



**INFORME**

**LA CRISIS Y LA SEGURIDAD VIAL EN EL  
TRANSPORTE PROFESIONAL**

**REALIZADO POR FESVIAL y SCANIA**

**Junio 2012**



## ÍNDICE

---

<b>INDICE</b>	<b>PÁGINAS</b>
INTRODUCCIÓN	3-4
METODOLOGÍA Y PERFIL DE LA MUESTRA	5-6
PRINCIPALES RESULTADOS	10-16
CONCLUSIONES	17





## 1 INTRODUCCIÓN

---

El transporte de los grandes contingentes de mercancías, tanto en nuestro país como en el ámbito europeo, se realiza por transporte terrestre. España mueve alrededor del 90% de sus mercancías por carretera, lo que nos pueda ayudar a entender la importancia de este sector, así como la gran cantidad de vehículos necesarios para poder transportar diariamente las mercancías que las diferentes poblaciones consumen.

La actual crisis global que afecta a la “zona euro”, también afecta directamente al sector del transporte pesado de mercancías por carretera, lo que hace que esté sufriendo en los últimos años un decremento considerable en su actividad, debido en buena medida al descenso del crecimiento del PIB y al empobrecimiento de las familias. Prueba de ello es que en el primer trimestre de 2012 se ha visto reducido un 10,8% respecto el mismo trimestre del año anterior<sup>1</sup>. Este descenso de toneladas/km., transportadas en España viene manifestándose desde el 2007, punto álgido de la actividad. Actualmente el sector del transporte pesado engloba alrededor de 400.000 conductores en España, y su parque en 2009 constaba de 384.000 vehículos de >3.500 Kg.

Pero el problema de la crisis en el sector del transporte pesado no sólo hay que entenderlo como un impacto negativo a nivel económico, sino también hay otras áreas que pueden verse afectadas, como la seguridad en la conducción de vehículos de gran tonelaje, lo que puede dar lugar a un potencial riesgo de accidentes de tráfico.

Desde el inicio de la crisis, FESVIAL ha mostrado su preocupación respecto de cómo este problema podría afectar a la seguridad vial en general y al transporte profesional en concreto. De hecho en el año 2009, FESVIAL realizó el primer estudio hecho en España sobre “Los conductores

---

<sup>1</sup> Observatorio de la Actividad del Transporte de Mercancías por Carretera en Vehículos Pesados, junio 2012. Ministerio de Fomento.





españoles ante la crisis”<sup>2</sup>, donde de una manera general se pretendía conocer si los hábitos y comportamientos de los conductores habían variado de alguna manera respecto de la seguridad vial.

A finales del 2010, también se realizó la investigación “ Análisis sobre la siniestralidad del transporte pesado”<sup>3</sup> cuyo objetivo fundamental era determinar los factores, consecuencias y causas que más afectan a los accidentes con víctimas, en los que al menos hay implicado un vehículo de >3500 Kg., exceptuando el transporte de pasajeros, así como sus circunstancias espaciotemporales.

Dentro de esta misma línea, en el año 2011 se realizó nuevamente el estudio “Los conductores españoles ante la crisis. Estudio de hábitos y conductas al volante”,<sup>4</sup> donde además de obtener nuevos resultados, se compararon evolutivamente los resultados obtenidos en el año 2009 frente a los del 2011, lo que permitió comprobar como en tan solo tres años habían cambiado las conductas y hábitos viales de los conductores españoles. El estudio estaba dirigido a conductores de vehículos de <3500 kg., y se analizaron temas como: conductas de ahorro aplicadas uso del vehículo, miedo a las sanciones de tráfico, mantenimiento del vehículo, gasto de combustible, compra de vehículos y formas de conducir, etc.

Desde esta perspectiva y planteamiento, estudiando los datos de accidentalidad y viendo que la situación económica no ha mejorado durante el presente año, la Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL) junto con Scania, han querido dar un paso más y analizar como afecta la crisis a la seguridad vial un colectivo concreto: el de los conductores profesionales de mercancías. Para ello se ha realizado el estudio que se describe a continuación: **“La crisis y la seguridad vial en el transporte profesional”**, con el objeto de analizar cómo la actual crisis económica afecta a los conductores de vehículos de mercancías de >3500 Kg., y repercute en el transporte pesado en términos de seguridad y comportamiento vial.

