



Juventud al volante: por qué es necesario ser prudente



## ÍNDICE DE MATERIAS

<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>4</b>
<b>ALGUNAS APRECIACIONES METODOLÓGICAS</b>	<b>5</b>
<b>LAS DIFERENCIAS OBSERVADAS EN LA ACCIDENTALIDAD DE LOS JÓVENES</b>	<b>7</b>
LA PROBABILIDAD DE ACCIDENTE GRAVE ENTRE LOS CONDUCTORES JÓVENES	7
LA GRAVEDAD DE LOS ACCIDENTES	9
<b>ANÁLISIS TERRITORIAL: LA «NOTA» DE LOS JÓVENES SEGÚN SU PROVINCIA</b>	<b>12</b>
ACCIDENTES GRAVES (DAÑOS CORPORALES)	12
LOS DAÑOS MATERIALES	18
CONCLUSIÓN: LA ACCIDENTALIDAD EN SU CONJUNTOO	23



## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Tasa de gravedad derivada del coste medio de los siniestros corporales según la edad del conductor. ....	10
Ilustración 2: Tasa de gravedad derivada del coste medio de los siniestros graves por tipo de vehículo. ....	11
Ilustración 3: Nota de los jóvenes conductores en accidentes graves: ambos sexos. ....	13
Ilustración 4: Expresión territorial de las notas en accidentes graves. Ambos sexos. ....	14
Ilustración 5: Notas por accidentes graves. Mujeres. ....	15
Ilustración 6: Notas en accidentes graves. Hombres. ....	17
Ilustración 7: Expresión gráfica de las diferencias entre sexos en accidente graves. ....	18
Ilustración 8: Notas en accidentes leves: ambos sexos. ....	19
Ilustración 9: Notas en accidentes leves: mujeres. ....	21
Ilustración 10: Notas en accidentes leves: hombres. ....	22

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Probabilidad de sufrir un accidente grave por parte de un joven en relación a que lo sufra un conductor de más de 35 años. ....	7
Tabla 2: Probabilidad de accidente grave (en veces) según la antigüedad de carnet de los conductores más jóvenes en relación a los que tienen una antigüedad de más de diez años, por tipo de vehículo. ....	9
Tabla 3: Las notas de accidentalidad de cada provincia. ....	24
Tabla 4: Notas de accidentalidad de las jóvenes conductoras, por provincias. ....	25
Tabla 5: Notas de accidentalidad de los jóvenes conductores, por provincias. ....	27



## INTRODUCCIÓN

La obtención de la licencia de conducción es una de las marcas habituales del final de la adolescencia. El comienzo de la etapa conocida como juventud suele coincidir con ese momento en el que la persona adquiere mayores dotes de autonomía y libertad merced a la obtención del carné de conducir, así como el acceso al uso más o menos habitual de algún vehículo a motor.

Esta excelente noticia, sin embargo, tiene algunos elementos preocupantes. Las convicciones sociales, a menudo, vinculan la juventud con actitudes al mando de un vehículo a motor excesivamente temerarias, o simplemente señalan el hecho evidente de que los jóvenes, por definición, son más inexpertos al volante que otros conductores. También se puede señalar, en algunos casos, una presunta mayor proclividad a conducir bajo los efectos del alcohol o de las drogas.

Este informe pretende abordar esta realidad desde los datos de la industria aseguradora. Estos datos tienen limitaciones: por ejemplo, no incluyen el factor derivado de la presencia del alcohol o las drogas en la conducción; pero, sin embargo, tienen la gran ventaja de ofrecer una visión completa y precisa sobre *los resultados* de la accidentalidad, cualesquiera que sean sus causas. La denominada Estadística de Seguros de Automóviles o ESA acumula información sobre siniestros sufridos por aproximadamente dos tercios de los vehículos que circulan en España; es la suya, pues, una importante representatividad, la más elevada que se puede encontrar más allá de las propias cifras de la Dirección General de Tráfico, y con un nivel de granularidad que le permite realizar análisis geográficos, por edades, sexos, y otras categorías.

Se pretende, pues, ofrecer en estas notas una panorámica completa e interesante sobre la conducción por parte de los jóvenes, con una conclusión que ya se puede enunciar en esta introducción: es importante que los conductores de menor edad sean conscientes de las limitaciones que sus propias características les suponen y que, consecuentemente, extremen la prudencia al volante; rechazando por supuesto, como cualquier otro conductor, cualquier actividad que pueda disminuir o erosionar su capacidad de poner los cinco sentidos en la conducción.



## ALGUNAS APRECIACIONES METODOLÓGICAS

Como ya se ha comentado, el análisis descrito en estas notas tiene como base la Estadística de Seguros del Automóvil del sector asegurador. Esta estadística permite estudiar diversas realidades de la siniestralidad o accidentalidad de tráfico teniendo en cuenta las características del vehículo, o del conductor, que es responsable de dicho siniestro o lo ha sufrido.

Este estudio, como se verá, tiene dos partes: una parte general en la que se elaboran diversos contenidos sobre la accidentalidad de los jóvenes; y otra de orden territorial, donde se ensaya una aproximación a la realidad de las diferencias observadas en los accidentes provocados por jóvenes conductores desde el punto de vista territorial, tomando como base de territorio las provincias de España y sus dos ciudades autónomas.

Aunque cada una de estas partes tiene una metodología diferente, hay algunos elementos comunes a ellas, como son:

- 1) El análisis se ha centrado en la cobertura de responsabilidad civil (seguro «a terceros»), desdoblándola en daños corporales y materiales. De esta manera, se identifican los siniestros de RC Corporal con los siniestros graves (puesto que hay algún tipo de atención a daños corporales) y los de RC Material con los leves (daños producidos fundamentalmente en los vehículos). Las coberturas de responsabilidad civil presentan la gran ventaja de ser obligatorias, lo que garantiza que la muestra de conductores y siniestros obtenidas de la ESA no puede estar sesgada.
- 2) Sólo se han tenido en cuenta como vehículos los turismos y los vehículos de dos ruedas (ciclomotores, motos y escúteres). No se incluyen, pues, ni los vehículos comerciales, ni los camiones, ni los autobuses, remolques, maquinaria agrícola o industrial. En todo caso, se trata de categorías de vehículos mucho menos presentes en el parque y, es más, donde la presencia de los conductores jóvenes es muy inferior.

La primera parte del estudio, dedicada a las **diferencias observadas en la accidentalidad de los jóvenes**, tiene como objetivo describir las diferencias de probabilidad de accidente grave (con daños corporales), así como las disparidades entre la gravedad del mismo, atendiendo a la edad del conductor, a su experiencia como conductor y al tipo de vehículo utilizado. Por lo tanto, es un análisis restringido a los accidentes graves.

En esta parte del estudio, la condición de conductor joven se establece en los rangos de edad entre 18 y 35 años. Para algunos enfoques del estudio se ha creado una subcategoría de conductores muy jóvenes, esto es los que tienen entre 18 y 28 años.

La gravedad del siniestro, por otra parte, se identifica con su coste. Esto es, se asume que a mayor coste de un siniestro para la aseguradora, mayor habrá sido gravedad del accidente en términos de daños causados.



Por lo que se refiere al **análisis territorial de los jóvenes conductores**, se trata de un análisis que tiene como objetivo describir las diferencias territoriales observadas en las estadísticas aseguradoras en lo que se refiere a la probabilidad de accidente o siniestro de tráfico en el caso de los conductores jóvenes, una vez más puestas en contacto con comportamientos observados en conductores de más edad.

Las características de este análisis realizado aquí son, básicamente, las siguientes:

- 1) La condición de conductor joven se establece en el rangos de edad entre 18 y 35 años, como en el anterior estudio. Aquí, sin embargo, no se ha derivado una subcategoría de conductores muy jóvenes, por los problemas de representatividad de datos que podrían producirse en territorios de poca población.
- 2) La unidad territorial considerada es la provincia.
- 3) Los análisis se diferencian por sexos.
- 4) Finalmente, a la hora de expresar las diferencias, se ha optado por una metodología basada en otorgar a las probabilidades observadas una «nota», por afinidad con las notas escolares, de 0 a 10. Así, se identifica la nota máxima (los «conductores 10») con el mejor de los comportamientos observados en la estadística entre todos los conductores. A continuación, se compara la probabilidad de accidente de cada colectivo con esa «mejor nota», derivando la suya propia.



