1,29	1,75	1,50	1,09
La conducción prudente es más aburrida	2,70	2,98	2,68	2,29
Quien conduce bien, conduce rápido/a	2,20	2,39	2,30	1,82
La vida siempre tiene riesgos, no merece la pena preocuparse por los de la conducción	1,44	1,80	1,58	1,51
El riesgo al volante te da emociones positivas	1,71	2,08	1,80	1,40
Las personas mayores son más torpes conduciendo	5,57	5,64	5,83	5,59
Las mujeres conducen peor que los hombres	2,39	3,11	2,93	2,57
Conducir implica riesgos que hay que aceptar, no se pueden evitar	5,15	4,84	4,74	4,78
Al volante, es más importante la pericia (saber conducir, desenvolverse bien con el vehículo y con el tráfico...) que la prudencia_	4,30	4,20	4,22	4,10
A veces es necesario saltarse algunas normas de tráfico o de seguridad para realizar una conducción más segura	3,98	3,85	3,42	3,44
El exceso de prudencia es perjudicial para el resto de conductores/as	4,34	4,76	4,97	4,01
El riesgo de la conducción lo crean siempre los otros.	2,32	3,00	2,30	2,92
La seguridad depende más de la habilidad personal que del respeto a las normas de tráfico	3,58	3,52	3,12	3,31
El riesgo depende sobre todo de circunstancias externas a quien conduce (la carretera, el clima,...)	3,72	4,23	3,76	3,82

Tabla A3.3.- Actitudes ante el riesgo y la conducción.
Medias por estudios en curso y finalizados. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Grado de acuerdo	Estudios en curso y finalizados			
	Secundarios	Medios y sup universitarios	FP	Otra formación
Un/una joven al volante supone mayor riesgo que una persona más mayor.	3,81	3,18	3,43	3,25
Si te gusta conducir, tiene que gustarte la velocidad	2,15	2,43	2,21	2,60
Lo mejor de conducir son las emociones intensas, la "adrenalina"	2,84	2,74	2,50	2,82
Si te gusta conducir, tiene que gustarte competir con otros/as	1,44	1,46	1,48	1,29
La conducción prudente es más aburrida	2,60	2,77	2,82	2,64
Quien conduce bien, conduce rápido/a	2,03	2,21	2,47	1,96
La vida siempre tiene riesgos, no merece la pena preocuparse por los de la conducción	1,62	1,54	1,74	1,38
El riesgo al volante te da emociones positivas	1,76	1,79	1,84	1,69
Las personas mayores son más torpes conduciendo	5,39	5,83	5,50	5,82
Las mujeres conducen peor que los hombres	2,49	2,93	2,78	2,58
Conducir implica riesgos que hay que aceptar, no se pueden evitar	4,76	4,89	5,20	4,34
Al volante, es más importante la pericia (saber conducir, desenvolverse bien con el vehículo y con el tráfico...) que la prudencia_	4,25	4,14	4,35	4,53
A veces es necesario saltarse algunas normas de tráfico o de seguridad para realizar una conducción más segura	3,50	3,74	3,99	3,67
El exceso de prudencia es perjudicial para el resto de conductores/as	4,57	4,55	4,48	4,70
El riesgo de la conducción lo crean siempre los otros.	2,86	2,68	2,44	2,42
La seguridad depende más de la habilidad personal que del respeto a las normas de tráfico	3,43	3,47	3,32	3,61
El riesgo depende sobre todo de circunstancias externas a quien conduce (la carretera, el clima,...)	4,25	3,99	3,46	3,89

Tabla A3.4.- Actitudes ante el riesgo y la conducción.
Medias por clase social subjetiva. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Grado de acuerdo	Clase social		
	Alta y Media alta	Media-media	Media baja y baja
Un/una joven al volante supone mayor riesgo que una persona más mayor.	3,63	3,37	3,21
Si te gusta conducir, tiene que gustarte la velocidad	2,37	2,14	2,46
Lo mejor de conducir son las emociones intensas, la "adrenalina"	3,05	2,49	2,83
Si te gusta conducir, tiene que gustarte competir con otros/as	1,54	1,33	1,50
La conducción prudente es más aburrida	2,85	2,52	2,92
Quien conduce bien, conduce rápido/a	2,48	2,08	2,26
La vida siempre tiene riesgos, no merece la pena preocuparse por los de la conducción	1,63	1,53	1,57
El riesgo al volante te da emociones positivas	1,89	1,72	1,79
Las personas mayores son más torpes conduciendo	5,64	5,49	5,93
Las mujeres conducen peor que los hombres	2,81	2,79	2,58
Conducir implica riesgos que hay que aceptar, no se pueden evitar	4,95	4,81	4,99
Al volante, es más importante la pericia (saber conducir, desenvolverse bien con el vehículo y con el tráfico...) que la prudencia_	4,54	4,07	4,27
A veces es necesario saltarse algunas normas de tráfico o de seguridad para realizar una conducción más segura	3,73	3,73	3,60
El exceso de prudencia es perjudicial para el resto de conductores/as	4,72	4,42	4,67
El riesgo de la conducción lo crean siempre los otros.	2,48	2,65	2,57
La seguridad depende más de la habilidad personal que del respeto a las normas de tráfico	3,69	3,25	3,57
El riesgo depende sobre todo de circunstancias externas a quien conduce (la carretera, el clima,...)	3,91	3,78	4,10

Tabla A3.5.- Actitudes ante el riesgo y la conducción.
Medias por Hábitat. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Grado de acuerdo	Hábitat		
	Rurales	Semi-urbanos	Urbanos
Un/una joven al volante supone mayor riesgo que una persona más mayor.	3,65	3,36	3,35
Si te gusta conducir, tiene que gustarte la velocidad	2,39	2,41	2,19
Lo mejor de conducir son las emociones intensas, la "adrenalina"	2,98	2,65	2,52
Si te gusta conducir, tiene que gustarte competir con otros/as	1,49	1,55	1,31
La conducción prudente es más aburrida	2,76	2,78	2,65
Quien conduce bien, conduce rápido/a	1,83	2,31	2,32
La vida siempre tiene riesgos, no merece la pena preocuparse por los de la conducción	1,50	1,57	1,65
El riesgo al volante te da emociones positivas	1,75	1,96	1,66
Las personas mayores son más torpes conduciendo	5,69	5,71	5,58
Las mujeres conducen peor que los hombres	2,59	2,76	2,89
Conducir implica riesgos que hay que aceptar, no se pueden evitar	5,25	4,81	4,81
Al volante, es más importante la pericia (saber conducir, desenvolverse bien con el vehículo y con el tráfico...) que la prudencia_	4,16	4,23	4,27
A veces es necesario saltarse algunas normas de tráfico o de seguridad para realizar una conducción más segura	3,90	3,77	3,68
El exceso de prudencia es perjudicial para el resto de conductores/as	4,90	4,59	4,34
El riesgo de la conducción lo crean siempre los otros.	2,60	2,63	2,68
La seguridad depende más de la habilidad personal que del respeto a las normas de tráfico	3,35	3,54	3,41
El riesgo depende sobre todo de circunstancias externas a quien conduce (la carretera, el clima,...)	3,89	4,18	3,70

Tabla A3.6.- Actitudes ante el riesgo y la conducción.
Medias por estatus de pareja e hijos. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Grado de acuerdo	Hijos		Estatus pareja		
	Si	No	No tengo pareja estable	Tengo pero no convivo	Tengo pareja estable y convivo
Un/una joven al volante supone mayor riesgo que una persona más mayor.	3,64	3,35	3,41	3,43	3,25
Si te gusta conducir, tiene que gustarte la velocidad	2,37	2,30	2,46	2,38	1,98
Lo mejor de conducir son las emociones intensas, la "adrenalina"	2,73	2,69	2,92	2,75	2,27
Si te gusta conducir, tiene que gustarte competir con otros/as	1,63	1,43	1,52	1,61	1,13
La conducción prudente es más aburrida	2,35	2,75	2,82	2,77	2,46
Quien conduce bien, conduce rápido/a	2,00	2,23	2,33	2,35	1,82
La vida siempre tiene riesgos, no merece la pena preocuparse por los de la conducción	1,75	1,57	1,67	1,72	1,27
El riesgo al volante te da emociones positivas	1,99	1,77	1,81	1,95	1,53
Las personas mayores son más torpes conduciendo	5,74	5,62	5,46	5,73	5,77
Las mujeres conducen peor que los hombres	2,21	2,79	2,74	2,77	2,67
Conducir implica riesgos que hay que aceptar, no se pueden evitar	4,84	4,91	5,23	4,71	4,62
Al volante, es más importante la pericia (saber conducir, desenvolverse bien con el vehículo y con el tráfico...) que la prudencia_	3,61	4,26	4,32	4,28	3,88
A veces es necesario saltarse algunas normas de tráfico o de seguridad para realizar una conducción más segura	3,35	3,76	3,92	3,64	3,52
El exceso de prudencia es perjudicial para el resto de conductores/as	4,32	4,57	4,66	4,47	4,48
El riesgo de la conducción lo crean siempre los otros.	3,09	2,61	2,65	2,66	2,65
La seguridad depende más de la habilidad personal que del respeto a las normas de tráfico	3,35	3,44	3,49	3,60	3,13
El riesgo depende sobre todo de circunstancias externas a quien conduce (la carretera, el clima,...)	4,65	3,83	3,93	3,85	3,95

Tabla A3.7.- Actitudes ante el riesgo y la conducción.

Medias por antigüedad en el carnet. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Grado de acuerdo	Antigüedad en el carnet			
	Menos de un año	Entre uno y tres años	Entre tres y cinco años	Más de 5 años
Un/una joven al volante supone mayor riesgo que una persona más mayor.	4,05	3,61	2,96	3,45
Si te gusta conducir, tiene que gustarte la velocidad	2,35	2,27	2,27	2,57
Lo mejor de conducir son las emociones intensas, la "adrenalina"	2,83	2,89	2,51	2,90
Si te gusta conducir, tiene que gustarte competir con otros/as	1,57	1,41	1,43	1,65
La conducción prudente es más aburrida	2,71	2,78	2,86	3,04
Quien conduce bien, conduce rápido/a	2,29	2,24	2,38	2,30
La vida siempre tiene riesgos, no merece la pena preocuparse por los de la conducción	1,45	1,18	1,75	1,86
El riesgo al volante te da emociones positivas	1,70	1,57	2,05	1,95
Las personas mayores son más torpes conduciendo	5,27	5,82	5,90	6,06
Las mujeres conducen peor que los hombres	2,47	2,51	3,00	3,27
Conducir implica riesgos que hay que aceptar, no se pueden evitar	4,55	4,65	4,74	5,20
Al volante, es más importante la pericia (saber conducir, desenvolverse bien con el vehículo y con el tráfico...) que la prudencia_	3,90	3,83	4,67	4,31
A veces es necesario saltarse algunas normas de tráfico o de seguridad para realizar una conducción más segura	3,61	3,28	4,21	3,94
El exceso de prudencia es perjudicial para el resto de conductores/as	4,61	3,77	4,99	4,98
El riesgo de la conducción lo crean siempre los otros.	2,72	2,33	2,70	3,11
La seguridad depende más de la habilidad personal que del respeto a las normas de tráfico	3,50	2,95	3,73	3,52
El riesgo depende sobre todo de circunstancias externas a quien conduce (la carretera, el clima,...)	4,02	3,26	4,20	4,25

Tabla A3.8.-Frecuencia uso vehículo en salidas de fiesta, aun no siendo conductor.

