



AL VOLANTE #STOP DISTRACCIÓN

EL PAPEL DE LOS ACOMPAÑANTES
COMO FACTOR DISTRACTOR
EN LA CONDUCCIÓN



EL PAPEL DE LOS ACOMPAÑANTES COMO FACTOR DISTRACTOR EN LA CONDUCCIÓN

AL VOLANTE
#STOP
DISTRAER

Contenido

INTRODUCCIÓN	7
1.TASA DE OCUPACIÓN DE LOS VEHÍCULOS	9
2. ESTADÍSTICAS ACCIDENTALIDAD DE PASAJEROS	11
2.1. PASAJEROS FALLECIDOS Y HERIDOS GRAVES.....	11
2.2. TIPO DE VEHÍCULO	13
2.3. TIPO DE ACCIDENTE	14
2.4. FACTOR EDAD	15
2.5. POSICIÓN DEL PASAJERO	17
2.6. USO ACCESORIOS DE SEGURIDAD.....	18
3. ESTUDIO DE MERCADO SOBRE ACOMPAÑANTES EN EL AUTOMÓVIL.....	19
3.1. METODOLOGÍA.....	20
4. RESULTADOS DEL ESTUDIO	23
4.1. NIVEL DE ACOMPAÑAMIENTO EN LOS DESPLAZAMIENTOS	23
4.2. NÚMERO Y PERFIL DEL ACOMPAÑANTE	24
4.3. PREDISPOSICIÓN A LA CONDUCCIÓN ACOMPAÑADA	25
4.4. ACCIONES MÁS HABITUALES DE CONDUCTOR Y ACOMPAÑANTE.....	26
4.5. ACOMPAÑANTE COMO FACTOR DISTRACTOR	28
4.6. PRINCIPALES DISTRACCIONES AL CONDUCIR ACOMPAÑADO	29
4.7. PRINCIPALES DISTRACCIONES AL CONDUCIR SOLO	31
4.8. RIESGO POR DISTRACCIONES	32
4.9. QUIÉN DISTRAE MÁS.....	33
4.10. PRINCIPALES MOTIVOS DE DISTRACCIÓN	35
4.11 ACOMPAÑANTE MÁS INCÓMODO	36
4.12. INFLUENCIA EN EL ESTILO DE CONDUCCIÓN	37
4.13. DISTRACCIÓN EN COMPORTAMIENTOS CONCRETOS	38
5. SEGMENTACIÓN DE LOS ACOMPAÑANTES.....	39
6. SEGMENTACIÓN DE LOS CONDUCTORES SEGÚN ACOMPAÑANTES	40
6.1. CONDUCTOR EMOCIONAL	41
6.2. CONDUCTOR EXIGENTE	41
6.3. CONDUCTOR RACIONAL	42
7. NORMATIVA APLICABLE.....	43
8. CONCLUSIONES	46
9. CAMPAÑA STOP DISTRAER	50
9.1. CONSEJOS	51

Introducción

Para conducir con seguridad es fundamental mantener un alto grado de atención. Todos tenemos una idea bastante práctica de lo que significa estar atento, pero para entender mejor el concepto de atención debemos saber que nuestro cerebro procesa la información que recibimos mediante los sentidos, en el caso de la conducción especialmente de la vista, pero nuestro sistema de procesamiento de la información tiene una limitación de capacidad, por lo que nosotros tenemos que elegir qué información procesar y cuál no.

La ATENCIÓN por tanto es un proceso SELECTIVO, pero no siempre podemos elegir a qué prestamos atención. Existen distracciones que provienen del entorno más próximo al puesto de conducción, y es que a menudo contamos con compañeros de viaje que condicionan el comportamiento del conductor según como interactúen durante la conducción, afectando en ocasiones a la seguridad del desplazamiento. Por ejemplo un fuerte ruido en el asiento de atrás, conversar con otro ocupante, estar pendiente de las necesidades de los niños mientras viajamos con ellos, o qué hace nuestra mascota en el habitáculo, son acciones que pueden desviar nuestra atención sobre la conducción.

Del “Barómetro de las distracciones en la conducción”, realizado por BP, CASTROL y RACE en 2013 a 4.473 conductores dentro del marco de la campaña Stop Distracciones, se extrajo la conclusión de que el resto de ocupantes del vehículo es una fuente de distracción para el 77% de los conductores encuestados, siendo además la distracción que más observan en el resto de conductores, y siendo además el tipo de distracción que más accidentes provoca, junto a los pensamientos y preocupaciones personales.

Los niños que viajan en el vehículo también son una significativa fuente de distracciones para el conductor, hasta el punto que 3 de cada 4 conductores que viajan con niños habitualmente se vuelve o mira por el retrovisor a los niños que viajan en el asiento trasero.

Es vital concienciar sobre el importante papel que juegan los acompañantes para la seguridad en la conducción, ya sea como factor de ayuda o como factor distractor.

Familiares, compañeros de trabajo, amigos, niños o incluso las mascotas que viajan con nosotros, influyen en el comportamiento del conductor y la seguridad del desplazamiento. Su capacidad para generar despistes, estrés, confusión y nerviosismo puede poner en riesgo la seguridad vial.

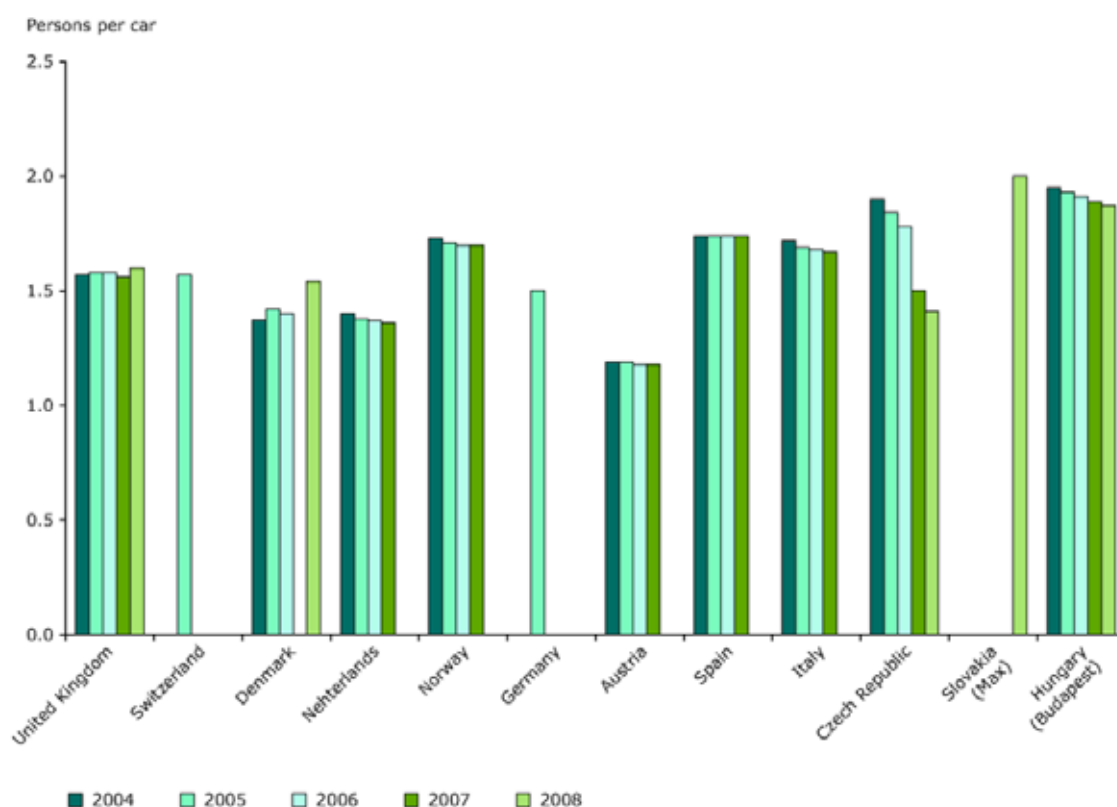
Desde BP, CASTROL y RACE queremos conocer qué rol juegan los acompañantes para la seguridad, y concienciar sobre la importancia de un comportamiento correcto de todos los ocupantes de los vehículos, no solo de los conductores.

Para ello, como parte integrante de la Campaña “Stop Distracciones” lanzada en el año 2013, y como complemento a la campaña “Stop Chatear” lanzada en el año 2014, en este 2015 se lanza la campaña “Stop Distraer”, de la que este estudio servirá de base para desarrollar todas las acciones y materiales que serán utilizados para concienciar sobre la importancia de los acompañantes en la seguridad vial.

1. TASA DE OCUPACIÓN DE LOS VEHÍCULOS

Existen múltiples estudios sobre el nivel de ocupación de los vehículos, que difieren según se trate de carretera o ciudad, la época del año, o del tipo de desplazamiento, pero por lo general podemos concluir que la tasa de ocupación media en el caso de los turismos se encuentra cercana a 1,5 personas por coche.

Tasa de ocupación media en países europeos



Fuente. UK transport trends DfT. Transport trends. HMSO UK.

En Europa Occidental la tasa de ocupación del coche está lentamente comenzando a estabilizarse después de una tendencia a la baja a largo plazo. Los datos más recientes sobre el número promedio de pasajeros por coche para los países de Europa del Este es de aproximadamente 1,8 pasajeros por vehículo (en la República Checa - 1,4, Eslovaquia - 2 y Hungría - 1,9).



Este dato de 1,8 es considerablemente más alto que el promedio de pasajeros por coche para los países de Europa Occidental, ya que en Reino Unido, Dinamarca, Países Bajos, Noruega, Alemania, Austria, España e Italia es de aproximadamente 1,5 pasajeros por vehículo.

Aunque como vemos la tasa de ocupación media en España y el resto de países de nuestro entorno es de aproximadamente de 1,5 pasajeros, si nos centramos en algunos datos de poblaciones españolas, podremos observar que en ocasiones estamos por debajo de esa cifra.

En el PMUS de Madrid de 2014, se considera que la ocupación media de un vehículo en Madrid no alcanza 1,35 personas por coche. Pero como ya se ha comentado el nivel de ocupación depende en gran medida del tipo de trayecto. Por ejemplo, en la movilidad más relacionada con el ámbito laboral y que coincide con los periodos punta de niveles de tráfico, la utilización del coche es muy alta mientras que su nivel de ocupación es muy bajo. Esta tendencia se acrecienta en las áreas de actividad económica perimetrales, donde más de un 70% de los desplazamientos se efectúan en coche y la ocupación del vehículo es un 11% inferior a la media en los desplazamientos por motivo trabajo (1,1 personas/vehículo en lugar de 1,35 personas/vehículo).

En otras ocasiones la media es más alta, como por ejemplo en la Comunidad Autónoma del País Vasco donde según el Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística del Transporte del año 2012 la ocupación media es de 1,66 pasajeros por vehículo.

De todos estos datos, podemos extraer la conclusión de que la ocupación media aproximada es de 1,5 personas por vehículo, aunque como se ha comentado existen grandes diferencias según tipo de trayecto, su motivo o su estacionalidad.

2. ESTADÍSTICAS ACCIDENTALIDAD DE PASAJEROS

El principal objetivo de este estudio es conocer el rol de los acompañantes y su influencia sobre la seguridad de los trayectos. Como pasajeros, podemos comprometer la seguridad de todos los usuarios de la vía, y desde luego la nuestra como ocupantes del vehículo.

En este apartado queremos saber más sobre la representatividad que tienen los pasajeros en las estadísticas de siniestralidad en tráfico.

La realidad es que pocas veces nos hemos parado a estudiar cual es el número de víctimas y qué representatividad tienen los pasajeros sobre el número de fallecidos en tráfico, así como el tipo de accidente que sufren, su edad media, o incluso la posición que ocupan en el vehículo.

2.1. PASAJEROS FALLECIDOS Y HERIDOS GRAVES

Aproximadamente en un año 288 pasajeros pierden la vida en el tráfico, dejando además 1.679 heridos graves y 33.145 leves.

Tabla: Pasajeros según gravedad en vía urbana e interurbana

PASAJEROS	Interurbana	Urbana	Total
Muertos	271	17	2.88
Heridos graves	1.219	460	1.679
Heridos leves	18.127	15.018	33.145

Fuente: DGT 2013

De los pasajeros fallecidos en tráfico, en un 94% de las ocasiones el accidente se produce en un entorno interurbano, lo que supone 271 pasajeros víctimas mortales, respecto a los 17 que perdieron la vida en zona urbana.

En la siguiente tabla podemos observar la proporción de pasajeros sobre el total de fallecidos en tráfico, siendo como peatón y conductor las otras circunstancias existentes.