## LAS DIFERENCIAS OBSERVADAS EN LA ACCIDENTALIDAD DE LOS JÓVENES

Hechas estas salvedades, procede describir las conclusiones de los análisis.

### La probabilidad de accidente grave entre los conductores jóvenes

La probabilidad de accidente grave se mide como la relación entre los siniestros producidos y registrados y el total de vehículos. A estos efectos, pues, no importa el número de accidentes que se produzcan, sino en qué medida son muchos, o pocos, en relación con el número total de vehículos que pudieron tener dichos accidentes.

Con carácter general, los datos indican que la probabilidad de accidente de los conductores entre 18 y 35 años es superior a la de los conductores de más edad. La probabilidad de sufrir un accidente grave siendo un conductor muy joven (hasta 28 años) es aún mayor. La probabilidad de que un conductor de 18 años tenga un accidente grave es casi 4 veces mayor a que lo padezca una persona de más de 35 años. Esta probabilidad va descendiendo entre los jóvenes según el conductor va cumpliendo años. A los 35 años, las diferencias son ya relativamente pequeñas (un tercio).

Cuando se observan la evolución en términos porcentuales se puede ver que hay una tendencia general, aunque irregular. La irregularidad viene probablemente causada por el hecho de que la relación entre edad y experiencia no es estricta (dicho de otra manera: no todos los conductores comienzan a conducir con 18-19 años); en la tercera década de la vida hay muchos conductores que se van incorporando a la conducción, lo cual hace que la evolución observada no sea totalmente regular. No obstante, se puede distinguir un patrón por el cual la proclividad de accidente desciende a ritmo acelerado (cerca de los dos dígitos) entre los 18 y los 25, de modo y forma que a los 25 un conductor ha «reducido» ya la mitad de la distancia que lo separaba a los 18 de los conductores con experiencia; para atemperarse en los años posteriores aproximadamente a la mitad.

*Tabla 1: Probabilidad de sufrir un accidente grave por parte de un joven en relación a que lo sufra un conductor de más de 35 años.*

	Diferencia en la probabilidad de accidente (veces)	Mejora %
De 18 años	3,8	---
De 19 años	3,2	-15,8%
De 20 años	3,2	0,0%
De 21 años	2,9	-9,4%
De 22 años	2,6	-10,3%
De 23 años	2,4	-7,7%
De 24 años	2,2	-8,3%
De 25 años	2,0	-9,1%

	Diferencia en la probabilidad de accidente (veces)	Mejora %
De 26 años	2,0	0,0%
De 27 años	1,9	-5,0%
De 28 años	1,8	-5,3%
De 29 años	1,7	-5,6%
De 30 años	1,6	-5,9%
De 31 años	1,5	-6,3%
De 32 años	1,5	0,0%
De 33 años	1,4	-6,7%
De 34 años	1,3	-7,1%
De 35 años	1,3	0,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de la ESA.

Como ya se comentado anteriormente, por definición la naturaleza de los datos disponibles no permite analizar determinados factores. Sin embargo, lo que sí permite es ser muy precisos a la hora de valorar en qué medida impacta en la realidad que aquí se analiza el hecho de que los jóvenes, por definición, son conductores inexpertos. Si se define la inexperiencia al volante como el hecho de que la licencia de conducción tenga 9 años de antigüedad o menos, buena parte de los jóvenes considerados en este análisis están incluidos en la misma.

Es a efectos de aislar en lo posible al colectivo de conductores jóvenes con menor experiencia por lo que se ha acudido a la sub-categoría de conductores muy jóvenes (hasta 28 años). De esta manera, se garantiza la obtención de una muestra homogénea de conductores que pueden ser observados en su evolución a lo largo de los primeros años de la conducción; aunque siempre existirán distorsiones creadas por el hecho de que la intensidad de conducción (el tiempo que se conduce) no es igual entre todos los jóvenes.

El análisis bajo estas premisas es claro al señalar una correlación negativa entre accidentalidad y experiencia: a mayor experiencia, menor accidentalidad.

Los conductores, conduzcan una moto o un turismo, que tienen entre 18 y 28 años y que tienen menos de un año de carnet tienen 3,6 más probabilidades de sufrir un accidente que una persona que tiene más de diez años de experiencia al volante.

Si este análisis se hace atendiendo al tipo de vehículo en el que los conductores provocaron el accidente grave, se ve que los conductores de vehículos de dos ruedas, por lo general, son más proclives a sufrir accidentes con daños corporales, lo cual es lógico teniendo en cuenta que participando en el evento al menos un vehículo de dos ruedas, la posibilidad de generarse daños corporales es mayor que entre los vehículos de cuatro ruedas. La categoría más destacable es la de los conductores de ciclomotores. Un conductor muy joven y con menos de un año de experiencia tiene 10,5 veces más de probabilidades de sufrir un accidente que una persona que lleva diez años conduciendo un vehículo de estas características.





Tabla 2: Probabilidad de accidente grave (en veces) según la antigüedad de carnet de los conductores más jóvenes en relación a los que tienen una antigüedad de más de diez años, por tipo de vehículo.

Conductores entre 18 y 28 años...	Ciclomotores	Motos	Escúteres	Turismos	Total general
Con menos de 1 año de carnet	10,5	4,5	5,1	3,1	3,6
De 1 a 2 años de carnet	5,6	3,8	4,4	3,0	3,2
De 2 a 3 años de carnet	4,2	2,9	3,3	2,6	2,7
De 3 a 4 años de carnet	3,0	2,8	3,0	2,3	2,4
De 4 a 5 años de carnet	2,7	3,2	2,8	2,3	2,4
De 5 a 6 años de carnet	2,8	2,5	2,4	2,1	2,2
De 6 a 7 años de carnet	2,0	2,2	2,4	1,9	1,9
De 7 a 8 años de carnet	2,1	2,1	2,0	1,9	1,9
De 8 a 9 años de carnet	2,1	1,9	1,9	1,8	1,8
De 9 a 10 años de carnet	2,5	1,6	1,5	1,6	1,6

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la ESA

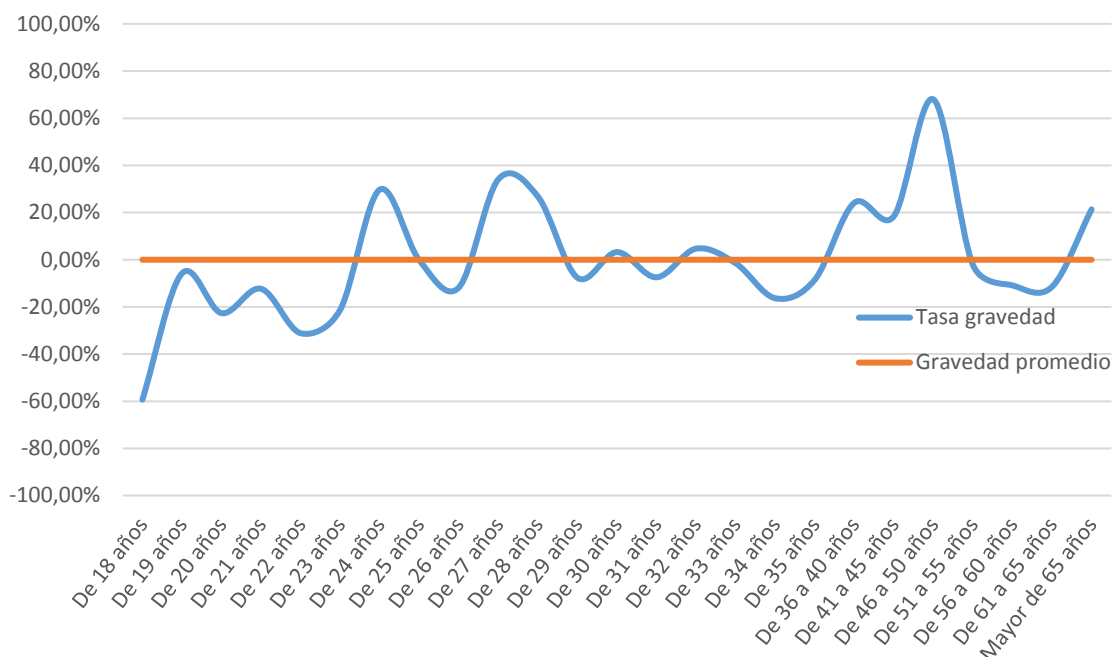
## La gravedad de los accidentes

Una vez estudiada la probabilidad de accidente grave desde diferentes enfoques, también ocupa lugar en este análisis la gravedad del accidente. En este estudio hay que tener en cuenta que se parte de una base de gravedad alta debido a que se están analizando sólo los accidentes corporales. Esto es, los accidentes que además del daño del vehículo suponen daños personales en los conductores y ocupantes.

