

Desarrollo de indicadores relativos a la conducta y cultura de los usuarios de la vía, basados en la encuesta europea sobre actitudes de seguridad vial de los usuarios de la vía

Informe final desarrollado por:

Dra. Rebeca Bautista Ortuño
(Universidad Miguel Hernández de Elche)

Para DGT
(Dirección General de Tráfico)

Elche, diciembre de 2021

TÍTULO: Desarrollo de indicadores relativos a la conducta y cultura de los usuarios de la vía, basados en la encuesta europea sobre actitudes de seguridad vial de los usuarios de la vía (Expediente: 3DGT6A000040)

REALIZADO POR: Dra. Rebeca Bautista Ortuño. Departamento de Psicología de la Salud. Universidad Miguel Hernández de Elche.

FINANCIADO POR: Dirección General de Tráfico (DGT)

FECHA: DICIEMBRE DE 2021

CONTENIDOS: El presente informe técnico atiende a dos objetivos:

1. Realizar una revisión de los principales resultados obtenidos en los estudios de la iniciativa en nuestro país y hacer una comparación de los mismos con el resto de Europa y países latinoamericanos, a lo largo del tiempo, con objeto de poder determinar el nivel de cumplimiento y las actitudes que presentan hacia las conductas viales y hacia la normativa vigente en materia de tráfico y seguridad vial los ciudadanos de nuestro país.
2. Hacer propuestas de mejora para optimizar la evaluación que actualmente se realiza con la encuesta ESRA.
3. Elaborar nuevos indicadores que sería necesario incluir en futuros estudios para evaluar todos aquellos aspectos que han quedado sin cubrir en las pasadas ediciones del estudio, sobre la base de las particularidades y necesidades detectadas en materia de seguridad vial en España.

PALABRAS CLAVE: ESRA, actitudes, seguridad vial, conductas de riesgo, velocidad, alcoholemia, drogas, distracciones, fatiga

Edita: Dirección General de Tráfico
Observatorio Nacional de Seguridad Vial
C/ Josefa Valcárcel nº 44
28027 MADRID

NIPO 128-22-014-0

Maquetación: RALI, S.A.

Catálogo general de publicaciones oficiales: <http://publicacionesoficiales.boe.es/>

Contenido

5	1. Introducción
7	2. Aspectos metodológicos de los estudios ESRA I y ESRA2 en España
	2.1. Procedimiento de muestreo, tamaño de las muestras y características de los participantes españoles
	2.2. Grupos de comparación
9	3. Cuestiones preliminares: Preocupación por la seguridad vial, modos de transporte e involucramiento en accidentes de tráfico en España
13	4. Estado de la cuestión: revisión de resultados obtenidos en las ediciones de 2015-1017 y 2018-2020 de la encuesta ESRA para cada uno de los comportamientos y actitudes sobre seguridad vial analizados en España, y su comparación con el resto de grupos
	4.1. Velocidad
	4.2. Distracción al volante (uso de dispositivos de telefonía móvil)
	4.3. Fatiga
	4.4. Conducción bajo los efectos del alcohol y otras drogas
	4.5. Cinturón de seguridad y dispositivos de retención infantil
	4.6. Conductores de vehículos de dos ruedas: motoristas/motociclistas
	4.7. Conductores de vehículos de dos ruedas: ciclistas
	4.8. Peatones
	4.9. Análisis en función del género en población española
	4.10. Resumen de principales resultados en España en ESRA2
79	5. Análisis de necesidades y propuesta de indicadores
	5.1. Análisis de indicadores ya contemplados en ESRA y sugerencias de mejora
	5.2. Propuesta de nuevos indicadores
93	6. Conclusiones y prospectiva
99	7. Referencias

1

Introducción

5

La encuesta online sobre las actitudes de los usuarios de la vía (en inglés E-Survey of Road users' Attitudes, en adelante, ESRA) es una iniciativa conjunta de varias organizaciones, de institutos de seguridad vial, centros de investigación, servicios públicos y patrocinadores privados de todo el mundo. Su objetivo fundamental es el de recopilar datos, tanto nacionales como internacionales sobre las opiniones, actitudes y conductas frente al riesgo vial, asumidas por los usuarios de la vía, que puedan ser comparables entre países o regiones y a través del tiempo, que puedan servir de base para el diseño de políticas públicas en materia de seguridad vial, tanto a nivel nacional como internacional (Meesmann, Torfs, Nguyen, y Van den Berghe, 2017; Meesmann, Torfs, Wardenier y Van den Berghe, 2018).

A modo de resumen de las principales características del trabajo de campo desarrollado en estos estudios, es necesario señalar que ESRA cuenta con dos ediciones actualmente. La primera de ellas (en adelante, ESRA1) se llevó a cabo durante el periodo de 2015 a 2017 y participaron, en total, 38 países. La más reciente (en adelante, ESRA2), se administró a un total de 48 países (solo una parte de los cuales coinciden con ESRA1), entre los años 2018 y 2019, finalizando en 2020.

En cuanto al instrumento de evaluación utilizado, en cada edición se desarrolló una encuesta común, que fue traducida a distintos idiomas, o variantes del mismo según el país, y fue administrada online, a una muestra de, al menos, 1000 sujetos, en cada uno de los países participantes, y a lo largo de las dos ediciones. Aunque las encuestas ESRA1 y ESRA2 no son idénticas, ambas incluyen indicadores para evaluar una serie de aspectos comunes que, tal y como se mostrará a continuación, permiten en muchos casos, la comparación de los mismos a lo largo del tiempo. De todos esos aspectos abordados, cabe mencionar los siguientes, por ser objeto de análisis en el presente informe: conductas viales (de riesgo) autodeclaradas, aceptación de las conductas de riesgo, actitudes hacia comportamiento de riesgo al volante, seguridad subjetiva y percepción de riesgo, aplicación de normas y sanciones de tráfico y respaldo a las medidas políticas. Con respecto a las temáticas de interés sobre las que se evaluaron todas estas cuestiones, se incluyeron: exceso de velocidad, usos de dispositivos de telefonía móvil durante la conducción, fatiga al volante, conducción bajo los efectos del alcohol y otras drogas y uso del cinturón de seguridad y de los sistemas de retención infantil. Además, la encuesta también incluye ítems para evaluar específicamente los aspectos anteriores que son aplicables a usuarios de vehículos de dos ruedas.

El presente informe técnico se ha elaborado sobre la base de los resultados obtenidos tras la administración de las encuestas ESRA1 y ESRA2 atiende, fundamentalmente, a dos objetivos:

1. Realizar un resumen de los resultados obtenidos en las muestras españolas, publicados en los informes principales, temáticos y nacionales de ESRA1 y ESRA2, disponibles en <https://www.esranet.eu/en/publications/>, y hacer una comparación de los mismos con el resto de Europa y países latinoamericanos, a lo largo del tiempo, con objeto de poder determinar el nivel de cumplimiento y las actitudes que presentan hacia las conductas viales y hacia la normativa vigente en materia de tráfico y seguridad vial los ciudadanos de nuestro país.
2. Diseñar y hacer propuestas de mejora para optimizar la evaluación que actualmente se realiza con la encuesta ESRA.
3. Sobre la base de las particularidades y necesidades detectadas en materia de seguridad vial en España, elaborar nuevos indicadores que sería necesario incluir en futuros estudios para evaluar todos aquellos aspectos que han quedado sin cubrir en las pasadas ediciones del estudio.

A continuación, se describen algunos aspectos metodológicos de ambos estudios realizados en España, como las características de los participantes y la composición de países que forman los grupos que se irán presentando en el resumen de resultados, para su comparación con los obtenidos a nivel nacional en nuestro país.

2

Aspectos metodológicos de los estudios ESRA1 y ESRA2 en España

7

2.1. Procedimiento de muestreo, tamaño de las muestras y características de los participantes españoles

En ambas ediciones de la encuesta se utilizó, para la selección de los participantes, un procedimiento de muestreo basado en paneles en línea, a través de los que se presentó el cuestionario en formato autoadministrado a los ciudadanos.

Cada país incluyó muestras representativas, a partir de 1000 participantes aproximadamente, de su población adulta y de todos los tipos de usuarios de la vía: conductores de coche, motociclistas/motoristas, ciclistas y peatones.

Por lo que respecta a las muestras españolas, en la tabla 2.1 se pueden consultar los tamaños y características sociodemográficas, de los participantes en ambas ediciones de ESRA, sobre las que se presentarán los principales resultados obtenidos en el apartado 3 del presente informe. Como puede apreciarse en la distribución por edades, en ESRA2 hubo una mayor representación de personas de mayor edad.

Tabla 2.1.1

Tamaños muestrales y características de las muestras españolas de ESRA1 y ESRA2*

España	Tamaño muestral	Distribución por sexo		Distribución por grupos de edad		
		H	M	18-34	35-54	55+
ESRA 1	1.021	50%	50%	44%	44%	12%
ESRA 2	980	54%	46%	24%	34%	41%

* En el informe metodológico de ESRA2 (Meesmann, Torfs, Wardenier y Van den Berghe, 2021) se especifica la distribución por grupos de edad atendiendo a las siguientes categorías: 18-24 (9%), 25-34 (15%), 35-44 (22%), 45-54 (12%), 55-64 (17%) y 65+ (24%).

2.2. Grupos de comparación

A continuación, se detallan los países incluidos en cada grupo de comparación, cuyos resultados se presentan en las tablas del presente informe. A pesar de que en el informe general de resultados del año 2017 aparecen datos para el grupo Europa compuesto por los 20 países que finalmente participaron, se ha decidido incluir los resultados de ese grupo obtenidos en el año 2015, en el que habían participado 17 de ellos, ya que es cuando se publicaron los informes temáticos que presentan resultados más completos para cada una de las temáticas analizadas. Nótese también que, a pesar de que en ESRA2 el número de países participantes total, teniendo en cuenta los tres años de trabajo (2018-2020) fue de 48, en los informes temáticos solamente aparecen los resultados de aquellos que participaron en 2018 (EUROPA20, NORTEAMÉRICA2, ASIA y OCEANÍA5 y ÁFRICA5). Con objeto de realizar también la comparación de los resultados en España con los obtenidos en países latinoamericanos, se han revisado e incluido también los relativos a Colombia, único país del grupo LATAM participante en ESRA2, cuya encuesta se administró en el año 2019.

En resumen, los grupos a los que se hace mención en los resultados del presente informe son:

EUROPA¹: En ESRA1 (Informes temáticos de 2015), incluidos los siguientes 17 países: Austria, Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Irlanda, Italia, Países Bajos, Polonia, Portugal, Eslovenia, España, Suecia, Suiza y Reino Unido. En ESRA2 (Informes temáticos de 2018), incluidos los siguientes 20 países: Austria, Bélgica, República Checa, Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Países Bajos, Noruega, Polonia, Portugal, Eslovenia, España, Suecia, Suiza y Reino Unido.

LATAM²: En ESRA1 (Informe principal de 2017), incluidos los siguientes países: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Guatemala, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

NORTEAMÉRICA³: En ESRA2 (Informes temáticos de 2018), incluidos los siguientes países: Canadá y USA.

ASIA y OCEANÍA⁴: En ESRA2 (Informes temáticos de 2018), incluidos los siguientes países: Australia, India, Israel, Japón y República de Corea.

ÁFRICA⁵: En ESRA2 (Informes temáticos de 2018), incluidos los siguientes países: Egipto, Kenia, Marruecos, Nigeria, Sudáfrica.

ESRA⁶: Relativo solo a ESRA1 e incluidos todos los países de los grupos EUROPA¹ y LATAM² de la encuesta ESRA1 y: Dinamarca, Hungría, República Checa, Australia, Canadá, Israel, República de Corea y Estados Unidos (periodo 2015-2017).

3

Cuestiones preliminares: Preocupación por la seguridad vial, modos de transporte e involucramiento en accidentes de tráfico en España

9

A lo largo del presente apartado se exponen los resultados obtenidos de la preocupación por la seguridad vial que presentan los participantes, así como los usos y la valoración de la seguridad subjetiva atribuida a cada medio de transporte.

En ESRA I se preguntó a los participantes por su grado de preocupación por diferentes temáticas, entre las que se encontraban algunas relacionadas con la seguridad vial. A pesar de que las tasas de sujetos que mostraron estar preocupados por estas cuestiones fueron en la mayoría de casos elevadas (Furian, Brandstätter, Kaiser y Witzik, 2016), las correspondientes a las retenciones o, incluso, a los accidentes de tráfico, no fueron las más altas, siendo superadas por la preocupación por el desempleo, por la calidad de la sanidad, y por la polución, y solo encontrándose un porcentaje inferior a la preocupación por los accidentes de tráfico cuando se les preguntó por el nivel de delincuencia en nuestro país (tabla 3.1). La ausencia en ESRA2 de este ítem ha imposibilitado conocer si estos porcentajes han sufrido alguna variación a través del tiempo.

Tabla 3.1

Porcentajes de participantes españoles preocupados por distintas temáticas (obtenidos a partir de las puntuaciones 1 y 2 en la escala de respuesta donde 1=Muy preocupado y 4=Nada preocupado)

ESRA I					
Nivel de delincuencia	Contaminación	Accidentes de tráfico	Calidad de la sanidad	Retenciones de tráfico	Desempleo
71%	79%	75%	81%	54%	86%

En cuanto a los modos de transporte más frecuentemente utilizados y el grado de seguridad que sienten al hacer uso de los mismos, los resultados relativos a los participantes españoles, se muestran en la tabla 3.2. Haciendo una comparación a través del tiempo, se puede afirmar que el uso del coche como conductor ha experimentado un ligero decremento en comparación a los datos obtenidos en la primera edición de ESRA, mientras que ha aumentado el del transporte en coche, pero como pasajero. Se observan también incrementos importantes en el resto de

formas de desplazamiento, destacando el uso de la bicicleta, que se acerca actualmente más a la media europea (media EUROPA¹=60,8%), el del transporte público y el de vehículos motorizados de dos ruedas.

Tabla 3.2

Porcentajes de uso en España de diferentes modos de transporte en los últimos 12 meses y el grado de seguridad que sienten los participantes cuando los utilizan (% uso: obtenidos a partir de una puntuación de 2=Algunos días al año a 5 puntos en la escala de respuesta donde 1=Nunca y 5=Al menos cuatro días a la semana; Grado seguridad: puntuación media obtenida a partir de una escala de respuesta donde 0=Muy inseguro y 10=Muy seguro)

	ESRA 1					
	Peatón	Coche como conductor	Coche como pasajero	Transporte público	Bicicleta	Ciclomotor/motocicleta
% uso	84%	88%	75%	71%	35%	11%
Grado seguridad	7,2	7,1	6,7	7,6	5,2	5,6
	ESRA 2					
	Peatón	Coche como conductor	Coche como pasajero	Transporte público	Bicicleta	Ciclomotor/motocicleta
% uso	96,4%	84,2%	93,9%	95,3%	56,8%	26,6%
Grado seguridad	7,7	7,4	6,9	7,7	6	5,2

En relación a la seguridad percibida, la forma de desplazamiento más segura para los españoles es el transporte público. En general, ha aumentado el grado de seguridad que sienten los participantes españoles cuando hacen uso de cada modo de transporte, con excepción del percibido al utilizar ciclomotores/motocicletas, el cual ha disminuido en ESRA2, respecto del que informaba la muestra española en la primera edición del estudio.

Por otra parte, en la tabla 3.3 se presentan los resultados relativos a las tasas de participantes que han estado involucrados en, al menos, un accidente de tráfico, bien los últimos tres meses (ESRA1) o en el último año (ESRA2). Cabe señalar que mientras en ESRA1 se pregunta por esa experiencia en general, sin especificar inicialmente la gravedad (se pregunta por ella posteriormente, pero en los informes publicados no aparecen los datos a nivel nacional), en ESRA2 se define más claramente y se presenta a los participantes el concepto de accidente de tráfico, preguntándoles concretamente por aquellos de entre los que se habían visto involucrados, en los que alguna persona (ellos mismos u otras personas involucradas en el accidente), hubiera tenido que ser trasladada al hospital (posteriormente se pregunta también por accidentes que hayan provocado solo daños menores o solo daños materiales, pero sin especificar el modo de transporte).

Los resultados muestran que los accidentes de coche son los más frecuentes en nuestro país. Sin embargo, estas tasas no son directamente comparables entre sí para poder llegar a conclusiones fiables acerca de su evolución en el tiempo, debido a que hacen referencia a distintos periodos de tiempo y a experiencias de distinta gravedad.

Tabla 3.3

Porcentaje de participantes españoles que se han visto involucrados en accidentes de tráfico utilizando diferentes modos de transporte (calculados a partir del número de participantes que informa haberle sucedido al menos una vez)

ESRA 1: sin especificar gravedad y en los últimos 3 meses				
Peatón	Coche como conductor	Coche como pasajero	Bicicleta	Ciclomotor/ motocicleta
1,8%	5,9%	1,9%	2,6%	3,6%
ESRA 2: con traslado al hospital y en los últimos 12 meses				
Peatón	Coche como conductor	Coche como pasajero	Bicicleta	Ciclomotor/ motocicleta
1,4%	12,1%	4,1%	2%	3%

Por último, y además de analizar el uso, la seguridad atribuida y accidentes de tráfico relacionados con los modos de transporte tradicionales, en ESRA2 también se evaluó el interés por los vehículos autónomos y semiautónomos, así como los beneficios percibidos de su utilización (Woods-Fry, Vanlaar, Robertson, Lyon, Cools y BAST (2021). Teniendo en cuenta solo a los participantes que respondieron en las opciones de 5 a 7 puntos, en una escala donde 1=No interesado para nada y 7=Muy interesado, el porcentaje de españoles interesado por los vehículos autónomos fue del 39,7%, mientras que esa tasa fue mayor cuando hacía referencia a vehículos semiautónomos (46,8%). Aunque menos de la mitad de los participantes españoles mostraron interés por este tipo de vehículos, estas tasas superan, en ambos casos, la media de interés europea, tanto en relación a los autónomos (media EUROPA I=33%) como a los semiautónomos (media EUROPA I=40,7%).

En cuanto a los beneficios percibidos del uso de este tipo de vehículos, y aunque la encuesta incluía ítems para evaluar aspectos relacionados con el tiempo de los trayectos, el confort o las emisiones, a nivel nacional, los informes presentan los resultados de dos aspectos directamente relacionados con la seguridad vial: la reducción de los accidentes y su severidad (Furian, Kaiser, Senitschnig y Soteropoulos, 2021). Sobre la base de los participantes que eligieron las opciones de 5 a 7 puntos, de una escala de respuesta donde 1=Muy improbable y 7=Muy probable, y en relación al uso de vehículos autónomos, el porcentaje de españoles que considera que es probable que con ellos ocurran menos accidentes fue del 51,9% (media EUROPA I=49,4%) y de que se reduzca la severidad de los mismos fue del 51,2% (media EUROPA I=48,7%). Por su parte, y en cuanto a los beneficios percibidos de los vehículos semiautónomos, el 53,7% de los participantes españoles considera que es probable que con su uso se reduzcan los accidentes (media EUROPA I=49,2%) y el 52,6% cree que es probable también que la severidad de los mismos, con este tipo de vehículos, sea menor (media EUROPA I=48,2%). Parece que la población española es algo menos escéptica en cuanto a los beneficios de este tipo de vehículos, en comparación a la media europea.

4

Estado de la cuestión: revisión de resultados obtenidos en las ediciones de 2015-2017 y 2018-2020 de la encuesta ESRA para cada uno de los comportamientos y actitudes sobre seguridad vial analizados en España, y su comparación con el resto de grupos

13

A continuación, se exponen los principales resultados de ESRA I (2015-2017) y ESRA2 (2018-2020), en relación a cada uno de los comportamientos al volante incluidos, así como aquellos relativos al comportamiento de conductores de vehículos de dos ruedas y sobre las conductas de riesgo asumidas por los peatones, para terminar mostrando las comparaciones realizadas en función del sexo de los participantes españoles sobre distintas temáticas relacionadas con la seguridad vial evaluadas.

4.1. Velocidad

1. Conductas viales autodeclaradas: Incumplimiento autoinformado de los límites de velocidad

La trasgresión de los límites de velocidad es la conducta de riesgo que mayor porcentaje de participantes admite llevar a cabo durante la conducción, de entre todas las analizadas en ESRA. Sin embargo, y aunque los resultados obtenidos en la muestra española relativos a los tres tipos de vía superan a los que presentan todos los países del grupo LATAM (con excepción de México en el que se obtiene una frecuencia de conductores que afirma transgredir estos límites en autopistas/autovías algo superior a la que presenta España), tanto en la primera como en la segunda edición del estudio, estos porcentajes se encuentran por debajo de la media europea en todos los casos (tabla 4.1.1). Solo las medias de los grupos correspondientes a ASIA Y OCEANÍA⁴ y ÁFRICA⁵ obtenidas en ESRA2 presentan porcentajes inferiores de participantes que declaran llevar a cabo este tipo de comportamiento de riesgo en las distintas vías, en comparación con los de nuestro país.

Además de los resultados presentados de ESRA2 relativos al incumplimiento autoinformado de los límites de velocidad en distintas vías en el último mes, la encuesta incluyó también un ítem en el que se preguntaba por la frecuencia con la que los participantes habían conducido con exceso de velocidad por vía convencional y en los últimos 12 meses. Los resultados de este ítem pueden ser

utilizados para poder hacer una pequeña comparativa de los cambios experimentados en cada país en el incumplimiento autoinformado en ambas ediciones del estudio. Y es que, a pesar de que, a simple vista se podría pensar observando los resultados correspondientes a nuestro país presentados en la tabla 4.1.1, que de un estudio a otro se ha experimentado una reducción de estas conductas de riesgo, el periodo de tiempo sobre el que los participantes deben contestar parece ser clave. Concretamente si comparamos el porcentaje de sujetos que afirma haber excedido la velocidad permitida en vías convencionales en el último año, los resultados indican que esa conducta de riesgo no solamente no se ha reducido con el paso del tiempo, sino que, incluso, ha experimentado un ligero aumento (ESRA1=64% vs ESRA2=67%).

Tabla 4.1.1

Frecuencias de transgresión autodeclarada de los límites de velocidad (obtenidas a partir de una puntuación de 2= *Al menos una vez* a 5 puntos en la escala de respuesta donde 1=Nunca y 5=(casi) Siempre) *

País/Región		ESRA 1 (2015-2017): últimos 12 meses			ESRA 2 (2018-2020): últimos 30 días		
		Vía urbana	Vía convencional	Autovía/ Autopista	Vía urbana	Vía convencional	Autovía/ Autopista
ESPAÑA		64%	64%	74%	49,7%	58,8%	61,3%
LATAM	Argentina	49%	51%	52%			
	Bolivia	58%	61%	60%			
	Brasil	48%	47%	51%			
	Chile	56%	57%	64%			
	Colombia	52%	51%	60%	38,7%	48,1%	48,9%
	Costa Rica	52%	60%	63%			
	Ecuador	51%	55%	56%			
	Guatemala	53%	57%	61%			
	México	53%	55%	76%			
	Paraguay	57%	62%	61%			
	Perú	54%	52%	56%			
	Uruguay	50%	54%	62%			
	Venezuela	47%	52%	62%			
MEDIA EUROPA¹		68%	73%	73%	56,3%	67,5%	61,5%
MEDIA LATAM²		50%	51%	56%			
MEDIA NORTEAMÉRICA³					58,9%	65,9%	71,6%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA⁴					42,9%	45,4%	46,4%
MEDIA ÁFRICA⁵					42,7%	49,9%	51,2%
MEDIA ESRA⁶		61%	65%	68%			

* En ESRA1 no se diferencia el tipo de conductor. En ESRA2 hace referencia a conductores de coche.

Por último, y aunque se dispone de los resultados generales de todo el grupo ESRA⁶, ya que aparecen en el informe principal publicado sobre ESRA I (Meesmann, Torfs, Nguyen, y Van den Berghe, 2018), la ausencia de un informe equivalente con los resultados en conjunto de los 48 países que participaron en la segunda edición del estudio, ha impedido poder incluir esa información, no solamente en relación a la velocidad, sino en el resto de tablas de resultados del presente informe, puesto que los informes temáticos publicados sobre ESRA2 solo incluyen información sobre los países y grupos que participaron en el primer año en el que se comenzó a administrar la encuesta (2018).

2. Aceptación de conductas viales de riesgo en relación a los límites de velocidad

En esta ocasión, se ha optado por presentar por separado los resultados relativos a España y al resto de países y grupos, ya que los ítems utilizados para realizar la evaluación de la aceptación de las conductas de riesgo relacionadas con el exceso de velocidad en cada una de las encuestas ESRA I y ESRA2 fueron muy diferentes. Además, en el informe principal de resultados de ESRA I (Meesmann, Torfs, Nguyen, y Van den Berghe, 2018) solo se incluyen, a nivel nacional (y grupal), aquellos relativos a la aceptación personal y percibida por parte de otros sobre los tres tipos de transgresiones cuyos datos se presentan en la tabla 4.1.2, pero no sobre el exceso de velocidad en zonas escolares ni sobre superar los límites en 10 kms/h. En la tabla sí se presentan los resultados completos obtenidos en España y en el grupo EUROPA¹, puesto que están incluidos en el informe temático sobre velocidad elaborado con los datos recogidos en 2015 (Yannis, Laiou, Theofilatos y Dragomanovits, 2016).

De manera coherente a las conductas más frecuentes realizadas por los conductores españoles, expuestas en el apartado anterior, el comportamiento de riesgo más aceptado por la muestra es el del exceso de velocidad en autopistas/autovías, en comparación a la transgresión de estos límites en vías urbanas (tabla 4.1.2). Estos porcentajes de aceptación en la muestra española y relativos a este tipo de vías son muy similares a las medias europeas, pero superiores a las que presentan, en general y de media, los países del grupo LATAM². Sin embargo, por lo que respecta al exceso de velocidad en distintos entornos dentro de la vía urbana, la aceptación de los participantes españoles no supera en ningún caso la media europea y es bastante similar a la que muestran los resultados obtenidos en los países latinoamericanos.

En general, los mayores porcentajes de aceptación se han obtenido en la valoración de la conducta relativa a superar, en 10 kms/h, el límite de velocidad que marque la vía, tanto en España, como, de media, en el resto de Europa (tabla 4.1.2).

Como se puede observar, comparando el grado de aceptación personal y el percibido por parte de los demás en cada caso, los resultados muestran la evidencia de un sesgo perceptivo denominado *efecto tercera persona*. Este fenómeno hace referencia a la tendencia presente en las personas por la que solemos juzgarnos por encima de los demás en aspectos positivos, socialmente deseables o normativos (e.g. Alicke y Govorun, 2005; Meirick, 2005). La literatura científica de las últimas décadas ha demostrado que se trata de un sesgo perceptivo robusto (e.g. Falces, Bautista y Sierra, 2011), que se ha manifestado también en investigaciones anteriores sobre cumplimiento de normas en seguridad vial, desarrolladas en nuestro país (e.g. Bautista, 2012; Bautista y Miró-Llinares, 2015; Miró-Llinares y Bautista, 2013).

Tabla 4.1.2

Porcentajes de aceptación de cada una de las transgresiones de los límites de velocidad que podría llevar a cabo un conductor*, percibida por parte de los demás y por la propia persona (ESRA I) (Calculados a partir de las puntuaciones 4 y 5 de la escala de respuesta utilizada, desde 1=Inaceptable a 5=Aceptable)

País/Región		Superar en 20 km/h el límite en autopista/autovía		Superar en 20 km/h el límite en calle residencial		Superar en 20 km/h el límite en zona urbana		Superar en 20 km/h el límite en zona escolar		Superar 10 km/h el límite de velocidad	
		Otros	Personal	Otros	Personal	Otros	Personal	Otros	Personal	Otros	Personal
ESPAÑA		33%	14%/24%**	8%	4%	12%	6%	6%	4%	37%	25%
LATAM	Argentina	22%	12%	13%	5%	15%	6%				
	Bolivia	24%	12%	16%	7%	18%	8%				
	Brasil	16%	11%	12%	5%	11%	6%				
	Chile	17%	10%	7%	4%	9%	5%				
	Colombia	19%	12%	9%	4%	9%	4%				
	Costa Rica	17%	10%	8%	4%	9%	3%				
	Ecuador	16%	10%	11%	4%	10%	4%				
	Guatemala	22%	12%	13%	4%	14%	4%				
	México	23%	15%	11%	6%	13%	7%				
	Paraguay	24%	14%	16%	7%	15%	6%				
	Perú	16%	8%	11%	4%	11%	4%				
	Uruguay	23%	16%	9%	3%	9%	4%				
	Venezuela	26%	16%	13%	4%	15%	6%				
MEDIA EUROPA ¹		33%	25%	13%	7%	13%	8%	8%	4%	40%	29%
MEDIA LATAM ²		19%	12%	11%	5%	12%	6%				
MEDIA ESRA ⁶		26%	19%	12%	7%	13%	8%				

* Sin diferenciar el tipo de conductor.

** El porcentaje informado de aceptabilidad personal en el Informe temático sobre velocidad (Yannis, Laiou, Theofilatos y Dragomanovits, 2016) es del 14%, mientras que en el informe principal de resultados (Meesmann, Torfs, Nguyen, y Van den Berghe, 2018) se indica que es del 24%.

Por su parte, en ESRA2 se simplificó de manera acertada la evaluación de este aspecto, preguntando a los participantes por su grado de aceptación personal en relación al exceso de velocidad en las distintas vías, e incluyendo solamente un ítem para evaluar la aceptación percibida en el resto de la gente, del incumplimiento de los límites en vías convencionales (tabla 4.1.3).

En esta segunda edición del estudio, se volvió a obtener, como en ESRA I, que los participantes españoles consideran más aceptable realizar estas conductas de riesgo en autovía/autopistas (aun experimentando una reducción en comparación a los resultados de ESRA I) que en otro tipo de vías, siendo menos aceptado el exceso de velocidad en vías urbanas. En la mayoría de escenarios,

estos porcentajes de aceptación son inferiores en la población española en comparación a la media obtenida en EUROPA¹ y en el resto de grupos, con excepción de los resultados relativos a Colombia (cuyos participantes presentan menor aceptación de todas las conductas presentadas), y en lo que respecta a la media de aceptación personal presente en ASIA Y OCEANÍA⁴ sobre exceso de velocidad en autopistas/autovías, que en esta población fue inferior a la obtenida en nuestro país.

Tabla 4.1.3

Porcentajes de aceptación de cada una de las transgresiones de los límites de velocidad de un conductor de coche, percibida por parte de los demás y por la propia persona (ESRA2)
(Calculados a partir de las puntuaciones 4 y 5 de la escala de respuesta utilizada, desde 1=Inaceptable a 5=Aceptable)

País/Región	Superar el límite de velocidad en vías convencionales		Superar el límite de velocidad en vías urbanas	Superar el límite de velocidad en autopistas/ autovías
	Otros	Personal	Personal	Personal
ESPAÑA	11,7%	6,6%	4%	10,2%
COLOMBIA	8,7%	5,5%	2,5%	6%
MEDIA EUROPA ¹	15,1%	10,6%	5%	14,3%
MEDIA NORTEAMÉRICA ³	18%	11,1%	6,7%	17,6%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA ⁴	12,1%	7,7%	6,7%	9,5%
MEDIA ÁFRICA ⁵	15,5%	9,3%	6,2%	12,1%

3. Actitudes hacia el exceso de velocidad al volante

De la misma forma que ocurre con la evaluación de la aceptación de la transgresión de los límites de velocidad, los ítems utilizados para evaluar las actitudes que presentan los participantes hacia el exceso de velocidad difieren en cada encuesta. Por ese motivo, los resultados obtenidos en este indicador en cada país y grupo, se presentan en tablas separadas.

