

ORIGINAL

Adolescentes, situaciones de riesgo y seguridad vial

Carmen Meneses Falcón^{a,*}, Eugenia Gil García^b y Nuria Romo Avilés^c

^aDepartamento de Sociología y Trabajo Social, Universidad P. Comillas ICAI-ICADE de Madrid, Madrid, España

^bDepartamento de Enfermería, Universidad de Sevilla, Sevilla, España

^cDepartamento de Antropología Social y Cultural, Universidad de Granada, Granada, España

Recibido el 10 de marzo de 2009; aceptado el 1 de octubre de 2009

Disponible en Internet el 8 de abril de 2010

PALABRAS CLAVE

Adolescencia;
Comportamientos de
riesgo;
Seguridad vial

Resumen

Objetivo: Describir los comportamientos de riesgo relacionados con la seguridad vial en los adolescentes.

Diseño: Estudio descriptivo, transversal.

Emplazamiento: Comunidades de Madrid y Andalucía.

Participantes: Tres mil seiscientos doce estudiantes de los 4 cursos de ESO en Madrid (n=1.708) y en Andalucía (n=1.904).

Mediciones principales: Encuesta realizada durante mayo-junio de 2007. Se recogieron datos sociodemográficos (edad, sexo, curso, profesión del padre, lugar de nacimiento, etc.) y sobre comportamientos y situaciones de riesgo (conductas de riesgo de inseguridad vial como conductor o pasajero).

Resultados: El 16,2% de los adolescentes ha vivido una situación de peligro en la moto en el último año. El 16,7% nunca se pone el casco cuando monta en moto y el 62% no lo hace en bicicleta por la carretera; el 17,4% ha ido en moto muchas veces a más velocidad de la permitida y el 24,5% cuando viajaba en coche. El sexo, el curso y la comunidad autónoma muestran asociaciones significativas. Cuatro factores, que explican el 62% de la variancia, agrupan las situaciones o las conductas de riesgo en los adolescentes: drogas, velocidad, seguridad y pasajero. Dos de ellos han tenido 2 veces más probabilidades de producir situaciones de peligro en la moto en el último año: drogas (OR=1,96; IC del 95%: 1,77–2,18) y velocidad (OR=2,13; IC del 95%: 1,92–2,36).

Conclusiones: Los chicos de cursos avanzados y los residentes en Andalucía mostraron más conductas de inseguridad vial. Este perfil debe tenerse presente al diseñar medidas preventivas en la educación vial.

© 2009 Elsevier España, S.L. Todos los derechos reservados.

*Autor para correspondencia.

Correo electrónico: cmeneses@chs.upcomillas.es (C. Meneses Falcón).

KEYWORDS

Adolescence;
Risk behaviour;
Road safety

Adolescents, risk situations and road safety**Abstract**

Objective: Describe the risk behaviour relationships with road safety in adolescents.

Design: Cross-sectional descriptive study.

Setting: Madrid and Andalusia Regions, representative samples.

Participants: The sample included 3,612 in secondary school pupils from Madrid (n=1708) and Andalusia (n=1904). The survey was carried out during May and June 2007.

Main measurements: The data collected included sociodemographic areas (age, sex, grade, father's profession, birth place, etc.) and risk situation and behaviour (risk behaviour as driver or passenger).

Results: 16.2% of the adolescents have been involved in a dangerous situation with motorcycles during the last year. 16.7% never use a helmet when riding a motorcycle and 62% do not wear one when riding a bicycle on the road; 17.4% frequently ride a motorcycle over the speed limit and 24.5% when driving a car. There are significant differences regarding sex, grade and region (Madrid or Andalusia). There are four factors which explain 62% of the variance: drug factor, speed factor, security factor and passenger factor. Two of these have twice the probability of having a dangerous situation when riding a motorcycle: drug factor (OR=1.96; 95% CI, 1.77–2.18) and the speed factor ((OR=2.13; 95% CI, 1.92–2.36).

Conclusions: Adolescents in higher grades and living in Andalusia were less road safety conscious. This pattern should be taken into account when designing preventive actions in Road Safety Education.

© 2009 Elsevier España, S.L. All rights reserved.