Tabla: Fallecidos según su condición en vía urbana e interurbana

	Peatones	Conductores	Pasajeros	Total
Interurbana	154	805	271	1.230
Urbana	224	209	17	450
Total	378	1.014	288	1.680

Fuente: DGT 2013

Los pasajeros en zona interurbana representan un 22% de los fallecidos, 271 del total de 1.230, mientras que en zona urbana es solo el 3,8%, 17 de 450, ya que en un 50% aproximadamente los accidentes fatales en ciudad son sufridos por peatones.

Gráfico: Fallecidos según su condición en el tráfico



Fuente: DGT 2013

Teniendo en consideración ambos escenarios, tanto ciudad como carretera, la proporción de pasajeros fallecidos en accidente de tráfico se eleva al 17% respecto al total de víctimas, 288 pasajeros fallecidos del total de 1.680 víctimas en tráfico.

Respecto al número de heridos graves, vemos cómo las proporciones no varían en gran medida, representando el 23,5% de los heridos graves en carretera, cerca del 10% en ciudad, y cerca del 17% respecto al total.

Tabla: Heridos Graves según su condición en vía urbana e interurbana

	Peatones	Conductores	Pasajeros	Total
Interurbana	278	3.685	1.219	5.182
Urbana	1.775	2.669	460	4.904
Total	2.053	6.354	1.679	10.086

Fuente: DGT 2013

2.2. TIPO DE VEHÍCULO

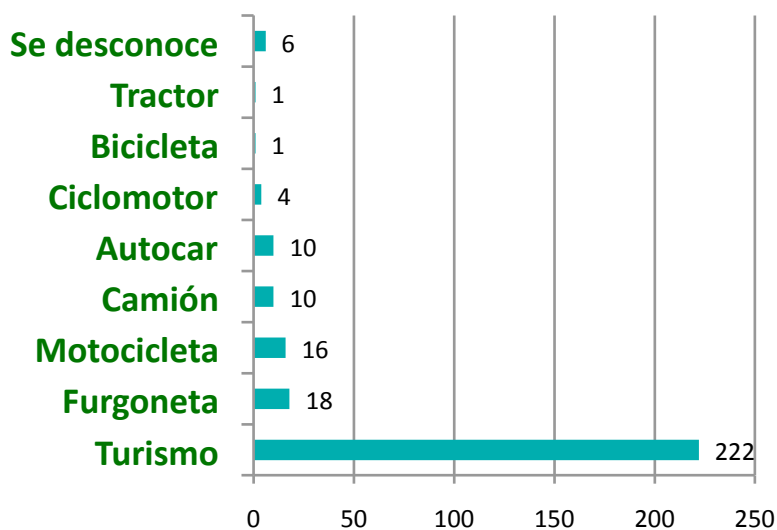
Por tipo de vehículo, los pasajeros fallecidos sufrieron el accidente en 3 de cada 4 ocasiones como viajeros de un turismo, mientras que en el 6,3% de los casos fue en furgoneta y en el 5,6% como pasajero de motocicleta.

Tabla: Pasajeros fallecidos por tipo de vehículo

Tipo vehículo	Interurbana	Urbana	Total	Porcentaje
Turismo	209	13	222	77,1%
Furgoneta	17	1	18	6,3%
Motocicleta	15	1	16	5,6%
Camión	10	0	10	3,5%
Autocar	10	0	10	3,5%
Ciclomotor	3	1	4	1,4%
Bicicleta	1	0	1	0,3%
Tractor	1	0	1	0,3%
Se desconoce			6	2%
			288	100,0%

Fuente: DGT 2013

Gráfico: Pasajeros fallecidos por tipo de vehículo



Fuente: DGT 2013

2.3. TIPO DE ACCIDENTE

Por tipo de accidente, como se ha comentado la inmensa mayoría de accidentes mortales donde fallece un acompañante se producen en vías interurbanas, siendo los accidentes más comunes la “Colisión entre vehículos” con el 41% de los casos, la “Salida por la derecha”, con el 31%, y la “Salida por la izquierda”, con el 17%.

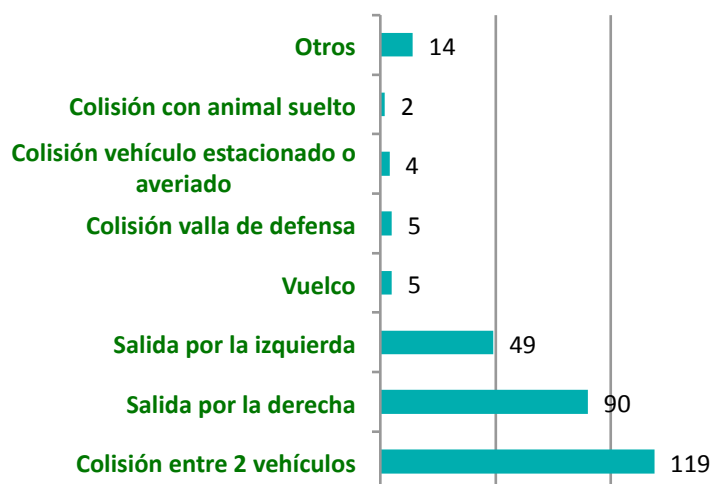
Tabla: Pasajeros fallecidos por tipo de accidente

Tipo de accidente	Interurbana	Urbana	Total	Porcentaje
Colisión entre 2 vehículos	117	2	119	41,3%
Salida por la derecha	83	7	90	31,3%
Salida por la izquierda	47	2	49	17,0%
Vuelco	5	0	5	1,7%
Colisión valla de defensa	5	0	5	1,7%
Colisión vehículo estacionado o averiado	4	0	4	1,4%
Colisión con animal suelto	2	0	2	0,7%
Otros	8	6	14	4,9%
			288	100,0%

Fuente: DGT 2013

Como podemos ver en el siguiente gráfico, el resto de accidentes se distribuyen con mucha menor representatividad.

Gráfico: Pasajeros fallecidos por tipo de accidente



Fuente: DGT 2013

2.4. FACTOR EDAD

En la siguiente tabla aparece la relación de fallecidos como pasajeros de vehículos en función de su edad.

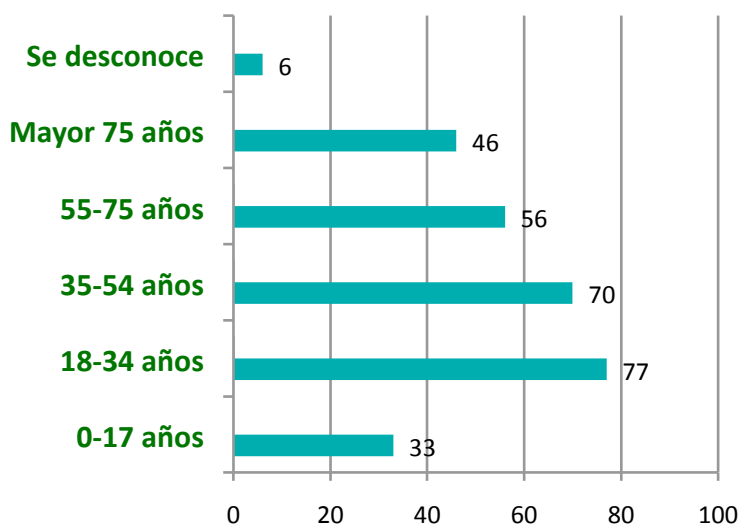
Tabla: Pasajeros fallecidos según edad

EDAD	Fallecidos	Porcentaje
0-17 años	33	11,5%
18-34 años	77	26,7%
35-54 años	70	24,3%
55-75 años	56	19,4%
Mayor 75 años	46	16,0%
Se desconoce	6	2,1%
TOTAL	288	100%

Fuente: DGT 2013

Como podemos ver, la distribución por edades es bastante homogénea, donde más del 50% de los pasajeros fallecidos se encuentran en edades de entre 18 y 54 años.

Gráfico: Pasajeros fallecidos según edad



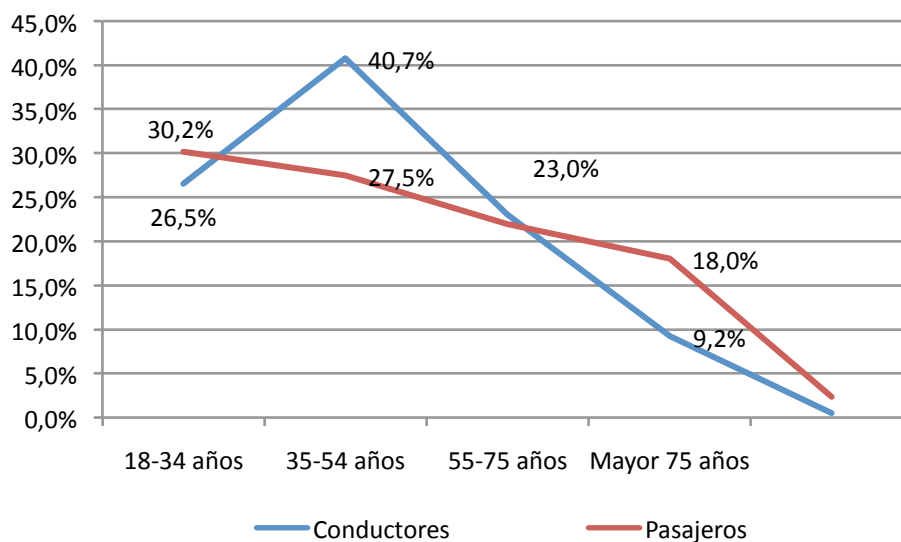
Fuente: DGT 2013

Cogiendo todos los grupos de edad podemos determinar que **la edad media del pasajero fallecido es de 45 años.**

Si comparamos estos datos con la distribución de conductores fallecidos según edad, podremos comprobar las diferencias de edad entre pasajeros y conductores. Este dato en menores de 18 años no es comparable, ya que como es lógico la proporción de conductores menores de edad es muy baja, por lo que para esta comparación eliminamos este tramo de edad.

Las diferencias más destacables corresponden al grupo de edad de 35 a 54 años, donde salta del 27% de representatividad como pasajeros, al 40% como conductores, así como en los mayores de 75 años, donde su papel como conductores va disminuyendo y a su vez creciendo como pasajeros, lo que se plasma en su representatividad como víctimas mortales.

Gráfico: Pasajeros fallecidos según edad



Fuente: DGT 2013

2.5. POSICIÓN DEL PASAJERO

Un dato interesante es conocer cuál es la posición que ocupan los fallecidos como pasajeros dentro del vehículo. Este dato está muy relacionado con las tasas de ocupación de estos asientos por parte de los pasajeros, de lo cual no existe información, por lo que este dato puede darnos una idea sobre la posición que habitualmente ocupan los pasajeros dentro del vehículo.

Como podemos ver en la tabla, uno de cada dos pasajeros fallecidos viajaban como copilotos, al ser sin duda la plaza de mayor ocupación como pasajeros de un vehículo.

Tabla: Posición del pasajero fallecido en el vehículo

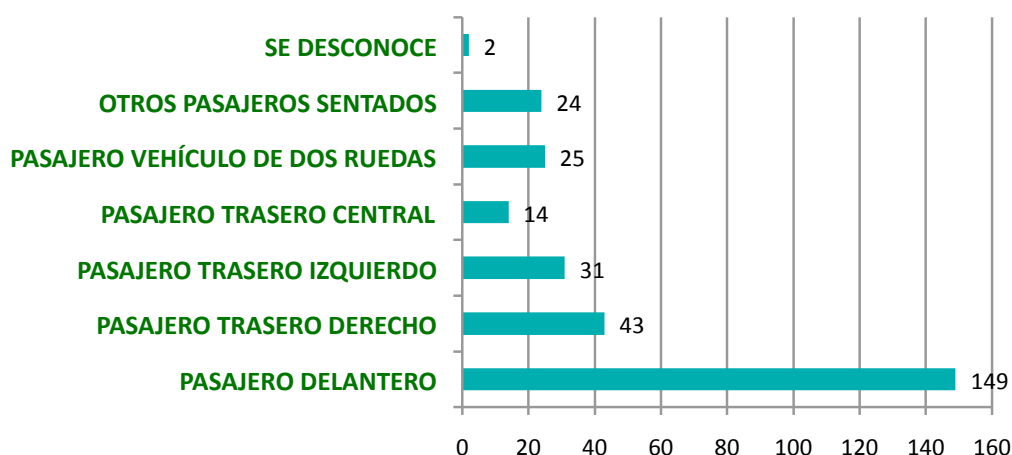
	Fallecidos	Porcentaje
PASAJERO DELANTERO	149	51,7%
PASAJERO TRASERO DERECHO	43	14,9%
PASAJERO TRASERO IZQUIERDO	31	10,8%
PASAJERO TRASERO CENTRAL	14	4,9%
PASAJERO VEHÍCULO DE DOS RUEDAS	25	8,7%
OTROS PASAJEROS SENTADOS	24	8,3%
SE DESCONOCE	2	0,7%
TOTAL	288	100%

Fuente: DGT 2013

El asiento trasero derecho con cerca del 15% es la segunda plaza más utilizada por los pasajeros que resultan fallecidos en accidente, seguido del asiento trasero izquierdo con cerca del 11%, y del asiento trasero central con cerca del 5%.