% por sexo y edad agrupada. Excluidos NS/NC. P<0.05

Frecuencia	Sexo		Edad		
	Hombres	Mujeres	16-19	21-24	27-30
Siempre o casi siempre	20,0%	21,6%	21,2%	20,9%	20,2%
Algunas veces	20,0%	21,4%	22,9%	19,0%	21,2%
Pocas veces	19,8%	15,0%	20,0%	17,2%	17,5%
Nunca o casi nunca	37,0%	40,0%	32,4%	40,6%	38,4%
Prefiere no contestar	3,2%	1,9%	3,5%	2,2%	2,7%
Total	560	412	170	401	401

Tabla A3.9.- Frecuencia uso vehículo en salidas de fiesta, aun no siendo conductor. % por actividad. Excluidos NS/NC. P<0.05

Frecuencia	Actividad			
	Solo estudio	Solo Trabajo	Trabaja y estudia	En paro
Siempre o casi siempre	15,2%	26,8%	24,5%	15,2%
Algunas veces	20,5%	21,5%	19,0%	20,6%
Pocas veces	20,9%	18,2%	19,6%	10,3%
Nunca o casi nunca	40,4%	32,0%	34,4%	50,9%
Prefiere no contestar	3,0%	1,5%	2,5%	3,0%
Total	302	325	163	165

Tabla A3.10.- Frecuencia uso vehículo en salidas de fiesta, aun no siendo conductor. % por estudios en curso y finalizados. Excluidos NS/NC. P<0.05

Frecuencia	Estudios en curso y finalizados			
	Secundarios	Medios y sup universitarios	FP	Otra formación
Siempre o casi siempre	23,1%	24,3%	11,1%	28,9%
Algunas veces	19,2%	22,0%	22,5%	8,9%
Pocas veces	15,4%	16,0%	25,0%	8,9%
Nunca o casi nunca	38,9%	35,3%	40,2%	53,3%
Prefiere no contestar	3,4%	2,4%	1,2%	,0%
Total	234	419	244	45

Tabla A3.11.- Frecuencia uso vehículo en salidas de fiesta, aun no siendo conductor. % por clase social subjetiva. Excluidos NS/NC. P<0.05

Frecuencia	Clase social		
	Alta y Media alta	Media-media	Media baja y baja
Siempre o casi siempre	19,0%	21,2%	21,1%
Algunas veces	23,3%	20,3%	21,1%
Pocas veces	24,1%	17,6%	16,0%
Nunca o casi nunca	31,0%	38,1%	40,8%
Prefiere no contestar	2,6%	2,8%	1,0%
Total	116	528	294

Tabla A3.12.- Frecuencia uso vehículo en salidas de fiesta, aun no siendo conductor

% por Hábitat. Excluidos NS/NC. P<0.05

Frecuencia	Hábitat		
	Rurales	Semi-urbanos	Urbanos
Siempre o casi siempre	30,3%	23,1%	13,8%
Algunas veces	26,6%	20,6%	18,5%
Pocas veces	16,0%	18,1%	19,1%
Nunca o casi nunca	25,0%	34,9%	46,7%
Prefiere no contestar	2,1%	3,3%	1,8%
Total	188	364	383

Tabla A3.13.- Frecuencia uso vehículo en salidas de fiesta, aun no siendo conductor. % por estatus de pareja e hijos. Excluidos NS/NC. P<0.05

Frecuencia	Hijos		Estatus pareja		
	Si	No	No tengo pareja estable	Tengo pero no convivo	Tengo pareja estable y convivo
Siempre o casi siempre	30,5%	19,6%	17,8%	24,5%	20,3%
Algunas veces	17,9%	20,9%	25,3%	17,1%	17,5%
Pocas veces	16,8%	17,9%	15,3%	19,9%	19,1%
Nunca o casi nunca	33,7%	38,8%	37,1%	36,7%	42,3%
Prefiere no contestar	1,1%	2,9%	4,5%	1,8%	,8%
Total	95	877	399	327	246

Tabla A3.14.- Frecuencia uso vehículo en salidas de fiesta, aun no siendo conductor. % por antigüedad en el carnet. Excluidos NS/NC. P<0.05

Frecuencia	Antigüedad en el carnet			
	Menos de un año	Entre uno y tres años	Entre tres y cinco años	Más de 5 años
Siempre o casi siempre	19,6%	19,0%	21,8%	26,3%
Algunas veces	25,2%	20,3%	18,8%	20,7%
Pocas veces	20,6%	13,7%	18,8%	18,6%
Nunca o casi nunca	31,8%	46,4%	39,4%	33,4%
Prefiere no contestar	2,8%	,7%	1,2%	,9%
Total	107	153	165	338

Tabla A3.15.- Frecuencia uso vehículo en salidas de fiesta, siendo conductor.

% por sexo y edad agrupada. Excluidos NS/NC. P<0.05

Frecuencia	Sexo		Edad		
	Hombres	Mujeres	16-19	21-24	27-30
Siempre o casi siempre	18,9%	15,8%	12,4%	17,7%	19,7%
Algunas veces	17,7%	14,1%	17,1%	15,0%	17,0%
Pocas veces	14,3%	7,0%	12,9%	12,0%	9,7%
Nunca o casi nunca	46,3%	61,2%	54,1%	53,6%	50,9%
Prefiere no contestar	2,9%	1,9%	3,5%	1,7%	2,7%
Total	560	412	170	401	401

Tabla A3.16.- Frecuencia uso vehículo en salidas de fiesta, siendo conductor.
% por actividad. Excluidos NS/NC. P<0.05

Frecuencia	Actividad			
	Solo estudio	Solo Trabajo	Trabaja y estudia	En paro
Siempre o casi siempre	11,9%	24,0%	21,5%	12,1%
Algunas veces	12,3%	20,0%	20,2%	12,1%
Pocas veces	11,3%	11,7%	16,0%	6,1%
Nunca o casi nunca	61,6%	42,5%	41,7%	67,3%
Prefiere no contestar	3,0%	1,8%	,6%	2,4%
Total	302	325	163	165

Tabla A3.17.- Frecuencia uso vehículo en salidas de fiesta, siendo conductor.
% por estudios en curso y finalizados. Excluidos NS/NC. P<0.05

Frecuencia	Estudios en curso y finalizados			
	Secundarios	Medios y sup universitarios	FP	Otra formación
Siempre o casi siempre	15,8%	19,8%	13,9%	26,7%
Algunas veces	13,2%	19,3%	15,2%	11,1%
Pocas veces	10,7%	10,7%	13,9%	8,9%
Nunca o casi nunca	56,8%	48,7%	54,9%	53,3%
Prefiere no contestar	3,4%	1,4%	2,0%	,0%
Total	234	419	244	45

Tabla A3.18.- Frecuencia uso vehículo en salidas de fiesta, siendo conductor.
% por clase social subjetiva. Excluidos NS/NC. P<0.05

Frecuencia	Clase social		
	Alta y Media alta	Media-media	Media baja y baja
Siempre o casi siempre	19,0%	18,2%	16,7%
Algunas veces	19,0%	16,5%	14,6%
Pocas veces	11,2%	11,4%	11,2%
Nunca o casi nunca	47,4%	52,1%	55,8%
Prefiere no contestar	3,4%	1,9%	1,7%
Total	116	528	294

Tabla A3.19.- Frecuencia uso vehículo en salidas de fiesta, siendo conductor.

% por Hábitat. Excluidos NS/NC. P<0.05

Frecuencia	Hábitat		
	Rurales	Semi-urbanos	Urbanos
Siempre o casi siempre	22,9%	19,2%	13,6%
Algunas veces	21,3%	17,0%	13,1%
Pocas veces	14,9%	12,6%	9,1%
Nunca o casi nunca	38,8%	47,8%	62,9%
Prefiere no contestar	2,1%	3,3%	1,3%
Total	188	364	383

Tabla A3.20.- Frecuencia uso vehículo en salidas de fiesta, siendo conductor.
% por estatus de pareja e hijos. Excluidos NS/NC. P<0.05

Frecuencia	Hijos		Estatus pareja		
	Si	No	No tengo pareja estable	Tengo pareja pero no convivo	Tengo pareja estable y convivo
Siempre o casi siempre	27,4%	16,5%	15,8%	17,4%	20,7%
Algunas veces	15,8%	16,2%	16,3%	16,2%	15,9%
Pocas veces	9,5%	11,4%	12,5%	9,8%	11,0%
Nunca o casi nunca	45,3%	53,4%	51,6%	54,7%	51,2%
Prefiere no contestar	2,1%	2,5%	3,8%	1,8%	1,2%
Total	95	877	399	327	246

Tabla A3.21.- Frecuencia uso vehículo en salidas de fiesta, siendo conductor.
% por antigüedad en el carnet. Excluidos NS/NC. P<0.05

Frecuencia	Antigüedad en el carnet			
	Menos de un año	Entre uno y tres años	Entre tres y cinco años	Más de 5 años
Siempre o casi siempre	13,1%	15,0%	21,8%	28,1%
Algunas veces	21,5%	17,6%	21,8%	19,2%
Pocas veces	16,8%	10,5%	14,5%	13,9%
Nunca o casi nunca	47,7%	56,2%	41,8%	37,6%
Prefiere no contestar	,9%	,7%	,0%	1,2%
Total	107	153	165	338

SUSTANCIAS Y RIESGOS ASOCIADOS

Tabla A4.1.- Sustancias y riesgos.