Introducción

Los accidentes de tráfico se han convertido en España, así como en los países industrializados, en una importante causa de lesiones y muertes en la población juvenil, y es la primera causa de defunción entre los 5–24 años de edad^{1–3}.

Entre los 14–18 años, los adolescentes pueden ser víctimas de las conductas de riesgo de otras personas cuando viajan como pasajeros, o bien pueden ser protagonistas de estas conductas (cuando conducen a gran velocidad, cuando han consumido alcohol, cuando no usan el casco o cinturón, etc.). Algunos autores consideran que el paso de víctimas a protagonistas marca diferencias entre la infancia y la adolescencia o juventud¹.

Adolescentes y jóvenes se han presentado como el grupo de riesgo principal para la siniestralidad⁴. Se han relacionado en mayor medida las conductas temerarias en la conducción de vehículos o ciclomotores en este grupo, y se califica a la adolescencia como una etapa de riesgo. Las conductas más destacadas e investigadas en los adolescentes han sido el consumo de alcohol u otras drogas^{5–7}, llevar como pasajeros a otros adolescentes o jóvenes con la presión que estos pueden ejercer sobre el conductor⁸, la inexperiencia por ser conductores noveles⁹, el sentimiento de invulnerabilidad o el exceso de confianza¹⁰.

Se ha señalado una serie de características sociales que se asocian a las conductas de riesgo. En primer lugar, los varones tienen más riesgo de estar en una situación de peligro, siniestralidad o muerte relacionada con la conducción que las mujeres^{5,8,11,12}. Se ha planteado que la virilidad y la masculinidad se asocian al peligro o al riesgo en el sexo masculino y, por tanto, las conductas de riesgo o temerarias son más prevalentes entre los chicos que entre las chicas^{10,13,16}.

En segundo lugar, entre los 16–18 años se asumirían conductas más temerarias que a partir de los 18 años¹⁰. Sin embargo, otros estudios han planteado que la edad no es un predictor de siniestralidad⁹, e incluso se ha comentado que el determinar a los adolescentes como grupo de riesgo en las conductas temerarias viales es una construcción social que dista de ser real¹⁴.

En tercer lugar, se ha indicado que los adolescentes y los jóvenes de zonas rurales pueden tener más riesgo en ciertas conductas temerarias en la conducción, especialmente el consumo de alcohol, que los adolescentes urbanos¹⁵.

Por último, se han relacionado las conductas de inseguridad vial con el contexto de ocio y uso de drogas, la nocturnidad y conducir drogado o subirse con otros conductores ebrios o drogados⁷.

El objetivo de este trabajo es describir las conductas de riesgo de los adolescentes, ya sea como pasajeros o como conductores de ciclomotores o motocicletas, encontradas en las Comunidades Autónomas de Andalucía y Madrid.

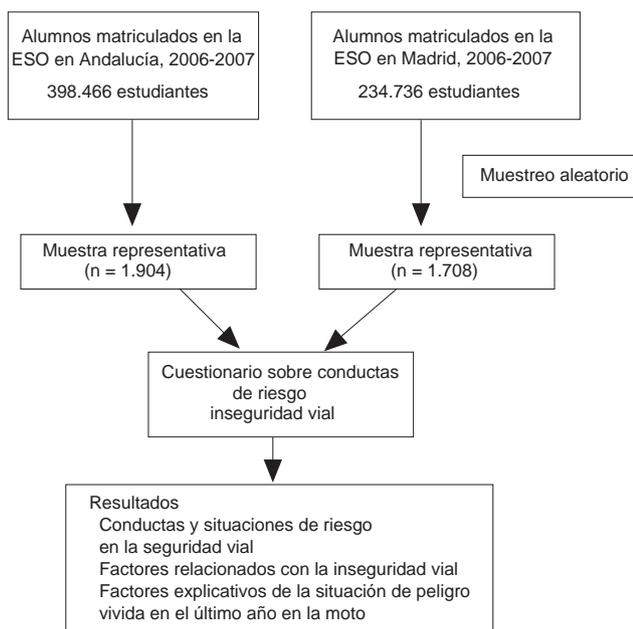
Material y método

Se obtuvieron 2 muestras representativas (2,5 de error muestral, el 50% de variancia poblacional y el 95% de nivel de confianza) de estudiantes de ESO matriculados en el curso de 2006–2007 en las comunidades de Madrid y Andalucía. El alumnado matriculado en ESO en este curso era de 234.736 estudiantes en Madrid y de 398.466 estudiantes en Andalucía, según datos de las consejerías de educación. La selección de la muestra se planteó por muestreo aleatorizado simple polietápico; se mostraron los centros educativos por afijación proporcional (público y

privado-concertado) y la selección aleatorizada de las aulas en cada curso de ESO.