Destacar también que cerca del 9% de pasajeros fallecidos lo son como ocupantes de vehículos de dos ruedas.

Gráfico: Posición del pasajero fallecido en el vehículo



Fuente: DGT 2013

2.6. USO ACCESORIOS DE SEGURIDAD

Respecto al uso de los accesorios de seguridad, como podemos ver en la siguiente tabla cerca del 8% no hacía uso de accesorios de seguridad, sin especificar los datos de estos 23 pasajeros cuál es exactamente el accesorio no utilizado.

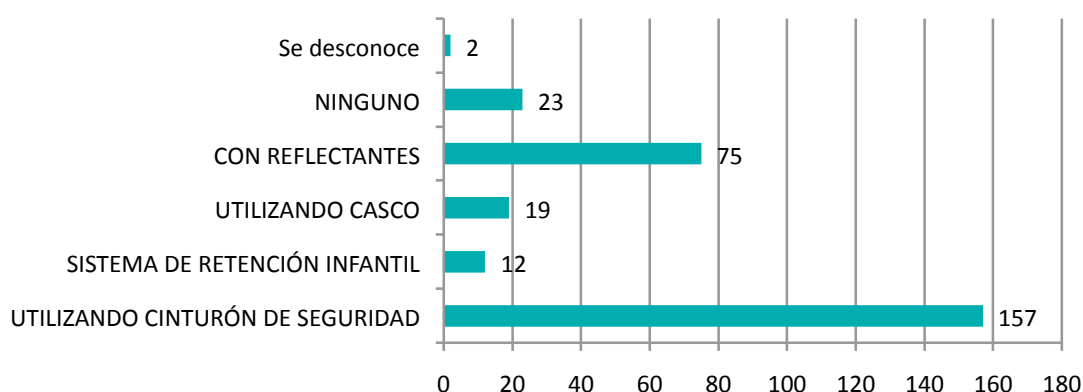
Tabla: Uso accesorios de seguridad por pasajero fallecido

	Fallecidos
UTILIZANDO CINTURÓN DE SEGURIDAD	157
SISTEMA DE RETENCIÓN INFANTIL	12
UTILIZANDO CASCO	19
CON REFLECTANTES	75
NINGUNO	23
Se desconoce	2
TOTAL	288

Fuente: DGT 2013

Si comparamos este dato con el de conductores y pasajeros que han fallecido en accidentes de tráfico en 2013 en vías interurbanas sin hacer uso del cinturón de seguridad, el porcentaje se eleva al 21%, por lo que puede entenderse que entre los pasajeros existe un mayor uso de dispositivos de seguridad con respecto a los conductores.

Gráfico: Uso accesorios de seguridad por pasajero fallecido

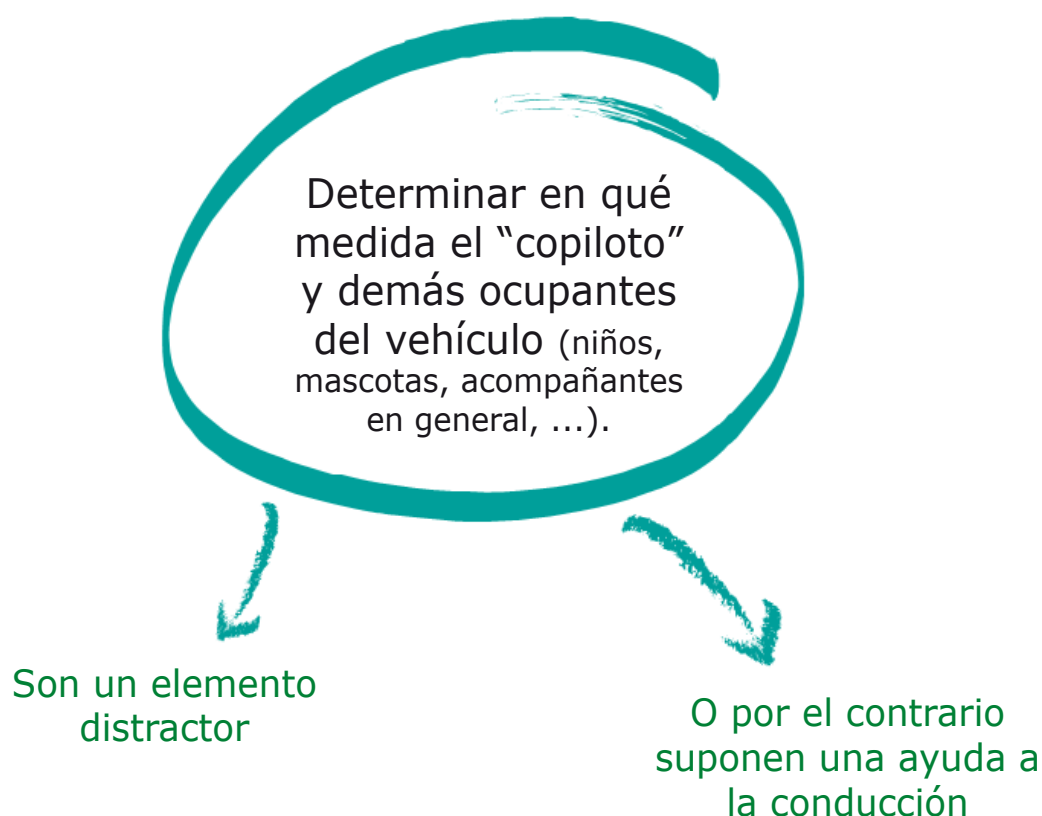


Fuente: DGT 2013

3. ESTUDIO DE MERCADO SOBRE ACOMPAÑANTES EN EL AUTOMÓVIL

Con objeto de reducir las distracciones de los conductores y los malos hábitos en la conducción, BP, CASTROL y RACE, dentro del marco de la campaña Stop Distracciones, se han planteado la necesidad de realizar un estudio de mercado con el objetivo principal de **conocer el papel de los acompañantes respecto a la seguridad de la conducción**.

El objetivo principal del estudio ha sido determinar en qué medida el “copiloto” y demás ocupantes del vehículo (niños, mascotas, acompañantes en general,...) son un elemento distractor o por el contrario un factor de ayuda.



3.1. METODOLOGÍA

Target del estudio:

- Conductores de 18 a 75 años, residentes en todo el territorio nacional, excluyendo Ceuta y Melilla.

Técnica:

- CAWI → entrevistas online a través de panel de internautas.
- El cuestionario ha tenido una duración de 15 minutos y 2 preguntas abiertas.

Trabajo de campo:

- El trabajo de campo se ha realizado del 12 al 19 de Mayo de 2015.

Muestra:

N= 1.144 entrevistas

- 1.002 entrevistas representativas del universo: para realizar el análisis a nivel nacional:
 - Se han seguido cuotas representativas por sexo, edad y CCAA.
 - Sobre esta muestra se han realizado todos los análisis principales y de segmentación.

Supuesta una población infinita y asumiendo un nivel de confianza del 95.5% considerando el máximo nivel de incertidumbre $p = q = 0.5$, el error muestral para la muestra total sería de $\pm 3,16\%$

- Sobre-muestra en 3 CCAA (142 entrevistas)
 - Con el objetivo de tener base de análisis en 3 Comunidades Autónomas de interés (Canarias, Galicia y País Vasco) se ha realizado una muestra dirigida en estas comunidades autónomas. Esta muestra no ha sido integrada en la muestra total, sirve únicamente para tener una base de análisis mínima de 100 entrevistas para cada una de estas CCAA
 - En total se han realizado 142 entrevistas de sobre-muestra. La muestra dirigida en cada CCAA ha sido la siguiente:
 - Canarias: 50 entrevistas
 - Galicia: 40 entrevistas
 - País Vasco: 50 entrevistas

La muestra principal, 1.002 entrevistas representativas del universo se han repartido de la siguiente forma:

- Sexo:
 - Hombres: 491 entrevistas
 - Mujeres: 511 entrevistas
- Edad:
 - 18-24: 140 entrevistas
 - 25-34: 220 entrevistas
 - 35-44: 250 entrevistas
 - 45-54: 221 entrevistas
 - 55-75: 171 entrevistas
- CCAA:
 - Andalucía: 188 entrevistas
 - Aragón: 30 entrevistas
 - Asturias: 20 entrevistas

- Illes Balears: 19 entrevistas
- Canarias: 101 entrevistas (50 de muestra aleatoria y 51 de muestra dirigida)
- Cantabria: 9 entrevistas
- Castilla León: 51 entrevistas
- Castilla La Mancha: 40 entrevistas
- Cataluña: 172 entrevistas
- Comunitat Valenciana: 111 entrevistas
- Extremadura: 21 entrevistas
- Galicia: 100 entrevistas (60 de muestra aleatoria y 40 de muestra dirigida)
- Madrid: 130 entrevistas
- Murcia: 30 entrevistas
- Navarra: 10 entrevistas
- País Vasco: 102 entrevistas (51 de muestra aleatoria y 51 de muestra dirigida)
- La Rioja: 10 entrevistas

Objetivos del estudio:



Determinar si existen
**comportamientos de
riesgo** (distracción) en el
conductor que afectan a la
seguridad vial



Identificar si los riesgos
aumentan, disminuyen o no
varían cuando **van con
acompañantes**



Como considera el
conductor a cada
uno de sus
**acompañantes
habituales**



Determinar cuales son las
**acciones que más
distráen al conductor**

4. RESULTADOS DEL ESTUDIO

4.1. NIVEL DE ACOMPAÑAMIENTO EN LOS DESPLAZAMIENTOS

En general se conduce más acompañado en los desplazamientos de ocio (71% la mayoría de las veces o siempre acompañado), mientras que en los desplazamientos habituales se tiende a una conducción solitaria (52% la mayoría de las veces o siempre solo).

Tan sólo un 1% de los conductores declara que siempre va solo (tanto en desplazamientos de ocio como habituales).

Las personas de **más de 35 años** (30%), en mayor medida que los más jóvenes (14%), van siempre acompañados cuando realizan actividades de ocio.



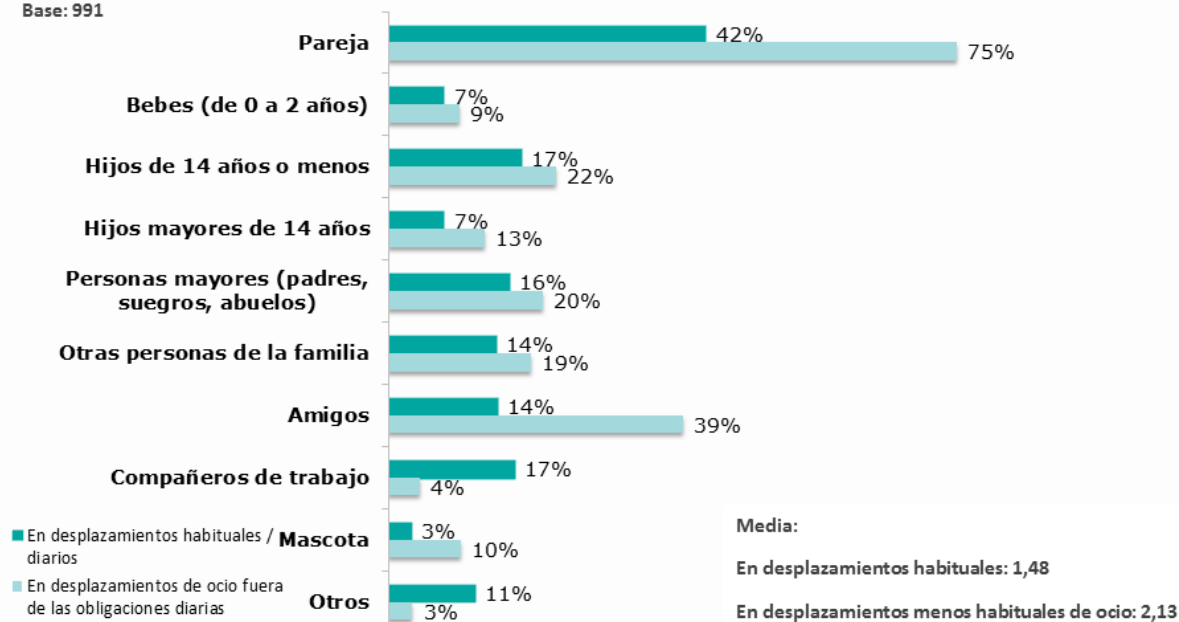
4.2. NÚMERO Y PERFIL DEL ACOMPAÑANTE

Por término medio en **desplazamientos menos habituales/de ocio los conductores van acompañados por un mayor número de personas (2,13 personas)**, mientras que en desplazamientos habituales: la media es menor (1,48 personas).