Grado de acuerdo	Sexo		Edad		
	Hombres	Mujeres	16-19	21-24	27-30
No hay "marcha" sin consumir drogas.	1,04	,52	,85	,78	,84
Si los/las demás consumen drogas, hay que aceptar que también lo hagan quienes van a conducir	,91	,54	,73	,79	,72
Conducir colocado/a o viajar con alguien que lo está, es una aventura que apetece contar, rememorar	,91	,43	,73	,72	,69
La vida está llena de riesgos, y conducir colocado/a es uno más que no tiene que preocupar especialmente	,99	,66	,98	,84	,80
Los/las amigos/as ven normal que bebas o consumas drogas, aunque tengas que conducir luego	1,50	1,07	1,31	1,40	1,24
Los peligros de la conducción son una "lotería". No tiene sentido arruinarte la diversión por pensar en ellos	1,30	,75	1,11	1,06	1,06
Si quien conduce colocado/a es tu amigo/a y confías en él/ella, puedes viajar tranquilo/a	1,21	,71	1,09	1,05	,89
Viajar con alguien colocado/a conduciendo tiene riesgos, pero peor es tener que "buscarte la vida" con el transporte	1,21	,67	1,04	1,08	,86
Por la noche, los fines de semana, todos los/las que conducen han consumido alcohol o drogas: hay que aceptarlo	1,14	,93	1,20	1,16	,88
Aunque el/la conductor/a haya bebido o tomado drogas, te tienes que montar con él/ella porque no vas a quedarte solo/a	1,24	,88	1,17	1,11	1,02
Cuando estás de marcha no te preocupas por los riesgos de consumir drogas y conducir. Forma parte de lo inevitable	1,01	,62	,85	,84	,85

Tabla A4.2.- Sustancias y riesgos.

Medias por actividad. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Grado de acuerdo	Actividad			
	Solo estudio	Solo Trabajo	Trabaja y estudia	En paro
No hay "marcha" sin consumir drogas.	3,29	3,52	3,21	3,46
Si los/las demás consumen drogas, hay que aceptar que también lo hagan quienes van a conducir	2,11	2,54	2,27	2,26
Conducir colocado/a o viajar con alguien que lo está, es una aventura que apetece contar, rememorar	2,70	2,81	2,73	2,43
La vida está llena de riesgos, y conducir colocado/a es uno más que no tiene que preocupar especialmente	1,29	1,75	1,50	1,09
Los/las amigos/as ven normal que bebas o consumas drogas, aunque tengas que conducir luego	2,70	2,98	2,68	2,29
Los peligros de la conducción son una "lotería". No tiene sentido arruinarte la diversión por pensar en ellos	2,20	2,39	2,30	1,82
Si quien conduce colocado/a es tu amigo/a y confías en él/ella, puedes viajar tranquilo/a	1,44	1,80	1,58	1,51
Viajar con alguien colocado/a conduciendo tiene riesgos, pero peor es tener que "buscarte la vida" con el transporte	1,71	2,08	1,80	1,40
Por la noche, los fines de semana, todos los/las que conducen han consumido alcohol o drogas: hay que aceptarlo	5,57	5,64	5,83	5,59
Aunque el/la conductor/a haya bebido o tomado drogas, te tienes que montar con él/ella porque no vas a quedarte solo/a	2,39	3,11	2,93	2,57
Cuando estás de marcha no te preocupas por los riesgos de consumir drogas y conducir. Forma parte de lo inevitable	5,15	4,84	4,74	4,78

Tabla A4.3.- Sustancias y riesgos.

Medias por estudios en curso y finalizados. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Grado de acuerdo	Estudios en curso y finalizados			
	Secundarios	Medios y sup universitarios	FP	Otra formación
No hay "marcha" sin consumir drogas.	,92	,93	,55	,60
Si los/las demás consumen drogas, hay que aceptar que también lo hagan quienes van a conducir	,77	,91	,65	,47
Conducir colocado/a o viajar con alguien que lo está, es una aventura que apetece contar, rememorar	,73	,99	,47	,34
La vida está llena de riesgos, y conducir colocado/a es uno más que no tiene que preocupar especialmente	,86	1,05	,65	,62
Los/las amigos/as ven normal que bebas o consumas drogas, aunque tengas que conducir luego	1,34	1,65	1,07	,78
Los peligros de la conducción son una "lotería". No tiene sentido arruinarte la diversión por pensar en ellos	1,05	1,23	,93	,96
Si quien conduce colocado/a es tu amigo/a y confías en él/ella, puedes viajar tranquilo/a	1,02	1,28	,83	,55
Viajar con alguien colocado/a conduciendo tiene riesgos, pero peor es tener que "buscarte la vida" con el transporte	1,13	1,06	,83	,67
Por la noche, los fines de semana, todos los/las que conducen han consumido alcohol o drogas: hay que aceptarlo	1,23	1,17	,84	,71
Aunque el/la conductor/a haya bebido o tomado drogas, te tienes que montar con él/ella porque no vas a quedarte solo/a	1,12	1,29	1,02	,70
Cuando estás de marcha no te preocupas por los riesgos de consumir drogas y conducir. Forma parte de lo inevitable	,85	1,07	,66	,54

Tabla A4.4.- Sustancias y riesgos.

Medias por clase social subjetiva. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Grado de acuerdo	Clase social		
	Alta y Media alta	Media-media	Media baja y baja
No hay "marcha" sin consumir drogas.	,77	,79	,82
Si los/las demás consumen drogas, hay que aceptar que también lo hagan quienes van a conducir	,70	,80	,73
Conducir colocado/a o viajar con alguien que lo está, es una aventura que apetece contar, recordar	,78	,72	,67
La vida está llena de riesgos, y conducir colocado/a es uno más que no tiene que preocupar especialmente	,86	,93	,78
Los/las amigos/as ven normal que bebas o consumas drogas, aunque tengas que conducir luego	1,54	1,38	1,17
Los peligros de la conducción son una "lotería". No tiene sentido arruinarte la diversión por pensar en ellos	1,13	1,17	,96
Si quien conduce colocado/a es tu amigo/a y confías en él/ella, puedes viajar tranquilo/a	1,06	1,04	,95
Viajar con alguien colocado/a conduciendo tiene riesgos, pero peor es tener que "buscarte la vida" con el transporte	1,01	1,05	,92
Por la noche, los fines de semana, todos los/las que conducen han consumido alcohol o drogas: hay que aceptarlo	,99	1,11	1,04
Aunque el/la conductor/a haya bebido o tomado drogas, te tienes que montar con él/ella porque no vas a quedarte solo/a	1,34	1,19	,89
Cuando estás de marcha no te preocupas por los riesgos de consumir drogas y conducir. Forma parte de lo inevitable	,92	,92	,74

Tabla A4.5.- Sustancias y riesgos.

Medias por Hábitat. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Grado de acuerdo	Hábitat		
	Rurales	Semi-urbanos	Urbanos
No hay "marcha" sin consumir drogas.	0,68	0,77	0,83
Si los/las demás consumen drogas, hay que aceptar que también lo hagan quienes van a conducir	0,9	0,65	0,79
Conducir colocado/a o viajar con alguien que lo está, es una aventura que apetece contar, recordar	0,72	0,65	0,73
La vida está llena de riesgos, y conducir colocado/a es uno más que no tiene que preocupar especialmente	0,95	0,69	0,99
Los/las amigos/as ven normal que bebas o consumas drogas, aunque tengas que conducir luego	1,53	1,13	1,48
Los peligros de la conducción son una "lotería". No tiene sentido arruinarte la diversión por pensar en ellos	1,21	0,91	1,18
Si quien conduce colocado/a es tu amigo/a y confías en él/ella, puedes viajar tranquilo/a	1,02	0,96	0,99
Viajar con alguien colocado/a conduciendo tiene riesgos, pero peor es tener que "buscarte la vida" con el transporte	1,07	0,87	1,07
Por la noche, los fines de semana, todos los/las que conducen han consumido alcohol o drogas: hay que aceptarlo	1,17	0,95	1,14
Aunque el/la conductor/a haya bebido o tomado drogas, te tienes que montar con él/ella porque no vas a quedarte solo/a	0,94	1,03	1,18
Cuando estás de marcha no te preocupas por los riesgos de consumir drogas y conducir. Forma parte de lo inevitable	0,77	0,81	0,85

Tabla A4.6.- Sustancias y riesgos.

Medias por estatus de pareja e hijos. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Grado de acuerdo	Hijos		Estatus pareja		
	Si	No	No tengo pareja estable	Tengo pero no convivo	Tengo pareja estable y convivo
No hay "marcha" sin consumir drogas.	,74	,83	,85	,87	,68
Si los/las demás consumen drogas, hay que aceptar que también lo hagan quienes van a conducir	,78	,75	,73	,85	,65
Conducir colocado/a o viajar con alguien que lo está, es una aventura que apetece contar, rememorar	,82	,69	,68	,86	,54
La vida está llena de riesgos, y conducir colocado/a es uno más que no tiene que preocupar especialmente	1,02	,83	,83	1,07	,57
Los/las amigos/as ven normal que bebas o consumas drogas, aunque tengas que conducir luego	1,47	1,30	1,36	1,39	1,15
Los peligros de la conducción son una "lotería". No tiene sentido arruinarte la diversión por pensar en ellos	1,17	1,06	1,23	1,01	,89
Si quien conduce colocado/a es tu amigo/a y confías en él/ella, puedes viajar tranquilo/a	,98	,99	1,02	1,13	,77
Viajar con alguien colocado/a conduciendo tiene riesgos, pero peor es tener que "buscarte la vida" con el transporte	,90	,99	1,03	1,12	,71
Por la noche, los fines de semana, todos los/las que conducen han consumido alcohol o drogas: hay que aceptarlo	,99	1,06	1,18	1,10	,78
Aunque el/la conductor/a haya bebido o tomado drogas, te tienes que montar con él/ella porque no vas a quedarte solo/a	,99	1,09	1,09	1,19	,93
Cuando estás de marcha no te preocupas por los riesgos de consumir drogas y conducir. Forma parte de lo inevitable	,84	,84	,83	,98	,67

Tabla A4.7.- Sustancias y riesgos.

Medias por antigüedad en el carnet. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Grado de acuerdo	Antigüedad en el carnet			
	Menos de un año	Entre uno y tres años	Entre tres y cinco años	Más de 5 años
No hay "marcha" sin consumir drogas.	,78	,58	,81	,90
Si los/las demás consumen drogas, hay que aceptar que también lo hagan quienes van a conducir	,88	,82	,72	,75
Conducir colocado/a o viajar con alguien que lo está, es una aventura que apetece contar, rememorar	,82	,66	,71	,70
La vida está llena de riesgos, y conducir colocado/a es uno más que no tiene que preocupar especialmente	1,03	,76	,81	,85
Los/las amigos/as ven normal que bebas o consumas drogas, aunque tengas que conducir luego	1,33	1,47	1,24	1,36
Los peligros de la conducción son una "lotería". No tiene sentido arruinarte la diversión por pensar en ellos	1,28	,91	1,11	1,11
Si quien conduce colocado/a es tu amigo/a y confías en él/ella, puedes viajar tranquilo/a	1,08	,89	1,24	,94
Viajar con alguien colocado/a conduciendo tiene riesgos, pero peor es tener que "buscarte la vida" con el transporte	1,09	,99	1,17	,92
Por la noche, los fines de semana, todos los/las que conducen han consumido alcohol o drogas: hay que aceptarlo	1,28	1,09	1,13	,91
Aunque el/la conductor/a haya bebido o tomado drogas, te tienes que montar con él/ella porque no vas a quedarte solo/a	1,18	1,01	1,06	1,10
Cuando estás de marcha no te preocupas por los riesgos de consumir drogas y conducir. Forma parte de lo inevitable	,82	,84	,74	,90

Tabla A4.8.- Cuando vas a conducir...