Por lo que respecta a ESRA I, en el informe temático sobre velocidad, solo aparecen los resultados correspondientes a los países europeos que participaron en el estudio en el año 2015. En el informe principal de resultados, solo se incluyen las medias de los grupos LATAM y ESRA en dos de seis ítems presentados en la encuesta a los participantes, y a nivel nacional solo se presentan los resultados de uno de ellos. Por estas razones, no se han podido incluir en la tabla 4.1.4 los resultados completos en todos los países y grupos, de la totalidad de ítems que se emplearon en la encuesta para evaluar actitudes hacia el exceso de velocidad al volante.

Tabla 4.1.4

Porcentajes de acuerdo con cada una de las afirmaciones presentadas para evaluar las actitudes relativas a la velocidad en la conducción y su influencia en la seguridad vial (ESRA I)
(Calculados a partir de las puntuaciones 4 y 5 de la escala de respuesta utilizada, desde 1=En desacuerdo a 5=De acuerdo)

País/Región		Conducir por encima del límite de velocidad hace que resulte más difícil reaccionar adecuadamente en una situación de peligro	Conducir rápido supone arriesgar la propia vida y la de los demás	Tengo que conducir rápido, de lo contrario tengo la impresión de estar perdiendo el tiempo	La mayoría de mis conocidos / amigos consideran que se deben respetar los límites de velocidad	Normalmente los límites de velocidad establecidos son aceptables	Al aumentar la velocidad en 10 kms/h, es mucho más probable verse involucrado en un accidente de tráfico
ESPAÑA		73%	75%	13%	63%	51%	38%
LATAM	Argentina	83%					
	Bolivia	86%					
	Brasil	78%					
	Chile	85%					
	Colombia	84%					
	Costa Rica	89%					
	Ecuador	84%					
	Guatemala	87%					
	México	80%					
	Paraguay	90%					
	Perú	86%					
	Uruguay	82%					
	Venezuela	86%					
MEDIA EUROPA ¹		72%	76%	15%	60%	51%	45%
MEDIA LATAM ²		81%			71%		
MEDIA ESRA ⁶		76%			65%		

En general, los participantes españoles están mayoritariamente de acuerdo con algunas creencias relativas a la peligrosidad que supone el exceso de velocidad, como que provoca un aumento de la dificultad para reaccionar y que puede suponer un riesgo para la propia vida y la de los demás. Sin embargo, este porcentaje de acuerdo disminuye cuando se les pregunta por lo aceptable que les parecen los límites de velocidad establecidos y por el riesgo que consideran que tiene en el aumento de la probabilidad de tener un accidente, aumentar la velocidad en 10 kms/h, situándose por debajo de la media europea en esta cuestión (tabla 4.1.4).

En cuanto a la comparación de resultados con los datos disponibles de los países del grupo LATAM⁴, se puede afirmar que estos últimos presentan una percepción mayor del riesgo que supone para poder reaccionar ante una situación de peligro si se conduce superando los límites de velocidad, y consideran en mayor proporción también, que la mayoría de sus allegados están a favor del respeto de los límites de velocidad, en comparación a los porcentajes obtenidos en nuestro país y a la media europea.

Tabla 4.1.5

Porcentajes de acuerdo con cada una de las afirmaciones presentadas para evaluar los constructos: norma descriptiva percibida, creencias y actitudes, autoeficacia, hábitos e intenciones relativos a la velocidad en la conducción (ESRA2) (Calculados a partir de las puntuaciones 4 y 5 de la escala de respuesta utilizada, desde 1=En desacuerdo a 5=De acuerdo)

PAÍS/ REGIÓN	Norma descriptiva	Creencias y actitudes		Autoeficacia		Hábitos		Intención
	La mayoría de mis amigos conducirían 20km/h por encima del límite de velocidad en una zona residencial	Tengo que conducir rápido, de lo contrario tengo la impresión de perder el tiempo	Respetar los límites de velocidad es aburrido o tedioso	Confío en mí mismo cuando conduzco significativamente más rápido de lo que marca el límite de velocidad	Soy capaz de conducir rápido en curvas cerradas	A menudo conduzco más rápido de lo que marca el límite de velocidad	Me gusta conducir de manera deportiva y rápida en curvas cerradas	Haré todo lo posible para respetar los límites de velocidad en los próximos 30 días
ESPAÑA	15,5%							
MEDIA EUROPA ¹	14,3	5,6%	12,3%	15,9%	11,3%	11,7%	7,4%	70,8%
MEDIA NORTEAMÉRICA ³	17%	5,5%	8,3%	16,3%	7,7%	20,8%	5%	72,8%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA ⁴	24,7%	8,2%	9,7%	23%	10,7%	11,5%	6,5%	74,7%
MEDIA ÁFRICA ⁵	15,4%	9,2%	9,5%	12,8%	8,3%	9,3%	7,2%	75,9%

Por su parte, en ESRA2 se realizaron cambios en la evaluación de las actitudes, incluyendo ítems para medir la norma descriptiva percibida, creencias y actitudes, autoeficacia, hábitos e intenciones relativos al exceso de velocidad durante la conducción.

En cuanto a los resultados de la evaluación de este constructo que se presentan en la tabla 4.1.5, resulta paradójico que, a falta de la publicación de un informe principal de resultados de ESRA2, ni el informe temático sobre velocidad (Holocher y Holte, 2019), ni en los disponibles por países, hayan incluido desglosados por países más que aquellos referidos a la norma descriptiva, teniendo en cuenta que se asume que el grueso central del estudio son las actitudes, como así reza el título de la propia encuesta. Por esta razón, solo se presentan los resultados de ese único indicador para

España, pero no los obtenidos en el resto de ítems. Además, en los informes nacionales (Vias institute, 2020), no se presentan resultados sobre este constructo, por lo que no se han podido incluir tampoco en la tabla 4.1.5 los obtenidos en Colombia.

Por lo tanto, y por lo que respecta a nuestro país, solo podemos afirmar que la norma descriptiva evaluada a través del ítem que expresa que la mayoría de los allegados de los participantes conducirían 20 kms/h por encima del límite en una zona residencial, muestra un porcentaje de acuerdo que, aunque no es el más elevado (es superado por la media de los grupos NORTEAMÉRICA³ y ASIA Y OCEANÍA⁴), sí que supera ligeramente a la media europea.

4. Percepción de riesgo de accidentes de tráfico: exceso de velocidad

En relación a las percepciones del exceso de velocidad como causa de los accidentes de tráfico, los resultados obtenidos en ESRA1 y ESRA2 se muestran en la tabla 4.1.6. En ESRA1, el análisis de los resultados acerca de las percepciones de riesgo de los participantes, sobre velocidad y otros factores, se presenta exclusivamente en un informe temático elaborado con los datos de los países que participaron en el estudio en 2015 (Furian, Brandstätter, Kaiser y Witzik, 2016). Al no haberse incluido este indicador en el informe general de resultados principales, no se dispone de los correspondientes a los países latinoamericanos ni a los grupos LATAM y ESRA⁶. Por otra parte, la ausencia de resultados referidos a este indicador en los informes de cada país elaborados tras la realización de ESRA2, no ha permitido tampoco informar de las percepciones de riesgo del exceso de velocidad como causa de accidentes de tráfico en Colombia.

Por lo que respecta a la interpretación de los resultados, en ESRA1 la percepción del riesgo del exceso de velocidad como causa de los accidentes de tráfico, vuelve a ser inferior entre los participantes españoles que lo que arroja la media europea, aunque la tendencia se invierte en la segunda edición del estudio, ya que los resultados obtenidos en ESRA2 indican que España es el país, en comparación a las medias del resto de grupos, que mayor percepción de riesgo presenta. Aunque es tentador sugerir que con el paso del tiempo la percepción del riesgo que supone el exceso de velocidad ha aumentado en la población española, no lo podemos afirmar con seguridad, ya que en cada estudio se emplearon ítems distintos que evaluaban dimensiones diferentes de la percepción del riesgo.

Tabla 4.1.6

Percepciones de riesgo del exceso de velocidad como causa de los accidentes de tráfico (ESRA1: medias calculadas según una escala de respuesta de 0% a 100%; ESRA2: obtenidas a partir de las puntuaciones de 4 a 6 puntos, según la escala de respuesta utilizada, donde 0=Nunca y 6=Casi siempre)

País/Región	ESRA 1 En su opinión, ¿cuántos de cada 100 accidentes se deben a conducir demasiado rápido?	ESRA 2
		¿Con qué frecuencia crees que conducir más rápido de lo que marca el límite de velocidad es la causa de un accidente de tráfico que involucre a un coche?
ESPAÑA	26,9%	79,3%
MEDIA EUROPA ¹	32,5%	74,8%

País/Región	ESRA I En su opinión, ¿cuántos de cada 100 accidentes se deben a conducir demasiado rápido?	ESRA 2 ¿Con qué frecuencia crees que conducir más rápido de lo que marca el límite de velocidad es la causa de un accidente de tráfico que involucre a un coche?
MEDIA NORTEAMÉRICA ³		71,6%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA ⁴		56,8%
MEDIA ÁFRICA ⁵		68,1%

5. Aplicación de normas y sanciones de tráfico por exceso de velocidad

En cuanto a la percepción de riesgo de ser sometidos a un control de velocidad en un desplazamiento habitual, los resultados recogidos en la tabla 4.1.7 indican que, a lo largo del tiempo, el porcentaje de participantes españoles que lo considera probable no ha variado apenas (teniendo en cuenta, además, de que se trata de muestras distintas y de que se utilizaron escalas de respuestas diferentes en cada edición). Aunque estos porcentajes suponen algo menos de la mitad de la muestra, son superiores tanto a la media europea, como a todos los que presentan los países latinoamericanos y a la media del grupo LATAM2, y solo es superado en ESRA2 por la población colombiana y por la media del grupo ÁFRICA⁵ que muestran percepciones de riesgo de ser detectados por policía/radares algo más altas.

Por otra parte, y en relación al estudio ESRA I, del total de sanciones recibidas por los participantes españoles por cada una de las transgresiones al volante que se indican en la encuesta, el **70%** fueron debidas al exceso de velocidad (media EUROPA¹=63%). Concretamente, **12%** de la muestra española tuvo que pagar una multa por este motivo (media EUROPA¹=15%) y el **2%** ingresó en prisión por transgredir los límites de velocidad (media EUROPA¹=2%).

En ESRA2 no se preguntó directamente en la encuesta a los participantes, sino que a través del Consejo Europeo de Seguridad del Transporte o de expertos de los socios participantes, se proporcionó información sobre las multas impuestas por exceso de velocidad en el año 2017, en los 20 países europeos que en 2018 habían completado el estudio (grupo EUROPA¹). En España, esta cifra fue de 21 multas por cada 1000 habitantes, quedando a la cola de la estadística, que encabezan Austria y Países Bajos con 592 y 547 multas por cada mil habitantes, respectivamente. No obstante, y como se indica en el informe temático de velocidad (2018) donde se presentan estos datos, la comparación entre países resulta complicada, dado que en cada uno de ellos las normas de tráfico y las sanciones formales aplicadas por su transgresión, son diferentes.

Tabla 4.1.7

Probabilidad percibida por los participantes de ser sometidos por la policía/radares a un control de velocidad en un desplazamiento habitual (ESRA1: Calculada a partir de las puntuaciones 4 y 5 de la escala de respuesta utilizada, desde 1=Muy baja a 5=Muy alta. ESRA2: Calculada a partir de las puntuaciones de 5 a 7 de la escala de respuesta utilizada, desde 1=Muy improbable a 7=Muy probable) *

País/Región		PROBABILIDAD PERCIBIDA DE SER SOMETIDO A CONTROL DE VELOCIDAD	
		ESRA 1	ESRA 2
ESPAÑA		42%	42,4%
LATAM	Argentina	29%	
	Bolivia	15%	
	Brasil	20%	
	Chile	36%	
	Colombia	34%	47,3%
	Costa Rica	27%	
	Ecuador	51%	
	Guatemala	28%	
	México	29%	
	Paraguay	24%	
	Perú	27%	
	Uruguay	34%	
	Venezuela	12%	
MEDIA EUROPA ¹		36%	37,2%
MEDIA LATAM ²		25%	
MEDIA NORTEAMÉRICA ³			28,7%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA ⁴			34,9%
MEDIA ÁFRICA ⁵			44,8%
MEDIA ESRA ⁶		32%	

* En ESRA1 no se diferencia el tipo de conductor. En ESRA2 hace referencia a conductores de coche.

A la luz de estos resultados, se puede hipotetizar, por lo tanto, que el cumplimiento de los límites de velocidad puede estar más influido por consideraciones relativas a la aceptación de este tipo de comportamientos que, como se ha observado también para el caso concreto del exceso de velocidad en autopistas/autovías, es más elevada en los conductores españoles que en los países latinoamericanos, que por la amenaza percibida de una posible consecuencia formal en forma de sanción o pena.

6. Respaldo a las medidas políticas aplicables por transgredir los límites de velocidad

En la tabla 4.1.8 se recogen los resultados acerca del porcentaje de participantes que respaldan las medidas políticas relativas a las normas de tráfico y a las sanciones por su transgresión. Como el informe principal de resultados de ESRA1 no contiene un desglose de estos resultados a nivel

nacional, no se han podido incluir los relativos a cada país del grupo LATAM². Tampoco se informa de las medias de los grupos LATAM² y ESRA⁶ relativas al porcentaje de acuerdo de los participantes con la afirmación acerca de si estas normas y sanciones deberían ser más estrictas. Por otra parte, la falta de información sobre estos indicadores en los informes nacionales elaborados tras la realización de ESRA2, no ha permitido tampoco incluir los resultados del respaldo de estas medidas políticas aplicadas por exceso de velocidad de los participantes colombianos.

Tabla 4.1.8

Porcentajes de acuerdo con las normas de tráfico y sanciones aplicadas por superar los límites de velocidad (ESRA1: Calculados a partir de las respuestas afirmativas obtenidas en la escala *Sí-No-No sabe/no contesta; ESRA2: Calculados a partir de las respuestas de acuerdo obtenidas en la escala *De acuerdo-En desacuerdo*)**

País/Región	ESRA 1			ESRA 2		
	Deberían ser más estrictas	No se realizan suficientes controles sobre las normas de tráfico	Sanciones demasiado severas	Deberían ser más estrictas	No se realizan suficientes controles sobre las normas de tráfico	Sanciones demasiado severas
ESPAÑA	48%	45%	46%	69,8%	73,3%	36,4%
MEDIA EUROPA ¹	47%	46%	33%	75,4%/57,4%**	68,4%	31,4%
MEDIA LATAM ²		64%	28%			
MEDIA NORTEAMÉRICA ³				47,6%	62,2%	29,1%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA ⁴				90,6%	76,1%	36,1%
MEDIA ÁFRICA ⁵				47%	52,5%	45,6%
MEDIA ESRA ⁶		55%	30%			

* Las opciones de respuesta que aparecen en la encuesta ESRA1 para estos ítems son las que se especifican (*Sí-No-No sabe/no contesta*). Sin embargo, en el informe temático sobre velocidad se indica que la escala de respuesta es de 5 puntos (1=En desacuerdo y 5= De acuerdo) y que los resultados se han obtenido a partir de las respuestas de los participantes en las categorías 4 y 5. Por este motivo, se ha decidido incluir los resultados en España y EUROPA¹ del informe temático sobre Aplicación de normas y apoyo a las medidas políticas en seguridad vial (Buttler; 2016), en el que se utiliza la escala original de la encuesta, ya que los resultados de un informe a otro, difieren.

** En el informe temático ESRA2 sobre velocidad, el porcentaje de acuerdo en cuanto a que las normas y sanciones por exceso de velocidad deberían ser más estrictas es del 75,4%, mientras que en el relativo a la Aplicación de normas y transgresiones viales (Goldenbeld y Buttler; 2021) se informa de que el resultado es 57,4%.

Observando los resultados procedentes de ESRA1, se puede concluir que, de la misma forma que casi la mitad de los participantes españoles considera que las normas que regulan el exceso de velocidad deberían ser más estrictas y que no se realizan suficientes controles sobre las mismas (en la misma línea que las medias europeas obtenidas en estas mismas cuestiones), un porcentaje similar de españoles opina que las sanciones que se aplican por este tipo de transgresiones son demasiado severas, superando en gran medida la opinión media tanto del grupo EUROPA¹ como del grupo LATAM² al respecto. Sin embargo, en la segunda edición del estudio, la tendencia se ha invertido de manera significativa, ya que los resultados más recientes muestran que la mayoría de

participantes españoles considera que las normas deberían ser más estrictas, y solo un porcentaje bastante inferior al obtenido en ESRA1 considera que las sanciones son demasiado severas, aunque sigue siendo mayor al obtenido de media, en Europa, en ESRA2.

Por otra parte, y en relación a la instalación de dispositivos para controlar el exceso de velocidad al volante, en ESRA1 no se incluyeron ítems para medir apoyo de estas medidas, por lo que la tabla 4.1.9 solo incluye los resultados del respaldo de las mismas evaluadas en ESRA2 (Van den Berghe, Sgarra, Usami, González-Hernández y Meesmann, 2020).

Tabla 4.1.9

Porcentajes de apoyo a la instalación del Asistente de velocidad inteligente (ISA) en coches nuevos y de señales dinámicas de advertencia sobre velocidad en ESRA2 (Calculados a partir de las puntuaciones 4 y 5 de la escala de respuesta, donde 1=Me opongo y 5=Lo apoyo)

País/Región	Asistente de velocidad inteligente	Señales dinámicas de advertencia sobre velocidad
ESPAÑA	76,4%	79,7%
MEDIA EUROPA ¹	60,8%	67,6%
MEDIA NORTEAMÉRICA ³	44,4%	56,7%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA ⁴	78,7%	80,7%
MEDIA ÁFRICA ⁵	77,2%	83,8%

En general, se observa un gran apoyo por parte de la muestra española en cuanto a la instalación de asistentes de velocidad inteligentes, y en mayor medida, y de señales dinámicas de advertencia en relación a la velocidad, que en ambos casos fue muy superior a las medias obtenidas en el grupo EUROPA¹ y, aún mayor en comparación a los porcentajes de participantes del grupo NORTEAMÉRICA³ que se mostraron de acuerdo con estas medidas.

4.2. Distracción al volante (uso de dispositivos de telefonía móvil)

1. Conductas viales autodeclaradas: Usos autoinformados de dispositivos de telefonía móvil durante la conducción

En cuanto a las conductas de riesgo relacionadas con el uso del teléfono móvil mientras se conduce, la que realiza un porcentaje mayor de conductores tanto españoles, como procedente de países latinoamericanos y de los distintos grupos es, de forma recurrente, la de atender llamadas utilizando el manos libres (tabla 4.2.1). Por su parte, la conducta que entraña un riesgo mayor de entre las analizadas, como es enviar mensajes o e-mails mientras se va conduciendo, es la que, al menos de manera autoinformada, menos parecen llevar a cabo los conductores encuestados, no solamente en nuestro país, sino también en el resto de los analizados.

En comparación al resto de países y grupos de la tabla 4.2.1, y con excepción del uso del manos libres, España presenta porcentajes más bajos de realización del resto de usos del teléfono móvil por los que se les preguntó en ambas ediciones del estudio, siendo estos resultados bastante similares a los de la media europea (sobre todo en ESRA1), y bastante más inferiores a los informados por los participantes de países latinoamericanos y a la media del grupo LATAM².

Además de preguntar a los participantes por el incumplimiento autoinformado en el último mes, la encuesta de ESRA2 incluyó un ítem en el que se preguntaba por la frecuencia con la que los participantes habían leído mensajes o emails durante la conducción en los últimos 12 meses, con objeto de poder comparar estos resultados con los obtenidos en ESRA1. En el caso de España, la frecuencia de participantes que afirmaron haber realizado esta conducta al menos una vez en el último año en el primer estudio fue del 36% (tabla 4.2.1), mientras que en ESRA2 fue del 29,5%, lo que implica una disminución de esta conducta de riesgo autodeclarada a través del tiempo. Sin embargo, los porcentajes de realización de estos comportamientos se pueden considerar que todavía son suficientemente altos en nuestro país como para que puedan suponer un riesgo importante durante la conducción.

Tabla 4.2.1

Frecuencias de usos autodeclarados de dispositivos de telefonía móvil durante la conducción (obtenidas a partir de una puntuación de 2= *Al menos una vez* a 5 puntos en la escala de respuesta donde 1=*Nunca* y 5=(casi) *Siempre*) *

País/Región		ESRA 1 (2015-2017): últimos 12 meses			ESRA 2 (2018-2020): últimos 30 días		
		Hablar sin manos libres	Hablar con manos libres	Leer-Enviar mensajes o e-mails	Hablar sin manos libres	Hablar con manos libres	Leer mensajes o e-mails, o revisar redes sociales
ESPAÑA		35%	56%	36%-26%	21,6%	55,4%	22,8%
LATAM	Argentina	36%	46%	42%-29%			
	Bolivia	51%	60%	47%-39%			
	Brasil	46%	55%	40%-32%			
	Chile	42%	64%	40%-29%			
	Colombia	40%	65%	41%-30%	36,1%	67,4%	41,6%
	Costa Rica	50%	68%	57%-47%			
	Ecuador	50%	63%	48%-38%			
	Guatemala	59%	71%	55%-49%			
	México	45%	64%	46%-37%			
	Paraguay	54%	61%	58%-47%			
	Perú	38%	56%	42%-32%			
	Uruguay	32%	48%	43%-30%			
	Venezuela	50%	64%	50%-43%			
MEDIA EUROPA¹		38%	51%	36%-27%	28,6%	47,7%	24,2%
MEDIA LATAM²		45%	58%	43%-34%			
MEDIA NORTEAMÉRICA³					37,7%	50,5%	35,7%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA⁴					38,3%	54,5%	36,9%
MEDIA ÁFRICA⁵					54,1%	66,8%	46,9%
MEDIA ESRA⁶		43%	55%	40%-32%			

* En ESRA1 no se diferencia el tipo de conductor. En ESRA2 hace referencia a conductores de coche.

2. Aceptación de conductas viales de riesgo en relación al uso de dispositivos de telefonía móvil durante la conducción

En el informe de principales resultados de ESRAI no aparecen los relativos a la aceptación personal ni a la percibida por parte de la sociedad respecto al uso del manos libres para hablar por teléfono ni a la revisión/actualización de redes sociales mientras se conduce, razón por la que no se han podido incluir en la tabla 4.2.2 aquellos correspondientes a estas conductas en países latinoamericanos.

Tabla 4.2.2

Porcentajes de aceptación de los usos de dispositivos de telefonía móvil que podría llevar a cabo un conductor*, percibida por parte de los demás y por la propia persona (ESRAI)
(Calculados a partir de las puntuaciones 4 y 5 de la escala de respuesta, donde 1=Inaceptable y 5=Aceptable)

PAÍS/ REGIÓN		Hablar sin manos libres		Hablar con manos libres**		Escribir mensajes o e-mails		Revisar/actualizar redes sociales	
		Otros	Personal	Otros	Personal	Otros	Personal	Otros	Personal
ESPAÑA		9%	5%	36%	30%	5%	4%	5%	3%
LATAM	Argentina	14%	6%			10%	3%		
	Bolivia	13%	5%			9%	2%		
	Brasil	10%	6%			7%	5%		
	Chile	7%	4%			5%	2%		
	Colombia	7%	4%			4%	2%		
	Costa Rica	8%	2%			6%	1%		
	Ecuador	7%	3%			4%	1%		
	Guatemala	13%	5%			7%	2%		
	México	12%	6%			8%	5%		
	Paraguay	14%	5%			9%	3%		
	Perú	9%	3%			6%	2%		
	Uruguay	8%	3%			5%	1%		
	Venezuela	15%	5%			10%	3%		
MEDIA EUROPA ¹		16%	7%	47%	38%	8%	4%	8%	4%
MEDIA LATAM ²		11%	5%			7%	4%		
MEDIA ESRA ⁶		14%	8%			9%	5%		

* Sin diferenciar el tipo de conductor.

** Aunque en el informe temático sobre usos del móvil durante la conducción (Trigoso, Areal y Pires, 2016) se informa de resultados obtenidos en España y Europa de la aceptación percibida y personal acerca de hablar por teléfono con manos libres mientras se conduce, **este ítem no aparece en la encuesta.**

Coincidiendo con la conducta de riesgo más frecuentemente realizada por los conductores españoles como se ha expuesto en el apartado anterior, hablar por teléfono haciendo uso de la función de manos libres es el comportamiento significativamente más aceptado personalmente tanto por los conductores españoles como, de media, en Europa en ESRAI. Sin embargo, si se comparan estos resultados con la realización autoinformada de esos comportamientos de riesgo (tabla 4.2.1), esta es, en todos los casos, muy superior a la aceptación personal de los mismos de la que informan

los participantes en la encuesta. Una de las razones de esta incoherencia podría estribar en la dificultad que supone admitir directamente que ciertos comportamientos de riesgo son aceptables.

El resto de conductas presentan porcentajes de aceptación mucho más bajos en la muestra española, e inferiores en todos los casos al del resto de grupos que aparecen en la tabla 4.2.2. Y, de la misma forma que en el caso de las conductas de riesgo relacionadas con la velocidad, cuando se pregunta por distintos usos del teléfono móvil durante la conducción, la aceptación personal informada es inferior en comparación a la que los participantes creen que presentan los demás, volviéndose a producir, por lo tanto, un **efecto tercera persona**, tanto con estos resultados, como con los presentados en la tabla 4.2.3 relativos a ESRA2.

Tabla 4.2.3

Porcentajes de aceptación de distintos usos de dispositivos de telefonía móvil durante la conducción de un coche, percibida por parte de los demás y por la propia persona (ESRA2) (Calculados a partir de las puntuaciones 4 y 5 de la escala de respuesta, donde 1=Inaceptable y 5=Aceptable)

País/Región	Hablar sin manos libres		Leer o enviar mensajes o e-mails, o revisar redes sociales		Hablar con manos libres
	Otros	Personal	Otros	Personal	Personal
ESPAÑA	9,5%	3,4%	7%	3,9%	25,9%
COLOMBIA	5,7%	2%	6,7%	2,1%	
MEDIA EUROPA ¹	8%	3,5%	5,7%	2,2%	33,8%
MEDIA NORTEAMÉRICA ³	11,9%	7,1%	5,2%	2%	32,6%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA ⁴	10,6%	5,3%	11,9%	6,8%	16,1%
MEDIA ÁFRICA ⁵	15,3%	8,3%	13%	7,1%	30,9%

En ESRA2, por su parte, se observa una reducción en la población española de la aceptación personal de comportamientos como hablar por el teléfono móvil utilizando y no utilizando el manos libres. Sin embargo, otros como la aceptación personal del uso del teléfono mientras se conduce para realizar otras tareas como leer, enviar mensajes o revisar redes sociales, parecen haber aumentado ligeramente (aunque en ESRA2 eran conductas por las que se preguntaba por separado, no a través del mismo ítem), así como la aceptación percibida por parte de los demás de estas mismas conductas y de la relativa a hablar sin utilizar el manos libres.

Con excepción del uso del manos libres para hablar por teléfono durante la conducción, y cuya aprobación es inferior en España que, de media, en el resto de Europa, en general, los españoles presentan grados de aceptación superiores de estas conductas de riesgo que en Europa o en comparación a los resultados disponibles de Colombia (como en su informe nacional no se presentan datos de la aceptación personal de la conducta de hablar por teléfono con manos libres mientras se conduce, estos no se han podido incluir en la tabla 4.2.3). Por último, dependiendo del tipo de conducta por la que se pregunte, los resultados en España son inferiores o superiores a los que presentan otros grupos, por lo que no parece haber a nivel muestral una tendencia en particular en relación a la aprobación de estos comportamientos de riesgo en función de la zona o grupo de países.

3. Actitudes hacia el uso del teléfono móvil mientras se conduce

Los resultados obtenidos en España en ESRA I (tabla 4.2.4) muestran que una gran parte de los participantes españoles considera que hablar por teléfono sin manos libres mientras se conduce disminuye la atención al tráfico y aumenta el riesgo de accidentes. Cuando se pregunta por el nivel de atención al tráfico si se utiliza el manos libres, este porcentaje de acuerdo disminuye, y es aún menor cuando se pide a los participantes españoles que muestren su grado de acuerdo con la idea de que casi todos los conductores hablan alguna vez por teléfono sin manos libres mientras conducen (resultados coherentes con la consideración de que se trata de una conducta de alto riesgo).

Por otra parte, y solo pudiendo comparar los resultados del acuerdo con las afirmaciones sobre las que se tiene acceso en los informes publicados, se observa que un porcentaje de conductores de los países del grupo LATAM² superior al de nuestro país, considera que utilizar el teléfono cogiéndolo directamente con la mano disminuye la atención al tráfico y constituye un riesgo de accidentes. Los porcentajes medios relativos a Europa, sin embargo, son inferiores en todos los casos, con excepción del obtenidos en la afirmación sobre si creen que casi todos los conductores hacen uso del teléfono sin el manos libres alguna vez, cuyo resultado, de manera coherente según lo mostrado en el resto de ítems, supera al obtenido en España.

Tabla 4.2.4

Porcentajes de acuerdo con cada una de las afirmaciones presentadas para evaluar las actitudes relativas a los usos de dispositivos de telefonía móvil durante la conducción y su influencia en la seguridad vial (ESRA I) (Calculados a partir de las puntuaciones 4 y 5 de la escala de respuesta, donde 1=En desacuerdo y 5=De acuerdo)

País/Región		Quienes hablan por un teléfono móvil sin manos libres mientras conducen tienen mayor riesgo de verse involucrados en un accidente de tráfico	Mi nivel de atención al tráfico disminuye cuando hablo con un teléfono móvil sin manos libres mientras conduzco	Mi nivel de atención al tráfico disminuye cuando hablo con un teléfono móvil con manos libres mientras conduzco	Casi todos los conductores de coche hablan alguna vez por un teléfono móvil sin manos libres mientras conducen
ESPAÑA		82%	76%	61%	49%
LATAM	Argentina	85%			
	Bolivia	90%			
	Brasil	86%			
	Chile	85%			
	Colombia	87%			
	Costa Rica	92%			
	Ecuador	87%			
	Guatemala	90%			
	México	85%			
	Paraguay	91%			
	Perú	88%			
	Uruguay	87%			
	Venezuela	90%			

País/Región	Quienes hablan por un teléfono móvil sin manos libres mientras conducen tienen mayor riesgo de verse involucrados en un accidente de tráfico	Mi nivel de atención al tráfico disminuye cuando hablo con un teléfono móvil sin manos libres mientras conduzco	Mi nivel de atención al tráfico disminuye cuando hablo con un teléfono móvil con manos libres mientras conduzco	Casi todos los conductores de coche hablan alguna vez por un teléfono móvil sin manos libres mientras conducen
MEDIA EUROPA ¹	82%	74%	56%	51%
MEDIA LATAM ²	86%	81%		
MEDIA ESRA ⁶	83%	75%		

Por lo que respecta a ESRA2, y aunque en la encuesta se incluyen ítems que evalúan los hábitos e intenciones, en el informe temático sobre el uso del móvil (Pires, Areal y Acher, 2019), solo se informa de los resultados obtenidos en los constructos de creencias y actitudes, así como de autoeficacia, tal y como se muestra en la tabla 4.2.5. Además, como en los informes por países no se presentan resultados de estos constructos, no se han podido incluir los relativos a Colombia.

En cuanto a la interpretación de los mismos, y a diferencia de los ítems empleados en la primera edición, en esta segunda, el contenido de todos los ítems está redactado reflejando una postura a favor del uso del teléfono móvil durante la conducción. El porcentaje de españoles que han mostrado estar de acuerdo con cada una de esas afirmaciones ha sido bastante bajo y, además, inferior en todos los casos, al obtenido de media en Europa y en el resto de grupos, tanto en la evaluación de las creencias y actitudes, como de la autoeficacia para llevar a cabo esos comportamientos de riesgo mientras van conduciendo. Se trata, por lo tanto, de unos resultados positivos en lo que respecta a nuestro país, si tal y como podemos hipotetizar, la actitud favorable hacia el uso del teléfono móvil durante la conducción constituye un factor de riesgo que aumenta la probabilidad de sufrir un accidente de tráfico.