---

<sup>2</sup> Ver informe completo y resultados en [http://www.fesvial.es/fileadmin/estudios/Crisis\\_y\\_conduccion.pdf](http://www.fesvial.es/fileadmin/estudios/Crisis_y_conduccion.pdf)

<sup>3</sup> Ver informe completo y resultados en [http://www.fesvial.es/fileadmin/estudios/TRANSPORTE\\_PESADO\\_RESUMEN.pdf](http://www.fesvial.es/fileadmin/estudios/TRANSPORTE_PESADO_RESUMEN.pdf)

<sup>4</sup> Ver informe completo y resultados en [http://www.fesvial.es/fileadmin/estudios/Informe\\_estudio\\_Los\\_Conductores\\_ante\\_la\\_Crisis\\_2011.pdf](http://www.fesvial.es/fileadmin/estudios/Informe_estudio_Los_Conductores_ante_la_Crisis_2011.pdf)



## 2 METODOLOGÍA Y PERFIL DE LA MUESTRA

En este estudio, FESVIAL y SCANIA con el apoyo y asesoramiento técnico de FENADISMER y el Grupo GFK, en el contexto de lo anteriormente descrito, decidieron analizar los siguientes temas:

- Aspectos y dimensiones a los que afecta la crisis económica (miedo a las multas, adquisición de vehículos nuevos, técnicas de conducción eficiente y económica aplicadas, utilización vías de peaje, etc.).
- Modificación en los hábitos de trabajo.
- Medidas utilizadas para ahorrar en la conducción.
- Conductas relativas el mantenimiento del vehículo afectadas por la crisis económica.
- Repostaje de combustible
- Relación de la crisis económica y la formación recibida.

El estudio se ha realizado a partir de entrevistas telefónicas a nivel nacional, con cuotas por tamaño de flota, dirigidas a conductores habituales de vehículos pesados superiores a 3.500 kg. Los conductores profesionales encuestados eran autónomos o conductores de empresas. La muestra ha sido de 283 conductores en todo el territorio español (*con error muestral de +/- 5,98%*), habiéndose obtenido el siguiente perfil de los entrevistados:

### A. PERFIL DEL TRABAJADOR

- **Nº de vehículos en la flota:**
  - 1 vehículo: 42%.
  - 2-3 vehículos: 29%.
  - 4 o más: 29%.
- **Años de antigüedad como conductor:**
  - Menos de 15 años: 24%.
  - Entre 15 y 25 años: 43%.
  - Más de 25 años: 33%.
- **Kilómetros recorridos al año con cada vehículo:**
  - Menos de 50.000 Km: 30%.
  - Entre 50.000 y 100.000 Km: 33%.
  - Más de 100.000 Km: 38%.

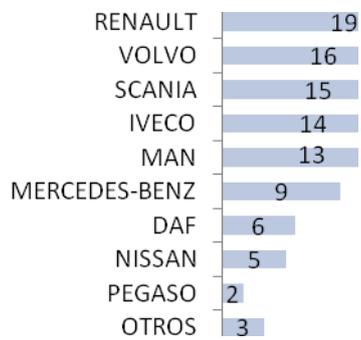


## B. PERFIL DE LAS EMPRESAS CON UN SOLO VEHÍCULO

- **Antigüedad del vehículo:**

- De 0 a 5 años: 29%.
- De 6 a 9 años: 26%.
- De 10 o más: 45%.

- **Principales marcas de vehículos:**



## C. PERFIL DE LAS EMPRESAS CON MÁS DE UN VEHÍCULO

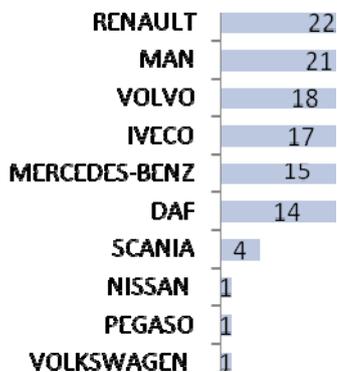
- **Antigüedad vehículo más nuevo:**

- De 0 a 5 años: 57%
- De 6 a 9 años: 33%
- De 10 o más: 10%

- **Antigüedad del vehículo más viejo:**

- De 0 a 5 años: 57%
- De 6 a 9 años: 33%
- De 10 o más: 10%

- **Principales marcas de vehículos:**



Para la realización del estudio, se diseñó “ad hoc” un cuestionario de 11 preguntas abiertas y de alternativa múltiple, que aparece descrito más abajo. Las primeras preguntas eran sociodemográficas que ayudaban a calificar o desechar la muestra. El resto de las cuestiones eran sobre conductas y hábitos relativos a la seguridad vial.