El cuestionario se autoadministró en el aula, de forma voluntaria, y se garantizó confidencialidad. Se componía de 57 preguntas. Todos los comportamientos se preguntaron en relación con el último año.

Los comportamientos y las situaciones de riesgo analizados se preguntaron con 4 opciones de respuesta (muchas veces, bastantes veces, alguna vez, nunca); se utilizaron como tales para el análisis factorial realizado y se recodificaron en 3 opciones para mostrar los resultados descriptivos por economía de espacio en su presentación. En la comparación de estas conductas por sexo, comunidad autónoma y curso se utilizó el estadístico χ^2 de independencia. Posteriormente se realizó un análisis factorial exploratorio de componentes principales con rotación varimax, que cumplió con los supuestos necesarios de esfericidad. Los factores obtenidos han servido como variables independientes para determinar y explicar la situación de peligro vivida en la moto (ciclomotor o motocicletas) en el último año por los adolescentes.



Esquema general del estudio: Estudio descriptivo transversal, sobre comportamientos de riesgo en seguridad vial de adolescentes andaluces y madrileños de 13–18 años.

Resultados

Características sociodemográficas

La edad media de los estudiantes fue de 14,81 (DE=1,30) y la mediana fue de 15 años con un rango de 13–18 años. El 48,6% eran varones y el 50,4% eran mujeres. El 91,1% de los estudiantes encuestados nacieron en España. El 86,8% de sus padres y el 86% de sus madres también nacieron en España. El 38,6% pertenecía a centros públicos y el resto pertenecía a centros privados o concertados. El 25,3% fueron estudiantes del 1.º curso de ESO, el 24,5% fueron estudiantes de 2.º curso, el 26,3% fueron estudiantes de 3.º curso y el 23,7% fueron estudiantes de 4.º curso.

Teniendo en cuenta la profesión del padre, el 29,9% de los adolescentes podría considerarse de clase social alta, el 35,6% de clase social media, el 23,1% de clase social baja y el 11,5% no se ubicó.

Comportamientos de seguridad vial

Disponía de moto (ciclomotor o motocicletas) el 15,3% (IC del 95%: 14,1–16,5%) de la muestra, y fue más frecuente entre los chicos (el 21,9%; IC del 95%: 19,2–23,1%) que entre las chicas (el 9,6%; IC del 95%: 8,1–10,8%) ($p < 0,001$). Los adolescentes andaluces tienen moto con mayor frecuencia (el 19,3%; IC del 95%: 17–20%) que los madrileños (el 11,9%; IC del 95%: 10–13%) ($p < 0,001$). También fue más frecuente entre los adolescentes que cursaban 1.º y 2.º cursos de ESO (el 17,9%; IC del 95%: 16–19%) que entre los que cursaban 3.º y 4.º cursos (el 13,5%; IC del 95%: 12–15%) ($p < 0,001$). No se observaron diferencias estadísticamente significativas por clase social ($p = 0,112$).

Ha vivido una situación de peligro en la moto en el último año el 16,2% (IC del 95%: 15–17,4%) de toda la muestra, y fue más frecuente entre los chicos (el 23,1%; IC del 95%: 20,9–25,3%) que entre las chicas (el 16%; IC del 95%: 14,2–17,8%) ($p < 0,001$). Los adolescentes andaluces informaron de esta situación más frecuentemente (el 25,9%; IC del 95%: 23,7–28,1%) que los adolescentes madrileños (el 12,4%; IC del 95%: 10,7–14,1%) ($p < 0,001$). Los adolescentes de 1.º y 2.º cursos señalaron esta situación con menor frecuencia (el 17,1%; IC del 95%: 15,2–19,0%) que los adolescentes de 3.º y 4.º curso (el 21,8%; IC del 95%: 19,7–23,8%) ($p < 0,001$). En las [tablas 1 y 2](#) se muestran la distribución porcentual de las conductas y las situaciones de riesgo relacionadas con la conducción vial, ya sea como conductores o pasajeros, así como algunas actitudes, y las diferencias encontradas por sexo, comunidad autónoma y curso.