Tabla 4.2.5

Porcentajes de acuerdo con cada una de las afirmaciones presentadas para evaluar los constructos: norma descriptiva percibida, creencias y actitudes, autoeficacia, hábitos e intenciones relativos a los usos de dispositivos de telefonía móvil durante la conducción (ESRA2) (Calculados a partir de las puntuaciones 4 y 5 de la escala de respuesta, donde 1=En desacuerdo y 5=De acuerdo)

País/Región	Creencias y actitudes		Autoeficacia		
	Uso el teléfono móvil mientras conduzco porque quiero estar disponible siempre	A menudo uso el teléfono móvil mientras conduzco para ahorrar tiempo	Confío en mí mismo cuando reviso mis mensajes en el móvil mientras conduzco	Tengo la habilidad de escribir mensajes con el móvil mientras conduzco	Soy capaz de hablar sujetando el teléfono móvil con la mano mientras conduzco
ESPAÑA	3,4%	3,9%	5,3%	3,5%	5%
MEDIA EUROPA ¹	4,8%	3,9%	5,5%	4,9%	7,9%

País/Región	Creencias y actitudes		Autoeficacia		
	Uso el teléfono móvil mientras conduzco porque quiero estar disponible siempre	A menudo uso el teléfono móvil mientras conduzco para ahorrar tiempo	Confío en mí mismo cuando reviso mis mensajes en el móvil mientras conduzco	Tengo la habilidad de escribir mensajes con el móvil mientras conduzco	Soy capaz de hablar sujetando el teléfono móvil con la mano mientras conduzco
MEDIA NORTEAMÉRICA ³	5,4%	6,1%	7,6%	5,5%	15,4%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA ⁴	6,7%	6,6%	10,6%	6,8%	9%
MEDIA ÁFRICA ⁵	9,9%	8,5%	8%	7,2%	12,5%

4. Percepción de riesgo de accidentes de tráfico: uso del teléfono móvil

En el informe principal de resultados de ESRA I no presentan los obtenidos en los países LATAM, ni los de las medias de los grupos LATAM² y ESRA⁶ acerca de la percepción de riesgo de accidentes de tráfico por utilizar el móvil mientras se conduce. En cuanto a ESRA2, en los informes nacionales no se incluyen los resultados sobre la evaluación de la percepción de riesgo de accidentes (Vías institute, 2020; 2021). Por estas razones, no se han incluido en la tabla 4.2.6 los resultados obtenidos en ningún país latinoamericano en ninguna de las dos ediciones del estudio.

Dadas las diferencias en el contenido de los ítems y escala de respuesta de una edición a otra, la interpretación de los resultados cabe hacerla por separado. En cuanto a ESRA I, la muestra española considera que algo menos del 20% de los accidentes de tráfico son causados por la realización de una conducta de riesgo como es enviar un mensaje de texto mientras se va conduciendo. De media europea, la percepción del riesgo que supone esa conducta es algo mayor:

Por otra parte, en ESRA2 la tendencia se invierte cuando se pregunta por la utilización del teléfono sin manos libres o por la lectura de mensajes/revisión de redes sociales al volante como causa de un accidente. Los participantes españoles consideran que el riesgo es mayor en ambos casos (sobre todo el relativo a la sujeción del teléfono con la mano mientras se conduce), en comparación a los resultados obtenidos de la media europea y del resto de grupos formados por países de otros continentes.

Tabla 4.2.6

Percepciones de riesgo del uso de teléfono móvil durante la conducción como causa de los accidentes de tráfico (ESRA1: medias calculadas según una escala de respuesta de 0% a 100%; ESRA2: frecuencias obtenidas a partir de las puntuaciones de 4 a 6 puntos de escala de respuesta, donde 0=Nunca y 6=Casi siempre)

País/Región	ESRA 1 En su opinión, ¿cuántos de cada 100 accidentes se deben a enviar un mensaje de texto mientras se conduce?	ESRA 2	
		¿Con qué frecuencia crees que usar un teléfono móvil de mano es la causa de un accidente de tráfico que involucre a un coche?	¿Con qué frecuencia crees que leer un mensaje/email o revisar las redes sociales mientras se conduce es la causa de un accidente de tráfico que involucre a un coche
ESPAÑA	18,8%	79,9%	61,4%
MEDIA EUROPA ¹	22,2%	75,8%	50,9%
MEDIA NORTEAMÉRICA ³		70,8%	45,6%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA ⁴		53,6%	48,1%
MEDIA ÁFRICA ⁵		61,9%	47,5%

5. Aplicación de normas y sanciones de tráfico por el uso de dispositivos de telefonía móvil al volante

En ESRA1 no se evaluó la percepción de riesgo de los participantes de ser detectados por la policía por usar el teléfono móvil mientras conducen, por lo que la tabla 4.2.7 solo recoge los resultados obtenidos en ESRA2.

Mientras que casi el 26% de los participantes españoles consideran probable poder ser detectados por la policía en un desplazamiento habitual utilizando del teléfono móvil con la mano (se incluyen llamadas sin uso del manos libres o escribir mensajes), en el resto de grupos estos porcentajes de media son inferiores, con excepción del que presenta Colombia y el grupo ÁFRICA⁵, que superan el resultado obtenido en nuestro país.

En cuanto al porcentaje de sanciones aplicadas por hablar con el teléfono móvil de mano mientras se conduce, los resultados de ESRA1 indican que el 7% del total fueron recibidas por la muestra española por realizar este comportamiento en el último año (media EUROPA¹= 6%).

En ESRA2 no se preguntó directamente en la encuesta a los participantes por las sanciones recibidas, ni se presentan datos del número de sanciones impuestas en cada país o grupo por el uso del teléfono móvil durante la conducción, sino que fueron recopiladas a través de otras fuentes de información (Adminaite, Jost, Stipdonk, y Ward, 2016) para analizar las correlaciones entre el número de sanciones recibidas por el uso del teléfono móvil mientras se conduce y tanto la probabilidad percibida de ser detectado por la policía como la frecuencia de realización de estos comportamientos. Los resultados publicados en el informe temático (Pires, Areal y Trigoso, 2019) indican que, en general, la aplicación de las normas y las sanciones de tráfico vigentes relacionadas con el uso del teléfono móvil mientras se conduce no influyen en los usos autoinformados de dispositivos de telefonía móvil durante la conducción, aunque no se dispone de estos resultados específicos para nuestro país.

Tabla 4.2.7

Probabilidad percibida por los participantes de ser detectados por la policía utilizando un teléfono de mano mientras conducen un coche en un desplazamiento habitual (ESRA2) (Calculada a partir de las puntuaciones de 5 a 7 de la escala de respuesta, donde 1=Muy improbable y 7=Muy probable)

País/Región	Probabilidad percibida de ser detectado por la policía hablando con un teléfono móvil de mano o escribiendo un mensaje mientras se conduce un coche
ESPAÑA	25,8%
COLOMBIA	30,9%
MEDIA EUROPA ¹	18,9%
MEDIA NORTEAMÉRICA ³	12,7%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA ⁴	25,2%
MEDIA ÁFRICA ⁵	31,7%

6. Respaldo a las medidas políticas aplicables por el uso de dispositivos de telefonía móvil al volante

En ESRA1 no se preguntó por la valoración de los participantes sobre las normas y sanciones aplicadas en sus países por el uso del teléfono móvil durante la conducción. En la tabla 4.2.8 se presentan los resultados relativos a esta cuestión obtenidos en ESRA2, incluyendo tanto la conducción de coche como de moto. Por otra parte, en los informes nacionales elaborados tras llevar a cabo ESRA2 no se presentan los resultados sobre respaldo a las normas y sanciones aplicadas por el uso del teléfono móvil mientras se conduce, por lo que no se han incluido en la tabla 4.2.8 los correspondientes a Colombia.

De manera mayoritaria, y solo superado este resultado por la media obtenida en el grupo ASIA Y OCEANÍA⁴, los participantes españoles consideran que las normas de tráfico que regulan los usos del teléfono móvil cuando se conduce coche o moto deberían ser más estrictas. También existe un acuerdo mayoritario, y superior que en el resto de grupos, con la idea de que no se realizan suficientes controles sobre estas normas. Por otra parte, y de forma algo menos coherente a los resultados obtenidos en estos dos ítems iniciales, casi el 30% de la muestra española considera que las sanciones que se aplican por realizar estas conductas de riesgo son demasiado severas, opinión que solamente comparten los grupos ASIA Y OCEANÍA⁴ y ÁFRICA⁵ (que superan el porcentaje obtenido en nuestro país), pero que es inferior tanto en Europa como en el grupo NORTEAMÉRICA³.

Tabla 4.2.8

Porcentajes de acuerdo con las normas de tráfico y sanciones aplicadas por usar el teléfono móvil mientras se conduce coche o moto en ESRA2 (Calculados a partir de las respuestas de acuerdo obtenidas en la escala *De acuerdo-En desacuerdo*)

País/Región	ESRA 2		
	Deberían ser más estrictas	No se realizan suficientes controles sobre las normas de tráfico	Sanciones demasiado severas
ESPAÑA	81,9%	79,9%	28,7%
MEDIA EUROPA ¹	73,1%	79,5%	22,6%
MEDIA NORTEAMÉRICA ³	67%	75,9%	20,1%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA ⁴	92%	79,7%	34,2%
MEDIA ÁFRICA ⁵	50,3%	54,6%	46%

En cuanto a los porcentajes de apoyo a la medida de tolerancia cero con la utilización de cualquier tipo de teléfono móvil al volante (manual o manos libres) para todos los conductores (tabla 4.2.9), en España se ha experimentado un aumento del apoyo de la misma si se comparan los resultados obtenidos en ambas ediciones, superando en las dos también a la media europea y a los grupos NORTEAMÉRICA³, ASIA Y OCEANÍA⁴ y ÁFRICA⁵ en ESRA2, pero siendo inferior al porcentaje de respaldo de esta medida de la que informan los países latinoamericanos y, de media, todo el grupo LATAM², que participaron en ESRA I.

En los informes nacionales de ESRA2 no se presenta información sobre el respaldo a esta medida, por lo que la tabla 4.2.9 no se han podido incluir los resultados obtenidos al respecto en Colombia, que hubieran servido para comprobar si se mantiene o no esa tendencia de apoyo hacia esta medida en países latinoamericanos con el paso del tiempo.

Tabla 4.2.9

Porcentajes de respaldo a la medida política de tolerancia cero con la utilización de cualquier tipo de teléfono móvil al volante (manual o manos libres) para todos los conductores (ESRA I: calculados a partir de las respuestas a favor, según la escala de respuesta *A favor-En contra- Sin opinión*; ESRA2: calculados a partir puntuaciones 4 y 5 según la escala de respuesta, donde 1=Me opongo a 5=Lo apoyo)

País/Región		ESRA 1	ESRA 2
ESPAÑA		54%	68,2%
LATAM	Argentina	71%	
	Bolivia	76%	
	Brasil	70%	
	Chile	61%	
	Colombia	62%	
	Costa Rica	66%	
	Ecuador	68%	
	Guatemala	67%	
	México	71%	
	Paraguay	70%	
	Perú	72%	
	Uruguay	68%	
	Venezuela	68%	
MEDIA EUROPA¹		47%	54%
MEDIA LATAM²		69%	
MEDIA NORTEAMÉRICA³			51,8%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA⁴			67,1%
MEDIA ÁFRICA⁵			56,2%
MEDIA ESRA⁶		56%	

4.3. Fatiga

I. Conductas viales autodeclaradas: Conducir estando fatigado

En el informe principal de resultados de ESRA I no se incluyen los nacionales sobre la frecuencia con la que los participantes, estando conduciendo, han parado a descansar. Por ese motivo no se incluyen en la tabla 4.3. I las frecuencias relativas ni a cada uno de los países LATAM, ni la media de ese grupo, así como tampoco la media del grupo ESRA⁶.

Tabla 4.3. I

Frecuencia con la que los participantes han conducido estando fatigados (obtenidas a partir de una puntuación de 2= *Al menos una vez* a 5 puntos en la escala de respuesta donde 1=Nunca y 5=(casi) Siempre) *

País/Región		ESRA 1 (2015-2017): últimos 12 meses		ESRA 2 (2018-2020): últimos 30 días
		Se ha dado cuenta de que estaba demasiado cansado para conducir	Ha parado y descansado porque estaba demasiado cansado para conducir	Condujo cuando tenía tanto sueño que le costaba mantener los ojos abiertos
ESPAÑA		66%	86%	20,7%
LATAM	Argentina	70%		17,8%
	Bolivia	76%		
	Brasil	61%		
	Chile	73%		
	Colombia	73%		
	Costa Rica	73%		
	Ecuador	76%		
	Guatemala	79%		
	México	70%		
	Paraguay	74%		
	Perú	76%		
	Uruguay	65%		
	Venezuela	74%		
MEDIA EUROPA ¹		60%	84%	19,7%
MEDIA LATAM ²		67%		
MEDIA NORTEAMÉRICA ³				21,9%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA ⁴				23,4%
MEDIA ÁFRICA ⁵				24,6%
MEDIA ESRA ⁶		62%		

* En ESRA1 no se diferencia el tipo de conductor. En ESRA2 hace referencia a conductores de coche.

Los resultados de ESRA1 muestran que más de la mitad de los participantes españoles en el último año por el que se les pregunta, han experimentado la circunstancia de ir conduciendo dándose cuenta de que estaban demasiado cansado para ello. Mientras que en el grupo EUROPA¹ este porcentaje es de media inferior, lo contrario ocurre en la mayoría de países latinoamericanos, que superan no solamente a Europa, sino también a España en su mayoría. En cuanto a la adopción de conductas seguras como parar a descansar porque se está demasiado cansado para seguir conduciendo, se ha obtenido en España un porcentaje bastante elevado y superior a la media europea, resultado que cabe interpretar de forma muy positiva.

Sin embargo, y en cuanto a la segunda edición del estudio, en la encuesta se preguntaba por una circunstancia que supone un riesgo extremo para la seguridad vial es haber conducido durante el último mes con tanto sueño como para que cueste mantener los ojos abiertos. Cerca de un 21% de participantes españoles informaron haber llevado a cabo este comportamiento (Goldenbeld y Nikolaou, 2019), superando no solo la media europea, sino también el porcentaje obtenido en un país latinoamericano como Colombia, lo que resulta muy preocupante para la seguridad vial de nuestro país.

2. Aceptación de conductas viales de riesgo: conducir estando fatigado

Como en ESRA2 solo se evaluó la aceptación personal de este comportamiento y, dado que en el informe nacional de Colombia no se presentan datos de la aceptación personal de la conducta de conducción estando fatigado, en la tabla 4.3.2 no se han podido incluir estos resultados.

Tabla 4.3.2

Porcentajes de aceptación de la conducta de un conductor que conduce teniendo tanto sueño que le cuesta mantener los ojos abiertos, percibida por parte de los demás y por la propia persona, de ESRA1 y ESRA2* (Calculados a partir de las puntuaciones 4 y 5 de la escala de respuesta, donde 1=Inaceptable y 5=Aceptable)

País/Región		ESRA 1		ESRA 2
		Otros	Personal	Personal
ESPAÑA		5,2%	2,8%	2,3%
LATAM	Argentina	7%	3%	
	Bolivia	8%	3%	
	Brasil	7%	4%	
	Chile	4%	3%	
	Colombia	3%	1%	
	Costa Rica	5%	1%	
	Ecuador	4%	1%	
	Guatemala	6%	1%	
	México	6%	4%	
	Paraguay	5%	3%	
	Perú	5%	2%	
	Uruguay	4%	1%	
	Venezuela	6%	2%	
MEDIA EUROPA ¹		7,3%	3,5%	1,6%
MEDIA LATAM ²		6%	3%	
MEDIA NORTEAMÉRICA ³				1,2%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA ⁴				5,4%
MEDIA ÁFRICA ⁵				4,3%
MEDIA ESRA ⁶		7%	4%	

* En ESRA1 no se diferencia el tipo de conductor. En ESRA2 hace referencia a conductores de coche.

A pesar de que esta conducta de alto riesgo presenta aceptaciones muy bajas tanto a nivel personal como percibida por parte de los demás, llama la atención que en ESRA I el porcentaje de personas de nuestro país que estaban de acuerdo con esta conducta fuera inferior en comparación a la media europea y a LATAM², y, sin embargo, en ESRA2 no se haya experimentado en nuestro país una disminución similar de esta aceptación como en el resto de Europa. Y es que el porcentaje de españoles que muestran aceptación personal de la conducta conducir estando fatigado en ESRA2 supera a la media europea, que sí ha experimentado una disminución importante con el paso del tiempo.

3. Actitudes hacia la fatiga al volante

Como ocurre con el resto de temáticas, el análisis nacional de las actitudes de los participantes en el informe principal de resultados de ESRA I, se centra en la percepción del riesgo. Por ese motivo, no se informa de los resultados obtenidos en los países del grupo LATAM², ni de las medias de los grupos LATAM² ni ESRA⁶ en el resto de ítems de actitudes hacia la conducción cuando se tiene sueño (tabla 4.3.3).

En ESRA2 no se evaluó la dimensión de la actitud a través de los indicadores utilizados para otras temáticas y conductas de riesgo incluidas en la encuesta, como son la norma descriptiva percibida, creencias y actitudes, autoeficacia, hábitos e intenciones relativos a la conducción estando fatigado. Por este motivo, en la tabla 4.3.3 solo se presentan los resultados obtenidos en la evaluación realizada en el primer estudio (ESRA I).

Siguiendo la tendencia de los resultados mostrada en otros comportamientos de riesgo, como los relativos al uso del teléfono móvil durante la conducción que se han presentado en el apartado anterior, el porcentaje de acuerdo con el factor sueño como circunstancia de riesgo de accidentes, es muy alto y supera la media europea, pero aun así se encuentra por debajo de la gran mayoría de países latinoamericanos y de la media de grupo LATAM². En cuanto a los dos últimos ítems que se utilizaron para evaluar las actitudes, en ambos casos los resultados obtenidos en la muestra española sugieren que existe una mayor consideración de la fatiga como factor de riesgo en la conducción y una menor intención de seguir conduciendo si se tiene sueño de lo que muestran las medias de estos porcentajes en Europa, aunque solo superan a España ligeramente.

Tabla 4.3.3

Porcentajes de acuerdo con cada una de las afirmaciones presentadas para evaluar las actitudes relativas a la conducción mientras se tiene sueño y su influencia en la seguridad vial (ESRA1) (Calculados a partir de las puntuaciones 4 y 5 de la escala de respuesta, donde 1=En desacuerdo y 5=De acuerdo)

País/Región		Si tengo sueño mientras conduzco, el riesgo de sufrir un accidente aumenta	Cuando tengo sueño, no debería conducir un coche	Incluso si tengo sueño mientras conduzco un coche, seguiré conduciendo
ESPAÑA		87%	85%	11%
LATAM	Argentina	88%		
	Bolivia	91%		
	Brasil	87%		
	Chile	89%		
	Colombia	91%		
	Costa Rica	95%		
	Ecuador	91%		
	Guatemala	93%		
	México	88%		
	Paraguay	96%		
	Perú	90%		
	Uruguay	90%		
	Venezuela	92%		
MEDIA EUROPA ¹		85%	84%	12%
MEDIA LATAM ²		89%		
MEDIA ESRA ⁶		86%		

4. Percepción de riesgo de accidentes de tráfico: fatiga al volante

En el informe general de resultados de ESRA1 no se informa de aquellos obtenidos en los países latinoamericanos, ni en los grupos LATAM² ni ESRA⁶ acerca de la fatiga al volante como causa de accidentes de tráfico, razón por la cual no se han incluido esta información en la tabla 4.3.4. En los informes nacionales elaborados tras llevar a cabo ESRA2 no se presentan los resultados sobre la percepción de riesgo de sufrir un accidente de tráfico si se conduce estando cansado, por lo que no se han incluido tampoco los obtenidos en Colombia.

Tabla 4.3.4

Percepciones de riesgo de la conducta de conducción estando fatigado como causa de los accidentes de tráfico (ESRA1: medias calculadas según una escala de respuesta de 0% a 100%; ESRA2: frecuencias obtenidas a partir de las puntuaciones de 4 a 6 puntos de la escala de respuesta, donde 0=Nunca y 6=Casi siempre)

País/Región	ESRA 1	ESRA 2
	En su opinión, ¿cuántos de cada 100 accidentes se deben a la fatiga al volante?	¿Con qué frecuencia crees que conducir estando cansado es la causa de un accidente de tráfico que involucre a un coche?
ESPAÑA	17,4%	75%
MEDIA EUROPA ¹	20,4%	74,4%
MEDIA NORTEAMÉRICA ³		68,9%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA ⁴		52,8%
MEDIA ÁFRICA ⁵		64,3%

En cuanto a ESRA1, los participantes españoles consideran que el 17,4% de los accidentes de tráfico se deben a la fatiga al volante, mientras que este porcentaje es superado por la media europea. Esta percepción de riesgo parece aumentar algo más con el paso del tiempo, ya que en ESRA2 no solamente la gran mayoría de la muestra española considera que conducir estando cansado puede ser causa de un accidente, sino que, además, ese porcentaje es superior al de resto de grupos presentados, incluido EUROPA¹ y LATAM².

4.4. Conducción bajo los efectos del alcohol y otras drogas

1. Conductas viales autodeclaradas: conducción bajo la influencia del alcohol y otras drogas

En la tabla 4.4.1 se comparan los resultados obtenidos en ESRA1 y ESRA2 acerca de las distintas conductas de riesgo autoinformadas por los participantes sobre distintos comportamientos relativos a la conducción bajo los efectos del alcohol y otras drogas. La conducta de riesgo más frecuente entre los participantes españoles es la de conducir después de haber bebido alcohol que, en ambas ediciones de la encuesta supera a los porcentajes obtenidos en cualquiera de los países latinoamericanos y grupos de comparación, incluyendo a la media europea. Hacerlo tras haber tomado medicación que pueda afectar a la conducción también presenta un porcentaje que puede considerarse elevado, no solamente porque supera, en comparación, a las medias de los grupos EUROPA¹ y LATAM² (y a Colombia en ESRA2) en ambas ediciones del estudio, sino también porque hay que tener en cuenta que la frecuencia de conductores que consumen este tipo de fármacos de forma habitual será siempre menor al total de la muestra. Por último, la conducta de riesgo que se realiza con menor frecuencia en nuestro país es la de conducir tras consumir drogas ilegales, y que presenta porcentajes similares a las medias de los grupos EUROPA¹ y LATAM² (siendo algo inferior en Colombia en ESRA2), y que, sin embargo, es superada por los grupos NORTEAMÉRICA³, ASIA y OCEANÍA⁴ y ÁFRICA⁵, según los resultados obtenidos en ESRA2.

Tabla 4.4.1

Frecuencias de conducción autodeclarada bajo la influencia de alcohol y otras sustancias (obtenidas a partir de una puntuación de 2= *Al menos una vez* a 5 puntos en la escala de respuesta donde 1=*Nunca* y 5=(casi) *Siempre*) *

País/Región		ESRA 1 (2015-2017): últimos 12 meses			ESRA 2 (2018-2020): últimos 30 días			
		Después de con- sumir alcohol	Después de con- sumir drogas ilegales	Después de tomar medica- ción que pueda afectar a la con- ducción	Pudiendo estar ex- cediendo el límite legal de alcohole- mia	Después de con- sumir alcohol	Una hora después de consu- mir dro- gas (dis- tintas a medica- ción)	Después de tomar medica- ción que pueda afectar a la conduc- ción
ESPAÑA		35%	12%	24%	17,1%	24,7%	5,9%	19,7%
LATAM	Argentina	28%	9%	18%				
	Bolivia	33%	8%	22%				
	Brasil	29%	16%	25%				
	Chile	24%	12%	20%				
	Colombia	18%	7%	12%	11%	13,6%	4,4%	10,2%
	Costa Rica	27%	7%	18%				
	Ecuador	33%	6%	15%				
	Guatemala	29%	6%	20%				
	México	32%	11%	22%				
	Paraguay	30%	6%	17%				
	Perú	27%	11%	24%				
	Uruguay	18%	7%	12%				
	Venezuela	32%	7%	15%				
MEDIA EUROPA¹		31%	11%	22%	13,1%	20,6%	5%	15,2%
MEDIA LATAM²		29%	12%	21%				
MEDIA NORTEAMÉRICA³					11,4%	21,7%	12,2%	15,2%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA⁴					17,4%	14,3%	18,3%	23,8%
MEDIA ÁFRICA⁵					15,5%	18,7%	18%	20,9%
MEDIA ESRA⁶		30%	14%	25%				

*En ESRA1 no se diferencia el tipo de conductor. En ESRA2 hace referencia a conductores de coche.

En cuanto al ítem para evaluar la frecuencia con la que los conductores habían conducido pudiendo estar excediendo el límite legal de alcoholemia en el último mes en ESRA2, España presenta, de manera general, el porcentaje más elevado de realización de este comportamiento en comparación al resto de países y grupos (solo similar obtenidos de media en el grupo ASIA y OCEANÍA⁴), lo que resulta preocupante para la seguridad vial de nuestro país.

En ESRA1 se incluyó también este ítem acerca de la conducción cuando se podría estar transgrediendo el límite legal de alcoholemia permitido referido a los últimos 30 días (obtenida a partir de las respuestas 1-30 de la escala cuantitativa donde 0=*Nunca* y 30=*todos los días*), pero los resultados no fueron incluidos para los países latinoamericanos en el informe de principales resultados, por lo que solo se dispone de datos en el informe temático de conducción bajo los efectos del alcohol y otras drogas (Achermann Stürmer, 2016) para poder hacer una comparación de la evolución de la frecuencia de realización a través del tiempo en nuestro país y relativos a la media europea.

Llama la atención observar que en España ha aumentado la tasa de conductores que en el último mes por el que se les preguntaba en el momento de cumplimentar la encuesta en ESRA2 (17,1%), informan haber conducido presentando un nivel de alcoholemia por encima del límite legal, en comparación a cuando se encuestó a la muestra española en el año 2015 (ESRA1=13%). Este aumento, que también se observa al comparar las medias del grupo EUROPA¹ a través del tiempo, es menos acusado (ESRA1=12% y ESRA2=13,1%).

Por otra parte, en ESRA2 se incluyó también un ítem referido al último año para poder comparar los resultados sobre conducir tras haber bebido obtenidos en ESRA1. En este caso, mientras que el porcentaje de participantes españoles que declaraban haber llevado a cabo esta conducta en 2015 fue del 35%, cuando en 2018 se preguntó a la muestra española, esta tasa se redujo hasta un valor de 26,9%. Sin embargo, la reducción en la frecuencia de esta conducta de riesgo es más acusada al comparar los resultados del grupo EUROPA¹ en 2015 (31%) con los obtenidos en 2018 (18%).

2. Aceptación de conductas viales de riesgo en relación a la conducción bajo los efectos del alcohol y otras drogas

Comenzando en primer lugar con ESRA1, Los porcentajes de aceptación de cada conducta de riesgo planteada son muy bajos en todos los casos, aunque siempre algo mayores cuando se pregunta por la aceptación que se percibe por parte de los demás, en comparación a la personal (otra evidencia más del *efecto tercera persona* expuesto anteriormente y replicado en cada uno de los temas que se presentan en este informe). En España, estos porcentajes de aceptación son inferiores para todas las conductas planteadas que en comparación a la media europea y a la de los países latinoamericanos en conjunto y, a nivel personal la que presenta el menos porcentaje de aceptación es la de conducir cuando cree que ha bebido demasiado, que es ligeramente inferior a los obtenidos para otras conductas de riesgo que involucran, incluso, el consumo de drogas ilegales (tabla 4.4.2).

Por último, resulta llamativo que se pregunte exclusivamente por el grado de aceptación de la conducción, además de bajo la influencia del alcohol, de las drogas ilegales, ya que su peligrosidad al volante puede ser la misma que la que ejercen los fármacos legales que afectan a las habilidades del conductor; máxime cuando sí que se pregunta por la presencia mientras se conduce de este otro tipo de sustancias en la evaluación de conductas autodeclaradas. En ESRA2, sin embargo, se ha preguntado por la aceptación de la conducción bajo los efectos de ambos tipos de sustancias (tabla 4.4.3), decisión que se considera más acertada según la evaluación crítica que está realizando en el presente informe.

Tabla 4.4.2

Porcentajes de aceptación de comportamientos al volante bajo los efectos del alcohol u otras drogas que podría adoptar un conductor*, percibida por parte de los demás y por la propia persona (ESRA I) (Calculados a partir de las puntuaciones 4 y 5 de la escala de respuesta, donde 1=Inaceptable y 5=Aceptable)

País/Región		Conducir cuando cree que ha bebido demasiado		Conducir 1 hora después de haber consumido drogas (no medicamentos)		Conducir después de haber consumido tanto drogas (no medicamentos), como alcohol	
		Otros	Personal	Otros	Personal	Otros	Personal
ESPAÑA		4,7%	2,4%	4,9%	2,6%	3,9%	2,8%
LATAM	Argentina	8%	3%	7%	4%	6%	2%
	Bolivia	5%	3%	7%	3%	7%	3%
	Brasil	6%	4%	6%	5%	6%	4%
	Chile	4%	3%	5%	2%	3%	2%
	Colombia	3%	1%	4%	2%	3%	1%
	Costa Rica	4%	2%	5%	2%	4%	1%
	Ecuador	4%	1%	3%	2%	3%	2%
	Guatemala	7%	1%	6%	2%	5%	1%
	México	7%	4%	6%	4%	6%	4%
	Paraguay	7%	2%	7%	3%	6%	3%
	Perú	5%	2%	5%	2%	4%	2%
	Uruguay	4%	1%	6%	2%	4%	1%
	Venezuela	8%	2%	8%	2%	8%	2%
MEDIA EUROPA ¹		5,6%	3,5%	5,2%	3,4%	5%	3%
MEDIA LATAM ²		6%	3%	6%	4%	6%	3%
MEDIA ESRA ⁶		7%	4%	7%	5%	6%	4%

* Sin diferenciar el tipo de conductor:

En cuanto a los resultados obtenidos en la segunda edición de la encuesta (tabla 4.4.3), la aceptación de las conductas de riesgo planteadas vuelve a ser inferior en España que en el resto de grupos de comparación, con excepción de Colombia (país que, como en su informe nacional no se presenta el porcentaje de aceptación personal en cuanto a la conducción de un coche cuando el conductor ha tomado medicación que pueda afectar a sus habilidades al volante, no se ha podido incluir este resultado en la tabla 4.4.3).

Además, se observa una reducción con el tiempo en los porcentajes de aceptación de la única conducta por la que se preguntó en ambas ediciones de ESRA como es la de conducir una hora después de haber consumido drogas ilegales.

Tabla 4.4.3

Porcentajes de aceptación de comportamientos al volante bajo los efectos del alcohol u otras drogas que podría adoptar un conductor de coche, percibida por parte de los demás y por la propia persona (ESRA2) (Calculados a partir de las puntuaciones 4 y 5 de la escala de respuesta, donde 1=Inaceptable y 5=Aceptable)

País/Región	Conducir pudiendo estar excediendo el límite legal de alcoholemia		Conducir 1 hora después de haber consumido drogas (no medicamentos)		Conducir después de tomar medicación que pueda afectar a la conducción
	Otros	Personal	Otros	Personal	Personal
ESPAÑA	4,3%	1,4%	3,4%	1,1%	2,8%
COLOMBIA	2,9%	1,1%	2,5%	0,9%	
MEDIA EUROPA ¹	4,1%	1,9%	3,1%	1,4%	2,2%
MEDIA NORTEAMÉRICA ³	4,2%	1,6%	3,8%	2,2%	1,2%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA ⁴	9,2%	6,1%	6,4%	4,9%	7,2%
MEDIA ÁFRICA ⁵	7,4%	4,8%	9,8%	5,9%	4,9%

Sorprende que sea la muestra española la que, en términos generales, presenta una menor aceptación de estos comportamientos de riesgo relacionados con el consumo de alcohol y de otras drogas durante la conducción, y a la vez, sea la que presente las mayores frecuencias de realización autoinformada de conductas de riesgo relacionadas en comparación también a las del resto de países y grupos, como se ha comentado en el apartado anterior:

3. Actitudes hacia la conducción bajo los efectos del alcohol y otras drogas

Aunque en la encuesta ESRA I se incluyeron seis ítems para evaluar las actitudes hacia la conducción bajo los efectos del alcohol y otras drogas, en los informes temáticos sobre este tipo de comportamiento al volante, solo se muestran los datos de España y de grupo EUROPA¹ de cinco de ellas, y en el informe general de resultados solo se presentan los porcentajes de acuerdo sobre si conducir bajo los efectos del alcohol aumenta considerablemente el riesgo de sufrir un accidente, relativos de los países del grupo LATAM² y la media de los grupos LATAM² y ESRA⁶ (tabla 4.4.4).