Medias por sexo y edad agrupada. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Grado de acuerdo	Sexo		Edad		
	Hombres	Mujeres	16-19	21-24	27-30
No puedes consumir ninguna droga	8,57	9,18	8,96	8,61	8,98
Puedes consumir sólo las drogas que controlas	1,27	,96	1,33	1,11	1,07
Puedes consumir cualquier droga, pero en la cantidad que sabes que puedes	1,17	,85	1,10	1,01	1,03
No hay problema en consumir cualquier droga en cualquier cantidad si controlas	,83	,48	,65	,64	,73
No hay problema en consumir cualquier droga en cualquier cantidad si conoces formas para atenuar los efectos	,81	,50	,65	,66	,71
Se puede consumir los que se quiera porque lo importante es pasarlo bien y al final todo depende de la suerte	,69	,38	,52	,54	,59

Tabla A4.9.- Cuando vas a conducir...

Medias por actividad. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Grado de acuerdo	Actividad			
	Solo estudio	Solo Trabajo	Trabaja y estudia	En paro
No puedes consumir ninguna droga	8,67	9,00	8,66	8,91
Puedes consumir sólo las drogas que controlas	1,34	1,27	,67	,91
Puedes consumir cualquier droga, pero en la cantidad que sabes que puedes	1,13	1,11	,92	,77
No hay problema en consumir cualquier droga en cualquier cantidad si controlas	,66	,89	,41	,48
No hay problema en consumir cualquier droga en cualquier cantidad si conoces formas para atenuar los efectos	,63	,91	,43	,51
Se puede consumir los que se quiera porque lo importante es pasarlo bien y al final todo depende de la suerte	,54	,78	,35	,32

Tabla A4.10.- Cuando vas a conducir...

Medias por estudios en curso y finalizados. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Grado de acuerdo	Estudios en curso y finalizados			
	Secundarios	Medios y sup universitarios	FP	Otra formación
No puedes consumir ninguna droga	8,97	8,88	8,57	9,18
Puedes consumir sólo las drogas que controlas	1,07	1,09	1,28	,91
Puedes consumir cualquier droga, pero en la cantidad que sabes que puedes	,94	1,07	1,09	,62
No hay problema en consumir cualquier droga en cualquier cantidad si controlas	,61	,73	,64	,38
No hay problema en consumir cualquier droga en cualquier cantidad si conoces formas para atenuar los efectos	,55	,81	,60	,38
Se puede consumir los que se quiera porque lo importante es pasarlo bien y al final todo depende de la suerte	,42	,66	,53	,36

Tabla A4.11.- Cuando vas a conducir...

Medias por clase social subjetiva. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Grado de acuerdo	Clase social		
	Alta y Media alta	Media-media	Media baja y baja
No puedes consumir ninguna droga	8,66	8,90	8,78
Puedes consumir sólo las drogas que controlas	1,30	1,04	1,24
Puedes consumir cualquier droga, pero en la cantidad que sabes que puedes	1,03	,96	1,17
No hay problema en consumir cualquier droga en cualquier cantidad si controlas	,66	,59	,80
No hay problema en consumir cualquier droga en cualquier cantidad si conoces formas para atenuar los efectos	,78	,59	,78
Se puede consumir los que se quiera porque lo importante es pasarlo bien y al final todo depende de la suerte	,65	,49	,62

Tabla A4.12.- Cuando vas a conducir...

Medias por Hábitat. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Grado de acuerdo	Hábitat		
	Rurales	Semi-urbanos	Urbanos
No puedes consumir ninguna droga	8,95	8,77	8,83
Puedes consumir sólo las drogas que controlas	,92	1,19	1,23
Puedes consumir cualquier droga, pero en la cantidad que sabes que puedes	,99	1,06	1,05
No hay problema en consumir cualquier droga en cualquier cantidad si controlas	,57	,78	,64
No hay problema en consumir cualquier droga en cualquier cantidad si conoces formas para atenuar los efectos	,61	,74	,68
Se puede consumir los que se quiera porque lo importante es pasarlo bien y al final todo depende de la suerte	,41	,70	,51

Tabla A4.13.- Cuando vas a conducir...
Medias por estatus de pareja e hijos. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Grado de acuerdo	Hijos		Estatus pareja		
	Si	No	No tengo pareja estable	Tengo pareja pero no convivo	Tengo pareja estable y convivo
No puedes consumir ninguna droga	9,05	8,80	8,69	8,87	9,00
Puedes consumir sólo las drogas que controlas	1,47	1,10	1,21	1,20	,93
Puedes consumir cualquier droga, pero en la cantidad que sabes que puedes	1,16	1,02	1,08	1,10	,87
No hay problema en consumir cualquier droga en cualquier cantidad si controlas	,74	,68	,71	,87	,40
No hay problema en consumir cualquier droga en cualquier cantidad si conoces formas para atenuar los efectos	,93	,65	,71	,84	,42
Se puede consumir los que se quiera porque lo importante es pasarlo bien y al final todo depende de la suerte	,59	,55	,59	,73	,28

Tabla A4.14.- Cuando vas a conducir...
Medias por antigüedad en el carnet. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Grado de acuerdo	Antigüedad en el carnet			
	Menos de un año	Entre uno y tres años	Entre tres y cinco años	Más de 5 años
No puedes consumir ninguna droga	9,01	8,65	8,75	8,97
Puedes consumir sólo las drogas que controlas	1,16	,88	1,28	1,13
Puedes consumir cualquier droga, pero en la cantidad que sabes que puedes	,95	,74	1,10	1,09
No hay problema en consumir cualquier droga en cualquier cantidad si controlas	,68	,41	,74	,69
No hay problema en consumir cualquier droga en cualquier cantidad si conoces formas para atenuar los efectos	,73	,44	,71	,67
Se puede consumir los que se quiera porque lo importante es pasarlo bien y al final todo depende de la suerte	,54	,32	,59	,61

COMPORTAMIENTOS AL VOLANTE Y CONSUMOS DE SUSTANCIAS

Tabla A5.1.- Comportamientos al volante y consumos de sustancias. Alcohol
% por sexo y edad agrupada. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Consumo alcohol últimos seis meses como conductor	Sexo		Edad		
	Hombres	Mujeres	16-19	21-24	27-30
Nunca	60,5%	75,8%	76,7%	67,5%	62,1%
Pocas veces	20,8%	13,2%	13,5%	16,8%	20,4%
Algunas veces	13,4%	9,2%	8,0%	11,4%	13,4%
A menudo	1,6%	,8%	,6%	2,0%	,8%
Siempre o casi siempre	2,0%	,3%	1,2%	,5%	2,1%
Prefiero no contestar	1,6%	,8%	,0%	1,8%	1,3%
Total	552	393	163	394	388

Tabla A5.2.- Comportamientos al volante y consumos de sustancias. Alcohol.
% por actividad. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Consumo alcohol últimos seis meses como conductor	Actividad			
	Solo estudio	Solo Trabajo	Trabaja y estudia	En paro
Nunca	74,1%	59,0%	60,0%	76,6%
Pocas veces	13,8%	21,7%	19,4%	15,8%
Algunas veces	9,0%	14,9%	15,6%	5,7%
A menudo	,7%	,9%	3,1%	1,3%
Siempre o casi siempre	1,0%	1,9%	1,9%	,0%
Prefiero no contestar	1,4%	1,6%	,0%	,6%
Total	290	322	160	158

Tabla A5.3.- Comportamientos al volante y consumos de sustancias. Alcohol.
% por estudios en curso y finalizados. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Consumo alcohol últimos seis meses como conductor	Estudios en curso y finalizados			
	Secundarios	Medios y sup universitarios	FP	Otra formación
Nunca	70,0%	64,6%	65,1%	79,1%
Pocas veces	12,6%	20,7%	19,5%	11,6%
Algunas veces	14,3%	11,0%	11,6%	4,7%
A menudo	,9%	2,0%	,4%	2,3%
Siempre o casi siempre	,9%	,7%	2,5%	2,3%
Prefiero no contestar	1,3%	1,0%	,8%	,0%
Total	223	410	241	43

Tabla A5.4.- Comportamientos al volante y consumos de sustancias. Alcohol.
% por clase social subjetiva. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Consumo alcohol últimos seis meses como conductor	Clase social		
	Alta y Media alta	Media-media	Media baja y baja
Nunca	61,1%	67,4%	68,0%
Pocas veces	19,5%	18,5%	16,0%
Algunas veces	14,2%	11,2%	12,5%
A menudo	,9%	1,4%	1,4%
Siempre o casi siempre	2,7%	1,0%	1,4%
Prefiero no contestar	1,8%	,6%	,7%
Total	113	518	281

Tabla A5.5.- Comportamientos al volante y consumos de sustancias. Alcohol.
% por Hábitat. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Consumo alcohol últimos seis meses como conductor	Hábitat		
	Rurales	Semi-urbanos	Urbanos
Nunca	58,5%	65,8%	71,4%
Pocas veces	21,9%	18,5%	15,9%
Algunas veces	14,2%	12,0%	10,5%
A menudo	1,6%	1,4%	1,1%
Siempre o casi siempre	2,7%	,8%	,8%
Prefiero no contestar	1,1%	1,4%	,3%
Total	183	357	370

Tabla A5.6.- Comportamientos al volante y consumos de sustancias. Alcohol.
% por estatus de pareja e hijos. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Consumo alcohol últimos seis meses como conductor	Hijos		Estatus pareja		
	Si	No	No tengo pareja estable	Tengo pero no convivo	Tengo pareja estable y convivo
Nunca	67,0%	66,9%	65,8%	69,2%	65,6%
Pocas veces	13,2%	18,1%	17,0%	15,2%	22,0%
Algunas veces	17,6%	11,0%	11,8%	12,4%	10,4%
A menudo	1,1%	1,3%	1,8%	1,3%	,4%
Siempre o casi siempre	1,1%	1,3%	1,0%	1,3%	1,7%
Prefiero no contestar	,0%	1,4%	2,6%	,6%	,0%
Total	91	854	389	315	241

Tabla A5.7.- Comportamientos al volante y consumos de sustancias. Alcohol.
% por antigüedad en el carnet. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Consumo alcohol últimos seis meses como conductor	Antigüedad en el carnet			
	Menos de un año	Entre uno y tres años	Entre tres y cinco años	Más de 5 años
Nunca	72,6%	67,3%	61,2%	53,6%
Pocas veces	17,9%	18,3%	18,2%	25,4%
Algunas veces	7,5%	11,8%	15,8%	17,2%
A menudo	,0%	1,3%	3,6%	,9%
Siempre o casi siempre	,9%	1,3%	,6%	2,4%
Prefiero no contestar	,9%	,0%	,6%	,6%
Total	106	153	165	338