En la [tabla 3](#) se presentan los factores obtenidos a partir de las preguntas o las variables recogidas sobre conductas de riesgo en el ámbito vial mostradas en las [tablas 1 y 2](#), excluyendo el uso del casco en bicicleta y cruzar por donde no es adecuado. Se han obtenido 4 factores que explican el 60,8% de la variancia total y que hemos llamado por orden consecutivo *drogas*, *velocidad*, *seguridad* y *pasajero*.

Situación de peligro en moto

Con los factores extraídos anteriormente, se realizó un análisis de regresión logística para explicar las situaciones de peligro vividas en moto durante el último año y controlar las variables sociodemográficas. Aunque todos son significativos y explicativos, los factores *velocidad* y *drogas* aumentan 2 veces la probabilidad de encontrarse en una situación de peligro en la moto ([tabla 4](#)).

Discusión

Este trabajo aporta datos importantes, que son escasos en España, sobre las conductas temerarias en la conducción de adolescentes. Puesto que se trata de un colectivo que no tiene permiso de conducir, no suelen centrarse los trabajos en ellos, pero deben ser un objetivo por 2 motivos: en primer lugar, pueden conducir ciclomotores o motocicletas,

Tabla 1 Conductas de riesgo por sexo, comunidad autónoma y curso

| | Total % | Sexo M/V | CC. AA. Andalucía/Madrid | Curso 1.º/2.º/3.º/4.º |
|--|------------|-------------|-----------------------------|--------------------------|
| <i>Conductas</i> | | | | |
| «Me he puesto el casco cuando he montado en moto» | | p=0,089 | p<0,001 | p<0,001 |
| Nunca | 16,7 | 17,4/19,9 | 16,8/20,8 | 21,2/16,1 |
| Algunas veces | 15,2 | 18,0/15,9 | 21,8/11,4 | 14,2/19,8 |
| Muchas veces | 57,8 | 64,5/64,2 | 61,5/67,8 | 64,7/64,1 |
| «Me he puesto el casco cuando he montado en bicicleta por la carretera» | | p=0,530 | p<0,001 | p<0,001 |
| Nunca | 62,0 | 67,3/66,4 | 74,8/58,2 | 60,9/73,0 |
| Algunas veces | 10,3 | 11,4/10,7 | 9,9/13,3 | 12,0/10,1 |
| Muchas veces | 20,5 | 21,3/22,8 | 16,2/28,5 | 27,1/16,9 |
| «Me he puesto el cinturón de seguridad cuando he montado en el coche con mi padre/madre» | | p=0,531 | p<0,001 | p=0,207 |
| Nunca | 2,1 | 1,9/2,4 | 3,4/0,8 | 2,6/1,8 |
| Algunas veces | 7,4 | 7,8/7,4 | 10,9/4,2 | 7,4/8,0 |
| Muchas veces | 87,4 | 90,3/90,1 | 85,7/95,0 | 90,0/90,2 |
| «Me he puesto el cinturón de seguridad cuando he montado en el coche con algún amigo/a» | | p=0,526 | p<0,001 | p=0,002 |
| Nunca | 6,9 | 7,3/7,0 | 9,5/4,8 | 7,8/6,7 |
| Algunas veces | 11,5 | 12,6/11,4 | 15,7/7,9 | 10,1/13,9 |
| Muchas veces | 77,5 | 80,1/81,5 | 74,8/87,3 | 82,1/79,4 |
| «He llevado una moto habiendo consumido alcohol» | | p<0,001 | p<0,001 | p=0,001 |
| Nunca | 86,5 | 95,6/89,1 | 90,4/94,7 | 94,1/90,7 |
| Algunas veces | 4,3 | 2,8/6,6 | 5,7/3,4 | 3,5/5,7 |
| Muchas veces | 2,8 | 1,6/4,3 | 3,9/1,9 | 2,3/3,6 |
| «He cruzado la calle por donde no se podía» | | p=0,001 | p<0,001 | p<0,001 |
| Nunca | 9,6 | 8,8/11,9 | 12,5/7,1 | 14,2/5,7 |
| Algunas veces | 26,4 | 28,7/24,5 | 27,2/27,4 | 33,3/21,5 |
| Muchas veces | 60,8 | 61,5/64,4 | 60,3/65,5 | 52,6/72,8 |
| «Me gustan los riesgos» | | p<0,001 | p=0,030 | p<0,001 |
| Nunca | 27,4 | 33,7/22,8 | 30,2/26,3 | 31,5/25,4 |
| Algunas veces | 35,2 | 37,7/35,2 | 35,1/38,1 | 34,1/39,0 |
| Muchas veces | 33,9 | 28,6/42,0 | 34,7/35,6 | 34,5/35,6 |
| «Disfruto cuando vamos a mucha velocidad» | | p<0,001 | p=0,046 | p<0,001 |
| Nunca | 37,9 | 48,2/29,7 | 39,4/39,1 | 43,3/35,2 |
| Algunas veces | 33,1 | 34,0/34,7 | 32,7/36,1 | 30,5/38,1 |
| Muchas veces | 25,6 | 17,8/35,6 | 28,0/24,9 | 26,2/26,7 |
| «Nos retamos con otros en la carretera» | | p<0,001 | p<0,001 | p=0,151 |
| Nunca | 78,4 | 86,5/76,4 | 78,3/85,1 | 82,8/80,4 |
| Algunas veces | 11,7 | 9,8/14,8 | 13,7/10,5 | 11,2/13,2 |
| Muchas veces | 6,0 | 3,8/8,9 | 8,0/4,4 | 6,0/6,5 |