La mujer conductora lleva por lo general a más acompañantes que los hombres conductores, tanto en desplazamientos habituales como de ocio (mujeres 1,55 de acompañantes en desplazamientos habituales y 2,29 en desplazamientos de ocio, y hombres 1,41 y 1,97 respectivamente).

El acompañante más habitual es la pareja, especialmente en desplazamientos de ocio. Los amigos también tienen un peso importante en los desplazamientos de ocio.

Base: 991



En los desplazamientos habituales las mujeres llevan en mayor medida a sus hijos que los hombres (tanto sean bebés como más mayores). Y en desplazamiento de ocio son también las mujeres las que en mayor medida llevan como acompañantes a hijos mayores de 14 años, personas mayores (padres, suegros, etc.) y mascotas.

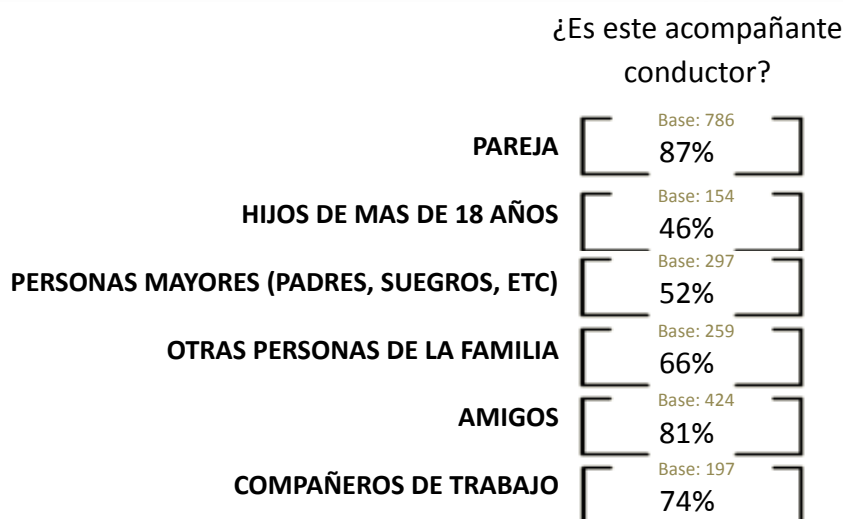
Los **conductores más esporádicos** (1 día a la semana o menos) tienden a llevar a menos acompañantes en el coche (media de 1,3 personas en desplazamientos habituales y 1,78 en desplazamientos de ocio).

Los más mayores son los que llevan a menos personas de acompañantes en todo tipo de desplazamientos. A medida que **aumenta la edad del conductor lleva en mayor medida a su pareja como acompañante** (tanto en desplazamientos habituales como de ocio).

¿En qué grado los acompañantes son también conductores?

Hemos querido saber si los acompañantes son también por lo general conductores, consiguiéndose las siguientes respuestas según su perfil:

En la mayoría de los casos la pareja es también conductor, situación parecida aunque algo inferior, a la de los amigos y compañeros de trabajo.



Como podemos ver, la pareja, los amigos y los compañeros de trabajo son los perfiles más afines a “entender” al conductor, al ser en su mayoría también ellos mismos conductores.

Los acompañantes de más edad (padres, suegros, etc.) son los que en menor medida tiene carnet de conducir.

En el caso de la pareja acompañante que también es conductor, observamos un mayor nivel de conducción cuando la pareja es hombre (92%).

4.3. PREDISPOSICIÓN A LA CONDUCCIÓN ACOMPAÑADA

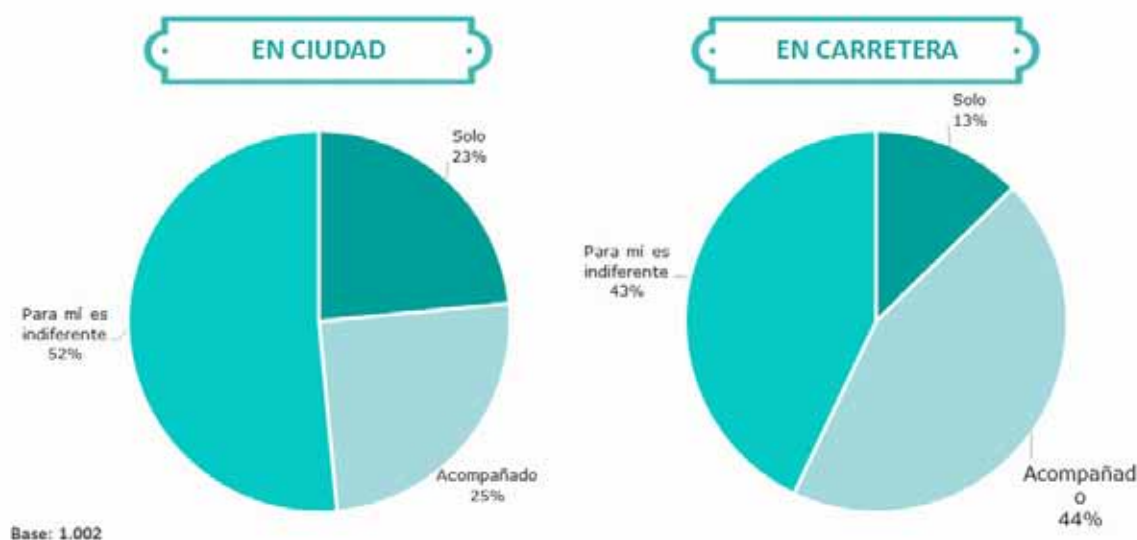
Los datos nos delatan una **mayor predisposición a demandar la compañía en viajes en carretera**, versus los desplazamientos en ciudad:

- Cuando hablamos de **conducción en ciudad**, los conductores manifiestan mayor **indiferencia** respecto a ir solos o acompañados (52%),

- Mientras que en conducción en **carretera** se prefiere **ir acompañado** (44%) o resulta **indiferente** (43%) en la misma medida (siendo el peso de preferir ir solo muy reducido)

Los **más mayores** - de 55 a 75 años –presentan un **perfil más indiferente** tanto en ciudad como en carretera, (64% y 55% respectivamente), y por el contrario menor preferencia de ir acompañados en ciudad (18%) y de ir solos en carretera (6%).

En ciudad, los conductores manifiestan mayor **indiferencia** respecto a ir solos o acompañados, mientras que en conducción en **carretera** se prefiere **ir acompañado** o resulta **indiferente** en la misma medida



4.4. ACCIONES MÁS HABITUALES DE CONDUCTOR Y ACOMPAÑANTE

El 47% de los conductores declaran que aunque vayan acompañados **son ellos mismos los que ponen Música o los Cds**, aunque también les ayudan el 42% de los acompañantes, y el 22% **programan el GPS**, aunque también lo hacen, y en mayor medida, los acompañantes (35%).

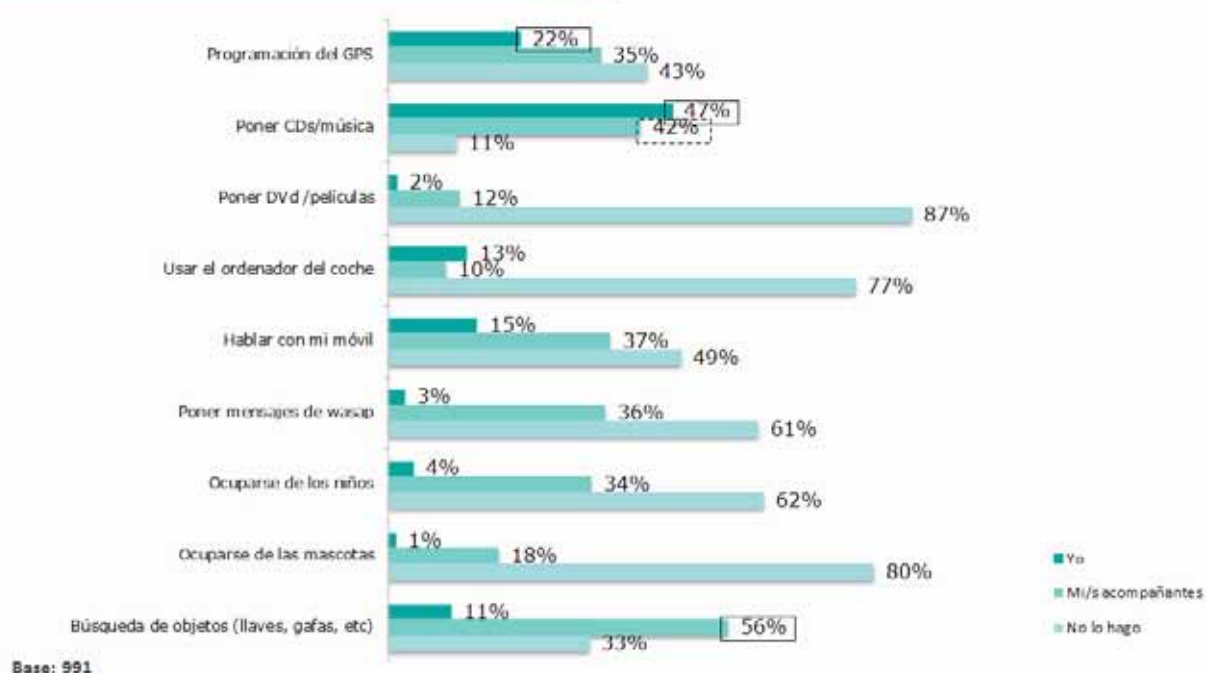
Hay otras funciones que el conductor prácticamente no realiza principalmente porque **no lo hace habitualmente** como son:

- Poner Dvds películas (2%)
- Ocuparse de las mascotas (1%)
- Ocuparse de los niños (4%)
- Poner mensajes de wasap (3%)

Los casos en los que el **acompañante** en mayor medida realiza cada una de estas funciones son:

- Búsqueda de objetos, gafas, etc (56%) ➔ en este caso es una gran ayuda para el conductor porque el nivel que “no lo hace” es reducido (33%)
- Programar el GPS (35%)
- Hablar con el móvil del conductor (37%)
- Poner mensajes de wasap (36%)
- Ocuparse de los niños (34%)

Aunque los conductores vayan acompañados algunos **ponen los Cds/música o programan el Gps**



Si va acompañado, ¿quién hace las cosas?

ACOMPANANTE:

- Búsqueda objetos (llaves, gafas, etc.): 56%
- Usar el móvil: 37%
- Programar GPS: 35%
- Ocuparse niños: 34%

CONDUCTOR:

- Poner CD/Música: 47%
- Programar GPS: 22%
- Usar el móvil: 15%
- Búsqueda objetos (llaves, gafas etc.): 11%

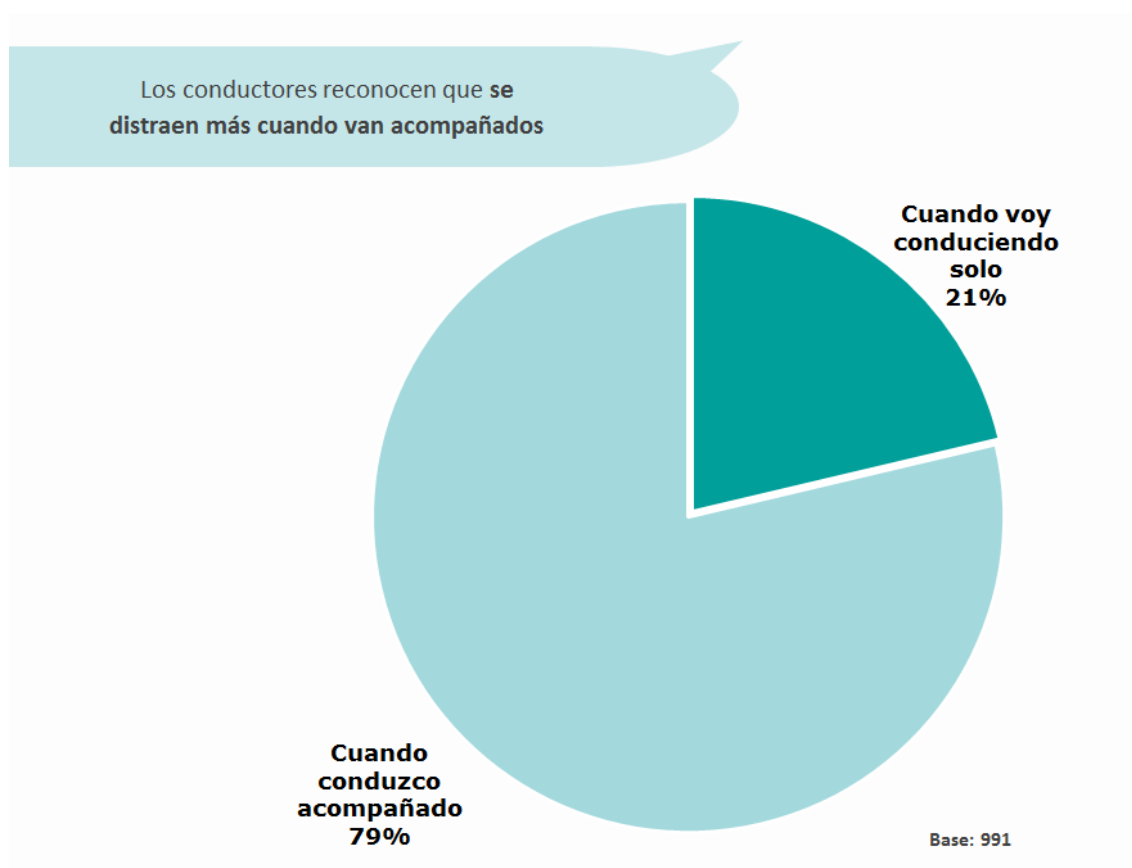


4.5. ACOMPAÑANTE COMO FACTOR DISTRACTOR

Los acompañantes son **valorados como una fuente de distracciones**.