La observación de la gravedad de los accidentes provocados, derivada desde el coste medio de los siniestros pagados por las aseguradoras, demuestra que ésta tiene una tendencia suavemente creciente con la edad. Los conductores que tienen una edad comprendida entre los 46 y los 55 años son los que provocan accidentes más graves. En este tramo de edad el accidente corporal es casi un 70% más grave un accidente de gravedad promedio. La gravedad promedio es aquella que sufren de media todos los conductores. Esto se traduce en que el accidente en este tramo de edad es el doble de grave que la media.



Ilustración 1: Tasa de gravedad derivada del coste medio de los siniestros corporales según la edad del conductor.

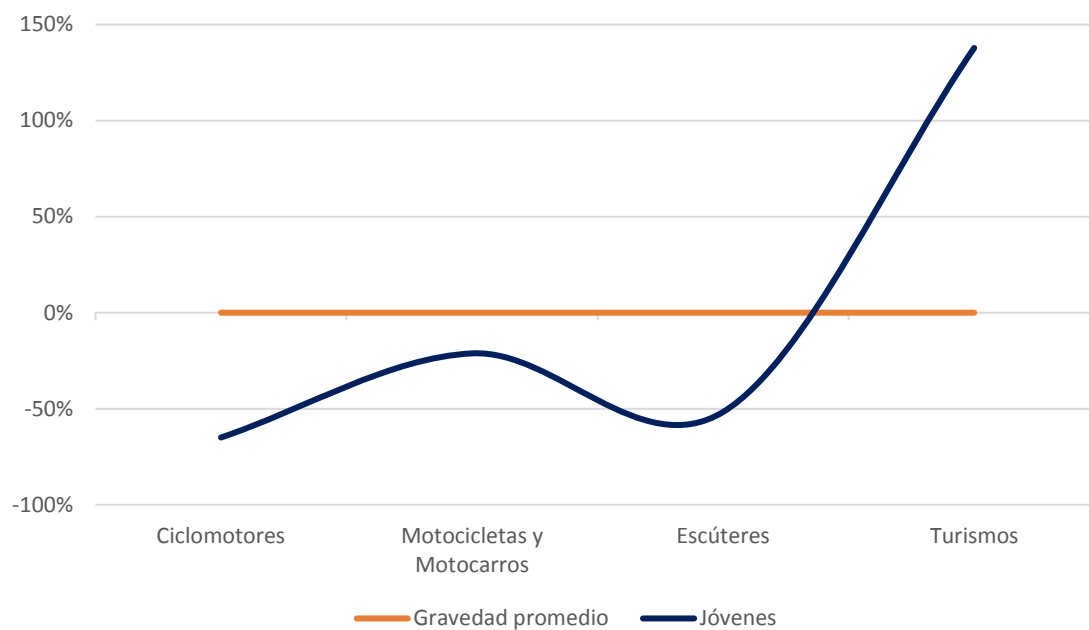


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la ESA

Por lo tanto, en el caso de los jóvenes los datos indican una realidad diferente a la de la probabilidad; aquí, la gravedad tiende a ser más baja. Por lo tanto, se puede decir que los conductores jóvenes tienden a tener más accidentes, pero éstos tienden, afortunadamente, a ser menos graves.

Si se observa la gravedad del accidente según el tipo de vehículo que se conduce se ve que el coste del siniestro es menor en los accidentes con conductores de vehículos de dos ruedas. Los turismos, en cambio tienen el coste medio mayor. La gravedad de un accidente corporal provocada por un turismo es el 138% del promedio de los cuatro vehículos considerados. Esto se traduce en que un accidente corporal padecido por un conductor de un turismo es 2,4 veces más grave que la media del conjunto de vehículos considerados.

Ilustración 2: Tasa de gravedad derivada del coste medio de los siniestros graves por tipo de vehículo.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la ESA



## ANÁLISIS TERRITORIAL: LA «NOTA» DE LOS JÓVENES SEGÚN SU PROVINCIA

Se considera ahora el componente territorial, esto es, las diferencias en comportamiento de los jóvenes conductores según su provincia.

### Accidentes graves (daños corporales)

En el ámbito de los daños corporales, por lo tanto lo que aquí se considera accidentes graves, los datos disponibles señalan que únicamente seis provincias de España «aprueban», esto es, registran una probabilidad de accidente que se puede considerar que obtiene una nota de 5 o más.

Éstas provincias son: Soria, Huesca, Ciudad Real, Segovia, Cuenca y Zamora.

Las peores notas se las llevan las dos ciudades autónomas: Melilla obtiene un 1,1, mientras que Ceuta arroja un 1,7. No obstante, en el caso de estos dos territorios lo justo es destacar su pequeño tamaño, que también incide en el hecho de que sean, también, los territorios sobre los que menos datos hay.

Más allá de las dos ciudades autónomas, las dos provincias con una calificación peor son Las Palmas y Cádiz, ambas con un 1,8 sobre 10 (recuérdese: tomando 10 como la menor probabilidad observada). En términos generales, los territorios con notas más bajas están emplazados en el sur de la península (Sevilla, Málaga, Almería, Murcia), aunque también es destacable la presencia entre estas provincias de la de Pontevedra.



**un.espa** ASOCIACIÓN  
EMPRESARIAL  
DEL SEGURO

Ilustración 3: Nota de los jóvenes conductores en accidentes graves: ambos sexos.