Tabla 4.4.4

Porcentajes de acuerdo con cada una de las afirmaciones presentadas para evaluar las actitudes hacia la conducción bajo los efectos del alcohol y otras drogas, y su influencia en la seguridad vial (ESRAI) (Calculados a partir de las puntuaciones 4 y 5 de la escala de respuesta utilizada, desde 1=En desacuerdo a 5=De acuerdo).

País/Región		Conducir bajo los efectos del alcohol aumenta considerablemente el riesgo de sufrir un accidente	La mayoría de mis conocidos/ amigos consideran que conducir bajo los efectos del alcohol es inaceptable	Si conduce bajo los efectos del alcohol, le resultará difícil reaccionar adecuadamente en una situación de peligro	Conducir bajo los efectos de las drogas aumenta considerablemente el riesgo de sufrir un accidente	La mayoría de mis conocidos/ amigos consideran que conducir bajo los efectos de las drogas es inaceptable
ESPAÑA		84%	78%	84%	86%	79%
LATAM	Argentina	88%				
	Bolivia	92%				
	Brasil	87%				
	Chile	91%				
	Colombia	91%				
	Costa Rica	95%				
	Ecuador	90%				
	Guatemala	93%				
	México	89%				
	Paraguay	94%				
	Perú	90%				
	Uruguay	89%				
	Venezuela	91%				
MEDIA EUROPA ¹		88%	78%	87%	88%	79%
MEDIA LATAM ²		89%	72%			
MEDIA ESRA ⁶		88%	76%			

En general, el porcentaje de acuerdo con cada una de las afirmaciones que muestran tanto el peligro que supone conducir bajo los efectos del alcohol o de otras drogas y, por otra, el grado de desaprobación social de estos comportamientos por parte de las personas allegadas, tanto en España como en el resto de países y grupos de comparación es alto. Sin embargo, y tal y como se muestra en el informe temático de resultados sobre conducción bajo la influencia del alcohol y otras drogas, España es uno de los países con los porcentajes de acuerdo más bajos con las afirmaciones relativas a que conducir bajo los efectos del alcohol aumenta considerablemente el riesgo de sufrir un accidente y a que si se conduce bajo los efectos del alcohol, resultará difícil reaccionar adecuadamente al conductor en una situación de peligro, en comparación con el resto de países (exceptuando a Francia) del grupo EUROPA¹. Esta tendencia también se observa si comparamos los resultados de la muestra española con los disponibles de los países del grupo LATAM², tal y como se muestra en la tabla 4.4.4.

Por otra parte, en ESRA2, el informe temático sobre conducción bajo los efectos del alcohol y otras drogas solo incluye los resultados de dos de los nueve ítems para evaluar cada uno de los constructos relacionados con este tipo de comportamiento al volante. En concreto, y tal y como se presenta en la tabla 4.4.5, se dispone de resultados sobre uno de los ítems incluidos en la encuesta para evaluar la autoeficacia y el administrado a los participantes para evaluar la intención.

Tabla 4.4.5

Porcentajes de acuerdo con cada una de las afirmaciones presentadas para evaluar los constructos: norma descriptiva percibida, creencias y actitudes, autoeficacia, hábitos e intenciones relativos a la conducción bajo los efectos del alcohol y otras drogas (ESRA2)
(Calculados a partir de las puntuaciones 4 y 5 de la escala de respuesta utilizada, desde 1=En desacuerdo a 5=De acuerdo)

País/Región	Autoeficacia	Intención
	Confío en mí mismo para conducir después de beber un vaso de alcohol	Haré todo lo posible para no conducir después de beber alcohol en los próximos 30 días
ESPAÑA	8,9%	80,7%
MEDIA EUROPA ¹	13%	75,7%
MEDIA NORTEAMÉRICA ³	15,3%	78,8%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA ⁴	7,5%	71,3%
MEDIA ÁFRICA ⁵	11,2%	73,1%

Atendiendo a estos resultados, el nivel de confianza para conducir después de haber ingerido alcohol es uno de los más bajos en el caso de los participantes españoles, mientras que presentan el mayor porcentaje de acuerdo con el ítem que mide la intención de no conducir tras ingerir alcohol en el próximo mes, en comparación al resto de grupos. Estos resultados indican una actitud favorable hacia la evitación de la conducción cuando se ha bebido alcohol, y resultan muy positivos para la seguridad vial de nuestro país.

4. Percepción de riesgo de accidentes de tráfico: conducción bajo la influencia del alcohol y otras drogas

En cuanto a las percepciones de riesgo de la conducción bajo la influencia del alcohol y otras drogas como causa de accidentes de tráfico, los resultados obtenidos en ESRA1 y ESRA2 se muestran en la Tabla 4.4.6. En ESRA1, el análisis de los resultados acerca de las percepciones de riesgo de los participantes sobre conducir bajo la influencia de alcohol, de fármacos con efectos secundarios en el sistema nervioso central o de drogas ilegales, se presenta exclusivamente en el informe temático sobre seguridad subjetiva y percepción de riesgo elaborado con los datos recogidos en los países que participaron en el estudio durante el primer año 2015 (Furian, Brandstätter, Kaiser y Witzik, 2016). Al no haber incluido este indicador en el informe principal de resultados, no se dispone de los correspondientes a los países latinoamericanos ni a los grupos LATAM y ESRA1. Por su parte, la ausencia de resultados referidos a este indicador en los informes nacionales elaborados tras la administración de ESRA2, no ha permitido informar de las percepciones de riesgo de la conducción bajo los efectos del alcohol como causa de accidentes de tráfico en Colombia.

En ambos estudios, conducir bajo los efectos del alcohol es la conducta que se percibe como mayor causa de accidentes, seguida de hacerlo tras haber consumido drogas ilegales. De hecho, conducir bebido es, de entre todas las analizadas en ESRA y en el presente informe, la percibida como más peligrosa por parte de la muestra española. En ESRA2, además, estas percepciones de riesgo de las dos conductas evaluadas relativas tanto al consumo de alcohol, como de otras drogas, presentan en nuestro país, los mayores porcentajes en comparación a los obtenidos en el resto de grupos. Aunque el contenido de los ítems y las escalas de respuesta en cada edición del estudio fueron distintas, estos resultados pueden indicar que la población española ha experimentado un aumento de la percepción del riesgo relativo a estos comportamientos con el paso del tiempo.

Tabla 4.4.6

Percepciones de riesgo de la conducción bajo la influencia del alcohol y otras drogas como causa de los accidentes de tráfico (ESRA1: medias calculadas según una escala de respuesta de 0% a 100%; ESRA2: obtenidas a partir de las puntuaciones de 4 a 6 puntos, según la escala de respuesta utilizada, donde 0=Nunca y 6=Casi siempre)

País/Región	ESRA 1 En su opinión, ¿cuántos de cada 100 accidentes se deben a...?			ESRA 2 ¿Con qué frecuencia crees que es la causa de un accidente de tráfico que involucre a un coche...?	
	Conducir bajo los efectos del alcohol	Tomar psicofármacos y conducir	Tomar drogas y conducir	Conducir después de beber alcohol	Conducir después de haber consumido drogas (no medicación)
ESPAÑA	32,3%	17,3%	27,7%	83%	80,6%
MEDIA EUROPA ¹	32,9%	18,9%	25,4%	80,6%	74,8%
MEDIA NORTEAMÉRICA ³				74,6%	67,1%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA ⁴				54,6%	51,4%
MEDIA ÁFRICA ⁵				68,5%	63,2%

5. Aplicación de normas y sanciones de tráfico por conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas

En cuanto a la percepción de riesgo de ser sometido a un control de alcoholemia o de drogas en un desplazamiento habitual, la probabilidad percibida por los participantes españoles es, en cada edición de la encuesta, mayor que la media europea y que las del resto de grupos de países, con excepción de la presentada, de media, en los países latinoamericanos, que es más elevada que en España en ambos casos (alcohol y drogas), así como la que presenta en ESRA2 Colombia, que también supera a los porcentajes de nuestro país. De hecho, y con excepción del caso de Colombia, tal y como se muestra en el informe temático sobre alcohol y drogas de ESRA2 (Achermann Stürmer, Meesmann y Berbatovci, 2019), España es el país con la mayor percepción de riesgo de ser sometido a un control de drogas en comparación al resto de países europeos.

Tabla 4.4.7

Probabilidad percibida por los participantes de ser sometidos a un control de alcoholemia y de drogas en un desplazamiento habitual (ESRA1: Calculada a partir de las puntuaciones 4 y 5 de la escala de respuesta utilizada, desde 1=Muy baja a 5=Muy alta. ESRA2: Calculada a partir de las puntuaciones de 5 a 7 de la escala de respuesta utilizada, desde 1=Muy improbable a 7=Muy probable) *

País/Región		ESRA 1: probabilidad percibida		ESRA 2: probabilidad percibida	
		CONTROL DE ALCOHOLEMIA	CONTROL DE DROGAS	CONTROL DE ALCOHOLEMIA	CONTROL DE DROGAS
ESPAÑA		23,7%	13%	35%	26%
LATAM	Argentina	15%	15%		
	Bolivia	17%	17%		
	Brasil	14%	14%		
	Chile	16%	16%		
	Colombia	17%	17%	42,7%	27,3%
	Costa Rica	17%	17%		
	Ecuador	26%	26%		
	Guatemala	15%	15%		
	México	19%	19%		
	Paraguay	18%	18%		
	Perú	21%	21%		
	Uruguay	12%	12%		
	Venezuela	11%	11%		
MEDIA EUROPA¹		17,9%	11%	22,5%	14,2%
MEDIA LATAM²		25,3%	16%		
MEDIA NORTEAMÉRICA³				10,5%	9,3%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA⁴				31,1%	22,8%
MEDIA ÁFRICA⁵				27,8%	23,3%
MEDIA ESRA⁶		21,5%	15%		

* En ESRA1 no se diferencia el tipo de conductor. En ESRA2 hace referencia a conductores de coche.

Sería interesante analizar de manera más detallada qué factores están influyendo en estas percepciones de riesgo tan importantes en términos disuasorios para este tipo de comportamientos en nuestro país. Se ha hipotetizado que un factor clave para aumentar estas percepciones de riesgo podría ser la presencia real de un mayor número de controles policiales y la propia experiencia de los conductores que han sido detectados, pero la correlación obtenida con los datos generales entre la proporción de conductores que han participado en controles de alcoholemia y la evaluación de la probabilidad percibida de ser sometidos a uno en un trayecto habitual, según los resultados obtenidos en el informe temático sobre aplicación de normas de tráfico y respaldo de las medidas públicas de ESRA1 (Buttler, 2016), ha resultado ser baja ($r=0.246$; $p<0.01$). Quizá estas

percepciones de riesgo puedan estar influidas por factores de distinta naturaleza relacionados con la propia reprochabilidad moral y peligrosidad atribuidas a estas conductas de riesgo, pero se requiere disponer de los datos para poder someter a prueba estas y otras hipótesis derivadas de estos estudios.

Tabla 4.4.8

Porcentajes de participantes que han sido sometidos al menos una vez a un control de alcoholemia o de drogas en el último año mientras conducían un coche (ESRA1: Calculados con las respuestas de los participantes que indican una o más veces y solo de entre aquellos que anteriormente indicaron haber conducido un coche en el último año; ESRA2: Calculados con las respuestas 1 vez y Al menos 2 veces de la siguiente escala de respuesta utilizada: Nunca-1 vez-Al menos 2 veces- Prefiero no contestar)

País/Región		ESRA 1: experiencia		ESRA 2: experiencia	
		CONTROL DE ALCOHOLEMIA	CONTROL DE DROGAS	CONTROL DE ALCOHOLEMIA	CONTROL DE DROGAS
ESPAÑA		29%	5%	30,3%	9,7%
LATAM	Argentina	32%	9%		
	Bolivia	29%	11%		
	Brasil	10%	5%		
	Chile	22%	5%		
	Colombia	31%	12%	33%	10%
	Costa Rica	8%	5%		
	Ecuador	17%	13%		
	Guatemala	9%	6%		
	México	36%	12%		
	Paraguay	39%	10%		
	Perú	24%	11%		
	Uruguay	19%	6%		
	Venezuela	5%	4%		
MEDIA EUROPA ¹		19%	4%	18%	3,9%
MEDIA LATAM ²		21%	8%		
MEDIA NORTEAMÉRICA ³				3,2%	2%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA ⁴				31,6%	10,5%
MEDIA ÁFRICA ⁵				16,1%	10,2%
MEDIA ESRA ⁶		19%	7%		

La tabla 4.4.8 recoge el porcentaje de participantes que han sido sometidos, como conductores de coche, al menos una vez en el último año a controles de alcoholemia y de drogas. En nuestro país, el porcentaje de conductores que han tenido esta experiencia es de casi un tercio de la muestra y apenas difiere de una edición del estudio a otra, presentando la mayor tasa en comparación con el resto de grupos, con excepción de algunos países latinoamericanos como Colombia que informan de porcentajes mayores.

En cuanto al porcentaje de participantes españoles que informan haber sido sometidos a controles de drogas, en la primera edición del estudio es bastante más bajo en comparación al de conductores que han participado en controles de alcoholemia, y similar a su vez a la media europea. Sin embargo, este resultado ha aumentado tanto en nuestro país en comparación a la primera edición del estudio, que en ESRA2 España presenta, de entre todos los países europeos (cuya tasa media no ha variado apenas de un estudio a otro), el mayor porcentaje de participantes sometidos a este tipo de controles, tal y como se muestra en el informe temático de resultados (Achermann Stürmer, Meesmann y Berbatovci, 2019).

Por otra parte, y en relación al estudio ESRA I, del total de sanciones recibidas por los participantes españoles en el último año por cada una de las transgresiones al volante que se indican en la encuesta, el **4%** se debieron a la conducción bajo los efectos del alcohol (media EUROPA¹ por alcohol= 3%) y el **4%** fueron aplicadas por conducir bajo la influencia de drogas ilegales (media EUROPA¹ por drogas= 3%).

En la encuesta ESRA2 no se preguntó a los participantes por las sanciones recibidas debido a un exceso de alcoholemia al volante o por conducir bajo los efectos de otras drogas.

6. Respaldo a las medidas políticas aplicables por conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas

En la tabla 4.4.9 se presentan los resultados acerca de la valoración de las normas y sanciones aplicadas por conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas en ESRA I. Como en el informe de resultados principales de ESRA I no se informa de aquellos referidos al respaldo a las normas y sanciones por conducción bajo los efectos del alcohol y otras drogas a nivel nacional, no se han podido incluir en la tabla 4.4.9 los relativos a cada país del grupo LATAM². Tampoco se informa de las medias de los grupos LATAM² y ESRA⁶ relativas al porcentaje de acuerdo de los participantes con la afirmación acerca de si estas normas y sanciones deberían ser más estrictas.

Tabla 4.4.9

Porcentajes de acuerdo con las normas de tráfico y sanciones aplicadas por conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas en ESRA I (Calculados a partir de las respuestas afirmativas obtenidas en la escala *Sí-No-No sabe/no contesta*)

País/Región	ESRA I: alcohol			ESRA I: drogas		
	Deberían ser más estrictas	No se realizan suficientes controles sobre las normas de tráfico	Sanciones demasiado severas	Deberían ser más estrictas	No se realizan suficientes controles sobre las normas de tráfico	Sanciones demasiado severas
ESPAÑA	83%	57%	17%	90%	61%	15%
MEDIA EUROPA ¹	80%	64%	12%	87%	68%	10%
MEDIA LATAM ²		67%	25%		65%	22%
MEDIA ESRA ⁶		64%	18%		65%	16%

A diferencia de otras conductas analizadas en ESRA y en el presente informe, la gran mayoría de participantes españoles considera que las normas aplicables para regular la conducción bajo los efectos tanto del alcohol como de otras drogas, deberían ser más estrictas, superando a la media europea. Coherentemente con este resultado, solo un pequeño porcentaje en comparación cree que las sanciones aplicadas tanto por conducir bajo los efectos del alcohol como de otras drogas, son demasiado severas. Sin embargo, estos porcentajes de media europea son aún inferiores a los obtenidos en nuestro país, tanto los referidos a sanciones impuestas por conducir bajo los efectos del alcohol, como de drogas ilegales. Aunque no se dispone de datos de la opinión de los ciudadanos latinoamericanos acerca de si estas normas de tráfico deberían ser más estrictas, los porcentajes de acuerdo con la afirmación relativa a que las sanciones son demasiado severas son, en ambos casos, bastante más elevados en el grupo LATAM² que en comparación a los obtenidos en España y en el grupo EUROPA¹.

Por otra parte, en ESRA2 solo se evaluó el acuerdo de los participantes con las normas y sanciones aplicables por conducir bajo los efectos del alcohol, no de otras drogas. Además, la falta de datos sobre este indicador en los informes nacionales elaborados tras la realización de ESRA2, no ha permitido incluir en la tabla 4.4.10 los resultados del acuerdo con estas medidas políticas aplicadas por alcoholemia al volante, de los participantes colombianos.

En general, se percibe un ligero cambio de tendencia con el tiempo en la valoración de sanciones y normas en ESRA2. Para empezar, el porcentaje de participantes que considera que las normas aplicables por conducir bajo los efectos del alcohol deberían ser más estrictas, es inferior al obtenido en la primera edición del estudio, siendo esta disminución menos acusada en España, y mucho mayor en el grupo EUROPA¹. Por otra parte, y de manera esperable a partir de esos resultados, el porcentaje de ciudadanos que tanto en España como de media en Europa opina que las sanciones por conducir bajo los efectos del alcohol son demasiado severas, ha aumentado de forma significativa (aunque estos porcentajes no son tan elevados como los que muestran los grupos ASIA y OCEANÍA⁴ o ÁFRICA⁵). Quizá la clave de este cambio se encuentre en la consideración acerca de que no se realizan suficientes controles sobre las normas de tráfico que, en comparación a ESRA1, también ha sufrido un aumento tanto en nuestro país como, de media, en Europa, en esta segunda edición de la encuesta.

Tabla 4.4.10

Porcentajes de acuerdo con las normas de tráfico y sanciones aplicadas por conducir bajo los efectos del alcohol en ESRA2 (Calculados a partir de las respuestas de acuerdo obtenidas en la escala De acuerdo-En desacuerdo)

País/Región	ESRA 2: alcohol		
	Deberían ser más estrictas	No se realizan suficientes controles sobre las normas de tráfico	Sanciones demasiado severas
ESPAÑA	81,1%	78,8%	27,7%
MEDIA EUROPA ¹	74,5%	77,4%	20,6%
MEDIA NORTEAMÉRICA ³	71,1%	70,5%	18,3%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA ⁴	93,8%	78,9%	34,1%
MEDIA ÁFRICA ⁵	48,9%	54,2%	43,6%

Por último, y en relación al apoyo recibido por parte de los ciudadanos algunas medidas políticas contra la conducción bajo los efectos del alcohol, tal y como se muestra en la tabla 4.4.11, el porcentaje de participantes españoles que respaldan estas acciones ha aumentado de forma más acusada con el paso del tiempo, de lo que se observa en relación a la media europea. La medida más apoyada en España es la de tolerancia cero con el alcohol para conductores noveles, seguida de la instalación de “alcolock” a los conductores infractores reincidentes por alcoholemia al volante, siendo ambos porcentajes de apoyo por parte de los participantes españoles superiores a los del resto de grupos. Por su parte, la medida menos popular que ha recibido menos apoyo por parte de los participantes, es la de tolerancia cero con el alcohol para todos los conductores, aunque en nuestro país el respaldo a la misma es muy superior a las que presentan de media los grupos EUROPA¹ y NORTEAMÉRICA³.

Tabla 4.4.11

Porcentajes de apoyo a distintas medidas políticas contra la conducción bajo los efectos del alcohol (ESRA1: Calculados a partir de las respuestas a favor de la escala *A favor-En contra-Sin opinión*; ESRA2: Calculados a partir de las puntuaciones 4 y 5 de la escala de respuesta, donde 1=Me opongo y 5=Lo apoyo)

País/Región		Instalación de “alcolock” a conductores reincidentes por alcoholemia		Tolerancia cero con el alcohol (0,0%) para conductores noveles		Tolerancia cero con el alcohol (0,0%) para todos los conductores	
		ESRA 1	ESRA 2	ESRA 1	ESRA 2	ESRA 1	ESRA 2
ESPAÑA		80%	87,3%	82%	89,4%	71%	80,9%
LATAM	Argentina	85%		86%		81%	
	Bolivia	92%		86%		84%	
	Brasil	72%		88%		83%	
	Chile	90%		87%		88%	
	Colombia	89%		83%		88%	
	Costa Rica	93%		86%		83%	
	Ecuador	89%		80%		83%	
	Guatemala	94%		89%		85%	
	México	84%		83%		80%	
	Paraguay	93%		87%		84%	
	Perú	93%		87%		90%	
	Uruguay	86%		82%		77%	
	Venezuela	90%		82%		84%	
MEDIA EUROPA ¹		76%	78,7%	80%	77,9%	60%	67,3%
MEDIA LATAM ²		82%		85%		83%	
MEDIA NORTEAMÉRICA ³			80,4%		79,9%		62%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA ⁴			83,7%		80,2%		80,5%
MEDIA ÁFRICA ⁵			84,9%		81,7%		82,2%
MEDIA ESRA ⁶		79%		81%		69%	

La falta de datos sobre este indicador en los informes nacionales publicados tras la administración de ESRA2, no ha permitido incluir aquellos sobre el apoyo a las medidas presentadas en la tabla 4.4.11 por parte de los participantes colombianos.

4.5. Cinturón de seguridad y dispositivos de retención infantil

1. Conductas viales autodeclaradas: Uso del cinturón de seguridad y de los sistemas de retención infantil

Dado que en ambas ediciones de ESRA se han utilizado diversos ítems y en sentido opuesto para evaluar la frecuencia de los distintos usos del cinturón de seguridad y los sistemas de retención infantil, se ha optado por presentar los resultados de ESRA1 y ESRA2 por separado.

Tabla 4.5.1

Frecuencias de uso del cinturón de seguridad y de los sistemas de retención infantil en los últimos 12 meses (ESRA1) (obtenidas a partir de una puntuación de 5= (casi) Siempre según la escala de respuesta donde (casi) Siempre=5 y No siempre=1-4)

País/Región		¿Con qué frecuencia ha...				
		Utilizado el cinturón de seguridad como pasajero en asiento trasero	Utilizado el cinturón de seguridad como pasajero en asiento delantero	Utilizado el cinturón de seguridad como conductor	Obligado a niños más pequeños que viajaban con usted a utilizar el sistema de retención	Obligado a niños mayores que viajaban con usted a ponerse el cinturón de seguridad
ESPAÑA		70%	81%	80%	62%	69%
LATAM	Argentina	43%	65%	76%	46%	67%
	Bolivia	17%	43%	67%	33%	50%
	Brasil	44%	73%	74%	34%	36%
	Chile	39%	78%	78%	57%	65%
	Colombia	30%	80%	83%	41%	61%
	Costa Rica	49%	86%	91%	77%	79%
	Ecuador	29%	78%	87%	43%	65%
	Guatemala	40%	75%	79%	51%	64%
	México	40%	71%	78%	47%	66%
	Paraguay	40%	85%	89%	55%	70%
	Perú	30%	77%	85%	40%	69%
	Uruguay	42%	81%	82%	61%	70%
	Venezuela	33%	71%	73%	50%	67%
MEDIA EUROPA ¹		62%	84%	80%	62%	65%
MEDIA LATAM ²		39%	73%	77%	42%	54%
MEDIA ESRA ⁶		52%	78%	79%	55%	62%

En cuanto a al uso del cinturón de seguridad en ESRA I, la conducta más frecuentemente realizada por la muestra española es la de la utilización del cinturón de seguridad como pasajero del asiento delantero (tabla 4.5.1). Le sigue de cerca el uso del mismo como conductor (cuya frecuencia es superada por la media europea) y, por último, la del uso del cinturón como pasajero en el asiento trasero. Aunque existe variabilidad dependiendo del país latinoamericano del que se trate, las medias generales del grupo LATAM² sobre estos usos del cinturón en distintas circunstancias son, en los tres casos, inferiores a las que presenta España y EUROPA¹ (Trotta, Meesmann, Torfs, Van den Berghe, Shingo Usami y Sgarra, 2017).

Al preguntar por los sistemas de retención infantil, estos porcentajes disminuyen, a pesar de que son algo mayores a la media europea cuando se trata de comparar la frecuencia con la que los participantes han obligado a niños más mayores que viajaban con ellos a utilizar el cinturón, y bastante más elevados en nuestro país que en comparación a la media del grupo LATAM². A pesar de estas diferencias que indican que en España adoptamos, a este respecto, estas conductas de protección más frecuentemente que en otros países, la asiduidad con la que se obliga a los niños a utilizar el sistema de retención adecuado o, en el caso de los más mayores, el cinturón de seguridad, es inferior al uso que se hace personalmente del mismo como conductor o como pasajero de un vehículo (tabla 4.5.1).

Tabla 4.5.2

Frecuencias de uso del cinturón de seguridad y de los sistemas de retención infantil de los conductores y pasajeros de coche, en los últimos 30 días (ESRA2) (obtenidas a partir de una puntuación de 2= *Al menos una vez* a 5 puntos en la escala de respuesta donde 1= *Nunca* y 5= (casi) *Siempre*)

País/Región	¿Con qué frecuencia como conductor de coche ha...			¿Con qué frecuencia como pasajero de coche ha...
	Conducido sin utilizar el cinturón de seguridad	Transportado a niños pequeños sin utilizar los sistemas de retención infantil	Transportado a niños mayores sin que se pusieran el cinturón de seguridad	Viajado en el asiento trasero sin utilizar el cinturón de seguridad
ESPAÑA	12,1%	13%	13,7%	36,9%
COLOMBIA	20,4%	33%	23,2%	76,7%
MEDIA EUROPA ¹	17,2%	15%	13%	36,6%
MEDIA NORTEAMÉRICA ³	18,2%	10,5%	10,1%	31,8%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA ⁴	34,6%	43,7%	46,6%	68,3%
MEDIA ÁFRICA ⁵	43,9%	46,8%	48,4%	66,3%

Observando los resultados obtenidos en ESRA2 (Nakamura, Alhajyaseen, Kako y Kakinuma, 2020), que se presentan en la tabla 4.5.2, parece que, con el tiempo, la frecuencia de adopción de la mayoría de estos comportamientos de protección ha sido mayor en nuestro país. Mientras que solo un 12,1% de los participantes afirman haber conducido en el último mes sin utilizar el cinturón de seguridad, estos porcentajes son más elevados en el resto de grupos de comparación, incluyendo los obtenidos

de media en Europa. En cuanto a los sistemas de retención infantil, el porcentaje de españoles que afirma no haber hecho uso de ellos también es de los más bajos junto a la media europea, solamente superior al que se ha obtenido de media en el grupo NORTEAMERICA³. El único comportamiento de riesgo que presenta aún una frecuencia de realización elevada en nuestro país es la falta de uso del cinturón de seguridad cuando se viaja como pasajero en el asiento trasero, que presenta el porcentaje más elevado, aunque muy similar también al de la media europea. Este último comportamiento parece ser adoptado también, y de manera mayoritariamente más frecuente, por el resto de grupos de comparación, incluyendo Colombia, país que presenta el porcentaje más elevado.

2 Aceptación de conductas viales de riesgo: no utilizar el cinturón de seguridad o los dispositivos de retención infantil

Los porcentajes de aceptación en ESRAI de cada uno de los comportamientos de riesgo relacionados con la falta de uso del cinturón y de los sistemas de retención infantil son en todos los casos inferiores en España que en el resto de países latinoamericanos y grupos de comparación (tabla 4.5.3).

Tabla 4.5.3

Porcentajes de aceptación de comportamientos que podría adoptar un conductor relacionados con no utilizar el cinturón de seguridad o los dispositivos de retención infantil, percibida por parte de los demás y por la propia persona (ESRAI) (Calculados a partir de las puntuaciones 4 y 5 de la escala de respuesta, donde 1=Inaceptable y 5=Aceptable)

País/Región	No utilice el cinturón de seguridad en los asientos traseros		No utilice el cinturón de seguridad en los asientos delanteros		Lleve a niños en el coche sin el sistema de retención (silla infantil, cinturón...)	
	Otros	Personal	Otros	Personal	Otros	Personal
ESPAÑA	11%	6%	6%	4%	6%	3%
LATAM	Argentina	23%	10%	13%	6%	5%
	Bolivia	29%	15%	22%	9%	8%
	Brasil	19%	10%	9%	5%	9%
	Chile	17%	10%	6%	3%	9%
	Colombia	22%	14%	6%	3%	10%
	Costa Rica	19%	9%	6%	2%	8%
	Ecuador	18%	10%	5%	3%	12%
	Guatemala	23%	9%	13%	4%	16%
	México	22%	11%	11%	7%	15%
	Paraguay	25%	14%	12%	4%	19%
	Perú	17%	8%	6%	3%	13%
	Uruguay	21%	11%	8%	3%	10%
	Venezuela	27%	13%	16%	6%	17%
MEDIA EUROPA ¹	21%	12%	10%	6%	8%	3%
MEDIA LATAM ²	21%	11%	10%	5%	12%	5%
MEDIA ESRA ⁶	21%	12%	11%	7%	10%	5%

A nivel personal, la conducta que resulta menos aceptable es la relativa a viajar con niños sin el sistema de retención infantil pertinente, seguida de la no utilización del cinturón de seguridad en los asientos delanteros y, por último, la conducta que cuenta con un porcentaje algo mayor de aceptación sería la de no usar el cinturón cuando se viaja como pasajero en los asientos traseros. Esta última conducta es la que se considera también la más aceptada por parte de los demás.

Es necesario puntualizar que, como en ESRA1 el grupo de ítems que evalúa el grado de aceptación sobre comportamientos que podría llevar a cabo un conductor (sin especificar), los enunciados referidos a los usos de cinturón y dispositivos de retención infantil deberían hacer referencia a conductas realizables por parte de los mismos, ya que resulta extraño preguntar acerca de la utilización o no del cinturón en asientos traseros ni en asientos delanteros genéricamente. Tienen mucho más sentido las afirmaciones presentadas en ESRA2 para evaluar la aceptación de este tipo de comportamientos en conductores de coche, que se presentan a continuación (tabla 4.5.4).