CC. AA.: comunidades autónomas; M: mujer; V: varón.

vehículos con mayor riesgo para el conductor que los automóviles. En segundo lugar, muchos adolescentes actuales serán los futuros conductores y su formación en buenas prácticas viales puede ser una de las metas para reducir la siniestralidad vial en el futuro.

Entre las conductas de adolescentes obtenidas en este trabajo cabe destacar que el uso del cinturón de seguridad disminuye cuando el joven viaja como pasajero con sus amigos (nunca lo lleva el 6,9%) que cuando lo hace con sus progenitores (no lo hace el 2,1%). Como ha mencionado

Tabla 2 Situaciones de riesgo por sexo, comunidad autónoma y curso

| | Total % | Sexo M/V | CC. AA. Andalucía/Madrid | Curso 1.º/2.º/3.º/4.º |
|--|------------|-------------|-----------------------------|--------------------------|
| <i>Situaciones</i> | | | | |
| “He montado en moto cuando el o la que conducía había consumido alcohol” | | p=0,089 | p<0,001 | p<0,001 |
| Nunca | 81,9 | 87,4/85,8 | 83,2/90,5 | 90,8/82,6 |
| Algunas veces | 9,3 | 9,8/9,9 | 11,9/7,5 | 6,4/13,2 |
| Muchas veces | 3,3 | 2,9/4,2 | 4,9/2,0 | 2,8/4,2 |
| “He montado en coche cuando él o la que conducía había consumido alcohol” | | p=0,008 | p<0,001 | p<0,001 |
| Nunca | 72,5 | 76,0/75,6 | 73,4/78,7 | 81,7/70,2 |
| Algunas veces | 17,4 | 19,2/17,2 | 19,1/17,2 | 13,6/22,7 |
| Muchas veces | 5,7 | 4,8/7,2 | 7,5/4,2 | 4,7/7,2 |
| “Me han llevado en moto cuando el que conducía había consumido alguna droga ilegal” | | p=0,021 | p<0,001 | p<0,001 |
| Nunca | 85,1 | 91,5/88,6 | 87,8/91,6 | 94,5/85,8 |
| Algunas veces | 6,1 | 5,7/7,3 | 7,6/5,1 | 4,0/8,8 |
| Muchas veces | 3,3 | 2,9/4,0 | 4,6/2,3 | 1,5/5,4 |
| “Me han llevado en coche cuando el que conducía había consumido alguna droga ilegal” | | p=0,225 | p=0,096 | p<0,001 |
| Nunca | 87,9 | 92,7/91,1 | 91,0/93,0 | 96,4/87,6 |
| Algunas veces | 4,7 | 4,5/5,4 | 5,6/4,2 | 2,5/7,4 |
| Muchas veces | 3,0 | 2,8/3,5 | 3,4/2,8 | 1,2/5,0 |
| “He ido con alguien en moto a más velocidad de la permitida” | | p<0,001 | p<0,001 | p<0,001 |
| Nunca | 55,3 | 62,6/54,8 | 51,7/66,7 | 66,4/51,3 |
| Algunas veces | 21,3 | 22,9/22,5 | 25,0/20,1 | 19,4/25,9 |
| Muchas veces | 17,4 | 14,5/22,7 | 23,3/13,3 | 14,2/22,8 |
| “He ido con alguien en coche a más velocidad de la permitida” | | p<0,001 | p<0,001 | p<0,001 |
| Nunca | 36,4 | 42,7/32,9 | 39,0/36,9 | 48,2/28,1 |
| Algunas veces | 35,0 | 37,2/35,7 | 33,1/40,2 | 32,3/40,5 |
| Muchas veces | 24,5 | 20,1/31,4 | 27,9/22,9 | 19,5/31,4 |
| “He tenido miedo por el modo de conducir el coche o la moto el/la conductor/a” | | p<0,001 | p=0,027 | p<0,001 |
| Nunca | 61,8 | 61,3/67,9 | 63,1/66,3 | 70,1/59,3 |
| Algunas veces | 27,4 | 32,2/25,2 | 29,3/28,0 | 24,3/33,0 |
| Muchas veces | 6,4 | 6,5/6,9 | 7,7/5,6 | 5,7/7,7 |