Tabla A5.8.- Comportamientos al volante y consumos de sustancias. Porros
% por sexo y edad agrupada. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Consumo porros últimos seis meses como conductor	Sexo		Edad		
	Hombres	Mujeres	16-19	21-24	27-30
Nunca	87,1%	93,9%	95,7%	88,5%	88,9%
Pocas veces	5,1%	2,3%	1,2%	5,1%	3,9%
Algunas veces	4,0%	1,8%	1,9%	3,1%	3,6%
A menudo	1,3%	,8%	,6%	,5%	1,8%
Siempre o casi siempre	,9%	,3%	,6%	,8%	,5%
Prefiero no contestar	1,6%	1,0%	,0%	2,0%	1,3%
Total	549	393	162	393	387

Tabla A5.9.- Comportamientos al volante y consumos de sustancias. Porros. % por actividad. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Consumo porros últimos seis meses como conductor	Actividad			
	Solo estudio	Solo Trabajo	Trabaja y estudia	En paro
Nunca	93,4%	86,9%	87,5%	93,0%
Pocas veces	2,8%	4,7%	5,6%	3,2%
Algunas veces	1,7%	4,0%	4,4%	2,5%
A menudo	,0%	2,2%	,6%	,6%
Siempre o casi siempre	,3%	,6%	1,9%	,0%
Prefiero no contestar	1,7%	1,6%	,0%	,6%
Total	289	321	160	158

Tabla A5.10.- Comportamientos al volante y consumos de sustancias. Porros. % por estudios en curso y finalizados. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Consumo porros últimos seis meses como conductor	Estudios en curso y finalizados			
	Secundarios	Medios y sup universitarios	FP	Otra formación
Nunca	88,8%	90,9%	89,6%	95,3%
Pocas veces	3,6%	3,7%	5,0%	,0%
Algunas veces	4,0%	2,7%	3,3%	2,3%
A menudo	,9%	1,0%	,8%	2,3%
Siempre o casi siempre	,9%	,7%	,4%	,0%
Prefiero no contestar	1,8%	1,0%	,8%	,0%
Total	223	408	241	43

Tabla A5.11.- Comportamientos al volante y consumos de sustancias. Porros. % por clase social subjetiva. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Consumo porros últimos seis meses como conductor	Clase social		
	Alta y Media alta	Media-media	Media baja y baja
Nunca	88,4%	92,3%	87,9%
Pocas veces	2,7%	3,1%	5,7%
Algunas veces	3,6%	2,9%	3,2%
A menudo	,9%	1,0%	1,4%
Siempre o casi siempre	2,7%	,2%	,7%
Prefiero no contestar	1,8%	,6%	1,1%
Total	112	517	281

Tabla A5.12.- Comportamientos al volante y consumos de sustancias. Porros.
% por Hábitat. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Consumo porros últimos seis meses como conductor	Hábitat		
	Rurales	Semi-urbanos	Urbanos
Nunca	88,5%	89,6%	91,1%
Pocas veces	2,7%	3,9%	4,9%
Algunas veces	3,8%	3,9%	2,2%
A menudo	2,2%	,6%	1,1%
Siempre o casi siempre	1,1%	,6%	,5%
Prefiero no contestar	1,6%	1,4%	,3%
Total	182	357	369

Tabla A5.13.- Comportamientos al volante y consumos de sustancias. Porros.
% por estatus de pareja e hijos. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Consumo porros últimos seis meses como conductor	Hijos		Estatus pareja		
	Si	No	No tengo pareja estable	Tengo pero no convivo	Tengo pareja estable y convivo
Nunca	87,8%	90,1%	88,7%	90,7%	90,8%
Pocas veces	2,2%	4,1%	4,4%	3,8%	3,3%
Algunas veces	6,7%	2,7%	2,3%	3,5%	3,8%
A menudo	1,1%	1,1%	1,0%	1,0%	1,3%
Siempre o casi siempre	2,2%	,5%	,8%	,3%	,8%
Prefiero no contestar	,0%	1,5%	2,8%	,6%	,0%
Total	90	852	389	313	240

Tabla A5.14.- Comportamientos al volante y consumos de sustancias. Porros.
% por antigüedad en el carnet. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Consumo porros últimos seis meses como conductor	Antigüedad en el carnet			
	Menos de un año	Entre uno y tres años	Entre tres y cinco años	Más de 5 años
Nunca	94,2%	91,5%	87,9%	86,9%
Pocas veces	1,9%	3,3%	5,5%	5,3%
Algunas veces	1,9%	3,9%	3,6%	4,2%
A menudo	,0%	,7%	1,2%	2,1%
Siempre o casi siempre	1,0%	,0%	1,2%	,9%
Prefiero no contestar	1,0%	,7%	,6%	,6%
Total	104	153	165	337

Tabla A5.15.- Comportamientos al volante y consumos de sustancias. Cocaína
% por sexo y edad agrupada. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Consumo cocaína últimos seis meses como conductor	Sexo		Edad		
	Hombres	Mujeres	16-19	21-24	27-30
Nunca	93,5%	96,7%	97,5%	94,7%	93,8%
Pocas veces	2,4%	,8%	1,2%	1,0%	2,6%
Algunas veces	,7%	1,0%	,6%	1,0%	,8%
A menudo	,9%	,0%	,0%	1,0%	,3%
Siempre o casi siempre	,9%	,5%	,6%	,3%	1,3%
Prefiero no contestar	1,6%	1,0%	,0%	2,0%	1,3%
Total	551	393	162	394	388

Tabla A5.16.- Comportamientos al volante y consumos de sustancias. Cocaína.
% por actividad. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Consumo cocaína últimos seis meses como conductor	Actividad			
	Solo estudio	Solo Trabajo	Trabaja y estudia	En paro
Nunca	97,6%	92,2%	95,0%	96,2%
Pocas veces	,7%	2,5%	1,3%	1,9%
Algunas veces	,0%	1,2%	1,3%	1,3%
A menudo	,0%	,6%	1,9%	,0%
Siempre o casi siempre	,0%	1,9%	,6%	,0%
Prefiero no contestar	1,7%	1,6%	,0%	,6%
Total	289	322	160	158

Tabla A5.17.- Comportamientos al volante y consumos de sustancias. Cocaína.
% por estudios en curso y finalizados. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Consumo cocaína últimos seis meses como conductor	Estudios en curso y finalizados			
	Secundarios	Medios y sup universitarios	FP	Otra formación
Nunca	95,5%	94,1%	97,1%	95,3%
Pocas veces	,9%	2,4%	,4%	,0%
Algunas veces	1,3%	,7%	,4%	2,3%
A menudo	,0%	,5%	,8%	2,3%
Siempre o casi siempre	,4%	1,2%	,4%	,0%
Prefiero no contestar	1,8%	1,0%	,8%	,0%
Total	223	409	241	43

Tabla A5.18.- Comportamientos al volante y consumos de sustancias. Cocaína. % por clase social subjetiva. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Consumo cocaína últimos seis meses como conductor	Clase social		
	Alta y Media alta	Media-media	Media baja y baja
Nunca	93,8%	96,3%	94,0%
Pocas veces	,9%	1,5%	2,1%
Algunas veces	,0%	,8%	1,4%
A menudo	1,8%	,4%	,4%
Siempre o casi siempre	1,8%	,4%	1,1%
Prefiero no contestar	1,8%	,6%	1,1%
Total	112	518	281

Tabla A5.19.- Comportamientos al volante y consumos de sustancias. Cocaína. % por Hábitat. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Consumo cocaína últimos seis meses como conductor	Hábitat		
	Rurales	Semi-urbanos	Urbanos
Nunca	92,3%	96,1%	95,7%
Pocas veces	2,7%	,8%	1,9%
Algunas veces	1,1%	,8%	,8%
A menudo	,0%	,3%	1,1%
Siempre o casi siempre	2,2%	,6%	,3%
Prefiero no contestar	1,6%	1,4%	,3%
Total	183	357	369

Tabla A5.20.- Comportamientos al volante y consumos de sustancias. Cocaína. % por estatus de pareja e hijos. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Consumo cocaína últimos seis meses como conductor	Hijos		Estatus pareja		
	Si	No	No tengo pareja estable	Tengo pero no convivo	Tengo pareja estable y convivo
Nunca	91,2%	95,2%	93,3%	95,5%	96,3%
Pocas veces	4,4%	1,4%	1,5%	2,2%	1,2%
Algunas veces	2,2%	,7%	1,0%	,3%	1,2%
A menudo	1,1%	,5%	,8%	,3%	,4%
Siempre o casi siempre	1,1%	,7%	,5%	1,0%	,8%
Prefiero no contestar	,0%	1,5%	2,8%	,6%	,0%
Total	91	853	389	314	241

Tabla A5.21.- Comportamientos al volante y consumos de sustancias. Cocaína. % por antigüedad en el carnet. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Consumo cocaína últimos seis meses como conductor	Antigüedad en el carnet			
	Menos de un año	Entre uno y tres años	Entre tres y cinco años	Más de 5 años
Nunca	98,1%	96,7%	95,2%	93,2%
Pocas veces	1,0%	,7%	,6%	3,3%
Algunas veces	,0%	,7%	,6%	1,5%
A menudo	,0%	1,3%	1,2%	,3%
Siempre o casi siempre	,0%	,0%	1,8%	1,2%
Prefiero no contestar	1,0%	,7%	,6%	,6%
Total	105	153	165	338

Tabla A5.22.- Comportamientos al volante y consumos de sustancias. Pastillas % por sexo y edad agrupada. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Consumo pastillas últimos seis meses como conductor	Sexo		Edad		
	Hombres	Mujeres	16-19	21-24	27-30
Nunca	89,8%	93,2%	92,9%	91,3%	90,5%
Pocas veces	3,2%	2,2%	2,9%	2,2%	3,2%
Algunas veces	2,1%	1,9%	1,8%	2,0%	2,2%
A menudo	1,4%	,5%	,6%	1,0%	1,2%
Siempre o casi siempre	,4%	,5%	1,2%	,0%	,5%
Prefiero no contestar	3,0%	1,7%	,6%	3,5%	2,2%
Total	560	412	170	401	401

Tabla A5.23.- Comportamientos al volante y consumos de sustancias. Pastillas. % por actividad. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Consumo pastillas últimos seis meses como conductor	Actividad			
	Solo estudio	Solo Trabajo	Trabaja y estudia	En paro
Nunca	94,7%	87,7%	91,4%	92,7%
Pocas veces	,7%	5,5%	1,8%	2,4%
Algunas veces	1,0%	2,5%	4,3%	1,2%
A menudo	,3%	1,2%	1,8%	,6%
Siempre o casi siempre	,3%	,9%	,0%	,0%
Prefiero no contestar	3,0%	2,2%	,6%	3,0%
Total	302	325	163	165