Tabla 4.5.4

Porcentajes de aceptación de comportamientos que podría adoptar un conductor de coche relacionados con no utilizar el cinturón de seguridad o los dispositivos de retención infantil, percibida por parte de los demás y por la propia persona (ESRA2) (Calculados a partir de las puntuaciones 4 y 5 de la escala de respuesta, donde 1=Inaceptable y 5=Aceptable)

País/Región	Conduzca sin utilizar el cinturón de seguridad		Transporte a niños en el coche sin el sistema de retención (silla infantil, cinturón...)	
	Otros	Personal	Otros	Personal
ESPAÑA	5,2%	3,2%	6,1%	2,7%
COLOMBIA	8,3%	2,4%	10,4%	3,2%
MEDIA EUROPA ¹	7,6%	4%	4,2%	1,8%
MEDIA NORTEAMÉRICA ³	6,3%	4,8%	2,7%	1%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA ⁴	13,5%	6,8%	13%	6,4%
MEDIA ÁFRICA ⁵	17,4%	9,5%	17%	7%

En cuanto a los resultados obtenidos en ESRA2, la tendencia es algo distinta a la observada en los resultados de la primera edición del estudio. Los porcentajes de aceptación en nuestro país, tanto personal como percibida por parte de los demás, de comportamientos como conducir un coche sin utilizar el cinturón de seguridad o transportar en el mismo a niños sin el sistema de retención apropiado son bajos. Sin embargo, mientras que en el caso del comportamiento de riesgo relacionado con el cinturón de seguridad los resultados de la aceptación personal son, en general, más bajos que en el resto de grupos (con excepción de Colombia que presenta el menor porcentaje), cuando se trata de la conducta que involucra la seguridad de los niños, y aunque los resultados en España son inferiores a los obtenidos para el cinturón, el porcentaje de aceptación de esa conducta es mayor entre los españoles que la que presenta de media el grupo EUROPA¹ o el grupo NORTEAMÉRICA³.

Los resultados tanto de ESRA I como de ESRA2, en los que se muestra que el grado de aceptación personal de las conductas de riesgo presentadas es más bajo en todos los casos que el que se atribuye a los demás, vuelven a ilustrar que se ha producido un efecto *tercera persona*, de la misma forma que ocurre a la hora de analizar la aceptación de este tipo de conductas, pero referidas a otras temáticas, tal y como se ha expuesto anteriormente.

3. Actitudes hacia la seguridad vial hacia el uso del cinturón de seguridad y dispositivos de retención infantil

Tal y como se observa en la tabla 4.5.5, los participantes españoles, así como los del resto de países y grupos de los que se dispone de resultados, presentan porcentajes de acuerdo bajos con aquellas afirmaciones que indican comportamientos de riesgo relacionados con el uso del cinturón (como con aquellos que indican que no hace falta utilizar el cinturón en asientos traseros o los sistemas de retención infantil en desplazamientos cortos) y altos con aquellas relativas a conductas de protección (como pedirle a los pasajeros de su coche que se pongan el cinturón o la consideración de que es peligroso que los niños que viajan en su coche no lleven puesto el cinturón o no utilicen el sistema de retención infantil pertinente). No se observan grandes diferencias al comparar los resultados de la muestra española con la media europea y la del resto de países y grupos, con excepción del acuerdo en relación a la afirmación de que no es necesario el uso del cinturón en asientos traseros, para la que nuestro país presenta el porcentaje más bajo.

Por otra parte, resulta llamativo que, de una edición a otra, y no solamente en España, sino también de media en Europa, se haya experimentado una reducción tan significativa como favorable para la seguridad vial, del porcentaje de acuerdo con la afirmación sobre que en desplazamientos cortos no hace falta utilizar el sistema de retención infantil, de la primera a la segunda edición de ESRA.

Tabla 4.5.5

Porcentajes de acuerdo con cada una de las afirmaciones presentadas para evaluar las actitudes hacia el uso del cinturón de seguridad y dispositivos de retención infantil, y su influencia en la seguridad vial (Calculados a partir de las puntuaciones 4 y 5 de la escala de respuesta utilizada, desde 1=En desacuerdo a 5=De acuerdo)

País/Región		ESRA 1					ESRA 2
		No es necesario ponerse el cinturón de seguridad en los asientos traseros	Siempre le pido a los pasajeros de mi coche que se abrochen el cinturón de seguridad	La información sobre la utilización de los sistemas de retención infantil está poco clara	Es peligroso que los niños que viajen con Vd. no lleven puesto el cinturón de seguridad o no utilicen el sistema de retención adecuado	En desplazamientos cortos, en realidad, no es necesario utilizar un sistema de retención infantil adecuado	En desplazamientos cortos, en realidad, no es necesario utilizar un sistema de retención infantil adecuado
ESPAÑA		12%	79%	32%	84%	13%	3,8%
LATAM	Argentina	13%					
	Bolivia	14%					
	Brasil	18%					
	Chile	15%					
	Colombia	21%					
	Costa Rica	14%					
	Ecuador	19%					
	Guatemala	14%					
	México	16%					
	Paraguay	16%					
	Perú	16%					
	Uruguay	16%					
Venezuela	16%						
MEDIA EUROPA ¹		15%	79%	27%	87%	13%	4,4%
MEDIA LATAM ²		17%	80%				
MEDIA NORTEAMÉRICA ³							3,2%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA ⁴							9,5%
MEDIA ÁFRICA ⁵							12,3%
MEDIA ESRA ⁶		17%	80%				

4. Aplicación de normas y sanciones de tráfico relativas al uso del cinturón de seguridad

Aunque la escala de respuesta del ítem para evaluar la probabilidad percibida por los participantes de ser detectados por la policía en relación al uso del cinturón de seguridad en un desplazamiento habitual fue diferente en cada una de las ediciones, hacen referencia al mismo aspecto y permite una comparación más directa que en el caso de otros constructos.

Tabla 4.5.6

Probabilidad percibida por los participantes de ser detectados por la policía en relación al uso del cinturón de seguridad en un desplazamiento habitual (ESRA1: Calculada a partir de las puntuaciones 4 y 5 de la escala de respuesta utilizada, desde 1=Muy baja a 5=Muy alta. ESRA2: Calculada a partir de las puntuaciones de 5 a 7 de la escala de respuesta utilizada, desde 1=Muy improbable a 7=Muy probable) *

País/Región		Probabilidad percibida de ser detectado por la policía en relación al uso del cinturón de seguridad	
		ESRA 1	ESRA 2
ESPAÑA		17,7%	35,8%
LATAM	Argentina	27%	
	Bolivia	20%	
	Brasil	18%	
	Chile	28%	
	Colombia	30%	
	Costa Rica	31%	
	Ecuador	42%	
	Guatemala	19%	
	México	29%	
	Paraguay	33%	
	Perú	33%	
	Uruguay	24%	
	Venezuela	25%	
MEDIA EUROPA ¹		19%	26,1%
MEDIA LATAM ²		25%	
MEDIA NORTEAMÉRICA ³			23,6%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA ⁴			34,6%
MEDIA ÁFRICA ⁵			44,3%
MEDIA ESRA ⁶		24%	

* En ESRA1 no se diferencia el tipo de conductor. En ESRA2 hace referencia a conductores de coche.

Como se observa en los resultados que se incluyen en la tabla 4.5.6, en comparación con la primera edición, esta percepción de riesgo ha aumentado notablemente en nuestro país, pasando de ser la menos en comparación a la que presentan los países latinoamericanos y, de media, el resto de grupos que se presentan, a ser prácticamente la más alta de todos en ESRA2, solamente superada por la obtenida de media en el grupo ÁFRICA⁵ (tabla 4.5.6).

Por otra parte, y en cuanto a las sanciones recibidas por los participantes españoles, del 12% que indicaron haber sido sancionados en el último año por infracciones de tráfico (excepto multas de aparcamiento), el **1%** de las multas estuvieron relacionadas con el uso del cinturón de seguridad (EUROPA¹=7%, sobre el 15% total de participantes multados), y otro **1%** fueron debidas al uso de dispositivos de retención infantil (EUROPA¹=3%).

En ESRA2 no se recogieron datos sobre estas sanciones relacionadas con el uso del cinturón de seguridad o los dispositivos de retención infantil.

5. Respaldo a las medidas políticas relacionadas con el uso del cinturón de seguridad y dispositivos de retención infantil

Dado que en ESRA2 no se evaluó la opinión de los participantes sobre las normas y sanciones que regulan el uso del cinturón de seguridad y los dispositivos de retención infantil, en la tabla 4.5.7 solo se han incluido los resultados obtenidos en ESRA1. Además, en el informe principal de resultados de ESRA1 no se informa de aquellos referidos al respaldo a las normas y sanciones relacionadas con el uso del cinturón y los dispositivos de retención infantil, por lo que no se han podido incluir en la tabla 4.5.7 los relativos a cada país del grupo LATAM². Tampoco se informa de las medias de los grupos LATAM² y ESRA⁶ relativas al porcentaje de acuerdo de los participantes con la afirmación acerca de si estas normas y sanciones deberían ser más estrictas.

Tabla 4.5.7

Porcentajes de acuerdo con las normas de tráfico y sanciones aplicadas por no utilizar el cinturón de seguridad o los dispositivos de retención infantil, en ESRA1 (Calculados a partir de las respuestas afirmativas obtenidas en la escala *Sí-No-No sabe/no contesta*)

País/Región	Deberían ser más estrictas	No se realizan suficientes controles sobre las normas de tráfico	Sanciones demasiado severas
ESPAÑA	70%	53%	31%
MEDIA EUROPA ¹	61%	54%	24%
MEDIA LATAM ²		63%	27%
MEDIA ESRA ⁶		57%	27%

En cuanto a las normas de tráfico que regulan el uso del cinturón de seguridad y los sistemas de retención infantil, el porcentaje de participantes españoles que considera que deberían ser más estrictas es elevado, y supera a la media europea. Este resultado, sin embargo, resulta llamativo, ya que cuando se pregunta por la valoración de las sanciones aplicables por trasgredir estas normas, más de un 30% de la muestra considera también que son demasiado severas, siendo el porcentaje más elevado de entre los obtenidos en el resto de grupos de comparación.

Por último, como en ESRA1 no se evaluó el apoyo de ninguna medida política relacionada con el uso del cinturón de seguridad y dispositivos de retención infantil, la tabla 4.5.8 solo incluye los resultados del respaldo de aquella propuesta en la encuesta ESRA2. En concreto, y tras preguntar a los participantes por la presencia legal en coches nuevos de un sistema de recordatorio para el uso del cinturón de seguridad en asientos delanteros y traseros, casi el 90% de la muestra española apoya esta medida, siendo el porcentaje más elevado en comparación a la opinión manifestada de media por el resto de grupos de comparación, incluyendo a EUROPA¹. Para este ítem tampoco se cuenta con el resultado relativo a Colombia en su informe nacional, por lo que no se ha podido incluir en la tabla 4.5.8.

Tabla 4.5.8

Porcentajes de apoyo de la presencia legal en coches nuevos de un sistema de recordatorio para el uso del cinturón de seguridad en asientos delanteros y traseros, en ESRA2 (Calculados a partir de las puntuaciones 4 y 5 de la escala de respuesta, donde 1=Me opongo y 5=Lo apoyo)

País/Región	Sistema de aviso cinturón de seguridad
ESPAÑA	89,1%
MEDIA EUROPA ¹	78,8%
MEDIA NORTEAMÉRICA ³	74,4%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA ⁴	84,9%
MEDIA ÁFRICA ⁵	83,2%

4.6. Conductores de vehículos de dos ruedas: motoristas/motociclistas

1. Conductas viales de riesgo autodeclaradas al conducir un ciclomotor/motocicleta

En cuanto a los usuarios de ciclomotores/motocicletas, mientras que en ESRA1 solo se preguntó por la frecuencia de realización de la conducta de riesgo relativa a circular sin casco, en ESRA2 se añadieron además otros comportamientos de riesgo relacionados con la velocidad excesiva, el consumo de alcohol y el uso del teléfono móvil (Yannis, Laiou, Nikolaou, Usami, Sgarra y Azarko, 2020), tal y como se muestra en la tabla 4.6.1.

Tabla 4.6.1

Frecuencias de realización de conductas de riesgo al conducir un ciclomotor/motocicleta (obtenidas a partir de una puntuación de 2= *Al menos una vez* a 5 puntos en la escala de respuesta donde 1=*Nunca* y 5=(casi) *Siempre*)

País/Región		ESRA 1 (2015-2017): últimos 12 meses	ESRA 2 (2018-2020): últimos 30 días			
		Circular sin casco	Circular sin casco	Pudiendo estar excediendo el límite legal de alcoholemia	Más rápido de lo que marcan los límites de velocidad (vía convencional)	Leer mensajes o e-mails, o revisar redes sociales mientras conduce
ESPAÑA		29%	21,1%	20,1%	38,6%	20,3%
LATAM	Argentina	50%				
	Bolivia	58%				
	Brasil	37%				
	Chile	36%				
	Colombia	39%	34,3%	9,7%	38,7%	21,5%
	Costa Rica	53%				
	Ecuador	46%				
	Guatemala	63%				
	México	65%				
	Paraguay	74%				
	Perú	61%				
	Uruguay	47%				
	Venezuela	65%				
MEDIA EUROPA ¹		27%	25,7%	19,9%	45,3%	21,9%
MEDIA LATAM ²		46%				
MEDIA NORTEAMÉRICA ³			39,1%	24,4%	48,7%	32,7%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA ⁴			46,2%	17,8%	41,8%	29,1%
MEDIA ÁFRICA ⁵			48,5%	20,7%	47,7%	37,2%
MEDIA ESRA ⁶		47%				

Debido a que en cada edición de ESRA el periodo de tiempo por el que se pregunta a los participantes es distinto, no se puede saber con seguridad si con el paso del tiempo, circular sin casco ha experimentado o no una reducción tanto en España como, de manera menos acusada, en el grupo EUROPA¹. Lo que sí que se puede afirmar es que todavía hay más de un 20% de motoristas españoles que en los últimos 30 días informan haber llevado a cabo esta conducta de riesgo. Este comportamiento parece ser aún más frecuentemente adoptado por motoristas latinoamericanos, tal y como muestran las elevadas frecuencias de realización autodeclarada, en cada uno de los países de esa zona, así como de media, en el grupo LATAM².

Por otra parte, la conducta de riesgo más frecuente entre los motoristas españoles es el exceso de velocidad, aunque este porcentaje es menor que el que presenta de media Europa y que el del resto de grupos de comparación. Por último, alrededor de un 20% de los participantes de nuestro

país que utilizan este tipo de vehículos informan haber conducido en el último mes pudiendo estar excediendo el límite de alcoholemia permitido, y prácticamente el mismo porcentaje de los mismos reconoce haber usado el teléfono mientras iban circulando para leer mensajes/e-mails o para revisar redes sociales. Estas frecuencias son bastante similares a las que presenta de media el grupo EUROPA¹, encontrándose una mayor variabilidad en el resto de grupos para ambas conductas (por ejemplo, mientras que menos del 10% de participantes colombianos afirman haber conducido bebidos, siendo el país con la frecuencia más baja de esta conducta de riesgo, ÁFRICA⁵ el grupo que presenta, de media, la mayor frecuencia de utilización del teléfono móvil mientras circulan en moto).

2. Respaldo a las medidas políticas aplicables a motoristas/motociclistas

La tabla 4.6.2 incluye los resultados del apoyo de las medidas aplicables a motoristas/motociclistas obtenidos en ESRA2, ya que en ESRA1 no se evaluó el respaldo a ninguna medida política relacionada con la circulación en ciclomotor/motocicleta.

Tabla 4.6.2

Porcentajes de apoyo de diferentes medidas aplicables a motoristas/motociclistas, en ESRA2 (Calculados a partir de las puntuaciones 4 y 5 de la escala de respuesta, donde 1=Me opongo y 5=Lo apoyo)

País/Región	Exigir que todos los motoristas/motociclistas usen casco	Exigir que todos los motoristas/motociclistas usen material reflectante cuando la visibilidad sea reducida
ESPAÑA	93,9%	84,7%
MEDIA EUROPA ¹	89,6%	83,1%
MEDIA NORTEAMÉRICA ³	80,4%	79,7%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA ⁴	90,1%	78,3%
MEDIA ÁFRICA ⁵	85,3%	81,9%

España presenta el mayor porcentaje de apoyo a las medidas relativas a exigir el uso de material reflectante cuando se circula por zonas con visibilidad reducida y el uso obligatorio del casco, siendo esta última la medida más apoyada de las dos. Le sigue en apoyo, aunque ligeramente por debajo, el grupo EUROPA¹, siendo el grupo que muestra meno respaldo el uso obligatorio del casco, el grupo NORTEAMÉRICA³.

4.7. Conductores de vehículos de dos ruedas: ciclistas

1. Conductas viales de riesgo autodeclaradas al circular en bicicleta

Por lo que respecta a los usuarios de bicicletas, y en relación a la primera edición del estudio, la conducta de riesgo más frecuentemente adoptada en el último año, tanto por parte de los participantes españoles, como por lo del resto de países y grupos de comparación, es la de circular sin casco. Le sigue circular por la carretera sin hacer uso del carril bici, siendo las dos menos frecuentes, la de utilizar los auriculares para escuchar música y cruzar la calle como ciclista con el semáforo en

rojo, aunque de entre las dos no se puede confirmar con total seguridad cuál es la que más y menos se realiza por parte de los participantes debido a los errores detectados en los datos procedentes de los informes publicados, tal y como se ha señalado en la tabla 4.7.1. Esta circunstancia dificulta la comparación de la frecuencia con la que en nuestro país los ciclistas adoptan cada uno de estos comportamientos en comparación con las medias europeas.

Tabla 4.7.1

Frecuencias de realización de conductas de riesgo al circular en bicicleta (ESRA I) (obtenidas a partir de una puntuación de 2= *Al menos una vez* a 5 puntos en la escala de respuesta donde 1=Nunca y 5=(casi) Siempre)

País/Región		ESRA I (2015-2017): últimos 12 meses			
		Sin casco	Escuchando música con auriculares	Por la carretera al lado del carril bici	Cruzado la calle como ciclista con el semáforo en rojo
ESPAÑA		72%	35%	45%	26%-42%*
LATAM	Argentina	83%	45%	57%	44%
	Bolivia	83%	56%	73%	54%
	Brasil	72%	52%	35%	52%
	Chile	77%	51%	57%	43%
	Colombia	72%	57%	62%	40%
	Costa Rica	70%	41%	72%	42%
	Ecuador	72%	53%	69%	51%
	Guatemala	75%	51%	64%	39%
	México	77%	53%	59%	48%
	Paraguay	68%	52%	65%	33%
	Perú	77%	66%	66%	46%
	Uruguay	86%	50%	60%	41%
	Venezuela	76%	50%	69%	44%
MEDIA EUROPA ¹		80%-77%**	29%-28%**	47%-44%**	27%-36%**
MEDIA LATAM ²		75%	52%	50%	48%
MEDIA ESRA ⁶		75%	42%	51%	45%

* En el informe principal de resultados publicado en 2016 (Torfs, Meesmann, Van den Berghe y Trotta, 2016), se informa de un porcentaje del 26%, mientras en el publicado en el año 2018 (Meesmann, Torfs, Nguyen y Van den Berghe, 2018), este aumenta hasta un valor de 42%, aunque se supone que se trata de los mismos datos, recogidos en España en ESRA I en el año 2015.

** En el primer informe principal de resultados (Torfs, Meesmann, Van den Berghe y Trotta, 2016) se informa de los primeros porcentajes presentados en la tabla 4.7.1 (señalados con dos asteriscos) relativos a las medias europeas para cada una de las conductas de riesgo evaluadas. Sin embargo, en el informe temático sobre Aplicación de normas y apoyo de las políticas viales (Buttler, 2016), estos resultados difieren (porcentajes presentados en segundo lugar).

Tabla 4.7.2

Frecuencias de conductas de riesgo al circular en bicicleta (ESRA2) (obtenidas a partir de una puntuación de 2= *Al menos una vez* a 5 puntos en la escala de respuesta donde 1=*Nunca* y 5=(casi) *Siempre*)

País/Región	ESRA 2 (2018-2020): últimos 30 días				
	Sin casco	Habiendo bebido demasiado	Escuchando música con auriculares	Por la carretera al lado del carril bici	Leído mensajes o e-mails, o revisado redes sociales mientras circula en bicicleta
ESPAÑA	53,6%	11,5%	32,3%	38,7%	21,1%
MEDIA COLOMBIA	54,6%	12,8%	57,7%	57,1%	21,9%
MEDIA EUROPA ¹	69,2%	17,4%	29,4%	38,7%	18,9%
MEDIA NORTEAMÉRICA ³	51%	16,5%	35,4%	36,2%	22,4%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA ⁴	71,2%	18,4%	41,8%	56,5%	30%
MEDIA ÁFRICA ⁵	57,7%	17,4%	52,8%	52,7%	33,9%

En la segunda edición del estudio, los resultados presentados en la tabla 4.7.2 muestran que la conducta de riesgo más frecuente entre los ciclistas españoles es, como en ESRA I, la de circular sin casco, aunque este porcentaje es inferior al que presentan de media, los países europeos en conjunto. De igual forma, circular en bicicleta sin hacer uso del carril bici es la segunda conducta de riesgo más frecuente entre los participantes españoles, porcentaje que coincide con la media europea. Un tercio de los ciclistas españoles monta en bicicleta mientras escucha música con los auriculares y en un porcentaje inferior hacen uso, además, del teléfono móvil mientras circulan para leer mensajes o revisar las redes sociales. En esta segunda edición del estudio se incorporó también un ítem por el que se preguntaba a los participantes sobre la frecuencia con la que en el último mes habían circulado en bicicleta habiendo bebido demasiado. Esta es la conducta de riesgo menos frecuente entre los participantes españoles, porcentaje que resulta el más bajo en comparación al resto de grupos, incluido EUROPA¹, y que es similar al que presenta Colombia.

2. Respaldo a las medidas políticas aplicables a ciclistas

Por otra parte, y en cuanto al grado de apoyo mostrado por los participantes de distintas medidas dirigidas a los ciclistas, la más aceptada entre la muestra española es la del uso obligatorio del casco, medida menos popular en Europa, que presenta un porcentaje de apoyo inferior al obtenido en nuestro país. Sin embargo, en el resto de países latinoamericanos el respaldo por la obligación del uso del casco es bastante más elevado. En cuanto a la medida que permitiría a los ciclistas saltarse los semáforos en rojo, el respaldo es mucho menor tanto en Europa, como aún inferior, en nuestro país (en el informe principal de resultados no se presentan datos relativos ni a los países latinoamericanos, ni a la media del grupo LATAM²).

Tabla 4.7.3

Porcentajes de apoyo de distintas medidas aplicables a ciclistas, en ESRA I (Calculados a partir de las respuestas afirmativas obtenidas en la escala *Sí-No-No sabe/no contesta*)

País/Región		Uso obligatorio del casco	Permitir a ciclistas saltarse los semáforos en rojo si así lo permite una señal de tráfico	Uso obligatorio de chalecos reflectantes para peatones y ciclistas cuando la visibilidad sea reducida*	Prohibición del uso de auriculares para peatones y ciclistas**
ESPAÑA		71%	29%	76%	53%
LATAM	Argentina	78%			
	Bolivia	92%			
	Brasil	78%			
	Chile	88%			
	Colombia	91%			
	Costa Rica	94%			
	Ecuador	91%			
	Guatemala	92%			
	México	86%			
	Paraguay	93%			
	Perú	91%			
	Uruguay	78%			
	Venezuela	94%			
MEDIA EUROPA ¹		59%	34%	62%	56%
MEDIA LATAM ²		84%			
MEDIA ESRA ⁶		69%			

* Incluye la opinión sobre la aplicación de esta medida en peatones también.

** Este ítem **no aparece en la encuesta**. Incluye la opinión sobre la aplicación de esta medida en peatones también.

Aunque el uso de chalecos reflectantes es otra de las medidas más apoyadas por parte de la población española, haber incluido en el ítem no solamente a ciclistas, sino también a peatones, no permite poder concluir con fiabilidad a partir de ese resultado. De la misma forma, también se preguntó por el respaldo hacia la prohibición del uso de auriculares, medida que solo contó con el respaldo de poco más de la mitad de participantes españoles, pero que al no estar referida exclusivamente a la población objeto de estudio en este apartado, ya que además de a ciclistas, también incluía a peatones, de la misma forma que ocurre con la medida anterior, impide poder extraer conclusiones al respecto.

Tabla 4.7.4

Porcentajes de apoyo de distintas medidas aplicables a ciclistas, en ESRA2 (Calculados a partir puntuaciones 4 y 5 según la escala de respuesta, donde 1=Me opongo a 5=Lo apoyo)

País/Región	Uso obligatorio de casco	Uso obligatorio de casco en ciclistas menores de 12 años	Uso obligatorio de chalecos reflectantes cuando la visibilidad sea reducida	Prohibición del uso de auriculares mientras se circula en bicicleta
ESPAÑA	86,8%	90,7%	90,9%	78,5%
MEDIA EUROPA ¹	67,5%	85%	85,2%	66,5%
MEDIA NORTEAMÉRICA ³	72,8%	85,2%	82,8%	57,7%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA ⁴	67,9%	78,9%	80,8%	77,3%
MEDIA ÁFRICA ⁵	85%	86,6%	83%	61,9%

En ESRA2 se corrigieron esos errores y solo se preguntó a los participantes por medidas dirigidas en exclusiva a ciclistas. En todos los casos, el porcentaje de apoyo mostrado por cada una de las medidas propuestas por parte de la población española, supera no solamente a las medias europeas, sino también a las del resto de grupos de comparación (tabla 4.7.4). Las más respaldadas por los participantes españoles son las del uso obligatorio de chalecos reflectantes en condiciones de visibilidad reducida y la obligación del uso del casco en ciclistas menores de 12 años. El uso obligatorio del casco en ciclistas en general, es la tercera medida más apoyada en España, aun cuando la media de apoyo en el grupo EUROPA¹ es bastante inferior. Por último, España es el país de toda Europa que presenta la tasa más alta de apoyo de la prohibición del uso de auriculares mientras se circula en bicicleta, tal y como se muestra en el informe temático sobre ciclistas de ESRA2 (Achermann Stürmer, Berbatovci y Buttler, 2020). De hecho, y aunque menos del 80% de los españoles está a favor de prohibir el uso de auriculares para escuchar música mientras se circula en bicicleta, este porcentaje es muy superior al que presenta la media europea. Sin embargo, si comparamos este resultado con el porcentaje de realización autoinformada de esta misma conducta mientras se circula en bicicleta por parte de los participantes españoles (tabla 4.7.2), resulta paradójico comprobar que esta supera la media europea.

4.8. Peatones

1. Conductas viales de riesgo autodeclaradas al circular como peatón

Los resultados de la tabla 4.8.1 muestran que la población española es la que con mayor frecuencia realiza las conductas de riesgo como peatones, de todos los países y grupos de comparación incluidos, y tanto en ESRA1 como en ESRA2. Cruzar la calle por un lugar distinto al paso de peatones, aunque este sea cercano, es el comportamiento más adoptado, seguido de cruzar estando en rojo el semáforo para peatones, revisar e-mail/redes sociales mientras se camina (en ESRA2, ya que en ESRA1 no se incluyó este ítem) y, por último, escuchar música con auriculares.

Dado que no se incluyó en ESRA2 ningún ítem relativo a la frecuencia de realización autoinformada de ninguno de estos comportamientos durante el último año (ni en ESRA1 ninguno relativo al

último mes), la reducción observada en estos porcentajes de una edición del estudio a otra es conveniente interpretarla con cautela, ya que como se ha observado en otro tipo de comportamientos de riesgo analizados previamente, no tiene por qué corresponderse con una disminución real de la realización de estas conductas y al comparar las mismas evaluadas en el mismo periodo de tiempo, puede que se haya experimentado, incluso, un aumento.

Tabla 4.8.1

Frecuencias de realización de conductas de riesgo autodeclaradas al circular como peatón (obtenidas a partir de una puntuación de 2= *Al menos una vez* a 5 puntos en la escala de respuesta donde 1=*Nunca* y 5=(casi) *Siempre*)

País/Región		ESRA 1 (2015-2017): últimos 12 meses			ESRA 2 (2018-2020): últimos 30 días			
		Escu- char música con au- riculares	Cruzar la calle con se- máforo en rojo para peatones	Cruzar la calle por un lugar distinto al paso de peatones	Escu- char música con au- riculares	Cruzar la calle con semáforo en rojo para peatones	Cruzar la calle por un lugar distinto a un paso de peatones cercano	Leer men- sajes o e-mails, o revisar re- des sociales mientras se camina por la calle
ESPAÑA		50,5%	82,4%	91,7%	46,6%	75,5%	84,5%	73,7%
LATAM	Argentina	53%	63%	85%				
	Bolivia	67%	73%	85%				
	Brasil	54%	73%	83%				
	Chile	60%	71%	84%				
	Colombia	58%	64%	84%	59%	50,7%	72,1%	61,4%
	Costa Rica	57%	60%	86%				
	Ecuador	58%	70%	81%				
	Guatemala	50%	55%	79%				
	México	56%	65%	81%				
	Paraguay	58%	57%	79%				
	Perú	67%	63%	77%				
	Uruguay	63%	68%	84%				
	Venezuela	48%	58%	82%				
MEDIA EUROPA ¹		38,2%	66,6%	87,7%	33,4%	51,8%	74,1%	58,7%
MEDIA LATAM ²		56%	68%	82%				
MEDIA NORTEAMÉRICA ³					38,2%	42,8%	63,1%	51,9%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA ⁴					42,6%	40,8%	70%	53,9%
MEDIA ÁFRICA ⁵					55%	49,1%	73,3%	68,8%
MEDIA ESRA ⁶		48%	64%	83%				

2. Respaldo a las medidas políticas aplicables a peatones

En los informes nacionales publicados por países tras la administración de ESRA2 no se incluyen los resultados respecto al apoyo de la aplicación de estas medidas políticas dirigidas a los peatones, razón por la cual no se incluyen en la tabla 4.8.2 los resultados correspondientes a los participantes colombianos.

Tal y como se observa en la tabla 4.8.2, la medida política que cuenta con más respaldo por parte de los participantes es la del uso obligatorio de chalecos/material reflectante cuando la visibilidad es reducida, aunque en ESRA2 el apoyo de esta medida en nuestro país es inferior al del resto de grupos de comparación, incluido EUROPA¹ (Buttler, 2020). Cabe mencionar, sin embargo, que tanto esta como la medida relativa a la prohibición del uso de auriculares en ESRA1 incluía, como población objetivo a las que iban dirigidas, además de a peatones, también a ciclistas. Puede que esa sea la razón principal por la que, en la segunda edición del estudio en la que se pregunta exclusivamente por el respaldo de estas medidas dirigidas únicamente a peatones, el porcentaje haya disminuido significativamente en nuestro país (ya que, como se ha expuesto en el inicio del presente informe, para los españoles el uso de la bicicleta es uno de los modos de transporte que se perciben menos seguros).

Tabla 4.8.2

Porcentajes de apoyo de distintas medidas aplicables a peatones (ESRA1: Calculados a partir de las respuestas afirmativas obtenidas en la escala *Sí-No-No sabe/no contesta*; ESRA2: Calculados a partir puntuaciones 4 y 5 según la escala de respuesta, donde 1=Me opongo a 5=Lo apoyo)

País/Región	ESRA 1		ESRA 2	
	Uso obligatorio de chalecos reflectantes para peatones y ciclistas cuando la visibilidad sea reducida*	Prohibición del uso de auriculares para peatones y ciclistas**	Uso obligatorio de material reflectante en peatones cuando la visibilidad sea reducida	Prohibición del uso de auriculares mientras se camina por la calle
ESPAÑA	76%	53%	46,9%	43%
MEDIA EUROPA ¹	62%	56%	57,4%	42,5%
MEDIA NORTEAMÉRICA ³			56,7%	41,1%
MEDIA ASIA Y OCEANÍA ⁴			58%	66,8%
MEDIA ÁFRICA ⁵			54,8%	50,9%

* Incluye la opinión sobre la aplicación de esta medida en ciclistas también.

** Este ítem **no aparece en la encuesta**. Incluye la opinión sobre la aplicación de esta medida en ciclistas también.

4.9. Análisis en función del género en población española

A continuación, se presentan los resultados de los análisis comparativos función del género realizados con la muestra española, tras la realización del estudio ESRA2. Concretamente, han sido recopilados del informe temático sobre cuestiones de género (Granié, Thévenet, Evennou, Lyon y

Vanlaar, 2020), en el que se incluyen estos resultados a nivel nacional. Dado que en ESRA1 no se publicó ningún informe con este tipo de análisis desglosado por países, no se han podido incluir en este apartado los correspondientes a la primera edición de este estudio.