El 79% de los conductores declaran que se distraen más cuando van acompañados, mientras que solo un 21% reconocen que se distraen más cuando van solos.

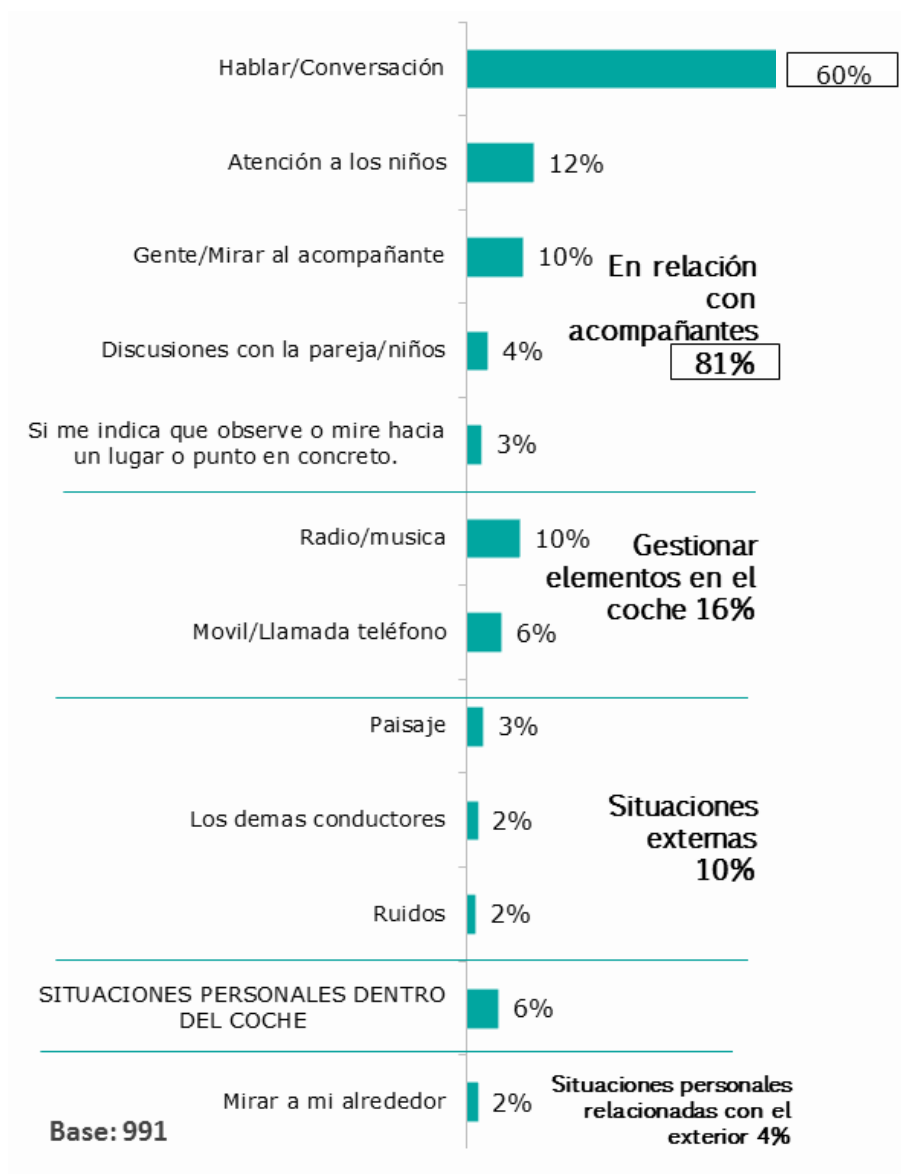
No se observan diferencias significativas por las principales variables de análisis (género, edad, área geográfica).



4.6. PRINCIPALES DISTRACCIONES AL CONDUCIR ACOMPAÑADO

Las distracciones más frecuentes cuando van acompañados se centran en que los acompañantes hablan /les dan conversación (60%), y el resto de aspectos se citan en mucha menor medida: atención a los niños (12%), mirar al acompañante (10%), o las discusiones (4%).

Las situaciones externas distraen más a los hombres (13%) que a las mujeres, y los más mayores (55-75 años) se distraen más por las situaciones externas (8%).



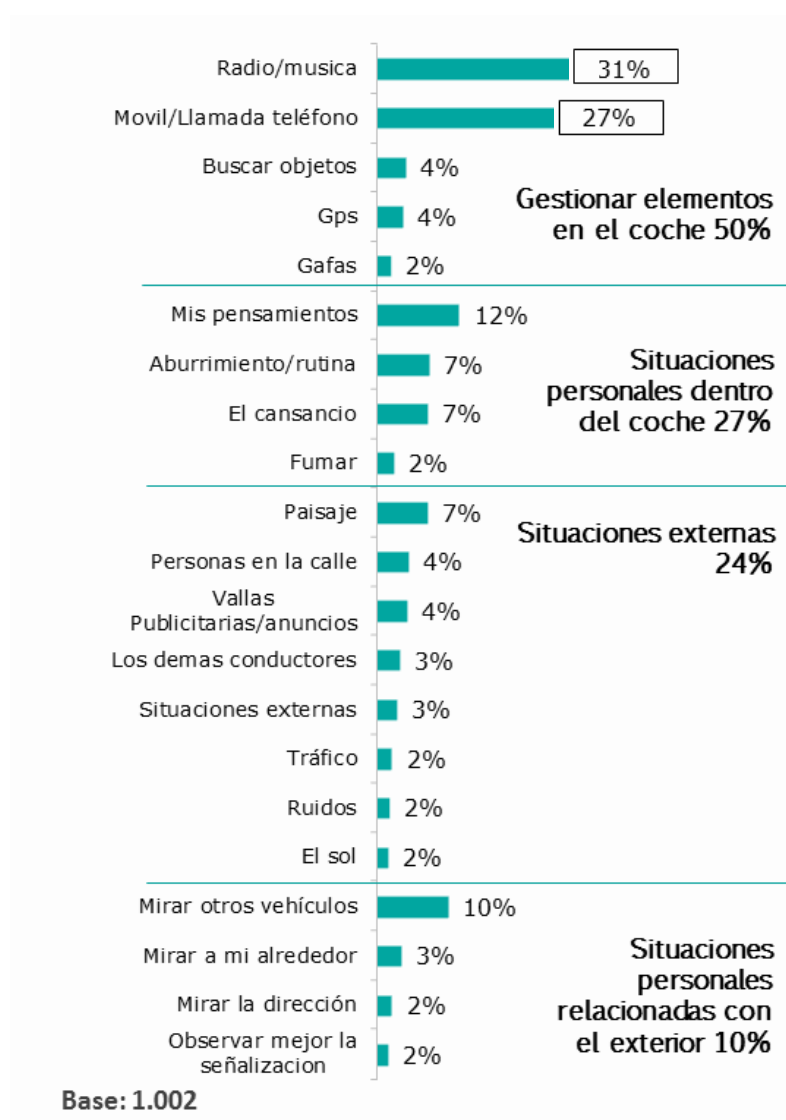
DISTRACCIONES MÁS FRECUENTES DE LOS ACOMPAÑANTES:



4.7. PRINCIPALES DISTRACCIONES AL CONDUCIR SOLO

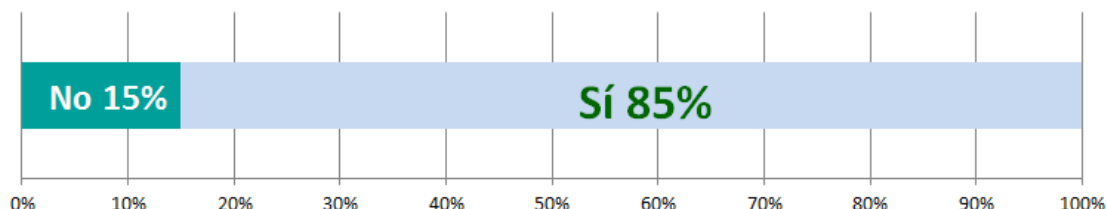
Las principales distracciones cuando conducen solos se centran en gestionar elementos en el coche (50%), especialmente la radio/música (31%) y hablar por el móvil (27%). Se citan muchos otros aspectos pero en menor medida, como por ejemplo las relacionadas con actitudes personales: Mis pensamientos (12%), aburrimiento (7%) o rutina (7%), y situaciones relacionadas con el exterior: Mirar otros vehículos (10%).

Los más mayores (55-75 años) se distraen más por las situaciones externas (33%), especialmente por el paisaje (14%) y vallas publicitarias (8%).

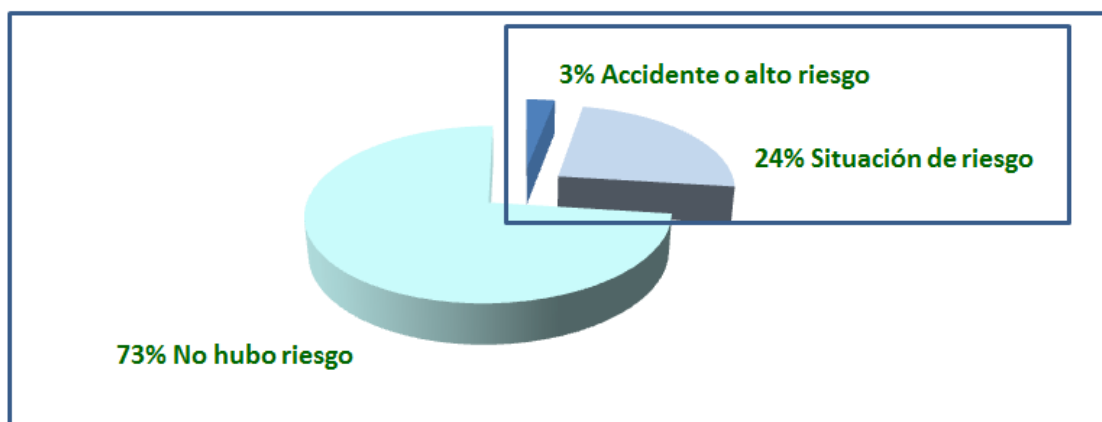


4.8. RIESGO POR DISTRACCIONES

¿Se ha distraído por culpa de un acompañante? ¿Ha sido peligroso? Un 85% de los conductores reconocen que **se han distraído por culpa de un acompañante**.



En la gran parte de los casos (73%) estas distracciones no supusieron una situación de riesgo, pero **en uno de cada 4 casos sí se produjo una situación de riesgo**. En un 24% de los casos afirman que debido a una distracción ocasionada por un acompañante, se produjo una situación de cierto riesgo, y en un 3% se produjo un accidente o una situación de muy alto riesgo.



Las mujeres consideran en mayor medida que no supuso ninguna situación de riesgo (79%).

4.9. QUIÉN DISTRAE MÁS

Se ha preguntado a los conductores cómo clasificaría a cada uno de sus acompañantes respecto a ser una ayuda para la conducción o bien ser una distracción, tanto en ciudad como en carretera. En ambos casos los resultados muestran que como acompañantes más distractores tenemos en primer lugar a los bebés (79.5% de los encuestados), seguido de las mascotas (73.4%) y en tercer lugar los niños menores de 14 años (68.4%).