**P1. ¿Cuántos vehículos de transporte pesado (más de 3.500 Kg/PMA) tiene usted o su empresa?**

Ninguno.....1 → Fin del cuestionario, agradecer

1 vehículo.....2. Pasar a pregunta P2.

2 ó 3 vehículos.....3. Pasar a P3.

4 o más vehículos.....4. Pasar a P3.

**P2. A) ¿Qué marca y modelo de vehículo tiene? \_\_\_\_\_ (abierta)**

B) Antigüedad del vehículo.

0-5 años

5-10 años

Más de 10 años

**P3. A) ¿Qué marca y modelo de vehículos tiene mayoritariamente? \_\_\_\_\_ (abierta)**

B) Antigüedad del vehículo más nuevo

0-5 años

5-10 años

Más de 10 años

C) Antigüedad del vehículo más viejo

0-5 años

5-10 años

10-15 años

15-20 años

Más de 20 años

**P4. ¿Le ha afectado la actual crisis económica en los siguientes aspectos?**

Tiene más miedo a que le pongan una multa, por el gasto económico que supone.

Ha aplazado la idea de comprarse un vehículo nuevo.

Utiliza menos las vías de peaje.

Realiza un tipo de conducción más económica es decir, más ahorrativa.



P.4b. ¿Considera que la crisis ha afectado a la cantidad de formación en seguridad vial y técnicas de conducción recibida?

- Sí, ya que ahora ya no recibo formación.
- Sí, se ha reducido la cantidad de formación pero aún recibo algo.
- No, sigo recibiendo la misma formación.
- No, porque nunca he recibido formación de este tipo.

**P5. ¿En qué medida cree que ha repercutido la crisis en los siguientes temas? Para responder utilice una escala de 1 a 5 en donde 1 significa “no ha afectado nada” y 5 “me ha afectado mucho”. Puede utilizar los valores intermedios para matizar su opinión.**

	NADA (no le ha afectado)	POCO	ALGO	BASTANTE	MUCHO
1. En la decisión de esperar más tiempo para cambiar mi vehículo (sea suya o no la decisión)	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
2. En su forma de conducir (está más nerviosos/distraído/ agresivo, etc.)	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
3. En la forma de conducir del resto de conductores (están más nerviosos/distraídos/ agresivos, etc.)	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
4. En las comidas, ahora me llevo mi comida y ya no voy tan frecuentemente a comer a restaurantes o bares.	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
5. Pernocto en la cabina de mi camión cuando antes lo solía hacer en hostales o moteles.	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Diseño las rutas de transporte tratando de optimizarlas al máximo.	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
7. Se incorporan menos sistemas de seguridad adicional en la compra de nuevos vehículos (Airbag, ESP, TPM, ACC, Sistema de aviso de salida de carril, etc).	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>

**P6. Si hablamos de conducción más económica, más ahorrativa, ¿Qué medidas, hábitos o conductas utiliza personalmente a la hora de ahorrar en la conducción?**

SI/NO

- Reduce el límite de velocidad
- Va en marchas largas / bajas revoluciones
- No conduce de forma brusca
- Usa de forma racional el aire acondicionado/calefacción
- Revisa y lleva la presión de los neumáticos correctamente
- Apaga el motor (no lo dejo al ralentí) cuando está parado para cargar/descargar
- Utilizo sistemas de navegación (GPS) para optimizar mis rutas
- Otras: \_\_\_\_\_

**P7 Vamos a hablar de una serie de hábitos y conductas sobre el mantenimiento y la conducción de su vehículo, ¿Cuáles de estas prácticas o conductas le han afectado debido a la crisis económica?**

**SOBRE EL MANTEMIENTO**





- Alargar o retrasar el cambio de neumáticos/frenos/amortiguadores, etc.
- Alargar los intervalos de mantenimiento del vehículo especificados por el fabricante.
- No reparar un arañazo o golpe en el vehículo si no afecta a la conducción.
- Lavar con menos frecuencia el vehículo.
- Acudo menos a talleres oficiales para realizar las tareas de mantenimiento del vehículo.
- Cuando se avería el vehículo ya no lo reparan con recambios originales.
- Auto-reparo y hago yo mismo el mantenimiento del vehículo.