CC. AA.: comunidades autónomas; M: mujer; V: varón.

Arnett¹⁰, el riesgo es mayor cuando los conductores jóvenes viajan con 2 o más pasajeros de su misma edad, en lo que ha llamado el “poder de los amigos”. El grupo de iguales invitaría, desde la presión de grupo, a asumir en mayor medida las conductas de inseguridad.

Los datos obtenidos sobre uso de alcohol y conducción, concretamente de moto, se sitúan alrededor del 7% (alguna vez o muchas veces), muy inferior a lo obtenido por Calafat⁷. También son inferiores nuestros datos que se refieren a subirse a un vehículo cuando el conductor ha

tomado drogas o ha bebido. Los porcentajes obtenidos en este trabajo se sitúan entre el 7–22% (alguna vez o muchas veces), mientras que en el trabajo de Calafat⁷ el 50% de los jóvenes encuestados indicaba este comportamiento.

Encontramos, al igual que otros trabajos^{5,11,16}, claras diferencias de sexo en las conductas de riesgo y seguridad vial. Son los chicos, como se ha mencionado en otros trabajos^{4,10}, los que muestran un mayor riesgo en sus comportamientos relacionados con la conducción. De hecho,

Tabla 3 Análisis factorial de componentes principales

| VARIABLES | F1 | F2 | F3 | F4 |
|--|-------|-------|-------|-------|
| Me han llevado en moto cuando el conductor consumió droga | 0,812 | | | |
| Me han llevado en coche cuando el conductor consumió droga | 0,784 | | | |
| He montado en moto cuando el conductor consumió alcohol | 0,704 | | | |
| He llevado una moto habiendo consumido alcohol | 0,691 | | | |
| He montado en coche cuando el conductor consumió alcohol | 0,528 | | | |
| Disfruto con mucha velocidad | | 0,846 | | |
| Me gustan los riesgos | | 0,790 | | |
| He ido en coche a más velocidad de la permitida | | 0,608 | | |
| He ido en moto a más velocidad de la permitida | | 0,601 | | |
| Nos retamos con otros en carretera | | 0,579 | | |
| Me he puesto el cinturón en el coche con un amigo | | | 0,840 | |
| Me he puesto el cinturón en el coche con mi padre/madre | | | 0,804 | |
| Me he puesto el casco en la moto | | | 0,613 | |
| He tenido miedo por el modo de conducir el coche o la moto | | | | 0,896 |
| Varianza | 20,7% | 18,2% | 13% | 8,6% |