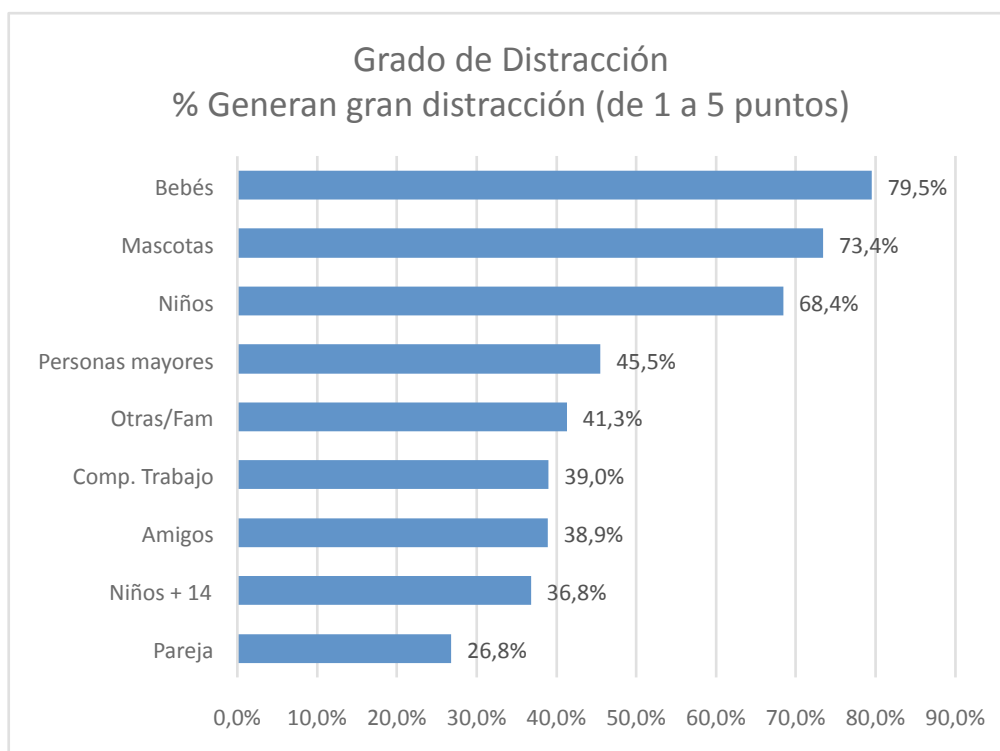
En ciudad:



En carretera:



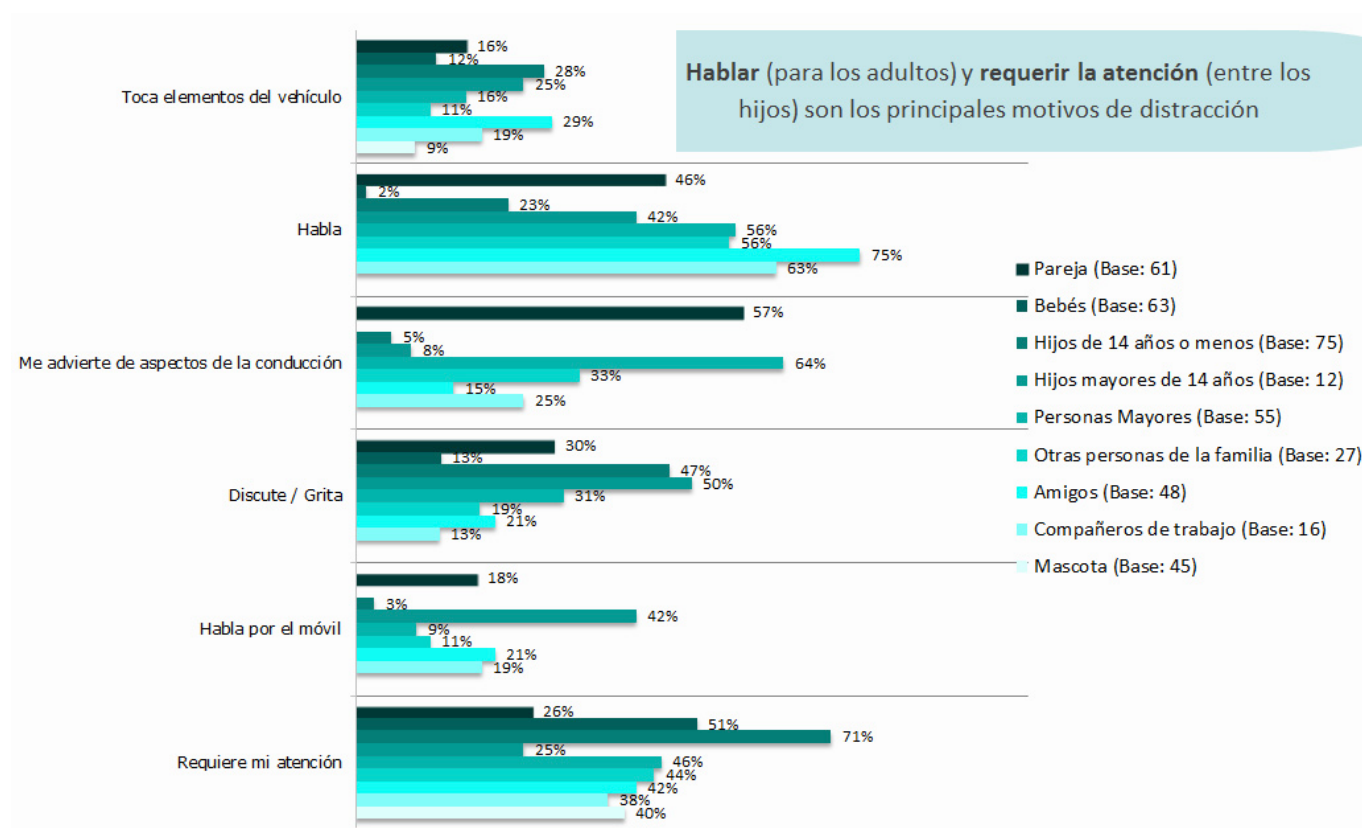
Juntando los resultados de ciudad y carretera, tenemos que los que tienden a ser **una mayor fuente de distracción son en primer lugar los bebés** (79.5% de los encuestados), **las mascotas** (73.4%) y también **los niños menores de 14 años** (68.4%), mientras que **la pareja** (26.8%) y **los hijos de más de 14 años** (36.8%) son los acompañantes que menos distraen y más ayudan al conductor.



4.10. PRINCIPALES MOTIVOS DE DISTRACCIÓN

Los motivos de distracción varían en función de cada target, es decir, de cuál es el tipo de acompañante, pudiendo extraer las siguientes conclusiones:

- El principal motivo de distracción **entre los acompañantes adultos es que hablan** (en niveles superiores al 50%, especialmente los amigos (75%))
- **Para los acompañantes no adultos** (bebés y niños menores de 14 años) la distracción se centra en que **requieren la atención del conductor** (51% y 71% respectivamente), aunque este motivo también se cita para acompañantes adultos y para mascotas (aproximadamente en un 40%-50%)
- El **que adviertan sobre aspectos de la conducción** también es motivo de distracción para los acompañantes que son parejas (57%) y personas mayores (64%).
- El **discutir/gritar** es motivo de distracción cuando los acompañantes son los hijos (tanto los menores de 15 años (47%) como para los mayores de 14 años (50%)).
- El que **hablen por el móvil** es motivo de distracción para los hijos mayores de 14 años (42%).
- Y el **llorar** es motivo de distracción cuando los acompañantes son bebés (75%), de hecho alcanza uno de los niveles más altos de mención.
- También el comportamiento de las mascotas, **ladrar/maullar**, es motivo de distracción para los que llevan mascotas en su coche (40%).



4.11. ACOMPAÑANTE MÁS INCÓMODO

El acompañante que resulta más incómodo es el que **intenta advertir de las direcciones y posibles peligros** (36%).

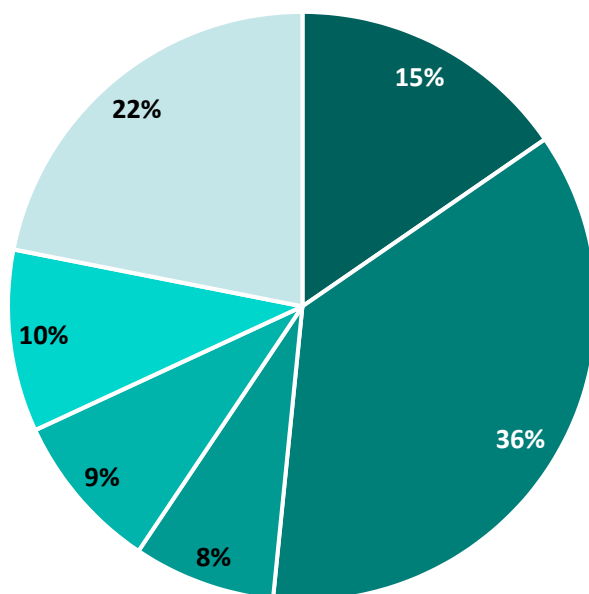
En segundo lugar resulta más incómodo el que **se queja constantemente** (22%) y después el que **toca elementos del vehículo constantemente** (15%).

Los perfiles de acompañantes que menos molestan son los que no se comunican o se duermen (8%), el que se comunica en exceso (9%) o el que habla alto o pide la música alta (10%).

A los conductores de 35-44 años les molestan más que al resto los acompañantes que se quejan constantemente (27%).

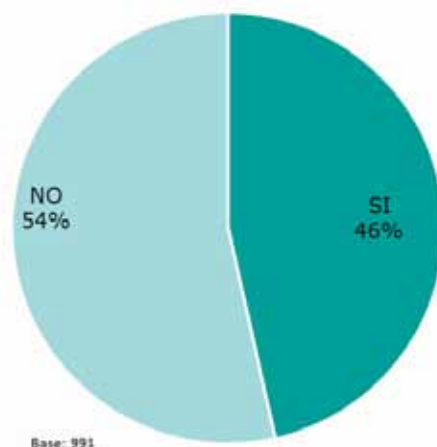
El acompañante que resulta mas incomodo es el que **advierte de direcciones/ posibles peligros**

- El que toca elementos del vehículo constantemente (guantero, radio, elevalunas, etc.)
- El que me intenta advertir de la dirección o posibles peligros (gira, cuidado, etc.)
- El que no se comunica o incluso se duerme en viajes largos
- El que se comunica en exceso
- El que habla con tono elevado o pide la música alta
- El que se se queja constantemente



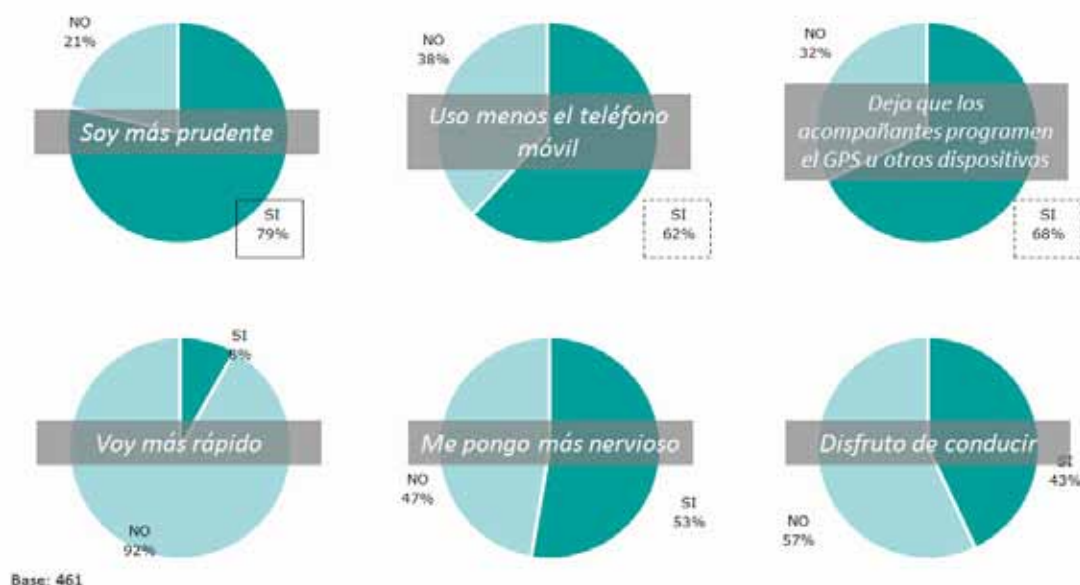
4.12. INFLUENCIA EN EL ESTILO DE CONDUCCIÓN

Algo menos de la mitad de los encuestados, el 46%, considera que influye en su estilo de conducción el ir acompañado.



A los conductores más jóvenes, de 18 a 24 años, les influye mucho más el ir acompañados (64%), mientras que a los más mayores, de 55 a 75 años, es a los que menos les influye (32%), es decir, a medida que aumenta la edad influye menos en el estilo de conducción el ir acompañado.

El ir acompañado tiene algunos efectos positivos, porque hace que el conductor sea más prudente (79%), que los acompañantes le ayuden con algunos aspectos del coche (programar el GPS y otros dispositivos) (68%) y que use menos el teléfono móvil (62%).



Aunque también el ir acompañado pone más nervioso al conductor (53%).