#### **SOBRE HABITOS DE CONDUCCION**

- Ha modificado sus rutas
- Sobre los días/horas que usted trabaja, ¿trabaja algún día u hora más a la semana que antes no lo hacía?

#### **P8. ¿Cuál de estas afirmaciones diría que se ajusta más sus hábitos a la hora de poner combustible?**

- Reposta en cualquier gasolinera que haya en mi ruta de transporte, independientemente de la marca y el precio.
- Comparo precios y voy a la gasolinera más barata que pueda, aunque implique desviarme un poco de mi ruta.
- Solo voy a las gasolineras de una marca concreta para beneficiarme de tarjetas descuento.

#### **P9. Ha notado un descenso en el tráfico de camiones por carretera.**

- SI
- NO

**P.10.-**¿Cuántos años de antigüedad como conductor de vehículo pesado tiene usted? : \_\_\_\_\_ años

**P.11-** ¿Cuántos Kilómetros recorre habitualmente al año cada vehículo?: \_\_\_\_\_ kilómetros



### 3 PRINCIPALES RESULTADOS

---

#### Aspectos y dimensiones sobre los que afecta la crisis económica

La actual crisis económica ha provocado que muchos conductores de transporte pesado adopten nuevos comportamientos que les permitan ahorrar en la utilización del vehículo. Entre estas nuevas conductas destacan las siguientes:

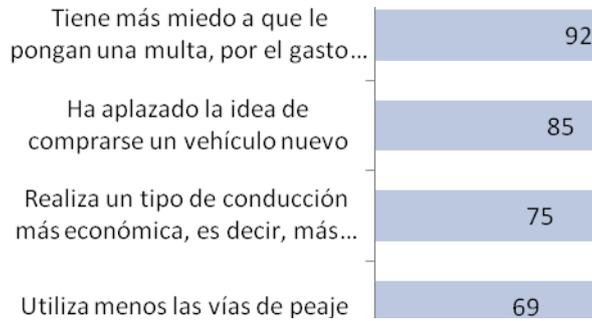
Más de 9 de cada 10 conductores de vehículos de transporte pesado (92%) reconoce tener ahora, después de la crisis, un mayor **miedo a las multas**, por el gasto económico que suponen. Este elevado temor se debe a dos motivos; por una parte la crisis económica que vive el país, hace que el impacto económico que supone una multa sea mayor y tenga más repercusión en el comportamiento del conductor, y por otra, a que en los últimos años se ha incrementado la supervisión y control del cumplimiento de las normas de tráfico, con lo que la probabilidad percibida de posible multa al infractor también es mayor.

El 85% de los conductores afirma que han **aplazado la idea de adquirir un vehículo nuevo** a causa de la crisis, con el efecto derivado de envejecimiento del parque de vehículos pesados.

A su vez, la crisis ha hecho que se realice un tipo de **conducción más económica**, poniendo en práctica técnicas de conducción eficiente. Un 75% de los conductores así lo reconoce.