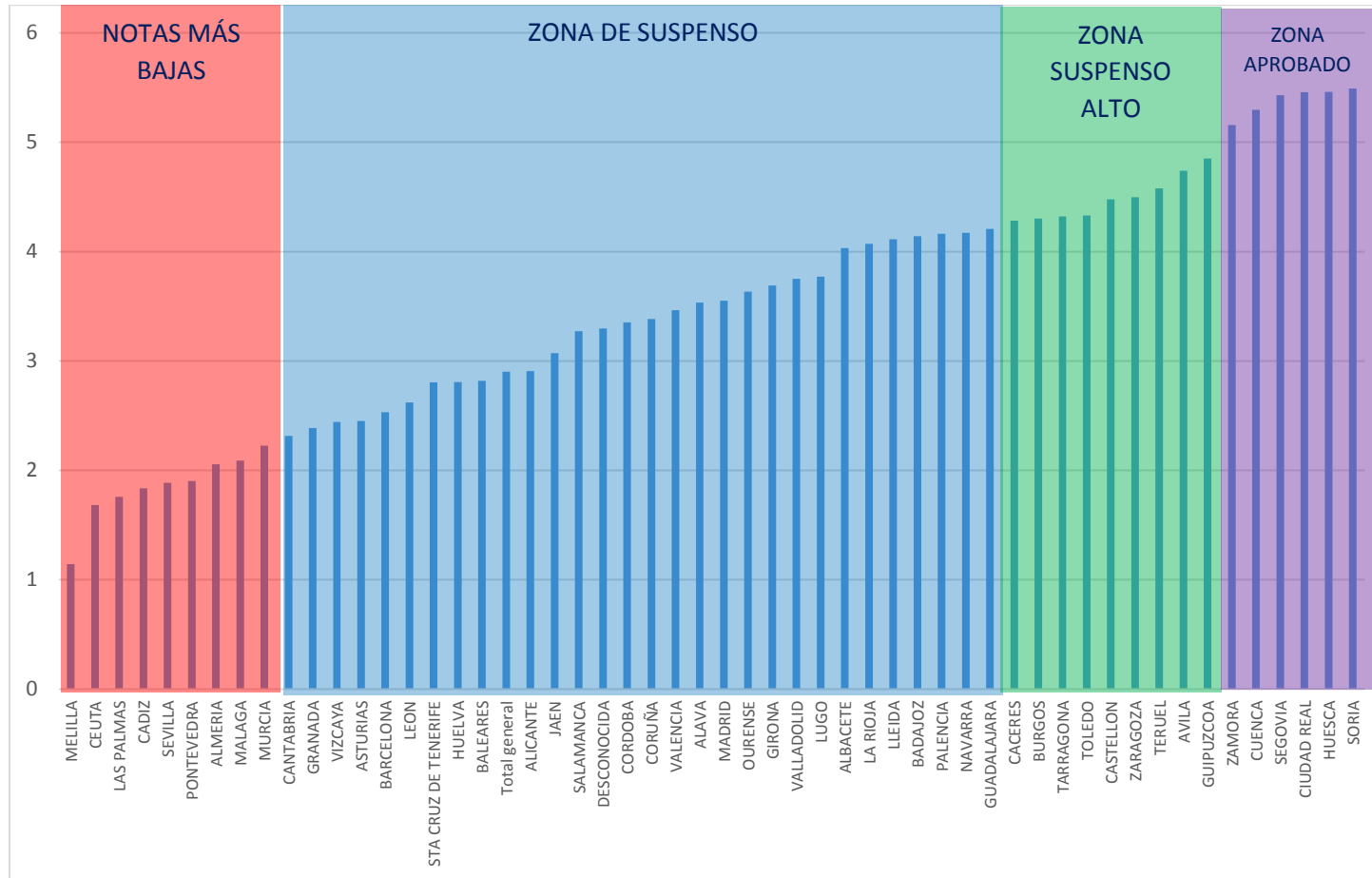
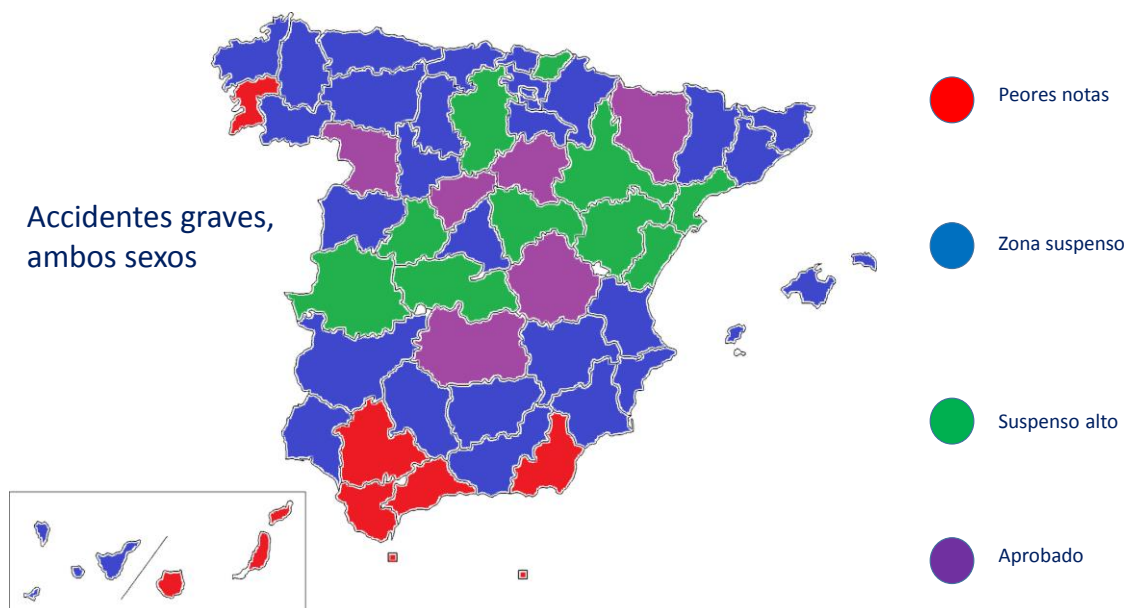
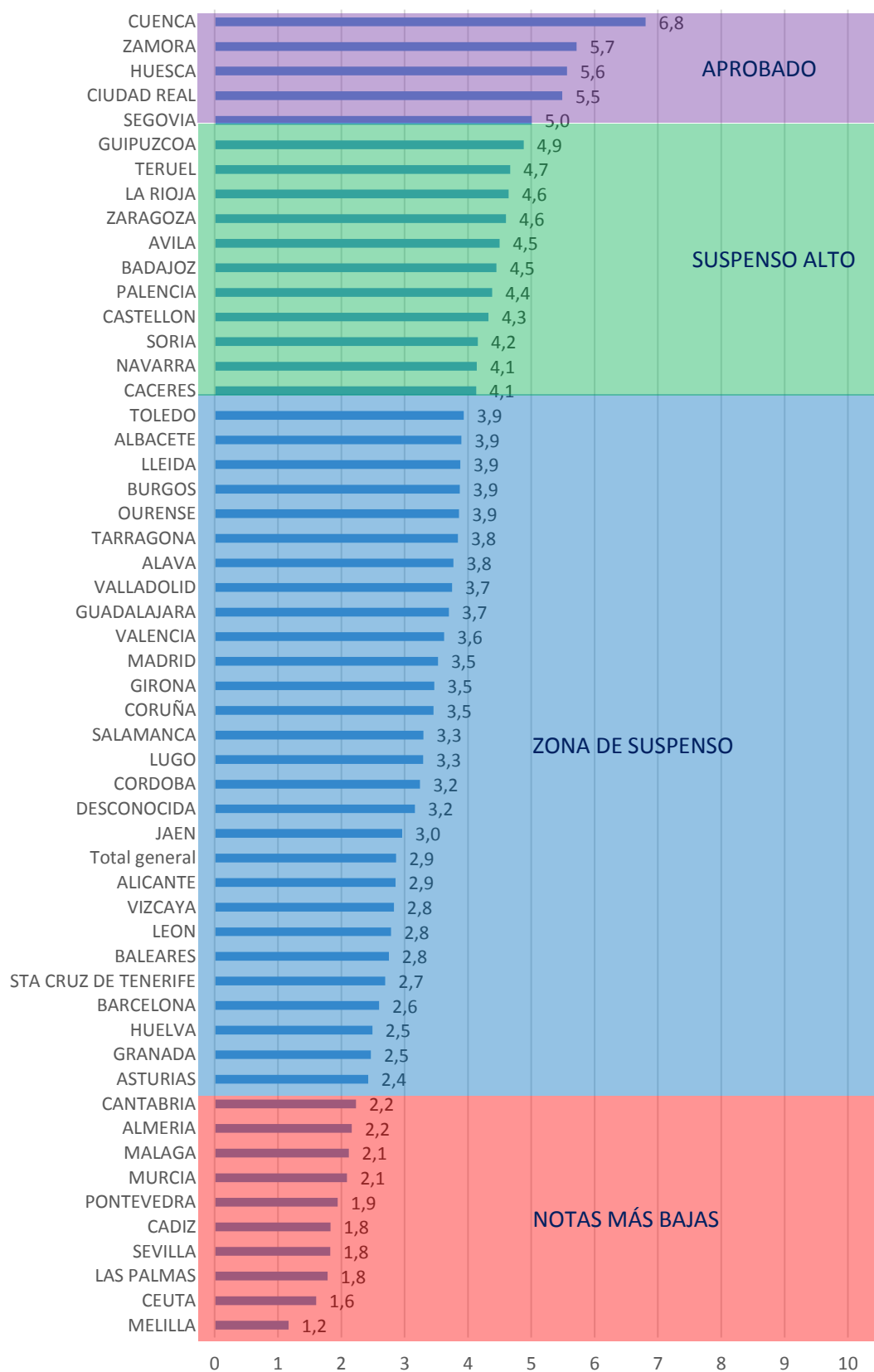


Ilustración 4: Expresión territorial de las notas en accidentes graves. Ambos sexos.