Se aplicó el Análisis de Varianza (ANOVA) para comparar las medias entre hombres y mujeres de cada constructo psicológico estudiado. Estas medias se calcularon a partir de la puntuación global obtenida para cada constructo, tras confirmar a través de un Análisis de Componentes Principales, que todos los aspectos incluidos en cada uno de ellos sobre diferentes temáticas (velocidad, alcohol, uso de dispositivos de telefonía móvil...), saturaban en el primer factor.

En concreto, los constructos psicológicos sobre los que se han realizado las comparaciones entre hombres y mujeres en nuestro país y que aparecen en la tabla 4.9.1, son los siguientes (entre paréntesis se indican los ítems de la encuesta ESRA2 con cuyos indicadores relativos a distintos aspectos del mismo se calcularon las puntuaciones globales tras el Análisis de Componentes Principales):

- Aceptación social percibida de conductas de riesgo al volante (Q13.1), Aceptación personal de conductas de riesgo al volante (Q14.1) y Conductas de riesgo autodeclaradas como conductor de coche (Q12.1b and Q12.1a) (los indicadores relativos al uso de dispositivos de retención infantil fueron excluidos); Autoeficacia en la realización de conductas de riesgo al volante (Q15.i.j.k.l.m.n.o.p); Seguridad percibida durante la conducción (Q16) (Se utilizaron solo los indicadores relacionados con los sentimientos de seguridad al conducir tanto un coche tradicional como eléctrico o híbrido); Respaldo a las medidas políticas sobre seguridad vial (Q18); Percepción de riesgo de conductas al volante como causa de accidentes (Q17); Número de accidentes (Q23.1a.2a.3a); Deseabilidad social e intención de cumplimiento (Q28); Norma social en relación a conductas de riesgo al volante (15.a.b); Probabilidad percibida de ser sometido a un control o detectado por la policía (Q20) y Percepción positiva de los vehículos autónomos (Q24, Q25.1, Q25.2)

En general, se puede afirmar que los hombres presentan una mayor aceptación tanto personal como percibida por parte de otros en relación a las conductas de riesgo al volante, se sienten más capaces de conducir en circunstancias peligrosas, se sienten más seguros que las mujeres al conducir un vehículo y presentan percepciones más positivas que las mujeres en relación a los vehículos autónomos. Ellas, por su parte, muestran un mayor respaldo por las medidas políticas sobre seguridad vial, presentan mayores percepciones de riesgo en relación a determinadas conductas peligrosas como causa de accidentes de tráfico, y una mayor deseabilidad social e intención de cumplimiento que los hombres. Curiosamente, aunque ellos autodeclaran realizar con mayor frecuencia comportamientos de riesgo al volante que las mujeres, también presentan mayores percepciones de riesgo de ser sometidos a controles policiales en sus desplazamientos habituales que ellas.

Sin embargo, cabe matizar que a pesar de haberse obtenido diferencias estadísticamente significativas en función del género en la mayoría de constructos analizados, los valores del estimador del tamaño del efecto obtenidos son en todos los casos bastante pequeños (se hubieran obtenido valores aún más bajos de haberse calculado ω^2 estadístico que resulta más conveniente ya que es un estimador insesgado del tamaño del efecto). Por ese motivo, y aunque se observa una tendencia superior en aceptación y realización de comportamientos de riesgo en hombres que, en mujeres a nivel muestral, la significación estadística que arrojan los contrastes sería conveniente atribuir la al gran tamaño de la muestra más que a la influencia real del género, la cual, en términos de relevancia clínica, y según los resultados obtenidos, es bastante pequeña.

Tabla 4.9.1

Medias, desviaciones típicas y tamaños del efecto en los ANOVA aplicados para analizar el efecto del género en cada uno de los constructos evaluados en ESRA2 en España

CONSTRUCTO	GÉNERO		η^2
	HOMBRES	MUJERES	
	Media (DT)	Media (DT)	
Aceptación (otros)	11,26* (4,24)	10,47 (5,47)	0,01
Aceptación personal	19,45*** (6,69)	17,08 (6,42)	0,03
Conductas autodeclaradas	24,79*** (7,75)	21,17 (6,94)	0,04
Autoeficacia	13,23*** (5,37)	10,81 (4,35)	0,05
Seguridad percibida	8,55 (3,26)	8,26 (3,72)	<0,01
Respaldo medidas políticas	62,71 (8,56)	66,53*** (8,07)	0,05
Percepción riesgo accidentes	30,01 (7,80)	32,79*** (9,31)	0,02
Número de accidentes	0,33 (1,18)	0,38 (1,70)	<0,01
Deseabilidad social	22,12 (4,12)	22,95* (4,55)	0,01
Norma social	4,15 (1,70)	4,26 (2,06)	<0,01
Probabilidad percibida control policial	17,85** (7,66)	15,54 (8,83)	0,01
Percepción positiva vehículos autónomos	82,26* (22,30)	76,91 (25,54)	0,01

* $p < 0,05$; ** $p < 0,01$; *** $p < 0,001$. Los contrastes estadísticamente significativos se han marcado en la media mayor tamaño.

4.10. Resumen de principales resultados en España en ESRA2

A partir de la información presentada, y con objeto de poder extraer conclusiones generales sobre el estado de la cuestión actual en nuestro país, a continuación se presenta una síntesis de los principales resultados obtenidos tras la administración en España de ESRA2 en el año 2018, por ser la información más reciente disponible en relación a las actitudes y conductas frente al riesgo vial de los conductores españoles.

Conductas viales autodeclaradas

En cuanto a los comportamientos de riesgo autodeclarados por los conductores de coche, el exceso de velocidad en autopistas/autovías es el más frecuente, seguido de hablar mientras se conduce haciendo uso del manos libres y viajar en los asientos traseros sin utilizar el cinturón de seguridad. Conducir un coche tras haber bebido ocupa el cuarto puesto el comportamiento de riesgo autoinformado que más realizan los participantes españoles y, como conducta menos frecuente, conducir cuando se tiene tanto sueño que cuesta mantener los ojos abiertos (figura 4.10.1).

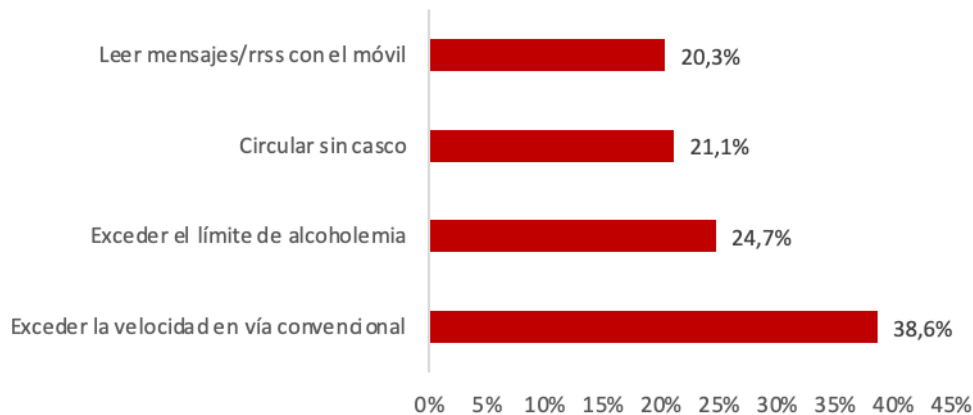
Figura 4.10.1

Conductas autodeclaradas más frecuentes en conductores de coche



Figura 4.10.2

Conductas autodeclaradas más frecuentes en motociclistas



En motoristas, la conducta más frecuente, de entre las únicas que se evaluaron para cada temática, es también la del exceso de velocidad, seguida de circular sin casco, hacer uso del teléfono para leer mensajes o revisar redes sociales y, como comportamiento menos frecuente, el de conducir pudiendo estar superando el límite de alcoholemia (figura 4.10.2).

En el caso de los ciclistas, circular sin casco es la conducta que mayoritariamente más se realiza y, tras ella, las de hacerlo por la carretera fuera del carril bici, y escuchando música con los auriculares. Las dos menos frecuentes son la utilización del móvil para leer mensajes o revisar redes sociales y, de manera menos frecuente, la de circular en bicicleta cuando se ha bebido demasiado (figura 4.10.3)

Figura 4.10.3

Conductas autodeclaradas más frecuentes en ciclistas

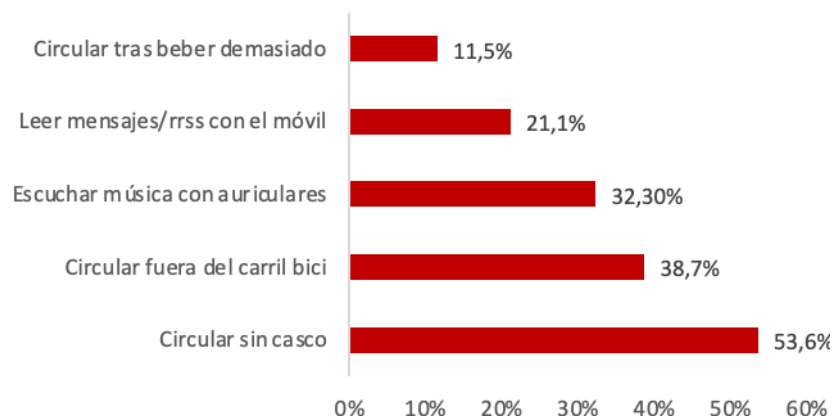


Figura 4.10.4

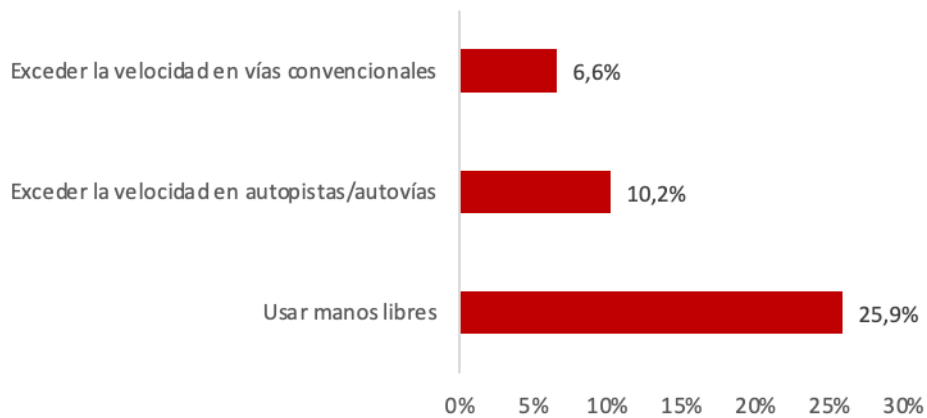
Conductas autodeclaradas más frecuentes en peatones



Por último, las conductas de riesgo más frecuente en peatones son las de cruzar la calle por lugares distintos a pasos de peatones cercanos, hacerlo con el semáforo en rojo y la utilización del teléfono móvil para leer mensajes o revisar redes sociales. La menos frecuente entre los participantes españoles es la de ir caminando escuchando música con auriculares (figura 4.10.4).

Aceptación de conductas viales de riesgo

Por lo que respecta a la aceptación personal de las distintas conductas de riesgo cuando se conduce un coche evaluadas, hablar por teléfono haciendo uso de los manos libres es el comportamiento que presenta un mayor porcentaje de aceptación por parte de los participantes españoles. Los siguientes más admitidos están relacionados con el exceso de velocidad, como son conducir superando los límites en autovía/autopistas y hacerlo en vías convencionales (figura 4.10.5).

Figura 4.10.5**Conductas de riesgo más aceptadas en conductores de coche**

Por otra parte, y entre las conductas que presentan una menor aceptación cuando se conduce un coche, las más admitidas a nivel personal son: conducir sin ponerse el cinturón de seguridad, hacerlo bajo la influencia de medicación que pueda afectar a la conducción y transportar a niños sin el sistema de retención adecuado. Dentro de esta misma categoría, las frecuencias más bajas de aceptación se presentan en los comportamientos relativos a: la conducción cuando se tiene tanto sueño que le cuesta mantener los ojos abiertos y hacerlo cuando se puede estar excediendo el límite de alcoholemia (figura 4.10.6). La conducta de riesgo que ha recibido el menor porcentaje de aceptación (aproximadamente un 1%), es la de conducir una hora después de haber consumido drogas ilegales.

Figura 4.10.6**Conductas de riesgo menos aceptadas en conductores de coche**

Actitudes

A la hora de evaluar este constructo en la segunda edición del estudio, se incluyeron indicadores para medir distintas dimensiones relacionadas con las actitudes como norma social, creencias, autoeficacia, hábitos e intenciones, pero no se incluyeron para todas las temáticas, ni se dispone de los resultados completos de todos esos aspectos.

Figura 4.10.7

Porcentajes de acuerdo con los distintos indicadores de las actitudes en relación a las distintas temáticas evaluadas



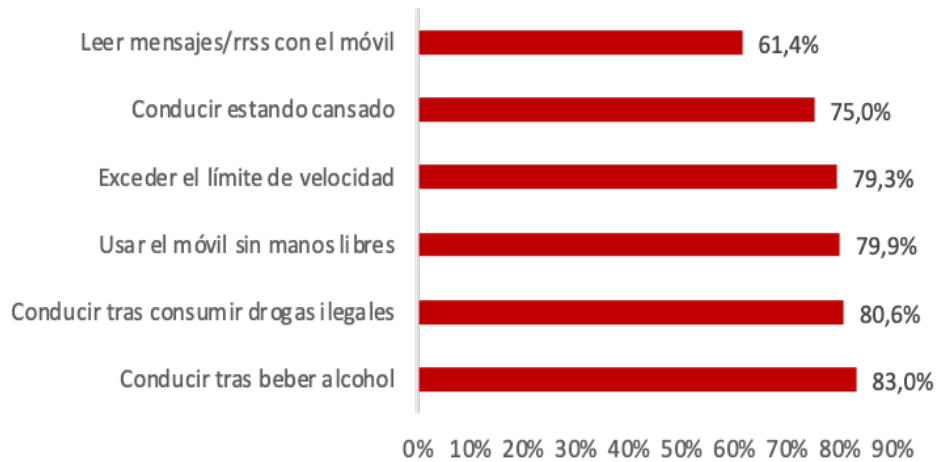
Tal y como se observa en la figura 4.10.7, los participantes muestran bajos porcentajes de acuerdo con aquellas afirmaciones relativas a los peligros que suponen las distintas conductas de riesgo presentadas, habiéndose obtenido una frecuencia mayor en relación a la norma descriptiva evaluada para el exceso de velocidad (15,5%). En cuanto a la intención, y por lo que respecta al único dato al respecto disponible en ESRA, los participantes muestran un alto porcentaje de acuerdo con intentar no conducir tras beber alcohol en los próximos 30 días (80,7%). En definitiva, y como resumen solo se pueden hacer afirmaciones muy generales, sin que se hayan encontrado resultados dispares o en contra de esa tendencia por parte de los ciudadanos españoles hacia las valoraciones negativas de las conductas de riesgo presentadas (figura 4.10.7).

Percepción de riesgo de accidentes de tráfico

Tal y como se muestra en la figura 4.10.8, la conducta de riesgo que con mayor frecuencia es percibida por los participantes españoles como causa de un accidente de tráfico en el que haya involucrado un coche (único modo de desplazamiento por el que se ha preguntado en la encuesta en relación a estas percepciones de riesgo), es la de conducir después de haber bebido alcohol, a la que le sigue la conducción tras haber consumido drogas ilegales. En tercer lugar, se sitúa la de hablar con el móvil sin hacer uso del manos libres y en cuarto y quinto, conducir excediendo el límite de velocidad y hacerlo estando cansado, respectivamente. Por último, la conducta de riesgo que presenta la frecuencia más baja a la hora de considerarla la causa de un accidente de tráfico es la de leer mensajes o revisar redes sociales mientras se conduce.

Figura 4.10.8

Percepciones de riesgo de distintas conductas como causa de accidentes



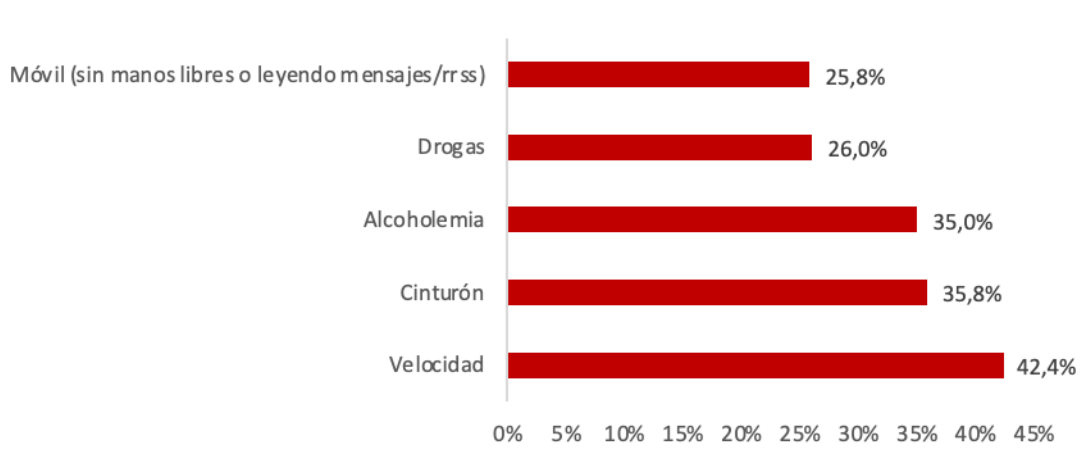
75

Aplicación de normas y sanciones

Los tipos de controles policiales (o a través de radares) que se perciben más probables en los desplazamientos habituales en coche por parte de la muestra española, son los de velocidad, seguidos de aquellos en relación al uso del cinturón de seguridad y los controles de alcoholemia (figura 4.10.9).

Figura 4.10.9

Percepciones de riesgo de ser sometidos a controles policiales en desplazamientos habituales por distintos motivos



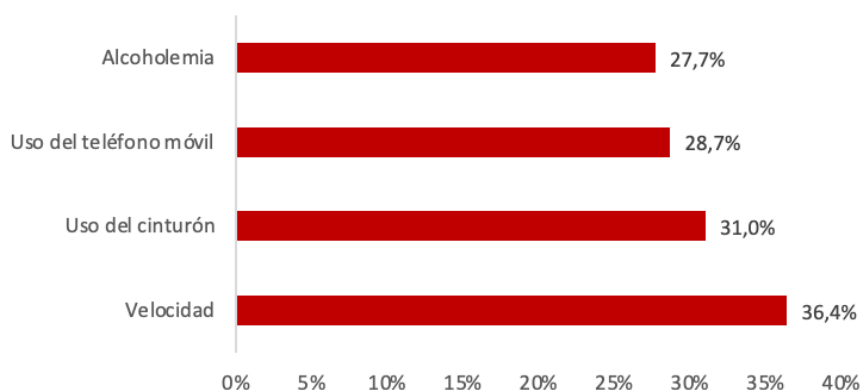
Por último, los que se perciben menos probables en desplazamientos habituales son los controles de drogas, o aquellos por los que podrían ser detectados por usar el teléfono móvil sin el manos libres, o por ir leyendo mensajes o actualizando redes sociales mientras conducen (figura 4.10.9).

Respaldo a las medidas políticas

En cuanto a la valoración de las sanciones aplicadas por la trasgresión de las normas viales en nuestro país asociadas a las temáticas abordadas cuando se conduce coche o moto, las que se perciben más severas son las que se aplican por exceso de velocidad, seguidas de las multas por no utilizar el cinturón de seguridad y las impuestas por utilizar el teléfono móvil mientras se circula, siendo aquellas aplicadas por conducir coche o moto bajo los efectos del alcohol las que se perciben menos severas (figura 4.10.10).

Figura 4.10.10

Porcentajes de acuerdo con la consideración acerca de que las sanciones impuestas por la transgresión de normas viales de distinta temática son demasiado severas



76

Por otra parte, los participantes españoles presentan un mayor acuerdo en la consideración de que las normas aplicables por el uso del teléfono móvil mientras se conduce un coche o una motocicleta y las que regulan el consumo de alcohol, deberían ser más estrictas. Este porcentaje de acuerdo es menor cuando se pregunta por las normas de tráfico relativas al uso del cinturón de seguridad y a los límites de velocidad (figura 4.10.11).

Figura 4.10.11

Porcentajes de acuerdo con la consideración acerca de que las normas viales sobre distintas temáticas deberían ser más estrictas

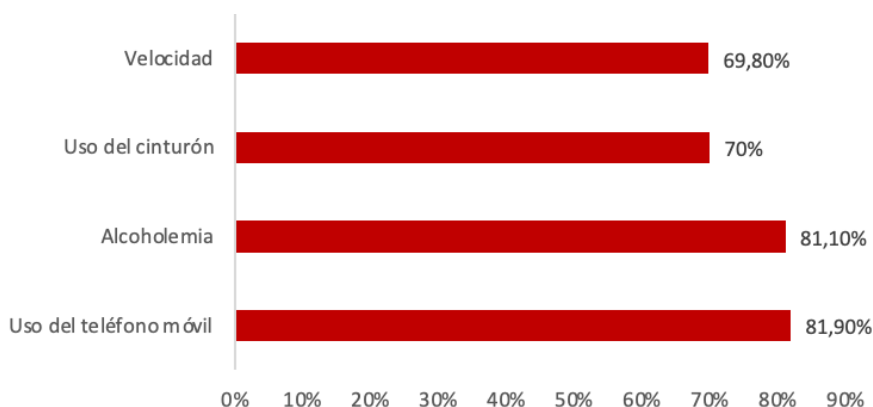


Figura 4.10.11

Apoyo a distintas medidas políticas dirigidas a conductores de coche

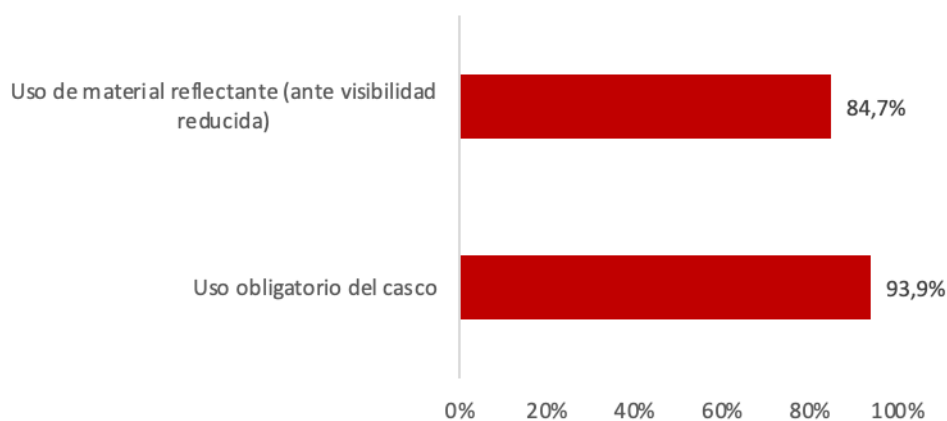


77

Por lo que respecta a las distintas medidas políticas aplicables para prevenir comportamientos de riesgo al conducir un coche, la que más apoyo ha recibido es la de tolerancia cero con el alcohol (0.0%) para conductores noveles, seguida de la instalación de sistemas de aviso para la colocación del cinturón de seguridad. En tercer lugar, la de la instalación de “alcolock” en conductores reincidentes y en cuarto la de tolerancia cero con el alcohol (0.0%) para todos los conductores. Le siguen de cerca en apoyo las medidas para evitar el exceso de velocidad como la instalación de señales dinámicas de advertencia y del asistente de velocidad inteligente (ISA), siendo la menos popular, con un porcentaje de apoyo significativamente inferior al resto, la de la prohibición de cualquier tipo de uso del teléfono móvil al volante (manual o manos libres) para todos los conductores (figura 4.10.11).

Figura 4.10.12

Apoyo a distintas medidas políticas dirigidas a motoristas



En cuanto a aquellas medidas dirigidas a motoristas, la de exigir el uso del casco de forma obligatoria es la que más apoyo y de manera mayoritaria ha recibido, siendo algo menos al valorar la medida que exige el uso de material reflectante cuando se circula en condiciones de visibilidad reducida (figura 4.10.12).

En el caso de los ciclistas, las medidas más apoyadas son las del uso de chalecos reflectantes y la obligación de utilizar el casco en ciclistas menores de 12 años, seguida de la del uso obligatorio del casco para todos los ciclistas. Sin embargo, la que ha recibido menos respaldo entre la muestra española es la de la prohibición del uso de auriculares mientras se circula en bicicleta (figura 4.10.12).

Figura 4.10.12
Apoyo a distintas medidas políticas dirigidas a ciclistas

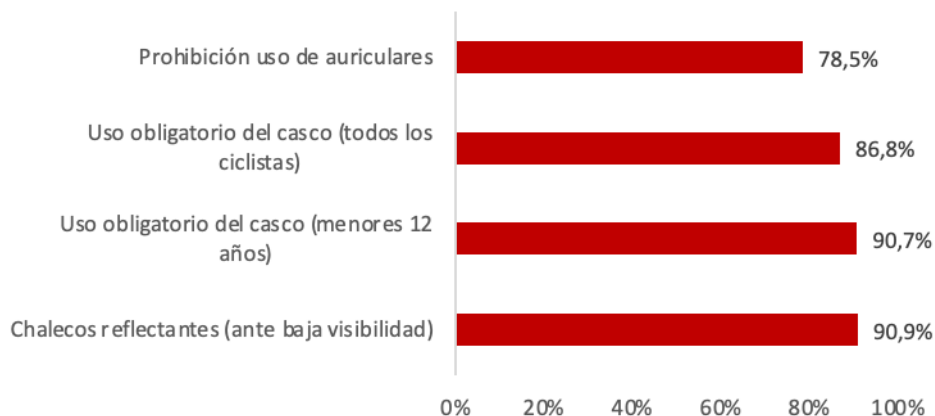
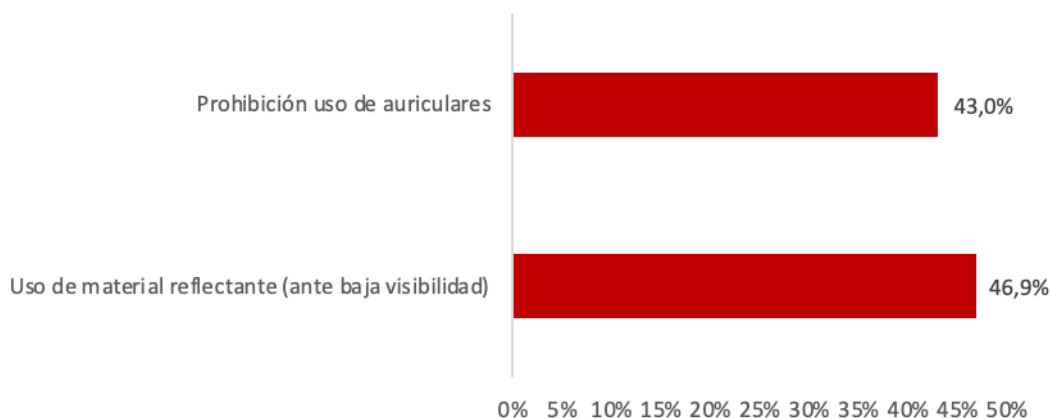


Figura 4.10.13
Apoyo a distintas medidas políticas dirigidas a peatones



Por último, las medidas propuestas para peatones relativas al uso de material reflectante mientras se camina por la calle en condiciones de visibilidad reducida y la de la prohibición del uso de auriculares, son las que, de manera significativa, menos apoyo han recibido de entre todas las evaluadas en la encuesta para todos los modos de desplazamiento, siendo esta última la que presenta el menor respaldo de todas por parte de la muestra española (figura 4.10.13).

5

Análisis de necesidades y propuesta de indicadores

79

Tras la revisión de los principales resultados obtenidos en las dos ediciones de ESRA que, hasta el momento, se han llevado a cabo, resulta fundamental realizar una reflexión acerca de la utilidad de toda la información recabada para diseñar y poner en marcha políticas públicas en el ámbito de la seguridad vial, dirigidas a alcanzar su objetivo fundamental como es la reducción de la siniestralidad vial.

En los apartados siguientes se presenta, en primer lugar, un análisis crítico de los indicadores ya incluidos en la encuesta ESRA, y se aportan sugerencias de mejora de cara a las siguientes aplicaciones del estudio. En segundo lugar, se proponen también nuevos indicadores relativos tanto a otros modos de transporte, como a conductas de riesgo relacionadas con otros factores concurrentes en la siniestralidad vial de nuestro país, que hasta ahora no se han contemplado en estos estudios, y que sería comenzar a evaluar.

5.1. Análisis de indicadores ya contemplados en ESRA y sugerencias de mejora

Las ventajas que, para el análisis de las actitudes que presentan los ciudadanos hacia la seguridad vial, aportan los estudios realizados en el marco de la iniciativa ESRA, son innegables. Por una parte, permiten recopilar una importante cantidad de información sobre esta cuestión relativa a una amplia variedad de comportamientos que, habitualmente, los conductores realizan y que, en ocasiones, suponen un riesgo para la propia seguridad y para la de los demás en los desplazamientos. Por otra, el grueso de países que han participado en el proyecto, y que se han ido ampliando en cada edición, facilitan también poder realizar un análisis comparativo a nivel mundial de esta problemática transcultural. Además, la experiencia tras la administración de la encuesta inicialmente diseñada y utilizada en la primera edición, ha posibilitado la aplicación de cambios en la misma para ajustar la evaluación de los indicadores incluidos, mejorando así el instrumento de evaluación utilizado en estudios posteriores.

Con objeto de seguir optimizando la medida de los factores psicosociales relacionados con la realización de conductas de riesgo relacionadas con la seguridad vial por parte de los ciudadanos, en el presente apartado se realiza un análisis de los principales indicadores incluidos en el instrumento administrado en el estudio ESRA 2 (por ser el más actualizado), y se realizan propuestas de mejora, aplicables en futuras ediciones de ESRA.

I. Conductas viales autodeclaradas

Las frecuencias de realización autoinformada de cada comportamiento inseguro relacionados con la movilidad, y relativas al uso de distintos modos de transporte, constituyen las variables dependientes del estudio, y son las que reflejan la influencia de distintos factores que, tal y como se desprende de la literatura científica, aparecen asociados con la realización de las mismas. Resulta, por lo tanto, fundamental, operativizar correcta y claramente todos aquellos comportamientos inseguros y de riesgo que se van a evaluar para aumentar la calidad de la información recogida.

A ese respecto, y si lo que se pretende posteriormente, no es solamente conocer la frecuencia de realización autoinformada de cada una de estas conductas, sino también poder crear modelos para determinar el peso del resto de indicadores relativos a las actitudes y a otras cuestiones de interés evaluadas, para poder explicar y predecir en qué circunstancias puede ser más y menos probable que se lleven a cabo esos comportamientos de riesgo por parte de los ciudadanos, es imprescindible realizar y presentar a los participantes definiciones operativas de los mismos, manteniéndolas cuando se pregunta por ellos en relación a otras cuestiones. Sin embargo, la encuesta incluye algunos casos en los que esta circunstancia no se cumple.

Por ejemplo, para evaluar las conductas de riesgo relacionadas con la fatiga al volante, se pregunta a cada participante, y a modo de variable dependiente, por la frecuencia con la que se ha conducido costándole mantener los ojos abiertos, y se utiliza posteriormente, el mismo contenido para evaluar también el grado de aceptabilidad personal en relación a esa misma conducta. Sin embargo, cuando en la encuesta se pregunta por la percepción de riesgo de la fatiga como causa de accidentes de tráfico, los comportamientos que se exponen a los participantes para que realicen esta valoración, en ninguno de los casos coincide con el presentado inicialmente. Por una parte, se pregunta por la conducta relativa a conducir estando cansado, que en términos de peligrosidad es bastante distinta a la de hacerlo costándole mantener los ojos abiertos. Por otra, la encuesta también incluye otro ítem sobre conducir manifestando falta de atención o soñando despierto, que podría acercarse más a la inicial en términos de peligrosidad, pero no se entiende por qué no se ha utilizado el mismo contenido que en la evaluación del comportamiento autodeclarado. Además, y en cuanto a esta última cuestión, los informes publicados hasta la fecha no incluyen ningún resultado obtenido al respecto.

