

TEMA XLII

**ACTITUDES SOCIALES FRENTE AL RIESGO VIAL EN ESPAÑA Y EN OTROS
PAÍSES DE EUROPA**

Fermina Sánchez Martín

Psicóloga. Asesora Técnica

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

Josefa Valcárcel, 28

28027 – Madrid

fesanchez@dgt.es



ACTITUDES SOCIALES FRENTE AL RIESGO VIAL EN ESPAÑA Y EN OTROS PAÍSES DE EUROPA. Proyecto SARTRE 3

El SARTRE es un proyecto paneuropeo, subvencionado por la Comisión Europea, cuyo principal objetivo es estudiar las opiniones y las conductas frente al riesgo vial asumidas por los conductores en diferentes países, así como valorar la evolución de las mismas con el paso del tiempo y por la influencia de actuaciones en diferentes áreas de la Seguridad Vial.

El estudio se basa en la realización de una encuesta a una muestra representativa de los conductores de cada país participante y se ha aplicado cada cinco años aproximadamente desde 1991 en que se inició. La última fase realizada es la tercera (SARTRE 3) y se encuestó entre finales de 2002 y abril de 2003, en 23 países.

Con el propósito de evaluar los factores sociales y culturales, las creencias, valoraciones y experiencias que están en la base de ciertas conductas de riesgo, así como las propias conductas asumidas por los conductores, el cuestionario investiga los siguientes apartados:

- Condiciones socio-laborales y estilo de vida de los conductores
- Experiencia en la conducción y exposición al riesgo
- Opiniones sobre los principales elementos de riesgo en la conducción y valoraciones de las normas, nuevas tecnologías y armonización de actuaciones en Europa.
- Percepción y conductas asumidas en relación con el alcohol en la conducción
- Percepción y conductas asumidas en relación con la velocidad en la conducción
- Percepción y conductas asumidas en relación con la utilización de los teléfonos móviles
- Percepción y conductas asumidas en relación con los elementos de seguridad en los vehículos
- Experiencias de control y sanción de infracciones y accidentes sufridos

La muestra española estaba formada por 1694 conductores de turismos procedentes de todo el territorio peninsular y las islas Baleares y Canarias, que debían cumplir dos requisitos o filtros:

- Ser titular de un permiso de conducción B, plenamente vigente
- Haber conducido durante los doce meses anteriores al estudio

En el diseño muestral, equivalente al del SARTRE 1 y SARTRE 2, se establecieron cuotas representativas de género, edad, tamaño de hábitat y zona geográfica:

Características de la muestra española

Las condiciones sociodemográficas que caracterizan a los diferentes grupos de conductores, su experiencia en la conducción y algunos de los rasgos de su estilo de vida, de alguna manera pueden entenderse como parte de la explicación de determinadas posturas respecto a la seguridad vial.

Muestra española	
• 1694 Conductores:	60% V 40% M
• Grupos Edad:	18-24 años – 15% 25-39 años – 34% 40-54 años – 24% 55 o más – 27%
• Estratificación Geográfica:	
Galicia, Asturias, Cantabria	10%
P. Vasco, Navarra, La Rioja, Aragón	10%
Madrid	12%
Castilla-León, Castilla-La Mancha, Extremadura	11%
Cataluña, C. Valenciana, Baleares	37%
Andalucía, Murcia	17%
Canarias	3%

Los conductores son sobre todo casados, con un nivel medio de estudios acabados, tanto los varones, como las mujeres.

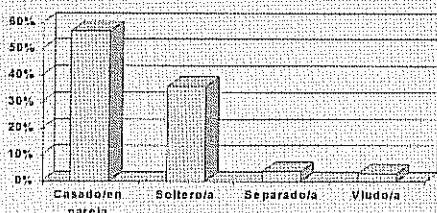
En cuanto a la experiencia en la conducción, los varones tienen más experiencia que las mujeres y se han expuesto más al riesgo.

La tercera parte de la muestra española, aproximadamente, conduce vehículos de 1 a 3 años de antigüedad y otro 27% conduce vehículos de 4 a 6 años. Una cuarta parte de la muestra conduce vehículos viejos.