El análisis por sexos matiza sólo levemente esta información. En el caso de las mujeres, las provincias que «aprueban» porque pasan del 5 son una menos que en el análisis conjunto, aunque siguen siendo básicamente las mismas: Cuenca, Zamora, Huesca, Ciudad Real y Segovia; con el dato añadido de que las jóvenes conductoras con quenses obtienen una nota especialmente alta, cercana al 7. Entre las provincias con peor calificación la situación apenas varía.

Ilustración 5: Notas por accidentes graves. Mujeres.



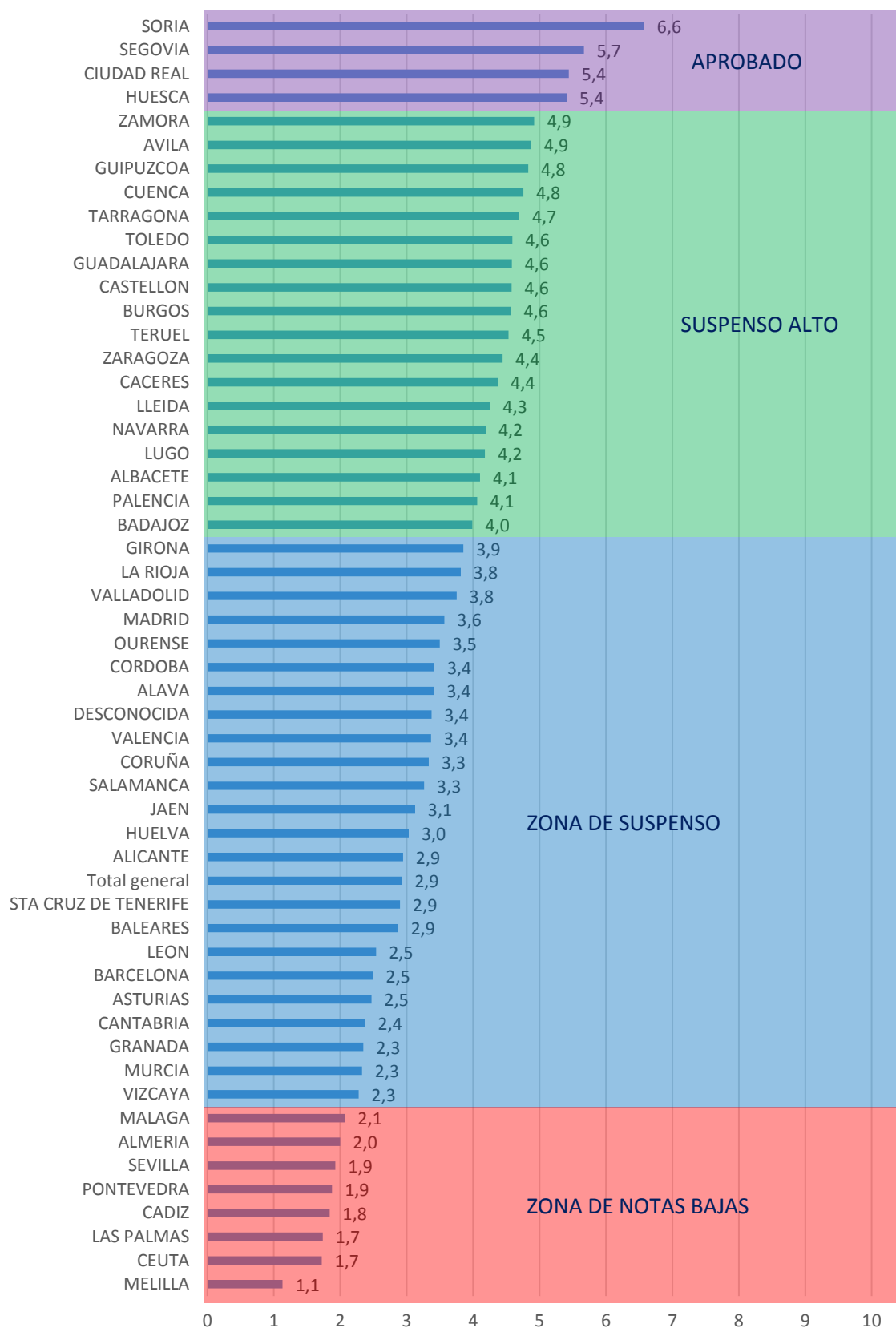


Cuando el análisis se hace para los hombres jóvenes, se observa que la lista de los territorios que «aprueban» se hace más corta, a causa sobre todo de que los jóvenes de la provincia de Zamora «suspenden» por muy poco, frente al aprobado holgado que obtenían las mujeres. Soria, Segovia, Ciudad Real y Huesca permanecen como las provincias donde la nota obtenida por los conductores es un aprobado, destacando sobre todo la primera de ellas, donde se supera el 6,5.

Por otra parte, la lista de las provincias con notas más bajas está formada por: las dos ciudades autónomas, Las Palmas Cádiz, Pontevedra, Sevilla, Almería y Málaga. De esta manera, los territorios de Málaga, Cádiz, Sevilla, Las Palmas y las dos ciudades autónomas son los que aparecen con baja nota tanto en el caso de los hombres como en el de las mujeres; siendo Segovia, Ciudad Real y Huesca las tres provincias donde ocurre exactamente lo contrario, esto es, provincias cuyos jóvenes conductores consiguen un aprobado en el caso de ambos sexos.



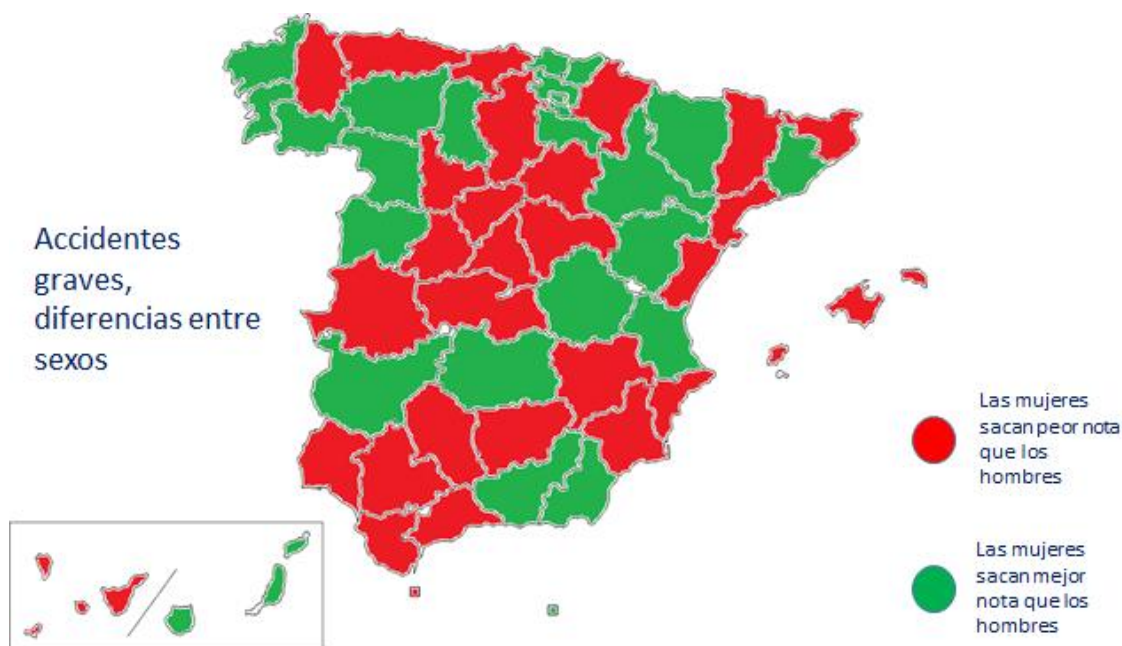
Ilustración 6: Notas en accidentes graves. Hombres.