Tabla A5.24.- Comportamientos al volante y consumos de sustancias. Pastillas.
% por estudios en curso y finalizados. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Consumo pastillas últimos seis meses como conductor	Estudios en curso y finalizados			
	Secundarios	Medios y sup universitarios	FP	Otra formación
Nunca	91,5%	90,9%	93,4%	86,7%
Pocas veces	2,1%	2,9%	2,9%	4,4%
Algunas veces	2,6%	2,1%	,8%	6,7%
A menudo	,9%	1,4%	,4%	,0%
Siempre o casi siempre	,0%	1,0%	,0%	,0%
Prefiero no contestar	3,0%	1,7%	2,5%	2,2%
Total	234	419	244	45

Tabla A5.25.- Comportamientos al volante y consumos de sustancias. Pastillas.
% por clase social subjetiva. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Consumo pastillas últimos seis meses como conductor	Clase social		
	Alta y Media alta	Media-media	Media baja y baja
Nunca	91,4%	92,8%	90,5%
Pocas veces	1,7%	2,3%	4,1%
Algunas veces	,9%	2,1%	2,0%
A menudo	2,6%	,4%	1,4%
Siempre o casi siempre	,9%	,2%	,7%
Prefiero no contestar	2,6%	2,3%	1,4%
Total	116	528	294

Tabla A5.26.- Comportamientos al volante y consumos de sustancias. Pastillas.
% por Hábitat. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Consumo pastillas últimos seis meses como conductor	Hábitat		
	Rurales	Semi-urbanos	Urbanos
Nunca	88,8%	92,0%	92,4%
Pocas veces	2,1%	2,5%	3,7%
Algunas veces	2,7%	3,0%	1,0%
A menudo	2,7%	,0%	1,0%
Siempre o casi siempre	1,1%	,3%	,3%
Prefiero no contestar	2,7%	2,2%	1,6%
Total	188	364	383

Tabla A5.27.- Comportamientos al volante y consumos de sustancias. Pastillas.
% por estatus de pareja e hijos. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Consumo pastillas últimos seis meses como conductor	Hijos		Estatus pareja		
	Si	No	No tengo pareja estable	Tengo pero no convivo	Tengo pareja estable y convivo
Nunca	87,4%	91,7%	90,7%	91,1%	92,3%
Pocas veces	3,2%	2,7%	2,3%	2,4%	4,1%
Algunas veces	6,3%	1,6%	2,0%	1,5%	2,8%
A menudo	3,2%	,8%	,5%	1,8%	,8%
Siempre o casi siempre	,0%	,5%	,0%	1,2%	,0%
Prefiero no contestar	,0%	2,7%	4,5%	1,8%	,0%
Total	95	877	399	327	246

Tabla A5.28.- Comportamientos al volante y consumos de sustancias. Pastillas.
% por antigüedad en el carnet. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Consumo pastillas últimos seis meses como conductor	Antigüedad en el carnet			
	Menos de un año	Entre uno y tres años	Entre tres y cinco años	Más de 5 años
Nunca	90,7%	94,8%	92,1%	89,3%
Pocas veces	1,9%	2,0%	3,6%	3,6%
Algunas veces	1,9%	1,3%	1,8%	2,7%
A menudo	1,9%	,7%	,6%	1,8%
Siempre o casi siempre	,9%	,0%	,6%	,6%
Prefiero no contestar	2,8%	1,3%	1,2%	2,1%
Total	107	153	165	338

INFORMACIÓN Y ESTRATEGIAS SOBRE PREVENCIÓN

Tabla A6.1.- Información sobre efectos del alcohol al volante.
% por sexo y edad agrupada. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Información sobre efectos del alcohol al volante	Sexo		Edad		
	Hombres	Mujeres	16-19	21-24	27-30
Mucha	46,8%	43,0%	41,2%	44,4%	47,6%
Suficiente	47,5%	52,2%	52,9%	49,1%	48,4%
Poca	3,8%	2,9%	5,3%	3,5%	2,5%
Ninguna	,9%	,5%	,6%	,7%	,7%
Prefiero no contestar	1,1%	1,5%	,0%	2,2%	,7%
Total	560	412	170	401	401

Tabla A6.2.- Información sobre efectos del alcohol al volante.
% por actividad. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Información sobre efectos del alcohol al volante	Actividad			
	Solo estudio	Solo Trabajo	Trabaja y estudia	En paro
Mucha	44,0%	44,3%	54,6%	41,2%
Suficiente	49,7%	51,1%	41,7%	53,9%
Poca	5,0%	2,5%	2,5%	2,4%
Ninguna	,7%	,9%	,6%	,0%
Prefiero no contestar	,7%	1,2%	,6%	2,4%
Total	302	325	163	165

Tabla A6.3.- Información sobre efectos del alcohol al volante.
% por estudios en curso y finalizados. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Información sobre efectos del alcohol al volante	Estudios en curso y finalizados			
	Secundarios	Medios y sup universitarios	FP	Otra formación
Mucha	44,9%	44,9%	45,1%	53,3%
Suficiente	47,9%	50,8%	51,6%	37,8%
Poca	4,3%	2,4%	3,3%	6,7%
Ninguna	,4%	1,0%	,0%	,0%
Prefiero no contestar	2,6%	1,0%	,0%	2,2%
Total	234	419	244	45

Tabla A6.4.- Información sobre efectos del alcohol al volante.
% por clase social subjetiva. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Información sobre efectos del alcohol al volante	Clase social		
	Alta y Media alta	Media-media	Media baja y baja
Mucha	57,8%	43,2%	45,9%
Suficiente	37,1%	52,8%	47,3%
Poca	3,4%	2,8%	4,8%
Ninguna	,9%	,6%	,7%
Prefiero no contestar	,9%	,6%	1,4%
Total	116	528	294

Tabla A6.5.- Información sobre efectos del alcohol al volante.
% por Hábitat. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Información sobre efectos del alcohol al volante	Hábitat		
	Rurales	Semi-urbanos	Urbanos
Mucha	38,3%	47,3%	46,5%
Suficiente	54,8%	48,6%	49,1%
Poca	3,7%	2,7%	3,9%
Ninguna	1,1%	,5%	,5%
Prefiero no contestar	2,1%	,8%	,0%
Total	188	364	383

Tabla A6.6.- Información sobre efectos del alcohol al volante.
% por estatus de pareja e hijos. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Información sobre efectos del alcohol al volante	Hijos		Estatus pareja		
	Si	No	No tengo pareja estable	Tengo pero no convivo	Tengo pareja estable y convivo
Mucha	44,2%	45,3%	43,1%	47,1%	45,9%
Suficiente	50,5%	49,4%	49,6%	48,0%	51,2%
Poca	2,1%	3,5%	4,0%	3,4%	2,4%
Ninguna	2,1%	,6%	1,3%	,6%	,0%
Prefiero no contestar	1,1%	1,3%	2,0%	,9%	,4%
Total	95	877	399	327	246

Tabla A6.7.- Información sobre efectos del alcohol al volante.
% por antigüedad en el carnet. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Información sobre efectos del alcohol al volante	Antigüedad en el carnet			
	Menos de un año	Entre uno y tres años	Entre tres y cinco años	Más de 5 años
Mucha	48,6%	40,5%	44,2%	47,9%
Suficiente	44,9%	54,9%	49,1%	48,8%
Poca	4,7%	2,6%	3,6%	2,4%
Ninguna	,9%	,7%	1,2%	,6%
Prefiero no contestar	,9%	1,3%	1,8%	,3%
Total	107	153	165	338

Tabla A6.8.- Información sobre efectos de drogas ilegales al volante.
% por sexo y edad agrupada. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Información sobre efectos drogas ilegales al volante	Sexo		Edad		
	Hombres	Mujeres	16-19	21-24	27-30
Mucha	36,6%	35,9%	35,3%	35,4%	37,7%
Suficiente	45,5%	46,4%	47,6%	44,9%	46,1%
Poca	13,9%	14,1%	15,9%	15,0%	12,2%
Ninguna	2,3%	1,5%	1,2%	2,0%	2,2%
Prefiero no contestar	1,6%	2,2%	,0%	2,7%	1,7%
Total	560	412	170	401	401

Tabla A6.9.- Información sobre efectos de drogas ilegales al volante.
% por actividad. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Información sobre efectos drogas ilegales al volante	Actividad			
	Solo estudio	Solo Trabajo	Trabaja y estudia	En paro
Mucha	34,8%	33,8%	45,4%	35,8%
Suficiente	44,4%	49,5%	39,9%	47,9%
Poca	18,5%	11,7%	12,3%	11,5%
Ninguna	1,0%	3,4%	,6%	1,8%
Prefiero no contestar	1,3%	1,5%	1,8%	3,0%
Total	302	325	163	165

Tabla A6.10.- Información sobre efectos de drogas ilegales al volante.
% por estudios en curso y finalizados. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Información sobre efectos drogas ilegales al volante	Estudios en curso y finalizados			
	Secundarios	Medios y sup universitarios	FP	Otra formación
Mucha	40,2%	35,8%	32,8%	42,2%
Suficiente	41,5%	46,3%	50,4%	40,0%
Poca	14,1%	14,1%	14,3%	13,3%
Ninguna	2,1%	1,7%	2,0%	,0%
Prefiero no contestar	2,1%	2,1%	,4%	4,4%
Total	234	419	244	45

Tabla A6.11.- Información sobre efectos de drogas ilegales al volante.
% por clase social subjetiva. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Información sobre efectos drogas ilegales al volante	Clase social		
	Alta y Media alta	Media-media	Media baja y baja
Mucha	46,6%	34,3%	37,4%
Suficiente	35,3%	47,9%	45,2%
Poca	12,1%	14,8%	14,3%
Ninguna	5,2%	1,5%	1,4%
Prefiero no contestar	,9%	1,5%	1,7%
Total	116	528	294

Tabla A6.12.- Información sobre efectos de drogas ilegales al volante.
% por Hábitat. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Información sobre efectos drogas ilegales al volante	Hábitat		
	Rurales	Semi-urbanos	Urbanos
Mucha	33,5%	37,4%	37,6%
Suficiente	48,9%	44,8%	44,9%
Poca	13,8%	14,0%	14,9%
Ninguna	1,6%	2,2%	1,8%
Prefiero no contestar	2,1%	1,6%	,8%
Total	188	364	383

Tabla A6.13.- Información sobre efectos de drogas ilegales al volante.
% por estatus de pareja e hijos. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Información sobre efectos drogas ilegales al volante	Hijos		Estatus pareja		
	Si	No	No tengo pareja estable	Tengo pero no convivo	Tengo pareja estable y convivo
Mucha	36,8%	36,3%	33,8%	37,0%	39,4%
Suficiente	49,5%	45,5%	45,9%	45,9%	45,9%
Poca	8,4%	14,6%	15,3%	13,5%	12,6%
Ninguna	3,2%	1,8%	2,8%	1,5%	1,2%
Prefiero no contestar	2,1%	1,8%	2,3%	2,1%	,8%
Total	95	877	399	327	246

Tabla A6.14.- Información sobre efectos de drogas ilegales al volante.
% por antigüedad en el carnet. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Información sobre efectos drogas ilegales al volante	Antigüedad en el carnet			
	Menos de un año	Entre uno y tres años	Entre tres y cinco años	Más de 5 años
Mucha	39,3%	37,9%	33,9%	36,7%
Suficiente	42,1%	46,4%	47,9%	46,7%
Poca	16,8%	12,4%	13,3%	12,4%
Ninguna	,9%	2,0%	3,0%	2,4%
Prefiero no contestar	,9%	1,3%	1,8%	1,8%
Total	107	153	165	338

Tabla A6.15.- Fuentes de información sobre drogas y conducción.
% por sexo y edad agrupada. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta múltiple.