Características Sociológicas de la Muestra

- Viven en núcleos: <2.000 habitantes 8%
2.000 - 99.999 habitantes 52%
100.000 habitantes o más 40%

* Estado Civil



... Características Sociológicas

Estudios:	V	M	Experiencia:	V	M
Primarios	29%	25%	< de 5 años	21%	28%
Medios	40%	44%	6 a 20 años	38%	41%
Superiores	28%	29%	+ de 20 años	41%	30%
Sin Estudios	2%	2%			

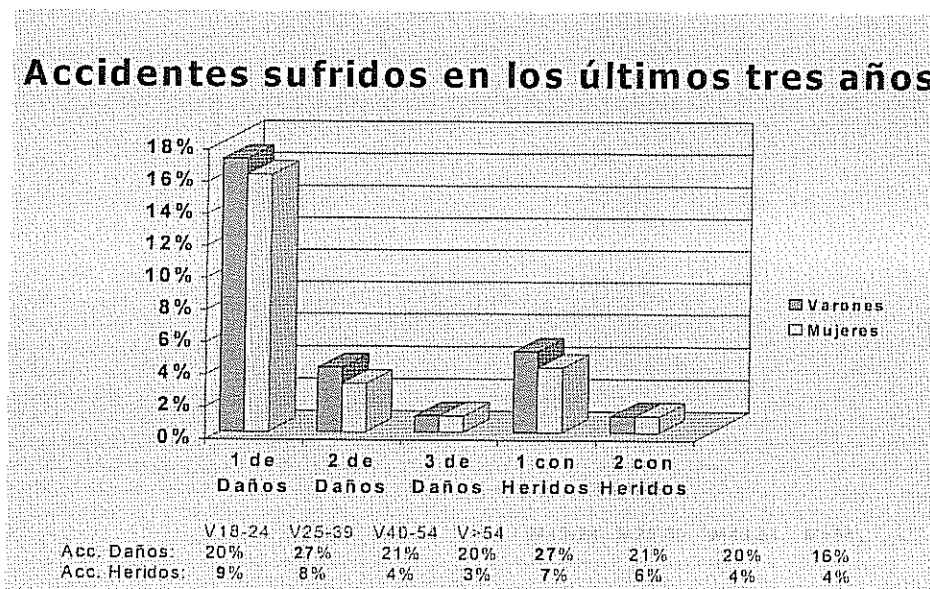
Kms Conducidos/año:	V	M
<6.000 Km	34%	56%
6.000 - 21.000 Km	47%	35%
Más de 21.000 Km	19%	9%

Antigüedad vehículo:	V	M
1-3 años	34%	33%
4-6 años	28%	26%
7-9 años	14%	17%
+ 9 años	24%	23%

Profesión más frecuente:	V	M
Obreros	19%	
Oficinistas	22%	32%
Amas de casa		27%

Accidentes sufridos en los últimos tres años

Se investigó el número de accidentes en los que se habían visto implicados, como conductores,



los participantes en el estudio; tanto aquellos en los que sólo se produjeron daños materiales, como los que necesitaron asistencia médica porque hubiera algún herido.

En la muestra española no hay diferencias claras en el número de accidentes con resultado de daños materiales sólo por género. Sin embargo, sí las hay si cruzamos edad y género: los varones de 25-39 años y las mujeres de 18-24 años han sufrido accidentes de este tipo en mayor proporción. En el caso de accidentes con resultado de heridos, son los grupos de varones y mujeres de 18-24 años y los varones de 25-39, los que se vieron involucrados en proporción un poco mayor que sus congéneres mayores.

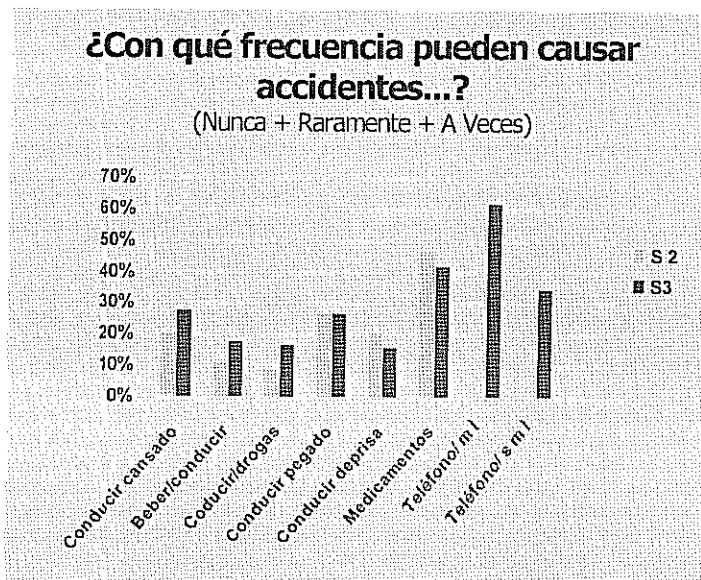
Percepción del Riesgo, Opiniones y Comportamientos Asumidos por los conductores según género y edad. Evolución SARTRE 2 – SARTRE 3.