Queda por analizar, por último, la diferencia existente entre sexos. Los datos apuntan a que aproximadamente en la mitad de las provincias la nota obtenida por los hombres es peor que la de las mujeres, y en la otra mitad ocurre lo contrario. Los dos extremos se dan en dos provincias muy cercanas: mientras en Cuenca la nota obtenida por las mujeres es un 43% mejor que la de los hombres, en la provincia de Soria la nota femenina es un 37% peor que la masculina.

Las diferencias entre sexos son, en buena medida, territoriales. La mayor pericia y prudencia de las jóvenes conductoras respecto de sus convecinos hombres es especialmente patente en territorios como la comunidad autónoma gallega; León, Palencia, Zamora y Salamanca, en Castilla y León; el País Vasco y los territorios situados en la cuenca del Ebro, esto es La Rioja y Aragón. Las mujeres tienden a quedar peor que los hombres en la cornisa cantábrica restante, el centro del país, casi todo el sur y Cataluña salvo Barcelona.

*Ilustración 7: Expresión gráfica de las diferencias entre sexos en accidente graves.*

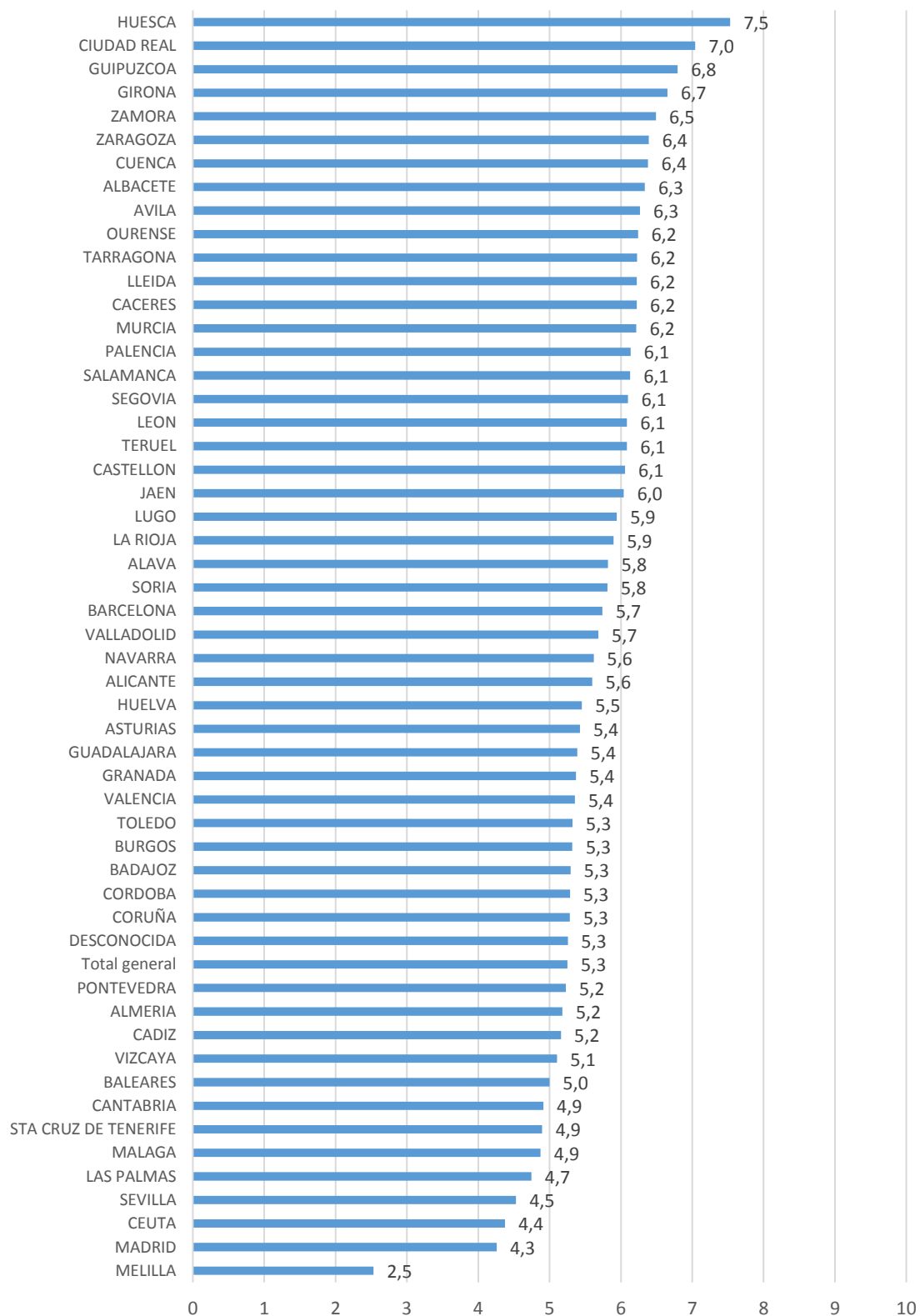


## Los daños materiales

Si el análisis se lleva a los daños materiales, la situación cambia de forma muy significativa, dado que aquí las notas son más elevadas; de hecho, el conjunto de los conductores jóvenes obtiene un aprobado raspado (5,3)

La situación, de hecho, es aquí la contraria: son sólo ocho los territorios que «suspenden»: Melilla, Madrid, Ceuta, Sevilla, Las Palmas, Málaga, Tenerife y Cantabria. De nuevo, pues, territorios situados fundamentalmente al sur, a los que hay que añadir la Comunidad de Madrid y la de Cantabria.

Ilustración 8: Notas en accidentes leves: ambos sexos.





La nota más alta es la obtenida por los jóvenes conductores oscenses, que sacan un 7,5 sobre 10; seguidos de los de Ciudad Real, Guipúzcoa, Girona, Zamora y Zaragoza.

Observando las notas de las mujeres se aprecia una nota especialmente elevada en las oscenses, que casi sacan un 9. Nota a la que poco tiene que envidiar el 7,5 conseguido por las jóvenes conductoras de Cuenca, o las de Ciudad Real y Guipúzcoa, que se quedaron a las puertas de tener un 7. Las peores notas se dan, de nuevo, en las dos ciudades autónomas, la Comunidad de Madrid y Cantabria.

Cuando se aprecia la situación de los hombres se ve que las notas se estrechan. Entre los jóvenes conductores la mejor nota es un 7,1, y corresponde a los jóvenes conductores de Ciudad Real, seguidos a corta distancia por oscenses, gerundenses, donostiarra y orensanos. La peor situación se observa básicamente en los mismos territorios que ya se veían en el caso de las mujeres.

Ilustración 9: Notas en accidentes leves: mujeres.