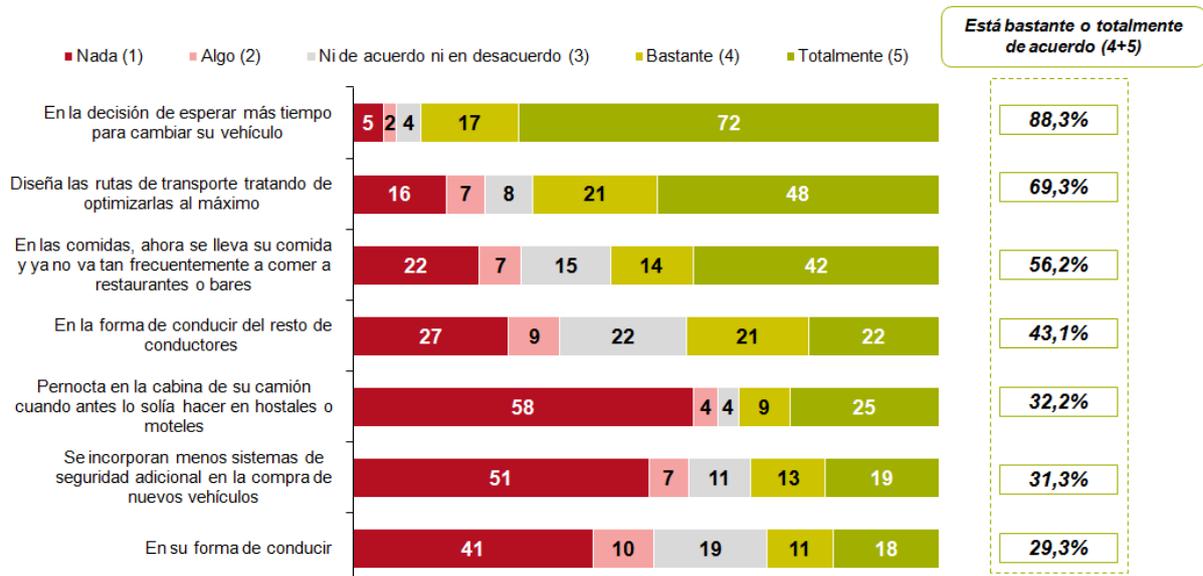
Casi un 70% de los conductores (69%) reconoce que con la crisis económica utilizan menos las **vías de peaje**, un hecho que provoca un incremento del tráfico en carreteras convencionales. Los conductores que recorren menos de 50.000 km., al año, son los que en menor medida han reducido el uso de vías de peaje.





**Gráfica 1:** Aspectos sobre los que afecta la crisis económica. Fuente: Fesvial/Scania 2012

Otros aspectos sobre los que la crisis económica ha afectado al transporte pesado son:



**Gráfica 2:** Aspectos sobre los que afecta la crisis económica II. Fuente: Fesvial/Scania 2012

La mayoría de los conductores (88%) tal y como se tal como se refleja en la gráfica anterior, reconoce que la crisis ha hecho que esperen más tiempo para **cambiar de vehículo**, lo que -unido a lo comentado anteriormente- trae como consecuencia un envejecimiento del parque y que sin duda puede afectar a la seguridad de los vehículos.





Se ha podido descubrir que las empresas utilizan en esta situación de crisis un mecanismo para ahorrar costes, como es **diseñar rutas tratando de optimizarlas lo máximo posible**, sacándoles mayor rentabilidad. Esta práctica es cada vez más utilizada, ya que 7 de cada 10 conductores (70%) reconocen que sus empresas diseñan rutas de transporte más optimizadas que anteriormente.

Más de la mitad de los conductores también intenta ahorrar en comidas, lo que hace que el 56% **se lleven su propia comida** y no vayan tan frecuentemente a comer a restaurantes o bares.

La crisis también ha afectado a la forma de conducir. Más de 4 de cada 10 conductores (43%) percibe un **mayor nerviosismo, distracción, agresividad en la forma de conducir del resto de conductores** a causa de la situación económica. Los conductores autónomos (un sólo vehículo en la empresa) y aquellos que tienen más de 25 años de experiencia, perciben en mayor medida este cambio de comportamiento del resto de conductores. Los conductores perciben o reconocen en mayor medida que **la crisis ha afectado más la forma de conducir del resto de conductores de transporte pesado que la de ellos mismos**, puesto que sólo un tercio (29%) reconoce estar más nervioso, distraído y agresivo.

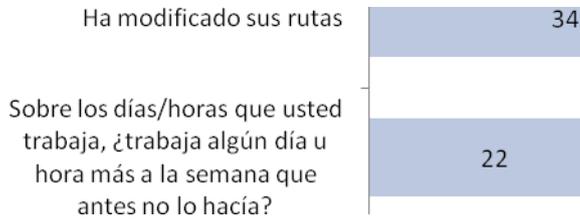
Otro aspecto sobre el que también parece repercutir la crisis, aunque en menor medida es el descanso nocturno. Un tercio de los conductores (32%) reconoce que ahora **pernoctan en la cabina de su vehículo** cuando antes iban a hostales. Esta proporción sube al 42% cuando se trata de los conductores más veteranos (más de 25 años).