Los planteamientos de cada uno de los conductores, sus valoraciones y actitudes, así como sus condiciones físicas y psíquicas marcan su manera de enfrentarse a la actividad de la

conducción. Por otra parte, las condiciones sociales y económicas en las que se desenvuelven la mayor parte de los jóvenes varones y mujeres difieren de las de los varones y mujeres de otros grupos de edad, así como difieren en alguna medida sus motivaciones e intereses y las manifestaciones de los mismos. Esas diferencias se reflejan en la utilización que hacen de sus vehículos.

Desde la fase 2ª de la encuesta SARTRE (SARTRE 2) han pasado seis años y, además de la evolución sociológica en los diferentes países participantes en el estudio, se han llevado a cabo en todos ellos distintas actuaciones de Seguridad Vial, algunas dirigidas específicamente a los grupos de conductores más jóvenes, dada la preocupación por los índices de siniestralidad de esos grupos.

A continuación se presentan los resultados relativos a la evolución de las posturas de los conductores, su valoración de factores que pueden causar accidentes, así como conductas asumidas en relación con la velocidad y la asociación de alcohol y conducción.



En el gráfico aparecen representados los grupos que conceden poca o nula importancia a los factores referidos, como posible causa de accidentes y su evolución desde el SARTRE 2.

Respecto al teléfono móvil como causa de accidente cuando se utiliza mientras se conduce, sólo aparecen los resultados del S3, ya que en la anterior encuesta no se preguntaba aún sobre ese tema. Es muy preocupante la amplitud del grupo que considera que hablar por teléfono mientras se conduce *nunca, raramente, o sólo a veces* puede ser causa de accidente (el 62% si se trata de un manos libres y 35% si es de los que hay que sujetar). También es amplio el grupo poco sensible al efecto de determinados medicamentos.

Hay una evolución negativa en la valoración de la influencia de conducir cansado, beber antes de conducir y conducir bajo la influencia de otras drogas, ya que han aumentado los conductores que consideran que *nunca, raramente o sólo a veces pueden producir accidente*

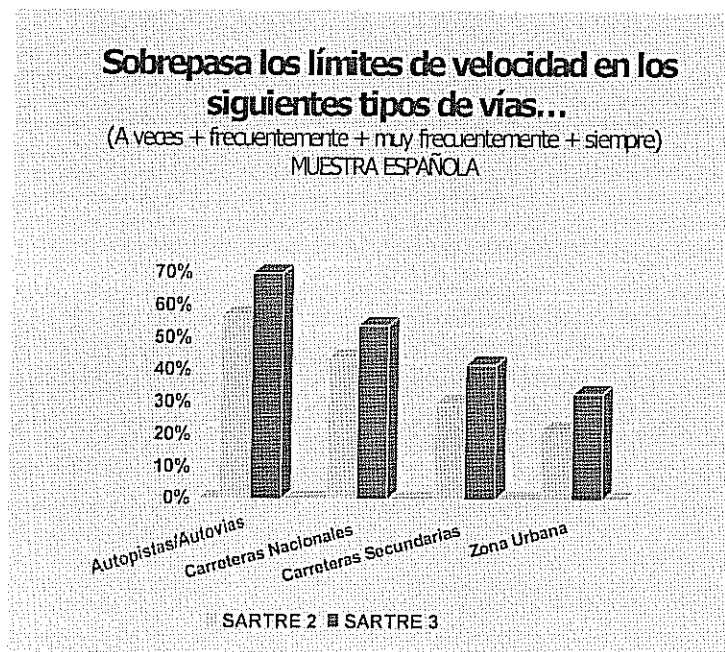
Conducta asumida respecto a la velocidad.