Fuentes de información	Sexo		Edad		
	Hombres	Mujeres	16-19	21-24	27-30
Campañas publicitarias	67,0%	67,2%	52,9%	69,6%	70,6%
Centros de enseñanza	45,7%	51,2%	61,2%	54,9%	35,7%
Medios de comunicación	59,3%	58,7%	49,4%	59,4%	62,8%
Policía	22,9%	16,5%	25,9%	20,2%	17,7%
Familia	24,8%	27,9%	31,8%	28,7%	21,2%
Amigos y conocidos	32,0%	34,0%	31,8%	34,4%	31,7%

Tabla A6.16.- Fuentes de Información sobre drogas y conducción.
% por actividad. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta múltiple.

Fuentes de información	Actividad			
	Solo estudio	Solo Trabajo	Trabaja y estudia	En paro
Campañas publicitarias	63,6%	70,2%	67,5%	67,9%
Centros de enseñanza	56,3%	38,8%	57,1%	43,6%
Medios de comunicación	56,0%	61,2%	59,5%	60,0%
Policía	23,5%	16,0%	25,2%	18,2%
Familia	27,5%	25,5%	30,7%	21,8%
Amigos y conocidos	30,1%	31,7%	39,3%	35,8%

Tabla A6.17.- Fuentes de Información sobre efectos drogas y conducción.
% por estudios en curso y finalizados. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta múltiple.

Fuentes de información	Estudios en curso y finalizados			
	Secundarios	Medios y sup universitarios	FP	Otra formación
Campañas publicitarias	38,0%	33,7%	25,8%	31,1%
Centros de enseñanza	50,0%	44,6%	51,6%	55,6%
Medios de comunicación	53,4%	60,4%	61,9%	64,4%
Policía	19,2%	21,7%	17,2%	28,9%
Familia	31,2%	24,6%	24,6%	26,7%
Amigos y conocidos	33,8%	35,3%	30,3%	33,3%

Tabla A6.18.- Fuentes de Información sobre drogas y conducción.
% por clase social subjetiva. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta múltiple.

Fuentes de información	Clase social		
	Alta y Media alta	Media-media	Media baja y baja
Campañas publicitarias	28,4%	30,7%	36,7%
Centros de enseñanza	50,0%	48,9%	48,0%
Medios de comunicación	59,5%	61,2%	56,8%
Policía	20,7%	19,1%	22,1%
Familia	31,9%	25,2%	26,2%
Amigos y conocidos	37,1%	32,2%	33,0%

Tabla A6.19.- Fuentes de Información sobre drogas y conducción.
% por Hábitat. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta múltiple.

Fuentes de información	Hábitat		
	Rurales	Semi-urbanos	Urbanos
Campañas publicitarias	35,1%	33,8%	29,2%
Centros de enseñanza	44,7%	51,4%	47,5%
Medios de comunicación	53,7%	59,1%	63,7%
Policía	22,3%	20,6%	19,3%
Familia	21,8%	31,0%	25,1%
Amigos y conocidos	29,3%	35,4%	33,9%

Tabla A6.20.- Fuentes de Información sobre drogas y conducción.
% por estatus de pareja e hijos. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta múltiple.

Fuentes de información	Hijos		Estatus pareja		
	Si	No	No tengo pareja estable	Tengo pero no convivo	Tengo pareja estable y convivo
Campañas publicitarias	65,3%	67,3%	64,4%	69,1%	68,7%
Centros de enseñanza	32,6%	49,7%	52,9%	51,1%	36,2%
Medios de comunicación	64,2%	58,5%	58,1%	59,0%	60,6%
Policía	16,8%	20,5%	22,6%	19,9%	16,7%
Familia	30,5%	25,7%	24,6%	29,1%	24,8%
Amigos y conocidos	27,4%	33,4%	32,3%	33,3%	32,9%

Tabla A6.21.- Fuentes de Información sobre drogas y conducción.
% por antigüedad en el carnet. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta múltiple.

Fuentes de información	Antigüedad en el carnet			
	Menos de un año	Entre uno y tres años	Entre tres y cinco años	Más de 5 años
Campañas publicitarias	57,0%	71,2%	70,3%	69,2%
Centros de enseñanza	64,5%	54,9%	50,3%	35,5%
Medios de comunicación	52,3%	58,8%	60,6%	61,8%
Policía	23,4%	25,5%	20,6%	16,0%
Familia	37,4%	32,7%	25,5%	21,9%
Amigos y conocidos	33,6%	34,0%	35,2%	31,7%

Tabla A6.22.- Eficacia de campañas de prevención.
% por sexo y edad agrupada. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Eficacia	Sexo		Edad		
	Hombres	Mujeres	16-19	21-24	27-30
Muy eficaces	6,6%	10,4%	10,0%	7,2%	8,5%
Eficaces	50,4%	49,8%	53,5%	47,9%	50,9%
Poco eficaces	34,3%	33,0%	30,6%	36,7%	32,2%
Nada eficaces	5,5%	3,2%	3,5%	4,2%	5,2%
Prefiero no contestar	3,2%	3,6%	2,4%	4,0%	3,2%
Total	560	412	170	401	401

Tabla A6.23.- Eficacia de campañas de prevención.
% por actividad. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Eficacia	Actividad			
	Solo estudio	Solo Trabajo	Trabaja y estudia	En paro
Mucha	6,3%	9,2%	9,8%	9,1%
Suficiente	50,0%	53,2%	48,5%	47,9%
Poca	35,4%	29,8%	34,4%	36,4%
Ninguna	4,0%	5,8%	5,5%	1,8%
Prefiero no contestar	4,3%	1,8%	1,8%	4,8%
Total	302	325	163	165

Tabla A6.24.- Eficacia de campañas de prevención.
% por estudios en curso y finalizados. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Eficacia	Estudios en curso y finalizados			
	Secundarios	Medios y sup universitarios	FP	Otra formación
Mucha	9,8%	9,3%	5,7%	6,7%
Suficiente	50,4%	48,4%	54,9%	46,7%
Poca	32,9%	33,4%	33,2%	42,2%
Ninguna	4,3%	5,3%	3,7%	4,4%
Prefiero no contestar	2,6%	3,6%	2,5%	,0%
Total	234	419	244	45

Tabla A6.25.- Eficacia de campañas de prevención.
% por clase social subjetiva. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Eficacia	Clase social		
	Alta y Media alta	Media-media	Media baja y baja
Mucha	12,1%	7,6%	7,8%
Suficiente	50,9%	53,4%	45,6%
Poca	29,3%	31,4%	39,5%
Ninguna	4,3%	4,0%	5,4%
Prefiero no contestar	3,4%	3,6%	1,7%
Total	116	528	294

Tabla A6.26.- Eficacia de campañas de prevención.
% por Hábitat. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Eficacia	Hábitat		
	Rurales	Semi-urbanos	Urbanos
Mucha	7,4%	9,1%	7,6%
Suficiente	42,6%	51,9%	52,2%
Poca	38,3%	33,0%	33,4%
Ninguna	5,9%	4,1%	3,9%
Prefiero no contestar	5,9%	1,9%	2,9%
Total	188	364	383

Tabla A6.27.- Eficacia de campañas de prevención.
% por estatus de pareja e hijos. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Eficacia	Hijos		Estatus pareja		
	Si	No	No tengo pareja estable	Tengo pero no convivo	Tengo pareja estable y convivo
Mucha	36,8%	36,3%	8,8%	9,5%	5,7%
Suficiente	49,5%	45,5%	51,1%	47,7%	51,6%
Poca	8,4%	14,6%	31,3%	34,6%	36,6%
Ninguna	3,2%	1,8%	3,8%	5,2%	4,9%
Prefiero no contestar	2,1%	1,8%	5,0%	3,1%	1,2%
Total	95	877	399	327	246

Tabla A6.28.- Eficacia de campañas de prevención.
% por antigüedad en el carnet. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Eficacia	Antigüedad en el carnet			
	Menos de un año	Entre uno y tres años	Entre tres y cinco años	Más de 5 años
Mucha	8,4%	7,8%	12,1%	6,8%
Suficiente	52,3%	52,3%	43,0%	52,7%
Poca	30,8%	35,3%	38,8%	32,0%
Ninguna	2,8%	2,6%	4,8%	5,9%
Prefiero no contestar	5,6%	2,0%	1,2%	2,7%
Total	107	153	165	338

Tabla A6.29.- Credibilidad de campañas de prevención.
% por sexo y edad agrupada. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Credibilidad	Sexo		Edad		
	Hombres	Mujeres	16-19	21-24	27-30
Si	77,1%	85,7%	77,1%	85,7%	77,1%
No	17,1%	8,7%	17,1%	8,7%	17,1%
Prefiero no contestar	5,7%	5,6%	5,7%	5,6%	5,7%
Total	560	412	560	412	560

Tabla A6.30.- Credibilidad de campañas de prevención.
% por actividad. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Credibilidad	Actividad			
	Solo estudio	Solo Trabajo	Trabaja y estudia	En paro
Si	82,5%	79,2%	83,6%	84,4%
No	14,1%	14,8%	11,1%	11,1%
Prefiero no contestar	3,4%	6,0%	5,3%	4,4%
Total	234	419	244	45

Tabla A6.31.- Credibilidad de campañas de prevención.
% por estudios en curso y finalizados. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Credibilidad	Estudios en curso y finalizados			
	Secundarios	Medios y sup universitarios	FP	Otra formación
Si	9,8%	9,3%	5,7%	6,7%
No	50,4%	48,4%	54,9%	46,7%
Prefiero no contestar	32,9%	33,4%	33,2%	42,2%
Total	4,3%	5,3%	3,7%	4,4%

Tabla A6.32.- Credibilidad de campañas de prevención.
% por clase social subjetiva. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Credibilidad	Clase social		
	Alta y Media alta	Media-media	Media baja y baja
Si	86,2%	83,0%	76,5%
No	12,1%	11,9%	16,7%
Prefiero no contestar	1,7%	5,1%	6,8%
Total	116	528	294

Tabla A6.33.- Credibilidad de campañas de prevención.
% por Hábitat. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Credibilidad	Hábitat		
	Rurales	Semi-urbanos	Urbanos
Si	78,2%	82,1%	82,0%
No	14,9%	12,6%	13,3%
Prefiero no contestar	6,9%	5,2%	4,7%
Total	188	364	383

Tabla A6.34.- Credibilidad de campañas de prevención.
% por estatus de pareja e hijos. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Credibilidad	Hijos		Estatus pareja		
	Si	No	No tengo pareja estable	Tengo pero no convivo	Tengo pareja estable y convivo
Si	79,9%	82,6%	79,7%	80,0%	80,8%
No	12,5%	13,5%	15,4%	16,8%	13,2%
Prefiero no contestar	7,5%	4,0%	4,9%	3,2%	5,9%
Total	399	327	246	95	877

Tabla A6.35.- Credibilidad de campañas de prevención.
% por antigüedad en el carnet. Excluidos NS/NC. P<0.05.