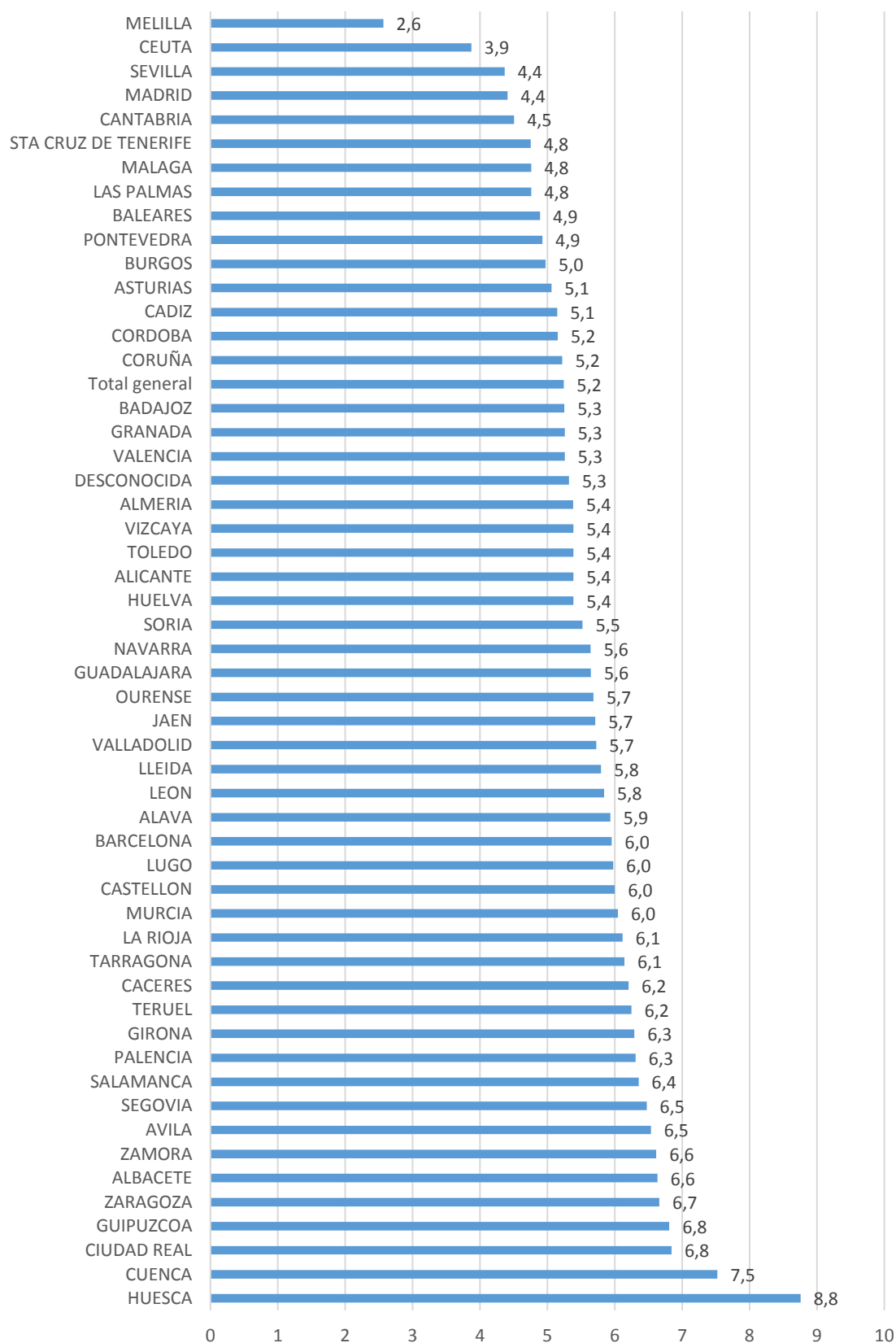
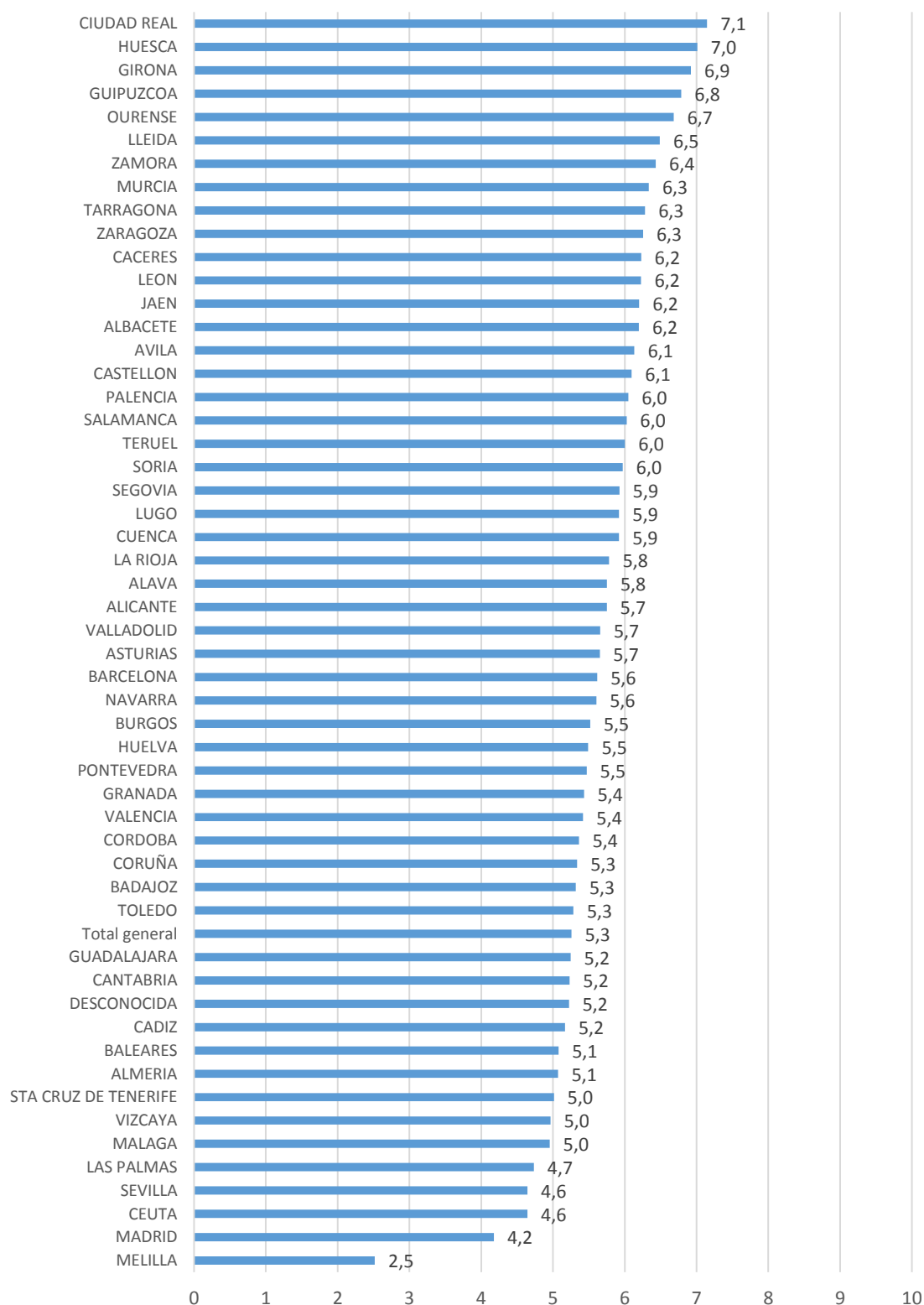
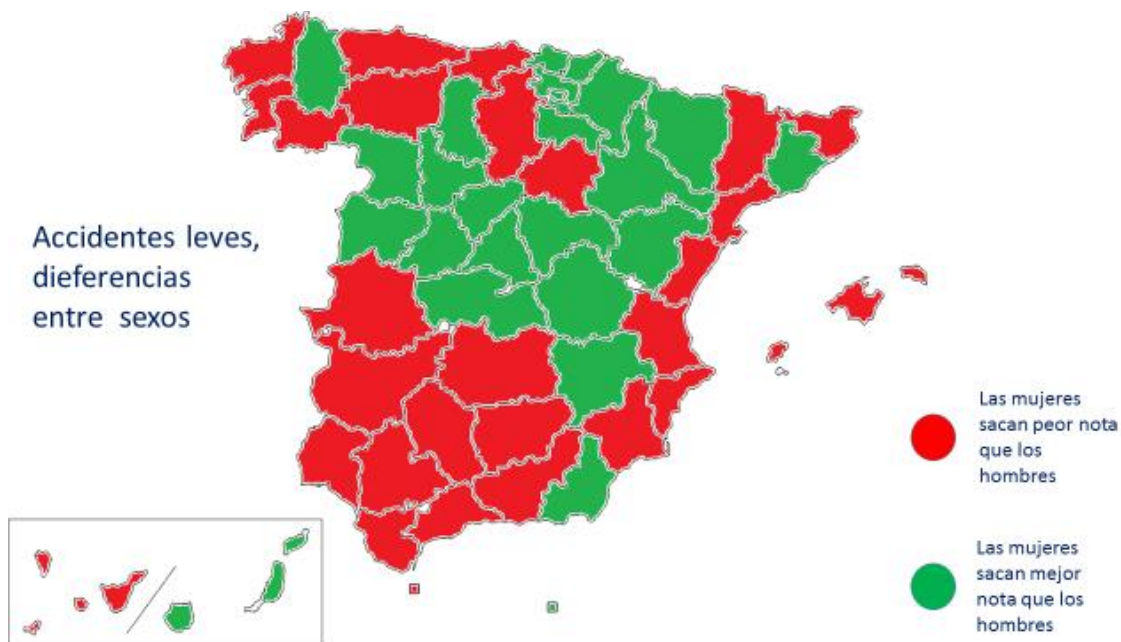


Ilustración 10: Notas en accidentes leves: hombres.