A los conductores hombres en mayor medida el ir acompañados hace que sean más prudentes (86%), y a los conductores de mediana edad (25-44 años) el ir acompañados también hace que sean más prudentes (87% y 83%).

Los más jóvenes (18-24 años) al ir acompañados van más rápido (15%).

4.13. DISTRACCIÓN EN COMPORTAMIENTOS CONCRETOS

El comportamiento que más distrae son las **discusiones** (más de un 50% le da una nota de distracción superior a 8, siendo la nota media de 7,12), y distraen en mayor medida a las mujeres (media 7,36) frente a los hombres (media 6,86)

Que mi acompañante **vaya llamándome la atención por si adelanto o acelero**, o sobre los **otros coches** también presenta un elevado nivel de distracción (media 6,64).

Que **los niños se muevan mucho y molesten** (media 6,53) también es una distracción importante así como **tener que buscar música o CDs** que me piden los de atrás (media 6,35).

Por el contrario los comportamientos que **menos distraen** son:

- Que se ocupen del móvil del conductor (media 2,82)
- Que se duerman los acompañantes (media 2,92)



Base: 1.002 valorar de 1 (no distrae nada) a 10 (distrae mucho)

5. SEGMENTACIÓN DE LOS ACOMPAÑANTES

Teniendo en cuenta los resultados del estudio, se han identificado seis perfiles principales de acompañantes que generan distracciones en la conducción:

¿Quién distrae más?

Bebés 79% y Niños 68%



LOS PEQUES

Mascotas 73%



LAS MASCOTAS

¿Qué distrae más?

Las discusiones: 7 sobre 10



EL DISCUTIDOR

Que me llamen la atención sobre mi conducción: 6 sobre 10



EL EXPERTO

¿Cuáles el más incómodo?

El que advierte direcciones y peligros: 36%



EL NAVEGADOR

El que toca elementos del vehículo: 15%

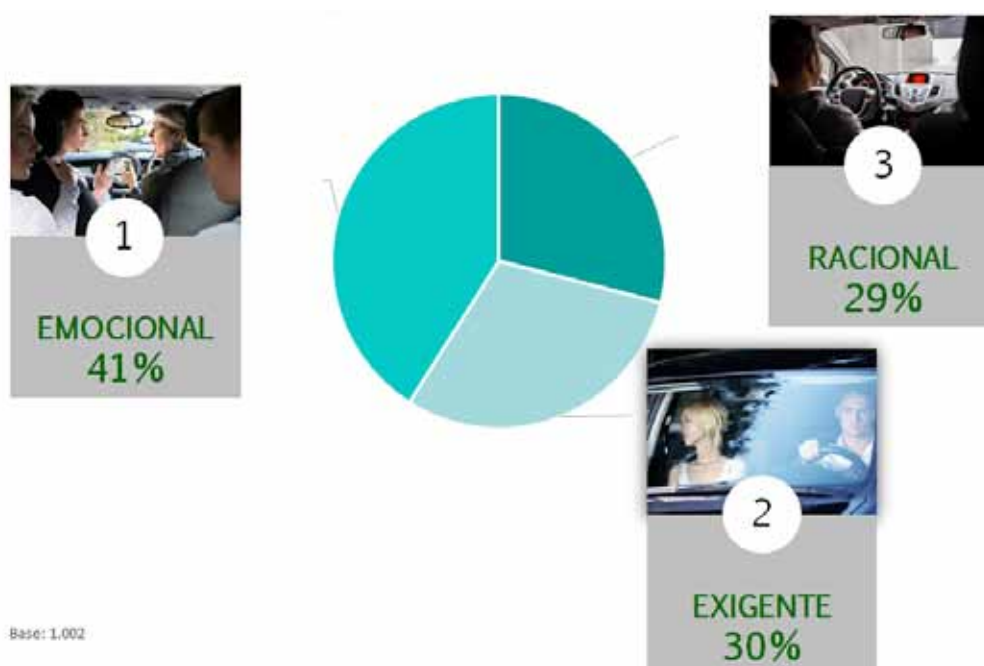


EL TOCÓN

6. SEGMENTACIÓN DE LOS CONDUCTORES SEGÚN ACOMPAÑANTES

El objetivo es detectar y dimensionar diferentes perfiles de conductores en función del nivel de distracción que suponen las conductas de sus acompañantes.

Según los resultados de la encuesta, son tres los perfiles de conductores:



Nivel de distracción de cada perfil:



6.1. CONDUCTOR EMOCIONAL

Le molesta que estén analizando y opinando constantemente sobre como conduce, se pone muy nervioso y se desconcentra, creando una sensación de inseguridad. En los viajes, no soporta por ejemplo que los niños empiecen a chincharse y molestar. Se distrae mucho por los comportamientos invasivos.



Los conductores de este segmento son los que declaran que los comportamientos de sus acompañantes les distraen mucho, especialmente:

- Las discusiones (media 8,01)
- Los niños jugando, moviéndose y dando patadas al asiento del conductor (media 7,63)
- Los acompañantes que van llamando la atención al conductor por si adelanta o acelera, o sobre los otros coches (media 7,49)
- Los acompañantes que desde el asiento de detrás le piden que ponga música de un determinado CD y tiene que buscarlo (media 7,46)

6.2. CONDUCTOR EXIGENTE

Se caracteriza por ser una persona a la que le cuesta concentrarse, y le molesta mucho que los acompañantes se olviden de que es él quien va conduciendo.

Siente que cuando pide ayuda mientras conduce por lo general no recibe las respuestas que espera. Le enfada bastante que sus acompañantes no le ayuden en la conducción dando las indicaciones oportunas, así como que se duerman.



Los conductores de este segmento son los que sienten que les distraen comportamientos que no les ayudan, los acompañantes no son conscientes de que tienen que ayudar al conductor y sin querer les distraen.

Aunque también les molestan las discusiones y los comportamientos invasivos, destacan frente al resto de segmentos en que les distraen más cuando:

- Le señalan paisajes bonitos cuando va conduciendo (media 6,64)
- Le hablan mucho y al final les acaba mirando a la cara (media 6,60)
- Le hablan desde los asientos traseros, sin darse cuenta de que no les oye bien (media 6,53)
- Es el conductor el que, mientras conduce, tiene que estar seleccionando emisora o cambiando el CD (media 6,36)
- Le ofrecen comida o snacks (media 6,12)
- Que los acompañantes no vayan pendientes de la conducción y no le den indicaciones (media 5,50)

6.3. CONDUCTOR RACIONAL

El conductor racional es el que menos se distrae. Se caracteriza por ser una persona que tiene bastante experiencia conduciendo y muy pocas cosas le pueden distraer.

Cuando conduce prefiere ir acompañado y se considera una persona autosuficiente. Por lo general no necesita indicaciones ni ayudas de sus acompañantes y solo espera de ellos su compañía.



A los conductores de este segmento no les distraen prácticamente ninguno de los comportamientos sugeridos (presentando en la mayoría de los casos puntuaciones medias inferiores a 4).

Únicamente presentan una puntuación media (cercana a 5) en las distracciones más “fuertes”, concretamente en:

- Las discusiones (media 5,28)
- Los acompañantes que van llamando la atención al conductor por si adelanta o acelera, o sobre los otros coches (media 4,94)

7. NORMATIVA APLICABLE

Son muchos los puntos del Reglamento General de Circulación que regulan la figura de los pasajeros en los vehículos.

Es de destacar el Artículo 18, donde se establece la obligación del conductor de mantener la atención permanente a la conducción, así como de cuidar que los pasajeros también mantengan una posición adecuada.

En las siguientes líneas se ofrece un repaso a los principales artículos donde se hace mención al tema de estudio:

En su **Artículo 9**, establece que el número de personas transportadas en un vehículo no podrá ser superior al de las plazas que tenga autorizadas, que, en los de servicio público y en los autobuses, deberá estar señalado en placas colocadas en su interior, sin que, en ningún caso, pueda sobrepasarse, entre viajeros y equipaje, la masa máxima autorizada para el vehículo.

Las infracciones a este precepto en cuanto suponga aumentar en un 50 por ciento el número de plazas autorizadas, excluido el conductor, tendrán la consideración de muy graves, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 65.5.d) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, y se procederá a la inmovilización del vehículo por los agentes de la autoridad, que lo mantendrán inmovilizado mientras subsista la causa de la infracción.

En el **Artículo 10** establece que está prohibido transportar personas en emplazamiento distinto al destinado y acondicionado para ellas en los vehículos.

Los vehículos autorizados a transportar simultáneamente personas y carga deberán estar provistos de una protección adecuada a la carga que transporten, de manera que no estorbe a los ocupantes ni pueda dañarlos en caso de ser proyectada. El hecho de no llevar instalada la protección a que se refiere el apartado anterior será sancionado con arreglo a lo dispuesto en el artículo 67.2 del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

El Artículo 11, en los vehículos destinados al servicio público de transporte colectivo de personas, se prohíbe explícitamente a los viajeros “**Distraer al conductor durante la marcha del vehículo**”.

El Artículo 12 establece las normas relativas a ciclos, ciclomotores y motocicletas. Los ciclos que, por construcción, no puedan ser ocupados por más de una persona podrán transportar, no obstante, cuando el conductor sea mayor de edad, un menor de hasta siete años en asiento adicional que habrá de ser homologado.



En los ciclomotores y en las motocicletas, además del conductor y, en su caso, del ocupante del sidecar de éstas, puede viajar, siempre que así conste en su licencia o permiso de circulación, un pasajero que sea mayor de 12 años, utilice casco de protección y cumpla las siguientes condiciones:

- a) Que vaya a horcajadas y con los pies apoyados en los reposapiés laterales.
- b) Que utilice el asiento correspondiente detrás del conductor..

En ningún caso podrá situarse el pasajero en lugar intermedio entre la persona que conduce y el manillar de dirección del ciclomotor o motocicleta.

Excepcionalmente, los mayores de siete años podrán circular en motocicletas o ciclomotores conducidos por su padre, madre o tutor o por personas mayores de edad por ellos autorizadas, siempre que utilicen casco homologado y se cumplan las prescripciones del apartado anterior.

En el **Artículo 18** se establece que el conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de los ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía. A estos efectos, deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada y que la mantengan el resto de los pasajeros, y la adecuada colocación de los objetos o animales transportados para que no haya interferencia entre el conductor y cualquiera de ellos.

Respecto al uso de elementos de seguridad por parte de los pasajeros, el **Artículo 116** dice que los conductores y ocupantes de vehículos a motor y ciclomotores están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección. Las infracciones a las normas de utilización tendrán la consideración de graves.

El **Artículo 117** establece respecto de los asientos delanteros del vehículo, que queda prohibido circular con menores de doce años situados en los asientos delanteros del vehículo, salvo que utilicen dispositivos homologados al efecto. Excepcionalmente, cuando su estatura sea igual o superior a 135 centímetros, los menores de doce años podrán utilizar como tal dispositivo el propio cinturón de seguridad para adultos de que estén dotados los asientos delanteros.

Respecto de los asientos traseros del vehículo, las personas cuya estatura no alcance los 135 centímetros, deberán utilizar obligatoriamente un dispositivo de retención homologado adaptado a su talla y a su peso. Las personas cuya estatura sea igual o superior a 135 centímetros y no supere los 150 centímetros, podrán utilizar indistintamente un dispositivo de retención homologado adaptado a su talla y a su peso o el cinturón de seguridad para adultos.

Los niños no podrán utilizar un dispositivo de retención orientado hacia atrás instalado en un asiento del pasajero protegido con un airbag frontal, a menos que haya sido desactivado, condición que se cumplirá también en el caso de que dicho airbag se haya desactivado adecuadamente de forma automática.

Los pasajeros de más de tres años de edad cuya estatura no alcance los 135 centímetros, deberán utilizar los cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados instalados en los vehículos de más de nueve plazas, incluido el conductor, siempre que sean adecuados a su talla y peso. En los vehículos que no estén provistos de dispositivos de seguridad no podrán viajar niños menores de tres años de edad. Además, los mayores de tres años que no alcancen los 135 centímetros de estatura deberán ocupar un asiento trasero.

Respecto a las motocicletas, el artículo 118 dice que los conductores y pasajeros de motocicletas o



motocicletas con sidecar, de vehículos de tres ruedas y cuadriciclos, de ciclomotores y de vehículos especiales tipo «quad», deberán utilizar adecuadamente cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen tanto en vías urbanas como en interurbanas.

En el **Artículo 119** se explican las situaciones en las que se permite circular sin los cinturones u otros sistemas de retención homologados:

- Los conductores, al efectuar la maniobra de marcha atrás o de estacionamiento.
- Las personas provistas de un certificado de exención por razones médicas graves o discapacitadas.
- Los conductores de taxis cuando estén de servicio. Asimismo, cuando circulen en tráfico urbano podrán transportar a personas cuya estatura no alcance los 135 centímetros sin utilizar un dispositivo de retención homologado adaptado a su talla y a su peso, siempre que ocupen un asiento trasero.