Los datos del estudio indican que la seguridad de los vehículos también se está viendo afectada por la crisis económica. Un tercio de los conductores (31%) afirma que en su empresa se incorporan menos **elementos de seguridad a la hora de comprar nuevos vehículos**.

### Modificación hábitos de trabajo

En relación a la conducción y hábitos de trabajo, un tercio (34%) de los conductores asegura que han **modificado sus rutas** debido a la crisis. El 22% reconoce que ahora **trabaja alguna hora / día más** que antes no lo hacía, sobre todo las empresas con 2 ó 3 vehículos.

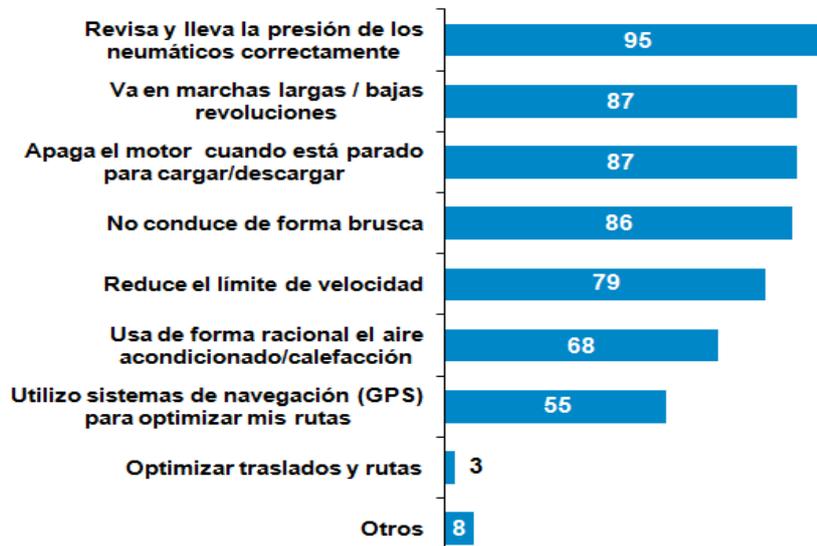




Gráfica 3: Modificación hábitos de trabajo. Fuente: Fesvial/Scania 2012

### Medidas utilizadas para ahorrar en la conducción

Como se ha indicado, el 75% de los conductores de transporte pesado **realizan un tipo de conducción más económica** que anteriormente. Entre todas las técnicas más utilizadas para ahorrar destacan las siguientes:



Gráfica 4: Medidas utilizada para ahorrar en la conducción. Fuente: Fesvial/Scania 2012

La técnica de conducción eficiente mas aplicada por la mayoría de conductores es **revisar y llevar la presión de los neumáticos correctamente** con un 95%. También **circular con marchas**





**largas y a pocas revoluciones** es la segunda medida más utilizada, junto con **no dejar el motor al ralentí** al cargar-descargar, en un 87%.

Otras de las técnicas aplicadas son: no circular de forma brusca (86%), reducir el límite de velocidad (79%), usar de forma racional el aire acondicionado (68%), y utilizar sistemas de navegación (GPS) para optimizar las rutas (55%).