Por lo que se refiere a las diferencias entre sexos, en general las mujeres obtienen mejor nota que los hombres en la Comunidad de Madrid, buena parte de las dos castillas,

Aragón, País Vasco, La Rioja y la provincia de Barcelona (así como en la de Lugo). Sin embargo, tienden a quedar en peor lugar en buena parte de la cornisa cantábrica y León, la Cataluña no barcelonesa, la Comunidad Valenciana, Extremadura, las Baleares y prácticamente toda Andalucía.



## Conclusión: la accidentalidad en su conjunto

Elaboradas estas cifras para los accidentes con daños corporales y con daños materiales, procede ahora elaborar algunas conclusiones para la accidentalidad considerada en su conjunto.

Los datos disponibles permiten estimar que, cuando menos en el año 2015, los jóvenes conductores de la provincia de Huesca fueron los mejores jóvenes conductores del país. Se quedaron a las puertas de obtener una calificación sobresaliente, con un 8,9 estimado según la metodología aquí usada. Por encima de ocho punto se situaron también los jóvenes conductores de Ciudad Real y Guizpúzcoa. Asimismo, con calificaciones notables se situaron los jóvenes conductores de: Zamora, Cuenca, Segovia, Zaragoza, Ávila, Soria, Girona, Tarragona, Teruel, Cáceres, Albacete, Castellón, Lleida y Palencia.

La gran mayoría de provincias españolas se sitúan en la zona de aprobado, entre 5 y 7 puntos, lo cual hace que el conjunto de España se coloque también en esta categoría, con 5,7 puntos sobre 10.



Los territorios que, sin embargo, se situaron en peor situación, con una calificación inferior a 5, fueron siete: las dos ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, y las provincias de: Sevilla, Las Palmas, Cádiz, Málaga, y Pontevedra.

Tabla 3: Las notas de accidentalidad de cada provincia.

Provincia	Nota	
HUESCA	8,9	Notable
CIUDAD REAL	8,4	
GUIPUZCOA	8,0	
ZAMORA	7,8	
CUENCA	7,8	
SEGOVIA	7,5	
ZARAGOZA	7,5	
AVILA	7,5	
SORIA	7,3	
GIRONA	7,3	
TARRAGONA	7,3	
TERUEL	7,2	
CACERES	7,2	
ALBACETE	7,2	
CASTELLON	7,2	
LLEIDA	7,2	
PALENCIA	7,1	
OURENSE	6,9	Aprobado
LA RIOJA	6,9	
LUGO	6,8	
NAVARRA	6,7	
SALAMANCA	6,6	
ALAVA	6,5	
VALLADOLID	6,5	
GUADALAJARA	6,5	
TOLEDO	6,4	
BURGOS	6,4	
JAEN	6,4	
BADAJOS	6,4	
VALENCIA	6,1	
LEON	6,1	
CORUÑA	6,0	
CORDOBA	6,0	
ALICANTE	6,0	
DESCONOCIDA	6,0	
HUELVA	5,8	
BARCELONA	5,8	





Provincia	Nota
MURCIA	5,8
ESPAÑA	5,7
ASTURIAS	5,5
BALEARES	5,5
GRANADA	5,5
STA CRUZ DE TENERIFE	5,4
VIZCAYA	5,3
MADRID	5,2
CANTABRIA	5,1
ALMERIA	5,0
PONTEVEDRA	4,9
MALAGA	4,9
CADIZ	4,8
LAS PALMAS	4,5
SEVILLA	4,5
CEUTA	4,2
MELILLA	2,6

Suspense

La situación tiende a ser más positiva entre las mujeres, entre las cuales incluso se dan calificaciones sobresalientes. Así, las jóvenes conductoras de la provincia de Huesca obtienen, con esta metodología, una calificación 10, lo cual quiere decir que su probabilidad de tener un accidente está entre las menores de España, incluso teniendo en cuenta otras edades superiores. También obtienen una calificación sobresaliente, por encima de 9, las mujeres jóvenes conductoras de la provincia de Cuenca.

Tabla 4: Notas de accidentalidad de las jóvenes conductoras, por provincias.

Territorio	Nota jóvenes conductoras
HUESCA	10,0
CUENCA	9,3
CIUDAD REAL	8,3
ZAMORA	8,1
GUIPUZCOA	8,0
ZARAGOZA	7,7
SEGOVIA	7,7
AVILA	7,6
TERUEL	7,4
ALBACETE	7,4
PALENCIA	7,3
LA RIOJA	7,3
CACERES	7,1
CASTELLON	7,1



Territorio	Nota jóvenes conductoras
TARRAGONA	7,0
GIRONA	6,9
SALAMANCA	6,8
ALAVA	6,7
LLEIDA	6,7
NAVARRA	6,7
OURENSE	6,6
VALLADOLID	6,6
SORIA	6,6
LUGO	6,5
GUADALAJARA	6,5
BADAJOS	6,4
TOLEDO	6,4
VALENCIA	6,1
JAEN	6,1
LEON	6,1
BARCELONA	6,0
CORUÑA	6,0
BURGOS	6,0
DESCONOCIDA	5,9
CORDOBA	5,8
ALICANTE	5,8
VIZCAYA	5,8
Total general	5,7
MURCIA	5,6
HUELVA	5,5
GRANADA	5,4
BALEARES	5,4
MADRID	5,3
ASTURIAS	5,3
ALMERIA	5,3
STA CRUZ DE TENERIFE	5,2
MALAGA	4,8
CADIZ	4,8
PONTEVEDRA	4,8
CANTABRIA	4,7
LAS PALMAS	4,5
SEVILLA	4,3
CEUTA	3,8
MELILLA	2,6



Entre los hombres no hay calificaciones sobresalientes, pero sí notables. Es lo que observa entre los conductores de Ciudad Real, Huesca, Guipúzcoa (sobre todo estos tres, que superan el 8 sobre 10), Soria, Zamora, Girona, Tarragona, Lleida, Segovia, Ávila, Zaragoza, Cáceres, Castellón, Ourense, Cuenca, Teruel, Albacete y Palencia.

Tabla 5: Notas de accidentalidad de los jóvenes conductores, por provincias.

Territorio	Nota jóvenes conductores
CIUDAD REAL	8,5
HUESCA	8,4
GUIPUZCOA	8,0
SORIA	7,7
ZAMORA	7,7
GIRONA	7,6
TARRAGONA	7,5
LLEIDA	7,4
SEGOVIA	7,4
AVILA	7,4
ZARAGOZA	7,3
CACERES	7,3
CASTELLON	7,2
OURENSE	7,2
CUENCA	7,1
TERUEL	7,1
ALBACETE	7,1
PALENCIA	7,0
LUGO	6,9
BURGOS	6,7
NAVARRA	6,6
LA RIOJA	6,6
JAEN	6,6
SALAMANCA	6,5
VALLADOLID	6,5
TOLEDO	6,5
GUADALAJARA	6,5
ALAVA	6,4
BADAJOS	6,3
LEON	6,1
ALICANTE	6,1
VALENCIA	6,1
CORDOBA	6,1
CORUÑA	6,0
HUELVA	6,0



Territorio	Nota jóvenes conductores
MURCIA	6,0
DESCONOCIDA	6,0
Total general	5,7
ASTURIAS	5,7
BARCELONA	5,7
BALEARES	5,6
STA CRUZ DE TENERIFE	5,5
GRANADA	5,5
CANTABRIA	5,4
MADRID	5,1
VIZCAYA	5,1
PONTEVEDRA	5,0
ALMERIA	4,9
MALAGA	4,9
CADIZ	4,8
SEVILLA	4,6
LAS PALMAS	4,5
CEUTA	4,4
MELILLA	2,6