Credibilidad	Antigüedad en el carnet			
	Menos de un año	Entre uno y tres años	Entre tres y cinco años	Más de 5 años
Si	75,7%	85,0%	81,8%	80,2%
No	17,8%	11,1%	12,7%	16,0%
Prefiero no contestar	6,5%	3,9%	5,5%	3,8%
Total	107	153	165	338

Tabla A6.36.- Valoración estrategias preventivas más útiles.
% por sexo y edad agrupada. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta múltiple.

valoración	Sexo		Edad		
	Hombres	Mujeres	16-19	21-24	27-30
Campañas publicidad	39,8%	41,3%	38,8%	42,6%	38,9%
Educación en aulas	77,1%	69,2%	68,8%	72,3%	77,3%
Endurecer sanciones	40,2%	46,8%	38,2%	45,6%	42,4%
Informar más y mejor	58,2%	56,8%	61,2%	56,4%	57,4%

Tabla A6.37.- Valoración estrategias preventivas más útiles.
% por actividad. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta múltiple.

valoración	Actividad			
	Solo estudio	Solo Trabajo	Trabaja y estudia	En paro
Campañas publicidad	41,4%	43,7%	38,7%	36,4%
Educación en aulas	71,5%	74,8%	75,5%	76,4%
Endurecer sanciones	40,4%	43,4%	43,6%	46,1%
Informar más y mejor	57,0%	57,5%	58,3%	58,2%

Tabla A6.38.- Valoración estrategias preventivas más útiles.
% por estudios en curso y finalizados. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta múltiple.

valoración	Estudios en curso y finalizados			
	Secundarios	Medios y sup universitarios	FP	Otra formación
Campañas publicidad	41,5%	40,6%	43,4%	28,9%
Educación en aulas	70,1%	72,6%	79,9%	77,8%
Endurecer sanciones	44,9%	41,3%	44,7%	42,2%
Informar más y mejor	60,7%	56,3%	56,6%	60,0%

Tabla A6.39.- Valoración estrategias preventivas más útiles.
% por clase social subjetiva. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta múltiple.

valoración	Clase social		
	Alta y Media alta	Media-media	Media baja y baja
Campañas publicidad	41,4%	41,3%	39,8%
Educación en aulas	76,7%	74,8%	73,1%
Endurecer sanciones	37,1%	44,5%	42,5%
Informar más y mejor	59,5%	58,5%	54,4%

Tabla A6.40.- Valoración estrategias preventivas más útiles.
% por Hábitat. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta múltiple.

valoración	Hábitat		
	Rurales	Semi-urbanos	Urbanos
Campañas publicidad	36,7%	44,5%	39,4%
Educación en aulas	70,7%	74,5%	77,0%
Endurecer sanciones	35,1%	43,4%	46,5%
Informar más y mejor	54,3%	61,3%	56,7%

Tabla A6.41.- Valoración estrategias preventivas más útiles.
% por estatus de pareja e hijos. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta múltiple.

valoración	Hijos		Estatus pareja		
	Si	No	No tengo pareja estable	Tengo pero no convivo	Tengo pareja estable y convivo
Campañas publicidad	41,1%	40,4%	38,3%	41,3%	42,7%
Educación en aulas	67,4%	74,5%	71,2%	75,2%	76,0%
Endurecer sanciones	53,7%	41,8%	42,4%	40,1%	48,0%
Informar más y mejor	50,5%	58,4%	57,9%	58,7%	55,7%

Tabla A6.42.- Valoración estrategias preventivas más útiles.
% por antigüedad en el carnet. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta múltiple.

valoración	Antigüedad en el carnet			
	Menos de un año	Entre uno y tres años	Entre tres y cinco años	Más de 5 años
Campañas publicidad	38,3%	41,8%	43,6%	41,1%
Educación en aulas	71,0%	71,9%	72,1%	77,2%
Endurecer sanciones	38,3%	47,7%	39,4%	42,9%
Informar más y mejor	57,9%	52,3%	53,3%	57,7%

Tabla A6.43.- Elementos más útiles de campañas preventivas.
% por sexo y edad agrupada. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta múltiple.

Elementos	Sexo		Edad		
	Hombres	Mujeres	16-19	21-24	27-30
Despertar el miedo a los accidentes	39,8%	41,3%	38,8%	42,6%	38,9%
Apelar a la responsabilidad	77,1%	69,2%	68,8%	72,3%	77,3%
Explicar el daño potencial a otras personas	64,8%	63,1%	61,2%	66,6%	62,8%
Recordar la preocupación de tu familia	46,6%	51,5%	49,4%	52,4%	44,6%
Recordar el sufrimiento que puedes causar a tus hijos	38,9%	43,2%	40,0%	43,1%	38,7%
Informar más y mejor	58,2%	56,8%	61,2%	56,4%	57,4%

Tabla A6.44.- Elementos más útiles de campañas preventivas.
% por actividad. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta múltiple.

Elementos	Actividad			
	Solo estudio	Solo Trabajo	Trabaja y estudia	En paro
Despertar el miedo a los accidentes	41,4%	43,7%	38,7%	36,4%
Apelar a la responsabilidad	71,5%	74,8%	75,5%	76,4%
Explicar el daño potencial a otras personas	66,9%	62,5%	64,4%	61,8%
Recordar la preocupación de tu familia	52,3%	44,9%	53,4%	45,5%
Recordar el sufrimiento que puedes causar a tus hijos	41,1%	38,5%	47,2%	38,8%
Informar más y mejor	57,0%	57,5%	58,3%	58,2%

Tabla A6.45.- Elementos más útiles de campañas preventivas.
% por estudios en curso y finalizados. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta múltiple.

Elementos	Estudios en curso y finalizados			
	Secundarios	Medios y sup universitarios	FP	Otra formación
Despertar el miedo a los accidentes	41,5%	40,6%	43,4%	28,9%
Apelar a la responsabilidad	70,1%	72,6%	79,9%	77,8%
Explicar el daño potencial a otras personas	61,1%	64,2%	66,0%	71,1%
Recordar la preocupación de tu familia	49,6%	45,8%	52,5%	53,3%
Recordar el sufrimiento que puedes causar a tus hijos	41,0%	38,9%	44,7%	40,0%
Informar más y mejor	60,7%	56,3%	56,6%	60,0%

Tabla A6.46.- Elementos más útiles de campañas preventivas.
% por clase social subjetiva. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta múltiple.

Elementos	Clase social		
	Alta y Media alta	Media-media	Media baja y baja
Despertar el miedo a los accidentes	41,4%	41,3%	39,8%
Apelar a la responsabilidad	76,7%	74,8%	73,1%
Explicar el daño potencial a otras personas	37,1%	44,5%	42,5%
Recordar la preocupación de tu familia	48,3%	48,7%	50,7%
Recordar el sufrimiento que puedes causar a tus hijos	39,7%	40,9%	42,2%
Informar más y mejor	59,5%	58,5%	54,4%

Tabla A6.47.- Elementos más útiles de campañas preventivas.
% por Hábitat. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta múltiple.

Elementos	Hábitat		
	Rurales	Semi- urbanos	Urbanos
Despertar el miedo a los accidentes	36,7%	44,5%	39,4%
Apelar a la responsabilidad	70,7%	74,5%	77,0%
Explicar el daño potencial a otras personas	62,9%	64,4%	66,0%
Recordar la preocupación de tu familia	43,6%	50,5%	50,9%
Recordar el sufrimiento que puedes causar a tus hijos	33,5%	42,0%	43,3%
Informar más y mejor	54,3%	61,3%	56,7%

Tabla A6.48.- Elementos más útiles de campañas preventivas.
% por estatus de pareja e hijos. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta múltiple.

Elementos	Hijos		Estatus pareja		
	Si	No	No tengo pareja estable	Tengo pero no convivo	Tengo pareja estable y convivo
Despertar el miedo a los accidentes	41,1%	40,4%	38,3%	41,3%	42,7%
Apelar a la responsabilidad	67,4%	74,5%	71,2%	75,2%	76,0%
Explicar el daño potencial a otras personas	54,7%	65,1%	65,9%	62,7%	63,0%
Recordar la preocupación de tu familia	47,4%	48,8%	49,4%	46,5%	50,4%
Recordar el sufrimiento que puedes causar a tus hijos	46,3%	40,1%	40,4%	37,9%	45,1%
Informar más y mejor	50,5%	58,4%	57,9%	58,7%	55,7%

Tabla A6.49.- Elementos más útiles de campañas preventivas.
% por antigüedad en el carnet. Excluidos NS/NC. P<0.05. Respuesta múltiple.

Elementos	Antigüedad en el carnet			
	Menos de un año	Entre uno y tres años	Entre tres y cinco años	Más de 5 años
Despertar el miedo a los accidentes	38,3%	41,8%	43,6%	41,1%
Apelar a la responsabilidad	71,0%	71,9%	72,1%	77,2%
Explicar el daño potencial a otras personas	64,5%	64,7%	67,3%	62,1%
Recordar la preocupación de tu familia	46,7%	57,5%	52,1%	44,1%
Recordar el sufrimiento que puedes causar a tus hijos	41,1%	46,4%	39,4%	38,2%
Informar más y mejor	57,9%	52,3%	53,3%	57,7%

Fundación
MAPFRE

OBJETIVO
CERO 



<http://objetivocero.fundacionmapfre.org>