Son mayoría los conductores españoles que contestan que conducen igual que la media o más despacio. El grupo que no tiene inconveniente en admitir que conduce un poco o mucho más deprisa que la media es el 17% (esta proporción ha aumentado desde el S2 (entonces 14%).

En este aspecto, aparecen grandes diferencias por edad/género: los varones más jóvenes contestan en mayor proporción que conducen más rápido que los demás. El porcentaje disminuye progresivamente según aumenta la edad. Entre las mujeres no se produce esa progresión, lo hacen las más jóvenes y las de mediana edad.

¿Con qué frecuencia se sobrepasan los límites en los distintos tipos de vías?:

En España se admite superar los límites sobre todo en autopistas/autovías. De hecho en el S3 se admite en mayor proporción que en el S2, en todos los tipos de vías. De nuevo son los varones más jóvenes los que lo admiten con mayor frecuencia, sobre todo en autovías.



¿Cuáles son los MOTIVOS por los que no se respetan los límites de velocidad?

Algunos de los motivos que pueden llevar a los conductores a elegir conducir más deprisa de lo permitido o lo recomendable pueden ser: *que los límites no se consideren adecuados, que la velocidad no se valore como causa importante de accidente, que no haya expectativas de que se controle la infracción, que la experiencia personal sea que no se le ha sancionado por la infracción, o simplemente por las sensaciones placenteras que pueda producir en algunos ese tipo de conducción.* Conociendo mejor los motivos y creencias que pueden llevar a un determinado comportamiento, se podrán plantear actuaciones efectivas para introducir cambios.

Acercas de todo ello se preguntaba en el SARTRE y los resultados indican que el grupo que infringe la norma es mucho mayor que el que considera la velocidad poco importante como

causa de accidente. Luego, el convencimiento en ese sentido no parece muy definitivo, o al menos no se aplica a sí mismo, sino a los demás.

Los límites actuales se consideran adecuados mayoritariamente en las carreteras convencionales (nacionales y secundarias) y en zona urbana, si bien el grupo que desea límites más altos es un poco más amplio que el que los desea más bajos. En autopistas/autovías, son más los que quieren aumentarlos, que los que están conformes, lo que puede justificar en parte que sea en estas vías donde más se infrinja la norma.

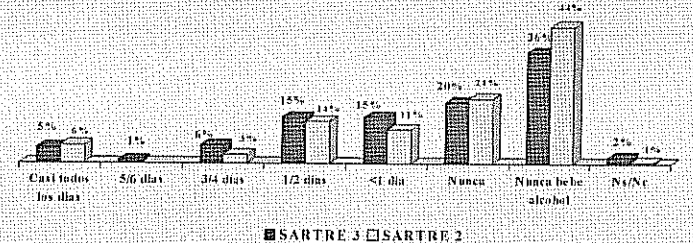
La búsqueda de sensaciones parece tener un importante peso en la conducta asumida. Quienes contestan en mayor proporción que disfrutan conduciendo deprisa son los varones más jóvenes y los de 25-39 años, que eran precisamente los que asumían la conducta de riesgo en mayor proporción. Por otra parte, un pequeño grupo (16%) había sido sancionado en los tres años anteriores a la encuesta por sobrepasar los límites de velocidad. Y encontramos que, globalmente, un porcentaje similar espera controles *frecuentemente, muy frecuentemente o siempre*.

El alcohol en la conducción

En general, en España se considera que el alcohol tiene mucha influencia en la producción de accidentes, el 82% de la muestra contestó que puede causarlos *frecuentemente, muy frecuentemente o siempre*.

Frecuencia de consumo y asociación con la conducción. Entre los conductores españoles hay un 36% de **abstemios**, luego la mayoría son bebedores. La asociación de alcohol y conducción, que es la conducta de riesgo que preocupa, se produce en un 42% de la muestra, con predominancia de los varones (tres cuartas partes) sobre las mujeres. Sólo el 20% de los conductores españoles no asocia nunca alcohol y conducción.

Pregunta 1: ¿Cuántos días en los últimos tres años ha sido controlado por la policía de tráfico por exceso de alcohol en la conducción?