Determinante: 0,013; Esfericidad de Barley $\chi^2=13.240,112$; $gl=91$; $KMO=0,820$; $p<0,001$.
F1: Drogas; F2: Velocidad; F3: Seguridad; F4: Pasajero

Tabla 4 Análisis de regresión logística

| Factores | Coefficiente | Prueba de Wald | p | OR | IC del 95% |
|-----------|--------------|----------------|--------|-------|------------|
| Drogas | 0,677 | 159,374 | <0,001 | 1,968 | 1,77–2,18 |
| Velocidad | 0,759 | 208,722 | <0,001 | 2,137 | 1,92–2,36 |
| Seguridad | -0,342 | 44,140 | <0,001 | 0,710 | 0,64–0,78 |
| Pasajero | 0,404 | 63,797 | <0,001 | 1,498 | 1,35–1,65 |
| Constante | -1,636 | 731,010 | <0,001 | 0,195 | |

IC: intervalo de confianza; OR: *odds ratio*.

los chicos señalan mucho más (el 42%, “muchas veces”) que les gustan los riesgos que las chicas (28%).

Es importante destacar las diferencias encontradas en las 2 comunidades autónomas. Salvo en una variable, hemos encontrado, por término general, diferencias significativas en las conductas de riesgo de los adolescentes andaluces en mayor medida que en la de los madrileños. Es posible que las diferencias encontradas sean debidas, como plantea Dixler¹⁵, a que en zonas menos pobladas los adolescentes utilizarían más el coche o la moto asociada a actividades habituales. Quizás el clima diferente en Andalucía y Madrid puede ser un elemento importante para tener y usar la motocicleta.

Es de considerar las diferencias encontradas por curso, e indirectamente por edad. Las situaciones de riesgo como pasajeros son más señaladas por los últimos cursos de ESO que por los 2 primeros. Sin embargo, aunque hay diferencias significativas, son preocupantes en ambos grupos, ya que los más pequeños destacan en unas conductas, por ejemplo, no ponerse el casco en la moto, y los mayores en otras: llevar una moto habiendo consumido alcohol.

Desde los análisis multivariados realizados, hemos encontrado 4 factores que agrupan estas conductas y situaciones de riesgo; 2 de ellos tienen 2 veces más probabilidades de producir una situación de peligro al viajar en moto: los

factores relacionados con las drogas (incluido alcohol) y los relacionados con la velocidad.

Por último, cabe destacar que algunas de las conductas señaladas por los adolescentes en este trabajo requieren especial atención preventiva: el no utilizar el casco en la bicicleta cuando se circula por carretera (el 62% nunca lo hace) y el cruzar la calle por donde no es adecuado hacerlo (el 60,8% lo hace muchas veces), el retarse en la carretera (el 18% lo hace algunas veces o muchas veces), el no ponerse el casco (el 16,7% nunca lo hace) y el ir a más velocidad de la permitida (el 38% en moto y el 59% en coche). Estos datos requieren medidas preventivas y de educación vial en los adolescentes.

Los resultados obtenidos presentan algunas limitaciones. Primero, la información obtenida sobre los comportamientos de riesgo estudiados se obtuvo mediante el autoinforme de los adolescentes, por lo que es difícil valorar hasta qué punto están subestimados o sobrevalorados. Segundo, el estudio está basado en población adolescente escolarizada y los resultados no pueden extrapolarse a aquellos adolescentes que se encuentren fuera del sistema escolar o presenten otras peculiaridades. Tercero, las conductas de riesgo son dinámicas y cambiantes y el estudio realizado es transversal, y sólo puede ofrecer una fotografía en un momento dado.

En futuros trabajos deberían incluirse factores de protección, muy señalados en la literatura médica internacional y que podrían ofrecer un mayor poder explicativo. Por otra parte, sería pertinente conocer las percepciones, las motivaciones y los entornos sociales que pueden también explicar la percepción y la actuación ante el riesgo. En este sentido, los estudios cualitativos pueden complementar las limitaciones de la encuesta.

Lo conocido sobre el tema

- En los países industrializados, los accidentes de tráfico son la primera causa de mortalidad entre la población de 5–24 años.
- Se desconocen las actitudes y los comportamientos de los adolescentes en la seguridad vial.