El cumplimiento de la obligación de utilizar cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados sólo será exigible respecto de aquellos vehículos que, de acuerdo con la normativa vigente en el momento de su matriculación, deban llevar instalados cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados.

Por último, en la disposición adicional cuarta se detalla que la utilización de los cinturones de seguridad y de dispositivos de retención en los vehículos destinados al transporte escolar y de menores se ajustará a lo establecido en el reglamento, con la particularidad de que los asientos enfrentados a pasillo en los vehículos de más de nueve plazas dedicados a esa clase de transporte sólo podrán ser ocupados por menores de dieciséis años cuando dichos asientos lleven instalados cinturones de seguridad, que serán utilizados en las condiciones indicadas en el presente reglamento.

8. CONCLUSIONES

TASA DE OCUPACIÓN DE LOS VEHÍCULOS

A nivel general, podemos concluir que la tasa de ocupación media en el caso de los turismos se encuentra en 1,5 personas por coche.

ESTADÍSTICAS ACCIDENTALIDAD DE PASAJEROS

Aproximadamente en un año 288 pasajeros pierden la vida en el tráfico, dejando además 1.679 heridos graves y 33.145 leves.

Por tipo de vehículo, los pasajeros fallecidos sufrieron el accidente en 3 de cada 4 ocasiones como viajeros de un turismo, mientras que en el 6.3% de los casos fue en furgoneta y en el 5.6% como pasajero de motocicleta.

Por tipo de accidente, como se ha comentado la inmensa mayoría de accidentes mortales donde fallece un acompañante se produce en vías interurbanas, siendo los accidentes más comunes la “Colisión entre vehículos” con el 41% de los casos, la “Salida por la derecha”, con el 31%, y la “Salida por la izquierda”, con el 17%.

Cogiendo todos los grupos de edad podemos determinar que la edad media del pasajero fallecido es de 45 años.

Un dato interesante es conocer cuál es la posición que ocupan los fallecidos como pasajeros dentro del vehículo. 1 de cada dos pasajeros fallecidos viajaban como copilotos, al ser seguramente también la plaza de mayor ocupación, seguido del asiento trasero derecho con cerca del 15%, el asiento trasero izquierdo con cerca del 11%, y el asiento trasero central con el 5%. Destacar también el cerca de 9% de pasajeros que fallecen como ocupantes de vehículos de dos ruedas.

NIVEL DE ACOMPAÑAMIENTO EN DESPLAZAMIENTOS

Se conduce **más acompañado en desplazamientos de ocio**, mientras que en los desplazamientos habituales se conduce más solo.

Las personas de más de 35 años (30%) en mayor medida que los más jóvenes (14%) van siempre acompañados cuando realizan actividades de ocio.

El acompañante más habitual es la pareja, especialmente en desplazamientos de ocio. Los amigos también tienen un peso importante en los desplazamientos de ocio.



Por término medio en desplazamientos menos habituales/de ocio los conductores van acompañados por un mayor número de personas (2,13 personas), mientras que en desplazamientos habituales la media es menor (1,48 personas).

En los desplazamientos habituales las mujeres llevan en mayor medida que los hombres, a sus hijos (tanto sean bebés como mayores). En desplazamientos de ocio son también las mujeres las que en mayor medida llevan como acompañantes a hijos mayores de 14 años, personas mayores (padres, suegros, etc.) y mascotas.

A medida que aumenta la edad del conductor lleva en mayor medida a su pareja como acompañante (tanto en desplazamientos habituales como de ocio) y a menor número de acompañantes.

PREFERENCIA RESPECTO A IR SOLO O ACOMPAÑADO

Cuando hablamos de **conducción en ciudad**, los conductores manifiestan mayor **indiferencia** respecto a ir solos o acompañados (52%), mientras que en conducción en **carretera** se prefiere **ir acompañado** (44%) o resulta **indiferente** (43%) en la misma medida (siendo el peso de preferir ir solo muy reducido).

DISTRACCIONES CAUSADAS POR LOS ACOMPAÑANTES

Los acompañantes si bien **son demandados en los desplazamientos por carretera**, sin embargo son tendencialmente **considerados como mayor fuente de distracciones**.

El **79%** de los conductores declaran que se distraen más cuando van acompañados, mientras que solo un **21%** reconocen que se distraen más cuando van solos.

Las principales distracciones cuando **van acompañados** se centran en que **los acompañantes hablan /les dan conversación (60%)**, el resto de aspectos se citan en mucha menor medida: atención a los niños (12%), mirar al acompañante (10%), radio/música (10%).

Las principales distracciones cuando **conducen solos** se centran en gestionar elementos en el coche (50%), especialmente la **radio/música (31%)** y **hablar por el móvil (27%)**. Se citan muchos otros aspectos pero en menor medida.

Un 85% de los conductores reconocen que **se han distraído algunas veces por culpa de un acompañante, y en un 24% de los casos afirman que debido a una distracción se produjo una situación de cierto riesgo, y en un 2% se produjo un accidente**.

¿QUIÉN ME DISTRAE MÁS?

Los que tienden a ser **una mayor distracción son los bebés (79.5%)**, **las mascotas (73.4%)** y también **los niños menores de 14 años (68.4%)**, mientras que **la pareja (26.8%)** y los **hijos de más de 14 años (36.8%)** son los acompañantes que más ayudan al conductor.

¿CUÁL ES EL MOTIVO DE DISTRACCIÓN MÁS HABITUAL?

Los motivos de distracción varían en función de cuál es el tipo de acompañante:

- El principal motivo de distracción **entre los acompañantes adultos es que hablan**, en niveles superiores al 50%, especialmente los amigos (75%).
- **Para los acompañantes no adultos** (bebés y niños menores de 14 años) la distracción se centra en que **requieren la atención del conductor** (51% y 71% respectivamente).
- El **que adviertan sobre aspectos de la conducción** también es motivo de distracción para los acompañantes que son parejas (57%) y personas mayores (64%).
- El **discutir/gritar** es motivo de distracción cuando los acompañantes son los hijos (tanto los menores de 15 años (47%) como para los mayores de 14 años (50%)).
- El que **hablen por el móvil** es motivo de distracción para los hijos mayores de 14 años (42%).
- Y el **llorar** es motivo de distracción cuando los acompañantes son bebés (75%).
- También el comportamiento de las mascotas, **ladrar/maullar**, es motivo de distracción para los que llevan mascotas en su coche (40%).

¿QUÉ ACOMPAÑANTE ES EL MÁS INCÓMODO?

El acompañante que resulta más incómodo es el que **intenta advertir de las direcciones y posibles peligros** (36%).

En segundo lugar resulta más incómodo el que **se queja constantemente** (22%) y después el que **toca elementos del vehículo constantemente** (15%).

¿INFLUYE EN SU ESTILO DE CONDUCCIÓN EL IR ACOMPAÑADO?

El 46% considera que influye en su estilo de conducción el ir acompañado.

A los conductores más jóvenes, de 18 a 24 años, les influye mucho más el ir acompañados (64%), mientras que a los más mayores, de 55 a 75 años, es a los que menos les influye (32%), es decir, a medida que aumenta la edad influye menos en el estilo de conducción el ir acompañado.

Aunque también el ir acompañado pone más nervioso al conductor (53%).

Los más jóvenes (18-24 años) al ir acompañados van más rápido (15%).

¿HASTA QUÉ PUNTO LE DISTRAEN LOS SIGUIENTES COMPORTAMIENTOS?

El comportamiento que más distrae son las **discusiones** (nota media de 7,12), y distraen en mayor medida a las mujeres (media 7,36).

Que mi acompañante **vaya llamándome la atención por si adelanto o acelero**, o sobre los **otros coches** también presenta un elevado nivel de distracción (media 6,64).

Que **los niños se muevan mucho y molesten** (media 6,53) también es una distracción importante así como **tener que buscar música o CDs** que me piden los de atrás (media 6,35).

SEGMENTACIÓN DE LOS ACOMPAÑANTES

Se han encontrado 6 perfiles de acompañantes que entrañan un mayor riesgo para la conducción:

- 1. Los Peques:** Son los que distraen en mayor medida, los “bebés” para el 79% y los “Niños menores de 14 años” para el 68%.
- 2. Las Mascotas:** Son también los acompañantes que más distraen para el 73% de los conductores.
- 3. El Discutidor:** Es la acción del acompañante que genera un mayor nivel de distracción al conductor con una nota de 7 sobre 10.
- 4. El Experto:** Que el acompañante vaya llamando la atención al conductor sobre su estilo de conducción, es la otra acción que mayor nivel de distracción genera, con una nota de 6 sobre 10.
- 5. El Navegador:** Es el acompañante que resulta más incómodo para el 36% de los conductores, aquel que va advirtiéndolo de posibles peligros y de la dirección que debe tomar constantemente.
- 6. El Tocón:** Es también uno de los acompañantes más incómodos, para el 15% de los conductores, al ir tocando elementos del vehículo constantemente.

SEGMENTACIÓN DE LOS CONDUCTORES SEGÚN ACOMPAÑANTES

Según los resultados de la encuesta, son tres los perfiles de conductores:

Conductor Emocional

Los conductores de este segmento declaran que los comportamientos de sus acompañantes les distraen mucho, especialmente:

- Las discusiones (media 8,01)
- Los niños jugando, moviéndose y dando patadas al asiento del conductor (media 7,63)
- Los acompañantes que van llamando la atención al conductor por si adelanta o acelera, o sobre los otros coches (media 7,49)

Conductor Exigente

Los conductores de este segmento son los que sienten que les distraen comportamientos que no les ayudan, los acompañantes no son conscientes de que tienen que ayudar al conductor y sin querer les distraen:

- Le señalan paisajes bonitos cuando va conduciendo (media 6,64)
- Le hablan mucho y al final les acaba mirando a la cara (media 6,60)
- Le hablan desde los asientos traseros, sin darse cuenta de que no les oye bien (media 6,53)

Conductor Racional

El conductor racional es el que menos se distrae, únicamente con las distracciones más “fuertes”, como:

- Las discusiones (media 5,28)
- Los acompañantes que van llamando la atención al conductor por si adelanta o acelera, o sobre los otros coches (media 4,94)

9. CAMPAÑA STOP DISTRAER

Como hemos podido ver a lo largo del presente informe los acompañantes interactúan con el conductor de múltiples formas, unas veces ayudando, y en otras muchas ocasiones, incluso de forma inconsciente, siendo un factor distractor para la conducción.

Por ello, un comportamiento correcto de todos los acompañantes es crucial para la seguridad, y los máximos responsables de la seguridad en un vehículo, los conductores, deben garantizar que los acompañantes no sean un factor distractor.

La campaña, bajo la denominación de Stop Distraer, pretende concienciar a todos los ocupantes del vehículo de que pueden aportar una mayor seguridad a los desplazamientos mediante un comportamiento responsable en el vehículo.

AL VOLANTE
#STOP
DISTRAER

Para ello, se han desarrollado las siguientes líneas de actuación:

- Creación site www.stopdistraer.com.
- Apadrinamiento de la campaña por parte del copiloto Luis Moya.
- Videos formativos.
- 6 videos virales que recogen comportamientos inadecuados de los acompañantes.
- Infografías sobre las principales fuentes de distracción ocasionadas por los acompañantes.
- Entrevistas a personalidades relevantes
- Juego web.
- Concursos en Facebook.
- Campañas en redes sociales.



9.1. CONSEJOS

También se han desarrollado una serie de consejos que proponemos para conductores y resto de ocupantes del vehículo:

Información relevante para el conductor:

- Informe a los acompañantes de aquellos comportamientos que le distraen durante la conducción.
- Delegue en sus acompañantes otras tareas, y céntrese solo en la conducción.
- En caso de niños y mascotas prepare con antelación el desplazamiento, para que durante la conducción no demanden los cuidados que habitualmente requieren.
- Si es preciso realice más descansos de lo habitual según las necesidades de sus acompañantes.
- Si las distracciones ocasionadas por un ocupante del vehículo persisten, pare en lugar seguro y deje claro las condiciones que necesita como conductor para realizar el desplazamiento con seguridad.

Información relevante para los acompañantes:

- Recuerde que la conducción es una tarea compleja, y requiere toda la atención del conductor.
- Nunca interfiera en el espacio del conductor, ni comprometa su campo de visión, capacidad auditiva, o libertad de movimientos.
- No prolongue las conversaciones con el conductor más de lo necesario, especialmente si requieren un nivel alto de atención, y deje las discusiones fuera del vehículo.
- Si requiere la atención del conductor lo mejor es parar y aprovechar el descanso para hablar lo necesario.
- Recrimine a otros pasajeros actitudes que puedan causar distracciones al conductor.