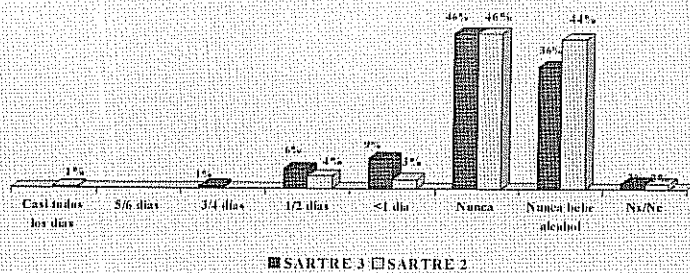
	V18-24	V25-39	V40-54	V>54	M18-24	M25-39	M40-54	>54
1 o más días/semana	39%	42%	36%	26%	29%	11%	16%	8%

Conducen después de haber bebido alcohol, sobre todo los varones y, en mayor proporción, el grupo de 25-39 años, quienes asocian alcohol y conducción sobre todo 1-2 días/semana o esporádicamente.

Cuando se trata de conducir superando el límite de alcohol permitido, el grupo que asume esa conducta es pequeño en general, pero un poco más amplio también entre los varones, en este caso los más jóvenes (18-24 años).

Opinión sobre la cantidad de alcohol que se puede tomar sin sobrepasar el límite. Un poco más de la mitad de la muestra (54%) opina que puede tomar dos unidades de alcohol sin sobrepasar el límite permitido. Un 33% opina que puede tomar tres o más unidades. Y un 13% opina que únicamente no se supera el límite cuando se toma menos de una unidad.

Pregunta 2: ¿Cuántas veces en los últimos tres años ha bebido alcohol y conducido al mismo tiempo?



Experiencias y expectativas de control de alcoholemia. El 68% de los conductores españoles encuestados no había sido controlado durante los tres años anteriores a la encuesta. El 20% sólo fue controlado una vez y el 12% restante lo fue más de una vez. Los menos controlados han sido las mujeres y los varones de mayor edad. Las expectativas de control, aunque han

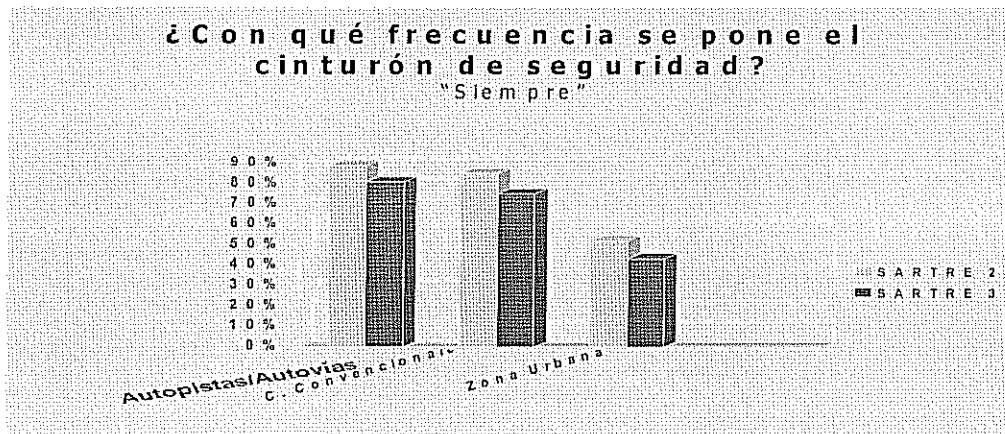
aumentado desde el SARTRE2, siguen sin ser muy altas; el 32% *nunca* espera que controlen su nivel de alcoholemia y el 34% lo espera *raramente*. Por edad/género, quienes tienen mayores expectativas de control son los tres grupos de varones de hasta 54 años; el 13% de cada uno de esos grupos esperan controles *frecuentemente, muy frecuentemente o siempre*.

Opiniones sobre el Alcohol: Entre los conductores españoles son mayoría quienes se muestran *a favor* de los siguientes planteamientos:

- Que se determine si padecen alcoholismo los conductores sancionados por conducir bajo los efectos del alcohol en más de una ocasión (el 70%)
- Que las sanciones por infracciones relacionadas con el alcohol sean más severas (76%)
- Tener en el coche un dispositivo para medir alcoholemia, que impida conducir si se sobrepasa el límite legal (el 66%).