Lo que aporta

- Este estudio identifica los comportamientos de riesgo en la conducción de ciclomotores y motocicletas en adolescentes, así como situaciones de riesgo como pasajero.
- Los chicos presentan más conductas de inseguridad vial que las chicas, que se incrementa con la edad o cursos avanzados.
- El factor consumo de drogas y velocidad muestran más probabilidad de vivir una situación de peligro en la conducción de motos.

Conflicto de intereses

Los autores declaran no tener ningún conflicto de intereses.

Financiación

Este trabajo forma parte del Proyecto Nacional de I+D+I, “Adolescencia y Riesgo: un estudio comparativo en tres Comunidades Autónomas”, subvencionado por el Ministerio de Ciencia e Innovación, Referencia: SEJ2005-03839, cuyo objetivo general es estudiar los comportamientos de riesgo en los adolescentes.

Agradecimientos

Los autores de este trabajo quieren agradecer la colaboración que los centros educativos de Andalucía y Madrid le han prestado para la recogida de datos, pues sin su ayuda no

hubiera sido posible la realización de este trabajo. Asimismo, agradecemos a la Consejería de Educación en Andalucía su apoyo en esta investigación.

Bibliografía

1. Sethi D, Racioppi F, Hitis F. Youth and road safety in Europe. WHO 2007. [consultado 29/12/2008]. Disponible en: www.euro.who.int/document/E90142.pdf.
2. Nadal M. Epidemia silenciosa. Tráfico y Seguridad Vial. 2007;183:26–7.
3. Rodríguez J, Gómez EL, Martín C, Amores MA. Accidentes de tráfico. Actuación de los servicios sanitarios y la investigación médico-legal. Puesta al Día en Urgencias, Emergencias y Catástrofes. 2008;8:14–20.
4. OECD. Young drivers: the road to safety 2006 [consultado 27/12/2008]. Disponible en: www.internationaltransportforum.org/jtrc/safety/YDpolicyBrief.pdf.
5. Copeland L, Shope P. Factors in adolescent drinking/driving: Binge drinking, cigarette smoking and gender. J Sch Health. 1996;66:254–7.
6. Lewis TF, Thombs DL, Olds S. Profiles of alcohol- and marijuana-impaired adolescent driver. Addict Res Theory. 2005;13:145–54.
7. Calafat A, Adrover A, Juan M, Blay N. Relación del consumo de alcohol y drogas de los jóvenes españoles con la siniestralidad vial durante la vida recreativa nocturna en tres comunidades autónomas en 2007. Rev Esp Salud Pública. 2008;82:323–31.
8. Shope J, Trivellore M, Patil S. Examining trajectories of adolescent risk factors as predictors of subsequent high-risk driving behaviour. J Adolesc Health. 2003;32:214–24.
9. Bueno A, García M, Jiménez JJ, Lardelli P, Luna J, Gálvez R. Efecto de la edad, el sexo y la experiencia de los conductores de 18 a 24 años sobre el riesgo de provocar colisiones entre turismos. Gaceta Sanitaria. 2004;18:166–76.
10. Arnett JJ. Developmental sources of crash risk in young drivers. Inj Prev. 2002;8:1117–23.
11. Harré N, Brandt Th, Dawe M. The development of risky driving in Adolescence. J Safety Res. 2000;31:185–94.
12. Greening L, Stoppelbein L. Young drivers' health attitudes and intentions to drink and drive. J Adolesc Health. 2000;27:94–101.
13. Martínez Benlloch I, Bonilla Campos A, Gómez Sánchez L. Identidad de género y afectividad en la adolescencia: asimetrías relacionales y violencia simbólica. Anuario de Psicología. 2008;39:109–18.
14. Best A. Teen driving as public drama: Statistics, risk, and the social construction of youth as a public problem. J Youth Studies. 2008;11:651–69.
15. Drixler C, Krahn H, Wood R. Teenage drinking and driving in Rural Alberta. J Youth Studies. 2001;4:63–81.
16. González Lama J, Calvo Fernández JR, Prats León P. Estudio epidemiológico de comportamientos de riesgo en adolescentes escolarizados de dos poblaciones, semirural y urbana. Aten Primaria. 2002;30:214–9.