Otro de los ejemplos lo protagonizan los ítems relacionados con la alcoholemia y la conducción. Para evaluar la realización autoinformada de conductas de riesgo se pregunta, entre otras, por la de conducir pudiendo estar superando el límite de alcoholemia, que resulta una forma muy interesante de operativizar una conducta difícil de definir, facilitando a los participantes un criterio sobre el que comprar su conducta, pudiendo, de esa forma, responder de manera más precisa. Sin embargo, a la hora de valorar la alcoholemia como causa de un accidente, solo se presenta la conducta de conducir tras haber bebido alcohol (también incluida como variable dependiente), que resulta muy poco concreta, pudiendo ser entendida, dependiendo de la persona, de forma distinta, y que incluye, además, una amplia variedad de circunstancias (desde aquella en la que el conductor ha bebido una cantidad muy pequeña de alcohol y no superar el límite de alcoholemia permitido, hasta llegar a superar incluso, el límite penal establecido en nuestro país). Por lo tanto, parece más interesante evaluar en qué medida se considera peligroso conducir superando los límites de alcoholemia establecidos, que preguntar por la valoración de un comportamiento tan poco concreto, y cuyo contenido puede estar solapándose con el respaldo a medidas como la tolerancia cero con el alcohol para todos los conductores, que también se evalúa a través de la encuesta.

Además de esta propuesta sobre la necesidad de realizar definiciones concretas de las conductas viales y de mantener su contenido cuando se pregunta por el resto de aspectos actitudinales relacionados con las mismas, también se considera necesario reducir la cantidad de ítems por los que se pregunta relativos a la realización autodeclarada de comportamientos de riesgo o inseguros, de cada uno de las temáticas abordadas. No hay que olvidar que, dada la metodología de estos estudios, el conocimiento que se obtiene se limita a las valoraciones subjetivas de los individuos, tanto de su propia conducta como de la de los demás. Por lo tanto, aplicar esta sugerencia podría suponer una ventaja, puesto que aumentaría la armonía de un instrumento de evaluación que ya de por sí es bastante amplio y puede resultar tedioso de cumplimentar, con las consecuencias negativas que esta circunstancia, sumado al hecho de que es autoadministrado, puede llegar a acarrear en relación a la calidad de la información recogida con del mismo. Además, permitiría a los participantes centrarse en aspectos más concretos de cada temática, elegidos sobre la base de criterios como la consideración de su peligrosidad, pero teniendo en cuenta también su frecuencia de realización, aportando, por lo tanto, información de mayor interés acerca de conductas de riesgo más habituales sobre las que puede ser más interesante actuar, de cara a su prevención.

2. Aceptación de conductas de riesgo

En cuanto a la variable aceptación, la encuesta incluye, dos perspectivas de análisis: por una parte, la personal (que se pregunta en relación a todas las conductas de riesgo presentadas a la muestra en este apartado) y, por otra, la que creen los participantes que mantienen otras personas (ítems que se incluyen solamente para valorar las percepciones de los demás solo sobre algunas conductas, no en relación a todas).

En primer lugar, preguntar por la percepción acerca de las valoraciones o creencias que pueden presentar otras personas supone incrementar la dificultad de los participantes a la hora de responder, ya que se les obliga a inferir las valoraciones que perciben pueden realizar otros. Si lo que se pretende analizar es en qué medida los participantes creen que a los demás consideran que son apropiadas o no esas conductas de riesgo, una forma que generaría menos confusión, podría ser la de evaluar la norma prescriptiva o desaprobación social (Cialdini, Kallgren y Reno, 1991; Cialdini, Reno y Kallgren, 1990), es decir, el grado en el que los participantes creen que si realizaran cada una de esas conductas, sus allegados o personas más importantes para ellos lo desaprobarían o se sentirían decepcionados. Esta es una forma de concretar; además, sobre qué personas en particular se les está preguntando, ya que como se ha puesto de manifiesto en la literatura científica, este tipo de normas atienden a una necesidad humana relativa a la construcción y al mantenimiento de relaciones sociales, mostrando aquello que es aprobado o no por la mayoría de la gente, es decir, aquello que se debería o no hacer y, en definitiva, constituyendo las reglas morales del grupo (Cialdini y Trost, 1998). Por este motivo, su impacto o relación con la propia conducta se espera que sea mayor de la que pueden ejercer las percepciones que se tienen sobre las valoraciones que pueda hacer al respecto la población general, que es por lo que se pregunta actualmente en la encuesta.

Por otra parte, si la finalidad de preguntar por el grado de aceptación personal, es la de conocer en qué medida consideran los participantes que sería adecuado o no que los conductores llevaran a cabo esas conductas de riesgo, la propia consideración moral que se encuentra a la base de esta valoración justifica la sugerencia de evaluar de una forma más directa, basada en la reprochabilidad atribuida a cada conducta, consiguiendo de esta forma, eliminar la ambigüedad del término hasta

ahora empleado. Existen ejemplos en la literatura científica sobre cumplimiento de normas viales, en los que se ha operativizado este constructo, denominado juicio moral, para evaluar, sobre la base de los principios morales de los participantes, en qué medida consideran que es reprochable (es decir, que está mal), realizar cada una de las conductas que prohíbe la norma (e.g. Bautista, 2012; Bautista y Miró-Llinares, 2015; Bautista y Sitges, 2016; Miró-Llinares y Bautista, 2013; Oceja, Fernández-Dols, González, Jiménez y Berenguer, 2001; Tyler, 2006).

La introducción de estos cambios a la hora de evaluar este constructo eliminaría, además, el sesgo perceptivo que se manifiesta en todos los resultados obtenidos relativos a la evaluación de aceptación personal y la percibida por parte de otros de las conductas evaluadas, denominado efecto *tercera persona*. Tal y como se ha argumentado en el punto 4 del presente informe, se trata de un fenómeno robusto por el cual las personas tendemos a valorarnos mejor que los demás en aquellas cuestiones que son normativas y aceptadas, observándose la tendencia contraria, cuando se nos pregunta por aspectos socialmente indeseables. La evaluación de este aspecto tal y como se está realizando actualmente, estimula esta comparación entre uno mismo y los demás, pudiendo servir más de evidencia acerca de la presencia de este fenómeno, que de indicador fiable sobre el grado de aceptación de cada una de las conductas de riesgo evaluadas, que se percibe que deben presentar otras personas.

Por último, y dejando de lado las sugerencias realizadas para optimizar la evaluación de este constructo, cabe mencionar también que solamente se han incluido en la encuesta la evaluación de la aceptación de conductas de riesgo, en relación a conductores de coche, mientras que no se ha recogido información acerca de las valoraciones de estos tipos de comportamientos cuando se utilizan otros modos de transporte, también incluidos en la encuesta, como vehículos de dos ruedas o en la movilidad como peatón, que también son relevantes para la seguridad vial.

3. Actitudes

82

En la segunda edición del estudio se realizaron importantes cambios en la evaluación de las actitudes, decidiendo basar su medida en indicadores derivados de la Teoría de la acción planeada (Ajzen, 1991), y de otros estudios, citados también en el informe metodológico de ESRA2 (Meesmann, Torfs, Wardenier y Van den Berghe, 2021), sobre factores sociocognitivos relativos a la motivación de la conducta (e.g. Rosenstock, 1974; Rogers, 1975; Vanlaar y Yannis, 2006), que aparecen también relacionados con la evaluación de la cultura de seguridad vial (e.g. Ward, Watson y Fleming-Vogl, 2019). En concreto, la encuesta ESRA2 incluyó ítems para medir la norma descriptiva, creencias y actitudes, autoeficacia, hábitos e intenciones, relativos a las distintas temáticas sobre las que versa la encuesta, y utilizando para ello, escalas Likert (1932), que constituyen el instrumento más representativo de todos los procedimientos clásicos por su rapidez y economía, en la medida de las actitudes (Renom, 1992).

Sin entrar a valorar la necesidad de ampliar el número de ítems relativos a cada temática abordada, y de realizar estudios piloto que permitan llevar a cabo, previamente a su administración definitiva, los análisis psicométricos pertinentes para determinar la fiabilidad y validez de estas escalas para evaluar las actitudes, en la encuesta quedan infrarrepresentados algunos temas sobre los que sería igual de interesante evaluar cada uno de los indicadores incluidos (norma descriptiva, creencias y actitudes, autoeficacia, hábitos e intención de conducta). Con excepción de la alcoholemia y del exceso de velocidad, el resto de factores de riesgo o se abordan parcialmente a través solo de algunos indicadores concretos (por ejemplo, no se incluyen ítems para evaluar ni norma social ni

hábitos en relación a los usos del teléfono móvil), o directamente no son incluidos en este apartado (por ejemplo, consumo de drogas o usos del cinturón y de dispositivos de retención infantil).

Por ejemplo, la norma descriptiva solo se evalúa respecto a conducir tras consumir alcohol (no tras consumir medicamentos u otras drogas), y a conducir superando los límites de velocidad (en concreto, relativa a la conducta que se percibe que realizan los amigos sobre superar en 20 kms/h la velocidad permitida en un área residencial). Teniendo además en cuenta, que el comportamiento percibido por parte de los demás, en especial del grupo de referencia, constituye, tal y como se deriva de otros estudios realizados en este ámbito en nuestro país, una de las variables con mayor peso a la hora de explicar el cumplimiento/incumplimiento de normas viales (e.g. Bautista, 2012; Bautista y Sitges, 2016; Bautista, Sitges y Tirado, 2015) y, por lo tanto, se encuentra estrechamente relacionada con la adopción de conductas de riesgo durante la conducción, se sugiere la ampliación de este indicador para que incluya ítems también sobre el resto de temáticas que con mayor o menor representación, han sido abordadas en este apartado.

Por otra parte, y de la misma forma que ocurre con la medida de la aceptación de conductas de riesgo, tal y como se ha comentado en el apartado anterior, la mayor parte de los ítems incluidos para evaluar cada uno de estos indicadores hacen referencia a comportamientos de conductores de coche, pero no se presenta ningún ítem para evaluar norma descriptiva, creencias y actitudes, autoeficacia, hábitos e intención, de aquellas conductas de riesgo que se manifiestan al hacer uso de otros modos de transporte como, por ejemplo, las conductas de riesgo al circular con vehículos de dos ruedas, o las que se llevan a cabo como peatón. Se propone, por lo tanto, y teniendo en cuenta que el instrumento ya es bastante amplio, evaluar aquellas cuestiones que sean comunes a distintas formas de desplazamiento de manera general, e incluir también aquellas que sean específicas de cada modo de transporte en particular, que no se han abordado en este apartado, pero cuya realización autodeclarada sí se evalúa en la encuesta (solo por citar algunas, las relativas al uso del cinturón de seguridad y de dispositivos de retención infantil cuando se utiliza un coche; al uso del casco cuando se utiliza bicicleta o ciclomotor/motocicleta, o a cruzar la calle por lugares distintos a un paso de peatones habilitado, en relación a los desplazamientos a pie).

4. Percepción de riesgo de accidentes

La encuesta incluye un conjunto de ítems en los que se pregunta por la frecuencia con la que los participantes perciben que distintos comportamientos de riesgo son la causa de accidentes de tráfico involucrando a un coche, a través de indicadores que abarcan todas las temáticas incluidas en el estudio (alcohol, drogas ilegales, velocidad, usos del teléfono móvil y fatiga). Sin embargo, y aunque, en general, las conductas que se presentan están bien operativizadas, en el caso del alcohol quizá se requeriría, tal y como se ha comentado anteriormente, utilizar la misma estrategia que se ha aplicado para el exceso de velocidad en este apartado, es decir, preguntando concretamente por el riesgo que puede suponer conducir cuando se cree que se está sobrepasando el límite de alcoholemia permitido, ya que preguntar por el riesgo de conducir después de consumir alcohol, resulta más ambiguo.

Por otra parte, y en la línea de las necesidades detectadas de las que se derivan gran parte de las sugerencias señaladas en apartados anteriores, se propone la inclusión de indicadores que permitan evaluar el riesgo percibido por parte de los ciudadanos, de conductas que puedan ser la causa de accidentes de tráfico que involucren otros modos de transporte como lo son los vehículos de dos

ruedas, para poder completar así el análisis de la influencia de esta variable en la toma de decisiones cuando se circula, tanto en ciclomotor/motocicleta, como en bicicleta.

5. Aplicación de normas y sanciones

Desde el modelo clásico de la disuasión (ver Paternoster, 2010 para una revisión del mismo), se deriva que algunas características percibidas del castigo asociado al incumplimiento de las normas formales, tales como su certeza y su severidad, están inversamente relacionadas con la transgresión de las mismas.

La encuesta ESRA incluye un ítem para evaluar la certeza a partir de la probabilidad percibida de ser sometido a un control policial en el que pudieran detectar la alcoholemia al volante, la presencia de drogas, la velocidad (incluidos los controles mediante radares), el uso del cinturón, así como el del teléfono móvil, en un desplazamiento habitual conduciendo un coche. En la línea de sugerencias anteriores, sería interesante incluir también un ítem para evaluar estas percepciones de riesgo, pero al circular con vehículos de dos ruedas.

Por otra parte, la severidad del castigo formal, otra de las variables tradicionalmente asociadas al cumplimiento de las normas, es el aspecto en el que se basan gran parte de las reformas legislativas que se aplican para intentar motivar el cumplimiento normativo a través del endurecimiento de las sanciones y de la extensión del derecho penal. Aunque la discrepancia entre severidad real y percibida puede ser menor cuando se ha llevado a cabo una comunicación eficaz de la primera, su influencia en el comportamiento suele limitarse al componente subjetivo de la misma, dado el bajo conocimiento que, de la normativa y de los castigos formales aplicados por su transgresión, presentan los ciudadanos generalmente. Y a pesar de que el impacto de esta variable sobre la conducta requiere que exista previamente una percepción de riesgo de ser detectado si se transgrede la norma, la evaluación de la severidad percibida permitiría analizar cuál es su influencia sobre el comportamiento de los conductores, realizar una valoración de la eficacia de las estrategias de comunicación dirigidas a la población, y serviría también para justificar la necesidad de seguir desarrollando o no políticas públicas basadas en el endurecimiento de las sanciones para motivar el cumplimiento y reducir la accidentalidad vial. Una forma sencilla de hacerlo implicaría preguntar a los participantes, de entre una serie de posibles castigos formales, cuál es el máximo que creen que se podría aplicar por transgredir cada una de las normas que prohíben las conductas de riesgo evaluadas en el estudio.

6. Respaldo a las medidas públicas

Resulta muy interesante y útil que, a la hora de evaluar el grado de apoyo a la imposición legal de ciertas actuaciones en materia de seguridad vial, estas hagan referencia a medidas particulares que se podrían aplicar a la hora de utilizar cada uno de los modos de transporte más frecuentes por los que, en mayor o en menor medida, se ha preguntado en la encuesta (coches, motocicletas, bicicletas y movilidad como peatón).

Por otra parte, para la evaluación personal de normas y de sanciones, y aunque solo se pregunta por aquellas aplicables por conducir bajo la influencia del alcohol, superando los límites de velocidad y manipulando dispositivos de telefonía móvil, los enunciados de los ítems hacen referencia en conjunto, a la conducción de turismos, como a la de vehículos de dos ruedas, lo que permite obtener estas valoraciones en términos globales, sin necesidad de ampliar el instrumento de evaluación.

Sin embargo, cabe hacer algunas reflexiones en cuanto a la forma de evaluar estos aspectos en la encuesta administrada. En primer lugar, hay que tener en cuenta que, sin medir primero el grado de conocimiento real de la norma, no se puede asumir que este sea elevado, por lo que las evaluaciones realizadas con los ítems en los que se pregunta si las normas deberían ser más estrictas, reflejarán solamente el acuerdo o desacuerdo de los participantes con lo que creen que se establece en las mismas, que podría diferir a esas mismas valoraciones en caso de tener disponible toda la información o conocimiento al respecto. En segundo lugar, tampoco se presenta una opción de respuesta que permita reflejar la opinión de aquellas personas que consideran que las normas son adecuadas, lo que obliga a esa parte de la muestra a mostrarse en desacuerdo, de la misma forma que aquellos que opinen lo contrario a lo que se afirma en el ítem, es decir, quienes consideren que las normas deberían ser menos estrictas. Se propone, por lo tanto, evaluar el respaldo hacia la norma, preguntando directamente a los participantes si consideran que los límites establecidos en las mismas en relación a cada temática deberían ser más estrictos, menos estrictos o les parecen adecuados. Por ejemplo, una forma más concreta y adecuada de realizar esta valoración para las normas relacionadas con los límites de velocidad, consistiría en preguntar a los ciudadanos si consideran que debería permitirse conducir más rápido, si los límites de velocidad deberían ser más estrictos o si les parecen adecuados. Se propone utilizar esta misma estrategia para las valoraciones de todas las que se incluyen en la encuesta.

En segundo lugar, los problemas que presenta el ítem en el que se pregunta si las sanciones aplicables por transgredir las normas son demasiado severas, son prácticamente los mismos, y es que para poder evaluar el apoyo que reciben estos castigos formales por parte de los ciudadanos, primero habría que determinar su grado de conocimiento real sobre la normativa, o si se parte de valoraciones a partir de conocimiento percibido, sería necesario presentar todas las posibles opciones de respuesta, que permitieran a todos los participantes responder al respecto.

A continuación, en la tabla 5.1.1 se presenta un resumen de las sugerencias de mejora que se proponen aplicar en ediciones futuras de ESRA, comentadas en el presente apartado.

Tabla 5.1.1
Resumen de sugerencias de mejora

Constructo	Sugerencias de mejora
1. Conductas viales autodeclaradas	Reducir número de conductas de riesgo por cada temática.
	Mantener la operativización de cada conducta vial de riesgo al preguntar por otros aspectos a lo largo de la encuesta.
2. Aceptación	Evaluar norma prescriptiva.
	Evaluar juicio moral de la norma.
	Incluir la evaluación de estos aspectos para otros modos de transporte, además de turismos.
3. Actitudes	Ampliar ítems para evaluar norma descriptiva, creencias y actitudes, autoeficacia, hábitos e intención para todas las temáticas y modos de transporte incluidos en la encuesta.
4. Percepción riesgo accidentes	Evaluar riesgo percibido de accidentes que involucren otros vehículos, además de turismos.

Constructo	Sugerencias de mejora
5. Aplicación normas y sanciones	Evaluar certeza percibida de controles al hacer uso de otros modos de transporte, además de turismos.
	Evaluar severidad percibida.
6. Respaldo medidas políticas	Evaluar por separado las valoración de normas y de sanciones.
	Incluir alternativa de respuesta "me parecen adecuadas".

5.2. Propuesta de nuevos indicadores

La gran cantidad de información recogida a través de la encuesta ESRA permite realizar una valoración pormenorizada de la adopción de conductas de riesgo y las actitudes al respecto, en relación a algunos de los modos de transporte más frecuentemente utilizados por parte de los ciudadanos en sus desplazamientos habituales, facilitando, en muchos casos, realizar una comparativa a través del tiempo, de aquellas cuestiones que se han evaluado de forma similar en ambas ediciones del estudio. Sin embargo, el instrumento de evaluación carece de indicadores relativos a los usos y actitudes de otros modos de transporte que están proliferando en nuestras ciudades, más allá de aquellos que, en relación al interés y a los beneficios percibidos que se atribuyen a la utilización de coches autónomos y semiautónomos, incluye actualmente la encuesta.

Por otra parte, no se debe perder de vista uno de los objetivos fundamentales que persiguen estos estudios, como es el de obtener datos empíricos que puedan servir de base para el diseño y aplicación de políticas públicas dirigidas a la prevención de la siniestralidad. En este sentido, los informes que la Dirección General de Tráfico (en adelante, DGT) publica anualmente sobre la accidentalidad vial española en cifras, constituyen una valiosa fuente de información que permite delimitar el mapa de necesidades actual en materia de seguridad vial que presenta nuestro país. Por este motivo, se requiere también de una revisión de las temáticas hasta ahora evaluadas en forma de conductas de riesgo para poder determinar, sobre la base del análisis de necesidades detectadas en España al respecto, qué otros aspectos que aún no han sido abordados, se requerirían incluir también en los estudios, junto al resto de indicadores que ya se están evaluando.

Como se ha puesto de manifiesto en el punto anterior, la encuesta ESRA se centra, en su mayor parte, en analizar el comportamiento y actitudes de la población relativos a las conductas de riesgo que, con distinta frecuencia, se adoptan durante la conducción de un coche. El análisis pormenorizado de todas las variables psicosociales que incluyen estos estudios en relación a este medio de transporte, resulta adecuado para nuestro país, donde los turismos están involucrados en el mayor porcentaje anual de accidentes de tráfico, y son el medio de transporte con el mayor número de fallecidos en vías interurbanas (DGT, 2020, 2021). Sin embargo, existen otras formas de desplazamiento que, bien por su peligrosidad, bien porque en el ámbito en el que ocurre el mayor porcentaje de accidentalidad con víctimas, como es el urbano, son las que presentan la mayor tasa de fallecidos, o bien porque constituyen nuevas formas de movilidad que aún no han sido suficientemente analizadas, entre otras razones, requieren de una evaluación más amplia y exhaustiva en las siguientes ediciones de ESRA, o en futuros estudios sobre movilidad y seguridad vial, que se realicen en España. Todas ellas, clasificadas por temáticas, se presentan a continuación.

1. Usuarios vulnerables

Los usuarios vulnerables son aquellos que circulan a pie, que utilizan vehículos de dos ruedas como bicicletas o ciclomotores/motocicletas, o vehículos de movilidad personal (en adelante, VMP). Todos ellos en conjunto fueron los medios de desplazamiento que estuvieron implicados en el 80% de los accidentes con fallecidos ocurridos en vías urbanas durante el año 2020 (DGT, 2021), y son a los que está dedicado este primer apartado.

a) *Peatones: atropellos*

Los atropellos a peatones constituyen el tipo de accidente mortal en vías urbanas más frecuente en España, y el tercer tipo de accidente, sin especificar la vía, con más víctimas mortales (22% del total de fallecidos en el año 2019, y 19% en el año 2020), según los últimos informes publicados al respecto por la DGT (2020, 2021).

En relación a la movilidad a pie, ESRA incluye ítems para evaluar su frecuencia de uso como medio de desplazamiento, la realización autoinformada de ciertas conductas de riesgo, (uso de auriculares mientras se camina, uso del móvil para leer mensajes o revisar redes sociales y el cruce de calles con el semáforo en rojo o por lugares distintos a los pasos de peatones), y el apoyo a medidas para reducir comportamientos de riesgo (uso de material reflectante en lugares de baja visibilidad y prohibición de auriculares mientras se camina). Siendo uno de los modos de desplazamiento más frecuentes, y atendiendo a los datos comentados acerca de la siniestralidad con víctimas que lleva asociado, se requiere de un análisis más exhaustivo para poder determinar qué factores son los que propician este tipo de accidentes en los que se ven implicados peatones, tanto por parte de los mismos, como por parte de quienes cometen estos atropellos.

De la misma forma que ESRA evalúa determinados aspectos que se consideran relevantes en relación a la adopción de conductas de riesgo durante la conducción de vehículos, en el caso de los peatones, se requiere recopilar más información, no solamente acerca de los comportamientos autodeclarados cuando se circula a pie, sino también sobre la norma prescriptiva y juicio moral que se hace de los mismos, sobre la norma descriptiva, creencias y actitudes, autoeficacia, hábitos e intenciones, y sobre las percepciones de riesgo en relación a aquellas circunstancias que podrían aumentar la probabilidad de ser víctima de un atropello cuando se circula a pie. Además, sería conveniente, no solamente incluir aquellos factores que dependen exclusivamente de la conducta del propio peatón, sino también recopilar información sobre el comportamiento de los conductores en vías urbanas, que pueden aumentar la probabilidad de que se produzcan estos accidentes. Por ejemplo, y además de las ya incluidas como el exceso de velocidad, la fatiga, la conducción bajo los efectos del alcohol o de otras drogas y las referidas a distracciones como la manipulación de dispositivos de telefonía móvil, se propone añadir otras que constituyen también un riesgo, particularmente en el ámbito urbano, como no respetar los pasos de peatones, desobedecer las señales de tráfico o la falta de señalización en los giros.

b) *Motocicletas: conductas de riesgo y equipos de protección*

Las motocicletas son el medio de transporte más peligroso, y en caso de accidente de tráfico, tiene asociado un riesgo de fallecimiento superior al que presentan turismos, bicicletas, autobuses o la circulación a pie (Gutiérrez, 2020). Dadas las ventajas que presentan para la movilidad de los usua-

rios, reduciendo el tiempo de los desplazamientos, su facilidad para aparcar y un menor coste económico para su adquisición y mantenimiento, la tendencia de uso a lo largo del tiempo está creciendo, de la misma forma que lo está haciendo también la siniestralidad con víctimas mortales y hospitalizadas asociadas a esta forma de desplazamiento en los últimos 10 años (DGT, 2020).

La versión actual de ESRA evalúa las conductas autodeclaradas de motociclistas y motoristas relacionadas con los factores concurrentes más importantes para la accidentalidad vial como lo son la circulación bajo los efectos del alcohol, el exceso de velocidad y el uso del teléfono móvil, así como la frecuencia con la que se circula sin casco. Sin embargo, el instrumento carece de indicadores que permitan recoger información necesaria para alcanzar los objetivos fundamentales de estos estudios en relación al uso de este medio de transporte, tales como las percepciones de riesgo atribuidas a esos comportamientos autodeclarados, la norma descriptiva, las creencias y actitudes, autoeficacia, hábitos e intenciones de realización de las mismas o la certeza percibida de ser detectado en controles cuando se circula en moto.

Se requiere, por lo tanto, de un abordaje más completo a nivel actitudinal de las conductas de riesgo y del uso de los equipos de protección por parte de los motoristas españoles, que permita realizar un análisis más pormenorizado de la influencia de todos estos factores en el cumplimiento de las normas viales y en la conducción segura de estos vehículos de dos ruedas, tal y como sería deseable y de forma similar a la que actualmente se puede llevar a cabo en relación al uso del coche como medio de transporte. Además, y teniendo en cuenta que el mayor riesgo de accidentalidad con víctimas está asociado al uso de motocicletas, más que de ciclomotores, es preciso determinar también si, a la hora de analizar todos estos aspectos en los usuarios, convendría diferenciar los resultados por tipo de vehículo, algo que tampoco permiten los ítems incluidos en la encuesta actual.

c) Bicicletas: conductas de riesgo y equipos de protección

Los porcentajes de siniestralidad con víctimas asociados a la circulación en bicicleta, ocupan el tercer lugar dentro de la clasificación de usuarios vulnerables, superando a los que presentan aquellos producidos por el uso de ciclomotores y de VMP, tanto en vías urbanas como en interurbanas (DGT, 2021). El análisis, por lo tanto, de las conductas y actitudes en relación a los comportamientos de riesgo adoptados, así como del uso de equipos de protección por parte de los ciclistas, es una cuestión relevante y que, de igual forma que ocurre con el resto de modos de transporte incluidos en la categoría de usuarios vulnerables, aún no goza de la suficiente atención en la encuesta ESRA.

Tal y como se señala en el reportaje publicado recientemente en la revista de la DGT *Tráfico y Seguridad Vial* (Nicolás-Fraile, 2021), los ciclistas deben conocer y respetar una serie de normas de circulación, de igual forma que el resto de conductores. Entre ellas, las relativas a la circulación sin casco (que en nuestro país es obligatorio cuando se circula por vías interurbanas para todos los ciclistas, independientemente de su edad, y altamente recomendado en vías urbanas), bajo los efectos del alcohol, utilizando auriculares, haciendo uso del móvil o fuera del carril bici, son abordadas en ESRA, pero solo de manera sucinta. A los participantes se les pregunta por la frecuencia de realización de las mismas, pero sin recoger información, tal y como ocurre para ciclomotores/motocicletas, sobre ninguna otra valoración en cuanto a, por ejemplo, la percepción sobre la peligrosidad atribuida a estos comportamientos, sobre la frecuencia de realización por parte de otros ciclistas, ni sobre otros aspectos relacionados con creencias, actitudes, autoeficacia, hábitos e inten-

ciones al respecto. Se recomienda, por lo tanto, hacer una ampliación de indicadores para evaluar estos factores psicosociales que permitan llevar a cabo un análisis más profundo sobre los predictores de la circulación en bicicleta segura y de riesgo.

d) Vehículos de Movilidad Personal: patinetes eléctricos

No cabe duda de que en los últimos años las ciudades están experimentando el surgimiento y expansión de nuevos modos de circulación que, con una frecuencia cada vez mayor, circulan por las calles junto a coches, motos, bicicletas, viandantes y al resto de medios de transporte más tradicionales. Entre ellos, los VMP y, en particular, los patinetes eléctricos, constituyen una modalidad de desplazamiento que parece contar cada año con más adeptos.

Tal y como se deriva del estudio desarrollado durante el mes de abril de 2021 por la Red de Ciudades por la Bicicleta, el 8% de la población española (calculado sobre el total de 20.607.000 personas entre 16 y 65 años) ya utiliza el patinete eléctrico para desplazarse por el ámbito urbano, y cerca de un millón y medio constituyen potenciales usuarios interesados en disponer de ellos próximamente. Con el uso del patinete eléctrico, la mayoría de personas han cambiado la modalidad de transporte, sustituyendo caminar, el uso de transporte público, e incluso el del vehículo privado, por la circulación con este tipo de VMP en sus desplazamientos habituales. Además, con el aumento de los patinetes eléctricos circulando por la ciudad en convivencia con peatones, coches y el resto de vehículos, se requería una normativa que regulara su uso, la cual ha sido elaborada y comunicada por la DGT antes de su entrada en vigor el 2 de enero de 2021. En ella se establecen las vías por las que pueden y no circular los VMP, la obligatoriedad por parte de los usuarios, del cumplimiento de las normas de circulación en relación a la velocidad máxima que pueden alcanzar, el uso del casco (desde septiembre de 2021), y la prohibición de circular excediendo los límites de alcoholemia permitidos, bajo el efecto de otras drogas, utilizando auriculares y/o manipulando dispositivos de telefonía móvil, entre otras.

Se propone, por lo tanto, la inclusión de este nuevo y creciente modo de transporte en los futuros estudios que sobre movilidad y seguridad se lleven a cabo, que permita realizar un análisis pormenorizado, tanto del grado de aceptación y los beneficios y desventajas que la población general atribuye a los VMP, como de las conductas de riesgo adoptadas, y las actitudes hacia las mismas, de los usuarios cuando circulan con ellos.

2. Movilidad compartida (*Sharing*)

Por otra parte, otro de los nuevos modelos de movilidad urbana en desarrollo creciente, es el relativo al uso compartido de vehículos por un tiempo limitado. Entre las opciones que ya están disponibles en muchas ciudades del territorio español, destacan el *carsharing* y el *motosharing*, junto a otros servicios que permiten también el uso compartido de bicicletas y de patinetes eléctricos.

Por lo que respecta al *carsharing* en particular, o alquiler de coches por un periodo corto de tiempo, las ventajas que conlleva como alternativa al uso de vehículos privados en la ciudad, han favorecido que desde organismos como la DGT se apueste por este nuevo tipo de movilidad sostenible, y complementaria a los sistemas públicos de transporte urbano. Entre ellas destacan, la sostenibilidad ambiental a través de la reducción de la contaminación atmosférica, puesto que las

flotas disponibles en estos servicios están compuestas por coches eléctricos o híbridos; un mayor ahorro económico de lo que supone la compra y mantenimiento de un coche propio, si su utilización es puntual y, fundamentalmente, en el ámbito urbano, y promueve una mayor racionalización del uso del vehículo, ya que se paga por minuto utilizado, entre otras.