Cinturones de seguridad.

Los resultados indican que la mayoría de los vehículos (76%) dispone de cinturones de seguridad tanto en los asientos delanteros, como en los traseros, además de un 23% que sólo dispone de ellos en los asientos delanteros. Sin embargo, todavía hay un importante colectivo de conductores que no lo utiliza sistemáticamente en todo tipo de vías para prevenir las más graves consecuencias de los accidentes (figura siguiente).



Para vislumbrar las razones por las que algunos conductores no utilizan este dispositivo de seguridad, se preguntaron las opiniones respecto a su utilidad. Se constata que:

- * La mayor parte de los conductores (88%) está de acuerdo con que *“en la mayoría de los accidentes el cinturón reduce el riesgo de heridas graves a conductores y pasajeros”*.
- * Un 24% considera que *“si se conduce con prudencia, el cinturón no es necesario”*.
- * Casi la mitad de la muestra (45%) contestó *“sin cinturón me siento incómodo, como si le faltara algo”*, pero son mayoría quienes no se sienten así, aunque no lo utilicen.
- * Un 35% opina que *“con cinturón existe riesgo de quedar atrapado en caso de emergencia”*.

Considerando esas opiniones, resulta más fácil de entender que haya resistencias a utilizar los cinturones.

Por otra parte, sólo el 5% de la muestra de conductores encuestados ha sido multado por no llevar puesto el cinturón de seguridad.

Respecto a los dispositivos de retención infantil, un 10% sólo en alguna ocasión se los pone a los niños y hay un 3% que nunca se los pone o les hace ponérselos.

Otras conductas de riesgo estudiadas

Se investigaron además otras conductas que aumentan enormemente el riesgo en la conducción. En el cuadro siguiente aparecen comparados los grupos que asumen las posturas más arriesgadas respecto a cada una de ellas:

- El grupo que contestó que *frecuentemente, muy frecuentemente, o siempre* conducen más deprisa que los demás conductores.
- Quienes *frecuentemente, muy frecuentemente, o siempre* se acercan demasiado al vehículo que circula delante.
- El grupo que *nunca, raramente o sólo a veces* cede el paso a los peatones en los pasos señalizados al efecto
- Quienes asocian alcohol y conducción uno o más días a la semana.
- Aquellos conductores que conducen superando el límite de alcohol uno o más días a la semana.
- Los conductores que utilizan el teléfono móvil para *responder llamadas* mientras conducen.
- Los que utilizan el teléfono para *hacer llamadas* mientras conduce.

COMPARATIVA DE CONDUCTAS ARRIESGADAS
(% conductores españoles que las asumen)

%	18-24 años	25-39 años	40-54 años	>54 años
	Varón/Mujer	Varón/Mujer	Varón/Mujer	Varón/Mujer
Conducir más deprisa	30 / 14	25 / 12	18 / 15	10 / 6
Acercarse demasiado	9 / 4	8 / 9	6 / 4	4 / 5
No ceder paso peatones	45 / 32	34 / 27	33 / 28	27 / 22
Beber y conducir 1 ó más días/semana (esporádicamente)	39 / 29 (27 / 7)	42 / 11 (17 / 21)	36 / 17 (10 / 9)	26 / 8 (17 / 10)
Conducir 1 ó más días superando límite alcohol (esporádicamente)	14 / 9 (21 / 12)	11 / 5 (11 / 4)	7 / 7 (10 / 2)	6 / 2 (9 / 1)
Responder llamadas de teléfono	41 / 40	42 / 33	37 / 15	19 / 12
Hacer llamadas de teléfono	29 / 25	26 / 20	24 / 8	12 / 5

Como puede apreciarse, son muy amplios los grupos que asumen el mayor nivel de riesgo en relación con el respeto a los pasos de peatones, la utilización de los teléfonos durante la conducción, la velocidad, o el alcohol, sobre todo aparecen diferencias entre los conductores en función del género, aunque también por edad.

Las actuaciones dirigidas a modificar los planteamientos y el comportamiento de esos grupos de conductores pueden ser mucho más efectivas tomando en cuenta las características sociales de los conductores que las asumen con mayor frecuencia.