### Conductas sobre el mantenimiento del vehículo afectadas por la crisis económica

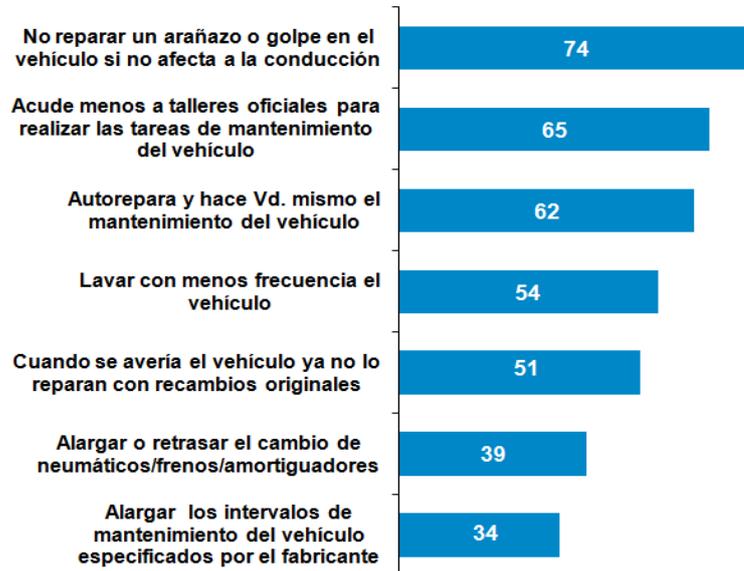
Los datos indican que la crisis económica también afecta al mantenimiento de los vehículos de transporte pesado. En ocasiones como medida de ahorro se reducen las tareas de mantenimiento de los vehículos, lo que sin duda puede afectar a la seguridad. A través de este estudio se pretendía conocer qué tareas de mantenimiento se han reducido en mayor medida.

Entre los datos recogidos, es destacable que un 62% **auto-repara y hacen ellos mismos el mantenimiento del vehículo**, más de un tercio de los conductores (39%) **alarga o retrasa el cambio de neumáticos, frenos o amortiguadores**, y el 34% **alargan los intervalos de mantenimiento del vehículo** especificados por el fabricante. Estos comportamientos pueden tener un importante impacto en la seguridad del vehículo, lo que puede ocasionar que el mismo no se encuentre en óptimas condiciones y en determinadas situaciones no responda con eficacia y seguridad a la demanda que realiza el conductor, pudiendo producirse accidentes.

Se ha descubierto también que el 65% de los conductores **acude menos a talleres oficiales para realizar las tareas de mantenimiento del vehículo**.

Otros aspectos que también pueden afectar a la seguridad del vehículo, aunque en menor medida son, no reparar un arañazo o golpe en el vehículo si no afecta a la conducción (74%) y lavar con menor frecuencia el vehículo (54%).





Gráfica 5: Conductas sobre mantenimiento del vehículo afectadas por la crisis económica. Fuente: Fesvial/Scania 2012

### Repostaje de combustible

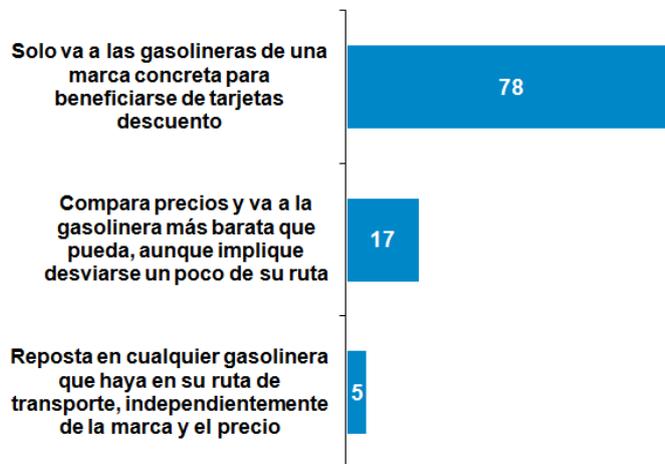
Uno de los principales gastos que se derivan de la utilización de los vehículos de transporte pesado, es obviamente el combustible. La crisis ha influido en el precio del petróleo, provocando el encarecimiento del carburante. Los transportistas para hacer frente a esta subida de precio adoptan hábitos que les permitan ahorrar en el repostaje de combustible.

La práctica más habitual es **acudir a las gasolineras de una marca concreta ya que así se benefician de las ventajas de una tarjeta descuento**. Casi 8 de cada 10 conductores (78%) así lo manifiestan. La gran mayoría de transportistas manifiestan poseer tarjetas de descuento por repostar en determinadas gasolineras.

Sin embargo, sólo un 17% **acude a la gasolinera más barata** si ello hace que tenga que desviarse un poco de su ruta.

El porcentaje de conductores que **repostan en cualquier gasolinera es muy bajo**, con sólo un 5%. Estos resultados muestran que a la hora de repostar los transportistas sólo lo hacen en aquellas gasolineras que les resultan más rentables.