Por su parte, las ventajas que presenta el *motosharing* o alquiler por un periodo corto de tiempo de una motocicleta, son similares a las del *carsharing* comentadas, aunque con la particularidad de que, por una parte, no permite realizar desplazamientos con más de dos pasajeros, como sí lo facilitaría un coche, pero favorece en mayor medida la reducción de la densidad del tráfico y la contaminación en las ciudades, puesto ya que la mayoría de empresas que ofrecen este servicio disponen de vehículos eléctricos.

Teniendo en cuenta, por lo tanto, todos los beneficios que, a nivel ambiental, personal y social, promueven estos nuevos modelos de movilidad fundamentalmente urbana, el conocimiento de las tendencias de uso actuales y futuras, y su aceptación por parte de los ciudadanos, podrían servir para diseñar estrategias y campañas para promover las actitudes positivas hacia los mismos, y fomentar su uso en la población.

3. Otros medios de transporte: furgonetas, camiones y autobuses

Por último, sería deseable, y necesario, poder llevar a cabo un análisis completo de los factores psicosociales de riesgo y de protección asociados a los comportamientos y actitudes de todos los usuarios en relación a los distintos modos de transporte de los que hacen uso habitualmente. Por este motivo, resulta conveniente proponer que los indicadores psicosociales que ESRA utiliza para realizar la evaluación de estas variables cuando los desplazamientos se realizan a pie, en coche o en vehículos de dos ruedas, también se dirijan, particularmente, a otros medios que, a pesar de convivir con el resto, comúnmente quedan infrarrepresentados en la mayoría de estudios realizados sobre seguridad vial. Estos vehículos son furgonetas, camiones y autobuses.

Se propone, por lo tanto, la inclusión de indicadores relativos a las conductas de riesgo autoinformadas sobre las principales temáticas abordadas (velocidad, distracciones por el uso del teléfono móvil, conducción bajo la influencia del alcohol y de otras drogas, fatiga y uso del cinturón de seguridad), actitudes hacia las mismas y percepciones de riesgo como causas de la siniestralidad vial, dirigidos a los usuarios de estos otros modos de desplazamiento, en ESRA o en futuros estudios sobre seguridad vial que se lleven a cabo en nuestro país.

A modo de resumen, en la tabla 5.2.I se presentan los nuevos indicadores propuestos para incluir en futuras ediciones de ESRA o en otros estudios similares.

Tabla 5.2.1

Resumen de nuevos indicadores propuestos

Modos de desplazamiento	Indicadores propuestos
1. Usuarios vulnerables	Peatones: atropellos -Evaluar norma prescriptiva y juicio moral, norma descriptiva, creencias y actitudes, autoeficacia, hábitos e intención, y percepciones de riesgo de atropello. -Ampliar conductas de riesgo de atropello por parte de conductores en vías urbanas (por ejemplo: respeto de paso de peatones, de señales de tráfico, señalización de giros).
	Motocicletas -Evaluar percepción de riesgo de accidentes. -Evaluar aspectos actitudinales: normas prescriptiva y juicio moral, norma descriptiva, creencias y actitudes, autoeficacia, hábitos e intención. -Evaluar certeza percibida de ser detectado en controles cuando se circula en moto.
	Bicicletas -Evaluar percepción de riesgo de accidentes. -Evaluar aspectos actitudinales: norma prescriptiva y juicio moral, norma descriptiva, creencias y actitudes, autoeficacia, hábitos e intención. -Evaluar certeza percibida de ser detectado en controles cuando se circula en bicicleta.
	Vehículos de movilidad personal: patinetes -Incluir conductas de riesgo al hacer uso de este modo de desplazamiento. -Evaluar el resto de aspectos incluidos en la encuesta en relación a las percepciones de riesgo de accidentes, y a los indicadores actitudinales (norma prescriptiva y juicio moral, norma descriptiva, creencias y actitudes, autoeficacia, hábitos e intención).
2. Movilidad compartida	Carsharing -Frecuencia de uso. -Actitudes hacia las ventajas/inconvenientes del coche compartido (norma descriptiva, actitudes y creencias, autoeficacia, hábitos e intención).
	Motosharing -Frecuencia de uso. -Actitudes hacia las ventajas/inconvenientes de la moto compartida (norma descriptiva, actitudes y creencias, autoeficacia, hábitos e intención).
3. Otros medios de transporte	Furgonetas -Incluir conductas de riesgo al utilizar este modo de transporte, en relación a las temáticas ya incluidas en la encuesta (velocidad, alcoholemia y otras drogas, fatiga, distracciones). -Evaluar todos los aspectos que incluye la encuesta (conductas autodeclaradas, actitudes, percepción de riesgo de accidentes, aplicación de normas y sanciones y respaldo a medidas políticas).
	Camiones -Incluir conductas de riesgo al utilizar este modo de transporte, en relación a las temáticas ya incluidas en la encuesta (velocidad, alcoholemia y otras drogas, fatiga, distracciones). -Evaluar todos los aspectos que incluye la encuesta (conductas autodeclaradas, actitudes, percepción de riesgo de accidentes, aplicación de normas y sanciones y respaldo a medidas políticas).
	Autobuses -Incluir conductas de riesgo al utilizar este modo de transporte, en relación a las temáticas ya incluidas en la encuesta (velocidad, alcoholemia y otras drogas, fatiga, distracciones). -Evaluar todos los aspectos que incluye la encuesta (conductas autodeclaradas, actitudes, percepción de riesgo de accidentes, aplicación de normas y sanciones y respaldo a medidas políticas).

6

Conclusiones y prospectiva

93

Uno de los objetivos fundamentales que ha motivado la realización del presente trabajo es el de conocer, a partir de la revisión de los resultados obtenidos en las ediciones de ESRA a los que se tiene acceso a través de sus informes publicados, cuáles son las actitudes y conductas frente al riesgo vial, asumidas por los usuarios de la vía españoles, en comparación con las que se presentan en otros países, particularmente latinoamericanos y nuestros vecinos europeos, que permita realizar una valoración e identificación de puntos fuertes y de mejora, al respecto. En esta línea, la primera parte de esta discusión se centra en la detección de aspectos tanto en los que nuestro país destaca positivamente, como en aquellos en los que las políticas públicas en materia de seguridad vial deberían seguir incidiendo.

Atendiendo a las cifras sobre siniestralidad vial presentadas en el último avance de resultados publicado recientemente por la DGT (2021), **España es el cuarto país europeo con la menor tasa de fallecidos en accidentes de tráfico** (29 por millón de habitantes), quedando muy por debajo de la media europea (49 por millón de habitantes). Según los datos recogidos en la última edición de la encuesta (ESRA2), el mayor porcentaje de accidentes de tráfico con traslado al hospital, sufridos por los participantes en el último año, son aquellos que involucraron un coche, en particular, al ir conduciendo uno, mientras que los menos frecuentes en la muestra fueron los sufridos siendo peatones.

Por lo que respecta a las circunstancias concurrentes más frecuentes en los accidentes con víctimas y accidentes mortales ocurridos en nuestro país durante los últimos años 2019 y 2020 (DGT, 2020, 2021), **España se sitúa por debajo de la media europea en la adopción de comportamientos de riesgo al volante** tales como las distracciones relativas al manejo del teléfono móvil, como lo son hablar sujetando el teléfono y leer mensajes o revisar redes sociales mientras se circula con el coche, o a la conducción a velocidades inadecuadas. En general, los participantes españoles están mayoritariamente de acuerdo con algunas creencias relativas a la peligrosidad que supone el exceso de velocidad, aunque este porcentaje de acuerdo disminuye cuando se les pregunta por el riesgo que consideran que tiene en el aumento de la probabilidad de tener un accidente al incrementar la velocidad en 10 kms/h, de la misma forma que la aceptación del exceso de velocidad en nuestro país es baja, solo presentando una aceptación mayor cuando se trata de superar el límite en 10kms/h (ESRA1), o de hacerlo en autopistas/autovías, frente a circular con exceso de velocidad en vías convencionales o urbanas (ESRA2). Estos resultados son coherentes tanto con las percepciones de riesgo que se atribuyen en España a estos factores como

causa de un accidente en coche, como con la certeza percibida de ser detectados en un desplazamiento habitual por parte de un control policial o de radares, por estos motivos (velocidad inadecuada y uso del teléfono), siendo más elevados en todos los casos en nuestro país.

Por su parte, y por lo que respecta a los factores de riesgo relativos a la velocidad y a las distracciones al volante, en general, los países latinoamericanos, de media, y Colombia en la segunda edición de la encuesta, transgreden con menor frecuencia los límites de velocidad en todas las vías que los conductores españoles y, por lo tanto, también que los europeos. No obstante, presentan unas frecuencias asociadas a los distintos usos de dispositivos de telefonía móvil evaluados, muy superiores a las de nuestro país y a las medias europeas.

El único factor de riesgo en el que España supera ligeramente a la media europea y a la del grupo LATAM² es en relativo a la alcoholemia al volante. Sin embargo, conducir tras haber consumido alcohol es a su vez, la conducta que se percibe como la causa más frecuente de accidentes de coche en nuestro país, y la certeza percibida que presentan los conductores españoles de ser sometidos a controles de alcoholemia en desplazamientos habituales es también mayor de lo que se ha obtenido en el grupo EUROPA¹. Por su parte, también se han obtenido porcentajes superiores en España en la realización de otras conductas como el consumo de drogas o fármacos que puedan alterar las habilidades para la conducción. Sin embargo, es necesario recordar que las frecuencias de realización autoinformada de estos comportamientos son, en comparación a otros como los concernientes al exceso de velocidad o a las distracciones al volante, significativamente más bajas, sobre todo la referente a la conducción tras el consumo de drogas ilegales.

En cuanto a otros medios de transporte, **la transgresión autoinformada de los límites de velocidad en España cuando se circula en ciclomotor/motocicleta es inferior a la que se realiza en coche, y se mantiene por debajo también de la media europea. También se supera a la media de EUROPA¹ en el uso del casco**, siendo esta discrepancia mayor si se compara con la que presentan, de media, los países latinoamericanos y Colombia en ESRA2, quienes informan de una frecuencia de uso del casco mucho menor.

Por lo que respecta a otras conductas de riesgo durante los desplazamientos en moto, los resultados en España se equiparan a los de EUROPA¹, en particular, en relación a la frecuencia con la que se utiliza el teléfono móvil para leer mensajes o revisar redes sociales, o con la que se circula en moto pudiendo estar excediendo el límite legal de alcoholemia, con excepción en este último caso, de la que presenta Colombia, que alcanza un valor inferior a la mitad del que presenta nuestro país en relación a la circulación en moto tras haber consumido alcohol. Llama la atención que, en general, la frecuencia con la que se circula en ciclomotor/motocicleta bajo la influencia del alcohol sea mayor de la informada tanto en España como en EUROPA¹ y en países latinoamericanos, cuando se conducen turismos, máxime cuando estos vehículos de dos ruedas son considerados los menos seguros por parte de los participantes en comparación a otros de modos de transporte habituales, como caminar, circular en coche como conductor o como pasajero, hacerlo en bicicleta o cuando se utiliza el transporte público. Si se trata, por lo tanto, de una decisión influida por otros factores como los relativos a la amenaza percibida del castigo formal, nada se sabe al respecto, ya que la encuesta actualmente no incluye indicadores para evaluar la percepción de riesgo de ser sometidos a controles policiales cuando se circula en moto, pero se trata de un ámbito en el que cabría reforzar las políticas públicas para prevenir el uso de estas formas de desplazamiento cuando se ha consumido alcohol.

Por último, los resultados de ESRA han puesto de manifiesto que, por lo que respecta a los peatones, la gran mayoría de participantes declaran llevar a cabo de manera frecuente conductas de riesgo tales como cruzar por lugares distintos a los pasos de peatones cercanos, hacerlo con el semáforo en rojo para viandantes o caminar mientras se leen mensajes o se revisan redes sociales a través del móvil, con una frecuencia superior en todos los casos a las medias europeas. Además, y aunque con una frecuencia menor que en Colombia, pero también superior a la de EUROPA¹, aproximadamente el 50% de la muestra española circula utilizando auriculares para escuchar música, circunstancia que puede aumentar el riesgo de atropello. Es, por lo tanto, el de las conductas de riesgo adoptadas por los peatones de nuestras vías, otro de los ámbitos en los que se recomienda intensificar las políticas públicas en materia de promoción de la seguridad vial.

Por otra parte, y sin perder de vista que todas las cuestiones analizadas en el presente informe, y las conclusiones alcanzadas al respecto, parten de los resultados que se presentan en las publicaciones elaboradas y actualmente disponibles, tras la realización de ESRA, llegados a este punto, es necesario hacer también algunas reflexiones en relación a las ventajas y a las carencias que presentan estos estudios.

Dejando de lado las sugerencias realizadas en relación a los cambios en la medida de algunos indicadores incluidos en la encuesta, y que pueden resultar poco concretos a la hora de evaluar algunas conductas de riesgo autodeclaradas y otras variables actitudinales, así como la propuesta de inclusión de nuevos indicadores en futuras ediciones, para poder realizar una valoración más completa de problemáticas y nuevos modos de transporte que aún no han sido abordados, no cabe duda que la participación en la iniciativa ESRA presenta grandes ventajas. En particular, proporciona la oportunidad de obtener valiosa información sobre indicadores asociados al factor humano, con la que poder analizar su influencia, como variables de riesgo y de protección, en la siniestralidad vial. Además, el elevado número de países participantes, permite también conocer en qué aspectos se producen más y menos contrastes entre los mismos, y en particular, entre aquellos con los que, por razones de proximidad o de semejanzas culturales, pueda resultar más interesante de cara al análisis de la eficacia comparada de determinadas políticas en materia de seguridad vial.

No obstante, la evaluación del comportamiento aplicando una metodología de encuestas, presenta también limitaciones. En primer lugar, es obvio que las respuestas de los participantes pueden verse influidas por la deseabilidad social, aunque al administrarse online es probable que los efectos de este factor sean menores de los que podrían observarse en aplicaciones dirigidas por un entrevistador. En segundo lugar, y en cuanto a la calidad de los datos, no se puede asumir que los indicadores utilizados para evaluar la frecuencia autoinformada de realización de determinadas conductas, sean totalmente equivalentes al comportamiento vial objetivo, manifestado habitualmente por los ciudadanos. La información proporcionada por los participantes puede resultar menos fiable por la propia dificultad a la que las personas nos enfrentamos a la hora de comunicar, de manera precisa, nuestros propios comportamientos pasados. Con frecuencia, los hábitos y la automatización de determinadas conductas pueden dificultar el acceso a la información sobre el propio desempeño, por lo que las personas pueden llegar a recurrir a otras fuentes de información en el momento de emitir su respuesta, basadas, por ejemplo, en lo que se considera más y menos adecuado o, incluso, llegando a sobreestimar de forma no intencionada, la realización apropiada de determinadas conductas, aunque en realidad no se ejecuten tan adecuadamente como cree o se desearía.

Por otra parte, sería conveniente disponer de los datos recogidos en nuestro país, para poder realizar un análisis más exhaustivo a nivel nacional, teniendo en cuenta que en las publicaciones

actuales a las que se tiene acceso sobre la encuesta ESRA se prioriza, fundamentalmente, la comparación de resultados entre grupos de países organizados por zonas geográficas y, aunque se presentan también datos nacionales, en ocasiones no se incluye información sobre todos y cada uno de los aspectos evaluados con la encuesta para cada país, ni se tiene en cuenta a los mismos, de manera individual, en la mayoría de análisis avanzados que, para cada una de las temáticas evaluadas, se aplican con los datos. De manera adicional, se han detectado errores en la información relativa a los mismos aspectos incluidos en informes diferentes, no se han elaborado informes temáticos dedicados particularmente a los indicadores de las actitudes evaluados, a pesar de que en el propio acrónimo ESRA se hace referencia a las mismas, y tampoco se dispone, al menos, de momento, de un informe general de resultados relativo a la última edición del estudio, que incluya información de todos y cada uno de los países participantes y que permita una comparación de resultados por grupos completos.

Por estos motivos, el acceso a los datos nacionales resulta fundamental, ya que permitirá poder analizar el peso predictivo que presentan todos los constructos actitudinales que se han evaluado, en los comportamientos de riesgo autoinformados por parte de los ciudadanos españoles. Como se acaba de comentar, actualmente solo se dispone de resultados parciales, con los que se pueden extraer conclusiones generales en la línea de las que se han comentado inicialmente, pero no permiten poder determinar la influencia de cada uno de los aspectos valorados en la encuesta, de la forma en la que sería deseable, o en la que lo pueda requerir cada país en particular, según sus necesidades y objetivos. Y es que solo a través de la modelización se podrán determinar cuáles son los factores psicosociales de riesgo y de protección de esos comportamientos viales que los ciudadanos de nuestro país, con mayor o menor frecuencia, llevan a cabo, y que están relacionados directamente con la siniestralidad vial. Además, este análisis más pormenorizado de los datos, serviría también, por una parte, para identificar factores relevantes a tener en cuenta en el diseño de nuevas estrategias, y, por otra, para poder respaldar aquellos que ya hayan sido incluidos en las políticas públicas aplicadas en nuestro país en materia de seguridad vial.

Como comentarios finales, y a pesar de que, como suele ser frecuente, todos los estudios presentan aspectos de mejora (algunos de los cuales ya se han ido exponiendo en el presente apartado), tras realizar la profunda revisión de los resultados de ESRA que ha precedido el desarrollo del presente informe, se puede afirmar que la prospectiva científica aporta unas ventajas al ámbito de la seguridad vial y al de la prevención de la siniestralidad con víctimas, que son innegables. En particular, y para poder complementar los hallazgos alcanzados con este tipo de diseños, en el que las evaluaciones se refieren, fundamentalmente, a las percepciones subjetivas que presentan los participantes, sería deseable poder disponer también, de evidencia empírica sobre el comportamiento que, de manera objetiva, los conductores y el resto de usuarios de las vías españolas realizan habitualmente. Por ejemplo, podría ser interesante evaluar el cumplimiento y transgresión reales de los límites de velocidad, a través de dispositivos colocados en las vías, que permitan registrar esta información. También se podría llevar a cabo un muestreo representativo del comportamiento en distintas vías relacionado con distracciones y con el consumo de alcohol. A través de estos procedimientos, se podría, en primer lugar, analizar las posibles discrepancias entre las tasas de cumplimiento/transgresión reales frente a las evaluadas a través de encuestas como ESRA, para poder determinar la precisión de la información que usualmente se proporciona por parte de los individuos a través de este tipo de metodologías de investigación. En segundo lugar, y en relación a los factores disuasorios del incumplimiento de normas, el análisis de determinadas discrepancias entre certeza real y percibida, podría ser útil para determinar si parte de las mismas pueden jugar un papel pre-

ventivo deseable. Por ejemplo, sería interesante poder comparar la certeza percibida o probabilidad percibida por parte de los conductores, de ser detectados por la policía en controles de tráfico, con la que realmente está presente, según la distribución de recursos policiales y frecuencia real de controles que se haya aplicado en el mismo periodo de tiempo.

Por otra parte, la realización de estudios longitudinales con la misma muestra de participantes, podrían resultar también muy útil para evaluar más adecuadamente los posibles cambios en las actitudes y comportamiento de los conductores a lo largo del tiempo. Teniendo en cuenta que, hasta ahora, las muestras de participantes que participan en cada edición de ESRA son distintas, algunos fenómenos identificados como, por ejemplo, el aumento de transgresiones autoinformadas que se presenta en los resultados de una edición a otra en cuanto a la conducción bajo los efectos del alcohol, pueda deberse, en parte, a que los participantes en cada uno de los estudios fueron distintos, más que a un aumento sistemático de la realización de ese comportamiento por parte de los conductores a lo largo del tiempo.

Por último, y a este respecto, aunque los estudios en los que se emplea una metodología de encuesta pueden ser muy interesantes para poder describir los fenómenos objeto de estudio, se requiere dar un paso más, en el diseño de estudios experimentales o cuasiexperimentales que permitan analizar las posibles relaciones causales entre determinados factores psicosociales y actitudinales, y el comportamiento vial de riesgo.

En definitiva, queda aún un largo camino por recorrer en el ámbito de la prevención y de la seguridad vial a nivel regional, nacional e internacional, y el desarrollo de investigaciones científicas que proporcionen conocimiento sobre los factores de riesgo y protección derivados del componente humano, constituye la mejor vía para alcanzar este objetivo.

7

Referencias

- Achermann Stürmer, Y. (2016). *Driving under the influence of alcohol and drugs. ESRA thematic report no. 2. ESRA project* (European Survey of Road users' safety Attitude). Swiss Council for Accident Prevention.
- Achermann Stürmer, Y., Berbatovci, H. y Buttler, I. (2020). *Cyclists. ESRA2 Thematic report Nr. 11. ESRA project* (E-Survey of Road users' Attitudes). Swiss Council for Accident Prevention.
- Achermann Stürmer, Y., Meesmann, U. y Berbatovci, H. (2019) *Driving under the influence of alcohol and drugs. ESRA2 Thematic report Nr. 5. ESRA project* (E-Survey of Road users' Attitudes). Swiss Council for Accident Prevention.
- Adminaite, D., Jost, J., Stipdonk, H. y Ward, H. (2016). *PIN Flash Report 31 – How Traffic Law Enforcement can Contribute to Safer Roads*. European Transport Safety Council.
- Alicke, M. D. y Govorun, O. (2005). The better-than-average effect. En M. D. Alicke, D. A. Dunning y J. I. Krueger (Eds.), *The self in social judgment* (pp. 85-106). Psychology Press.
- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior: *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50(2), 179–211. [http://doi.org/10.1016/0749-5978\(91\)90020-T](http://doi.org/10.1016/0749-5978(91)90020-T)
- Bautista, R. (2012). *La Obediencia a las Normas de Tráfico: Predictores Psicosociales del Cumplimiento Normativo tras la Reforma del Código Penal de 2007 en Materia de Seguridad Vial*. Tesis doctoral no publicada. Universidad Miguel Hernández de Elche.
- Bautista, R. y Miró-Llinares, F. (2015). ¿Por qué algunos siempre incumplen? Infractores y multi-infractores en seguridad vial. *InDret. Revista para el Análisis del Derecho*, 4/2015, 1-38.
- Bautista, R. y Sitges, E. (2016). Análisis de los predictores psicosociales de la transgresión de normas de tráfico en España: Los casos del uso del cinturón, del teléfono móvil, los límites de velocidad y el límite de alcoholemia al volante. *Revista Española de Investigación Criminológica*, 14, 1-22. <http://dx.doi.org/10.46381/reic.v14i0.99>
- Bautista, R., Sitges, E. y Tirado, S. (2015). Psychosocial Predictors of Compliance with Speed Limits and Alcohol Limits by Spanish Drivers: Modeling Compliance of Traffic Rules. *Laws*, 4(3), 602-616; <https://doi.org/10.3390/laws4030602>

- Buttler, I. (2016) *Furian Enforcement and support for road safety policy measures. ESRA thematic report no. 6. ESRA project* (European Survey of Road users' safety Attitudes). Instytut Transportu Samochodowego.
- Buttler, I. (2020) *Pedestrians. ESRA2 Thematic report Nr. 10. ESRA project* (E-Survey of Road users' Attitudes). Instytut Transportu Samochodowego.
- Cialdini, R.B., Kallgren, C.A., y Reno, R.R. (1991). A focus theory of normative conduct: A theoretical refinement and reevaluation of the role of norms in human behavior. En L. Berkowitz (Ed.), *Advances in experimental social psychology* (pp.201-234). Academic Press.
- Cialdini, R.E., Reno, R.R. y Kallgren, C.A. (1990). A focus theory of normative conduct: Recycling the concept of norms to reduce littering in public places. *Journal of Personality and Social Psychology*, 58(6), 1015-1026.
- Cialdini, R.E. y Trost, M.R. (1998). Social influence: social norms, conformity, and compliance. En D.T. Gilbert, S.T. Fiske y G. Lindzey (Eds.), *The handbook of social psychology* (Vol. 2, pp.151-192). McGraw-Hill.
- Dirección General de Tráfico (2020). *Las principales cifras de la siniestralidad vial. España 2019*. Dirección General de Tráfico. https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/dgt-en-cifras/publicaciones/Principales_Cifras_Siniestralidad/Las-principales-cifras-de-la-siniestralidad-vial-2019.pdf
- Dirección General de Tráfico (2021). *Balance de las cifras de siniestralidad vial 2020. Anexo estadístico*. Dirección General de Tráfico. https://www-org.dgt.es/Galerias/prensa/2021/08/ANEXO_ESTADISTICO_2020_vf.pdf
- Falces, C., Bautista, R. y Sierra, B. (2011). El efecto tercera persona: el papel de la calidad de los argumentos y el tipo de estimación. *Revista de Psicología Social*, 26(1), 133-139. <http://dx.doi.org/10.1174/021347411794078363>
- Furian, G., Brandstätter, C., Kaiser, S., y Witzik, A. (2016). Subjective safety and risk perception. *ESRA thematic report no. 5. ESRA project* (European Survey of Road users' safety Attitudes). Kuratorium für Verkehrssicherheit.
- Furian, G., Kaiser, S., Senitschnig, N., Soteropoulos, A. (2021) *Subjective safety and risk perception. ESRA2 Thematic report Nr. 15. ESRA project* (E-Survey of Road users' Attitudes). Austrian Road Safety Board KfV.
- Goldenbeld, C., y Buttler, I. (2021) *Enforcement and traffic violations. ESRA2 Thematic report Nr. 6. ESRA project* (E-Survey of Road users' Attitudes). Institute for Road Safety Research SWOV.
- Goldenbeld, C. y Nikolaou, D. (2019) *Driver fatigue. ESRA2 Thematic report Nr. 4. ESRA project* (E-Survey of Road users' Attitudes). Institute for Road safety Research SWOV.
- Granié, M.-A., Thévenet, C., Evennou, M., Lyon, C. y Vanlaar, W. (2020) *Gender Issues. ESRA2 Thematic report Nr. 13. ESRA project* (E-Survey of Road users' Attitudes). Université Gustave Eiffel.
- Gutiérrez, A. (2020). Motoristas: especie a proteger. *Tráfico y Seguridad Vial* (Dirección General de Tráfico). <https://revista.dgt.es/es/reportajes/2020/12DICIEMBRE/1215motoristas-como-protegerlos.shtml>

- Holocher, S. y Holte, H. (2019) *Speeding. ESRA2 Thematic report Nr. 2. ESRA project* (E-Survey of Road users' Attitudes). Federal Highway Research Institute.
- Likert, R. (1932). A Technique for the measurement of attitudes. *Archives of Psychology*, 22, 40-53.
- Meesmann, U., Torfs, K., Nguyen, H. y Van den Berghe, W. (2018). *¿Nos preocupa la seguridad vial? Principales resultados del proyecto ESRA I en 38 países. Proyecto ESRA* (E-Survey of Road users' Attitudes). Vias institute.
- Meesmann, U., Torfs, K., Wardenier, N. y Van den Berghe, W. (2021) *ESRA2 methodology. ESRA2 report Nr. 1* (updated version). ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Vias institute.
- Miró-Linares, F. y Bautista, R. (2013). ¿Por qué cumplimos las normas penales? Sobre la disuasión en materia de seguridad vial. *InDret. Revista para el Análisis del Derecho*, 4/2013, 1-53.
- Nakamura, H., Alhajyaseen, W., Kako, Y. y Kakinuma, T. (2020). *Seat belt and child restraint systems. ESRA2 Thematic report No. 7. ESRA project* (E-Survey of Road users' Attitudes). International Association of Traffic and Safety Sciences (IATSS),
- Nicolás-Fraile, C. (2021). 20 normas que todo ciclista debe conocer. *Tráfico y Seguridad Vial* (Dirección General de Tráfico). <https://revista.dgt.es/es/educacion-formacion/reportajes/2021/0930-Normas-ciclistas.shtml>
- Oceja, L.V., Fernández-Dols, J.M., González, A., Jiménez, I. y Berenguer, J. (2001). ¿Por qué cumplimos las normas? Un análisis psicosocial del concepto de legitimidad. *Revista de Psicología Social*, 16(1), 21-41.
- Paternoster, R. (2010). How much do really know about criminal deterrence? *The Journal of Criminal Law and Criminology*, 100(3), 765-824.
- Pires, C., Areal, A. y Trigo, J. (2019) *Distraction (mobile phone use). ESRA2 Thematic report Nr. 3. ESRA project* (E-Survey of Road users' Attitudes). Portuguese Road Safety Association.
- Red de Ciudades por la Bicicleta (2021). *La bicicleta y el patinete en tiempos de pandemia en las zonas urbanas españolas: Informe de resultados*. https://www.ciudadesporlabicicleta.org/wp-content/uploads/2021/05/1314_BiciyPatineteCOVID_Informe-OK.pdf
- Renom, J. (1992). *Diseño de tests*. Idea, Investigación y Desarrollo.
- Rogers, R. W. (1975). A protection motivation theory of fear appeals and attitude change. *The Journal of Psychology*, 91(1), 93-114. <http://doi.org/10.1080/00223980.1975.9915803>
- Rosenstock, I. M. (1974). The health belief model and preventive health behavior. *Health Education Monographs*, 2(4), 354-386. <http://doi.org/10.1177/109019817400200405>
- Torfs, K., Meesmann, U., Van den Berghe, W. y Trotta, M. (2016). *ESRA 2015 – The results. Synthesis of the main findings from the ESRA survey in 17 countries. ESRA project* (European Survey of Road users' safety Attitudes). Belgian Road Safety Institute.
- Trigo J., Areal, A., y Pires C. (2016). *Distraction and fatigue. ESRA thematic report no. 3. ESRA project* (European Survey of Road users' safety Attitudes). Prevenção Rodoviária Portuguesa.

- Trotta, M., Meesmann, U., Torfs, K., Van den Berghe, W., Shingo Usami, D. y Sgarra, V. (2017). *Seat belt and child restraint systems. ESRA thematic report no. 4. ESRA project* (European Survey of Road users' safety Attitudes). Belgian Road Safety Institute.
- Tyler, T.R. (2006). *Why people obey the law*. Princeton University.
- Van den Berghe W., Sgarra, V., Usami D. S., González-Hernández, B. y Meesmann, U. (2020) *Public support for policy measures in road safety. ESRA2 Thematic report Nr. 9. ESRA project* (E-Survey of Road users' Attitudes). Vias institute y CTL – Research Centre for Transport and Logistics.
- Vanlaar W. y Yannis G. (2006). Perception of road accident causes. *Accident Analysis and Prevention*, (38), 155-161. <http://doi.org/10.1016/j.aap.2005.08.007>
- Vias institute (2020). *Colombia – ESRA2 Country Fact Sheet. ESRA2 survey* (E-Survey of Road users' Attitudes). Vias institute.
- Vias institute (2021). *Spain – ESRA2 Country Fact Sheet. ESRA2 survey* (E-Survey of Road users' Attitudes). Vias institute.
- Yannis, G., Laiou, A., Nikolaou, D., Usami, D.S., Sgarra, V., Azarko, A. (2020) *Moped drivers and motorcyclists. ESRA2 Thematic report Nr. 12. ESRA project* (E-Survey of Road users' Attitudes). National Technical University of Athens.
- Yannis, G., Laiou, A., Theofilatos, A. y Dragomanovits, A. (2016). *Speeding. ESRA thematic report no. 1. ESRA project* (European Survey of Road users' safety Attitude). National Technical University of Athens.
- Ward N. J., Watson, B. y Feming-Vogl, K. (2019). *Traffic safety culture: definition, foundation, and application*. Emerald Publishing Limited.
- Woods-Fry, H., Vanlaar, W., Robertson, R.D., Lyon, C., Cools, M., y BAST (2021) *Driver attitudes towards vehicle automation. International comparison based on ESRA2 data from 32 countries. ESRA2 Thematic report Nr. 16. ESRA project* (E-Survey of Road users' Attitudes). SWOV Institute for Road Safety Research.



Josefa Valcárcel, 44 - 28071 Madrid