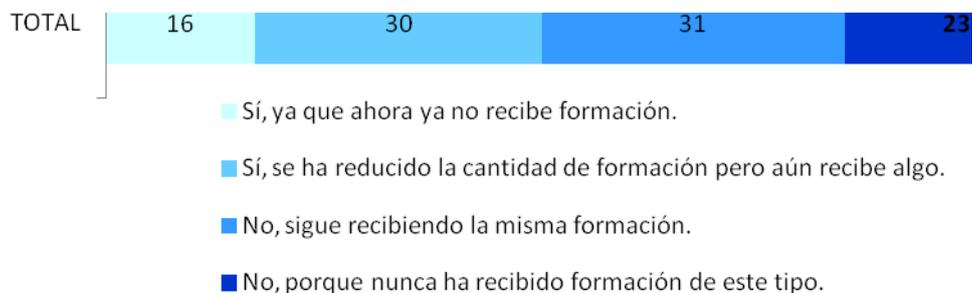


Gráfica 6: Hábitos a la hora de poner combustible. Fuente: Fesvial/Scania 2012

### Relación de la crisis económica y la formación recibida

Los conductores profesionales también afirman que la crisis ha afectado a la cantidad de formación recibida en materia de seguridad vial y técnicas de conducción.

Casi la mitad de los conductores (46%) reconoce que **ahora la formación recibida en materia de seguridad vial y conducción es menor** o incluso ya no recibe ninguna formación. El 31% manifiestan que siguen recibiendo la misma formación que anteriormente, y el 23% dice no haber recibido nunca formación de este tipo, un dato muy preocupante. Se puede comprobar, pues, como la crisis comienza a afectar a la formación en seguridad vial y técnicas de conducción eficiente que reciben los conductores de transporte pesado. De hecho, el 16% que afirma que **ya no** reciben formación cuando antes sí que se les daba.



Gráfica 7: Relación entre la crisis económica y la cantidad de formación recibida. Fuente: Fesvial/Scania 2012



## 4 CONCLUSIONES

---

Como conclusión general del estudio se puede extraer que la crisis económica, vista desde la percepción del conductor, ha afectado a varios ámbitos del sector del transporte pesado.

Por un lado, la crisis ha traído como consecuencia el que **se aplase la idea de comprar vehículos nuevos (88%)**, y, a su vez, a los vehículos nuevos que se compran se les incluyen menor número de elementos de seguridad (31%).

También se observa un **ahorro en los costes de mantenimiento**, ya que hay un alto porcentaje de conductores que realizan ellos mismos el mantenimiento del vehículo, el 62%. Además, algo más de un tercio de los conductores reconocen que retrasan el cambio de neumáticos, frenos o amortiguadores (39%) y el 34% alargan las revisiones recomendadas por los fabricantes. Este ahorro en el mantenimiento **puede afectar negativamente en la seguridad vial**, incrementando el número de accidentes producidos por malas condiciones de los vehículos.

La crisis también ha provocado que aumente el miedo **de los conductores a que les pongan una multa**. Este temor a ser multados lo reconoce el 92% de los conductores.

La **conducción se realiza de forma más económica** (un 75% de los conductores así lo manifiesta), utilizando principalmente técnicas como revisar la presión de los neumáticos, evitar dejar el vehículo al ralentí durante la carga y descarga e ir en marchas largas.

En relación al **conductor**, han aumentado las ocasiones donde lleva su propia **comida** y ahora se **pernocta** en mayor proporción en **la cabina de su vehículo**, todo con el objetivo de lograr ahorro económico.

**Otros aspectos** sobre los que la crisis también ha incidido en el transporte pesado son:

- Se percibe una forma de conducción más **agresiva y distraída**.
- Una parte de los conductores reconoce **trabajar más horas y días que antes**.
- La **formación** recibida en seguridad vial y técnicas de conducción es menor ahora.





En definitiva, los resultados obtenidos indican de manera clara que la crisis económica puede tener un gran impacto sobre elementos importantes de la seguridad vial, tanto del conductor como del vehículo y ello, a su vez, puede aumentar el **riesgo de sufrir un accidente**.

