



Psychosocial Intervention

ISSN: 1132-0559

pi@cop.es

Colegio Oficial de Psicólogos de Madrid
España

Sánchez, F.

Actitudes frente al riesgo vial

Psychosocial Intervention, vol. 17, núm. 1, 2008, pp. 45-59

Colegio Oficial de Psicólogos de Madrid

Madrid, España

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=179814017005>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

DOSSIER

Actitudes frente al riesgo vial

Attitudes to road safety

F. SÁNCHEZ*

RESUMEN

El estudio de las actitudes es un tema fundamental en el ámbito de la Seguridad Vial, que no debe olvidarse si se pretende entender qué puede llevar a los conductores a asumir posturas o conductas de riesgo. Conocer las creencias, valoraciones y posturas frente a distintos aspectos de la conducción, permite saber sobre qué aspectos es preciso incidir para intentar producir el cambio deseado hacia conductas más responsables y seguras.

PALABRAS CLAVE

Actitudes (psicología), Conductores, Seguridad vial, Prevención de accidentes.

ABSTRACT

The study of attitudes is a fundamental issue in the Road Safety field, if we want to understand what makes drivers to assume high-risk behaviours. To know and understand what kind of opinions and beliefs are behind certain drivers' positions or risky behaviours may allow us the opportunity to learn what respects have to be clarified or influenced when changing to more responsible and safe behaviours is needed.

KEY WORDS

Attitudes (psychology), Drivers, Road safety, Accident prevention.

* Psicóloga. Asesora Técnica. Observatorio Nacional de Seguridad vial. Dirección General de Tráfico.

Existe bastante acuerdo respecto a que la mayoría de los accidentes de tráfico ocurren como resultado de conductas de riesgo de los conductores, que pueden ser más o menos voluntariamente asumidas, aunque muchas veces cueste entender la causa por la que alguien pueda realizar a propósito conductas que tienen muchas probabilidades de terminar en accidente o incidente vial. Entre las muchas características del conductor que inciden en el comportamiento asumido, las actitudes tienen una consideración cada vez mayor en el ámbito de la Seguridad Vial y son objeto de numerosos estudios. A pesar de que no está del todo claro el papel que éstas juegan, parece indudable que determinadas actitudes de riesgo tienen gran importancia en la producción de accidentes.

Por otra parte, preocupa el tema del cambio de actitudes, si bien, dada la amplitud de medios y medidas que suelen aplicarse al mismo tiempo en las actuaciones para la seguridad vial, resulta difícil discriminar a qué medidas específicas de las aplicadas se les pueden achacar posibles cambios de actitudes detectados. Se precisa más investigación para aclarar esta cuestión, pero entre los profesionales del ámbito de la seguridad vial existe el convencimiento de que la modificación de determinadas actitudes negativas puede ser muy efectiva en la reducción de accidentes.

De la revisión de numerosos estudios en el ámbito de la Psicología Social puede deducirse que existe un acuerdo más o menos generalizado acerca de los elementos básicos que conforman una actitud. Aún así siguen planteándose diferentes definiciones de esta variable psíquica y, sobre todo, diferentes explicaciones de la relación entre actitud y conducta.

Los planteamientos de los conductores, sus valoraciones y creencias, así

como sus condiciones físicas y psíquicas marcan su manera de desenvolverse en un medio tan complejo como el de la conducción de vehículos. De hecho, se conocen bastante bien ciertas condiciones psicofísicas que suponen un incremento enorme del riesgo implícito en la actividad de la conducción, pero todavía tenemos mucho que entender acerca de las actitudes, valoraciones y afectos, que están en la base de comportamientos especialmente arriesgados.

Con esta idea de fondo, investigadores de los institutos de seguridad vial de un amplio grupo de países europeos se plantearon realizar un estudio, lo más completo posible, de las actitudes y comportamientos frente al riesgo vial de los conductores europeos, así como de otras variables socio-laborales, familiares y relacionadas con su experiencia como conductor, que pudieran aportar entendimiento de tales actitudes y comportamientos, a la luz de la historia personal. Como en cualquier otro problema, para poder aportar soluciones a los de la conducción, es preciso ampliar el conocimiento de posibles causas de determinadas conductas. El estudio, se conoce con el acrónimo SARTRE, por las iniciales en inglés del título y tema investigado:

"ACTITUDES SOCIALES FRENTE AL RIESGO VIAL EN EUROPA"

Introducción

El SARTRE es un proyecto paneuropeo, subvencionado por la Comisión Europea, cuyo principal objetivo es estudiar las opiniones y las conductas frente al riesgo vial asumidas por los conductores en diferentes países, así como valorar la evolución de las mismas y la posible influencia de actuaciones en diferentes áreas de la Seguridad Vial. El estudio se basa en la realización de una encuesta,

cara a cara, a una muestra representativa de los conductores de cada país participante y se ha aplicado cada cinco años aproximadamente desde 1991, en que se inició. Se ha convertido en un observatorio de la evolución de las actitudes y el comportamiento vial.

La fase SARTRE 3, algunos de cuyos resultados en España se presentan en este artículo es la tercera y se encuestó en 23 países entre septiembre de 2002 y abril de 2003. El estudio trata de evaluar el grado de aprobación u oposición hacia normas o medidas, estudiar los factores sociales y culturales que están en la base de ciertas conductas de riesgo, conocer las conductas de riesgo más extendidas o aceptadas entre los conductores, así como sus experiencias respecto al sistema de sanciones y los accidentes de tráfico. El cuestionario utilizado en las tres ocasiones se ha mantenido básicamente, para poder compararlos, aunque de una fase a otra se ha mejorado, eliminando algunas preguntas que ya no tenían sentido o que habían resultado poco válidas y añadiendo otras sobre aspectos nuevos de la seguridad en la conducción.

Metodología

La muestra española estaba compuesta por 1695 conductores de turismo procedentes de todo el territorio peninsular y las islas Baleares y Canarias *título de un permiso de conducción B plenamente vigente y que hubieran conduci-*

do durante los doce meses anteriores al estudio.

Se utilizó un tipo de muestreo aleatorio simple. A partir de los datos poblacionales se estimó el número de entrevistas a realizar por edad, género y tamaño de hábitat dentro de cada provincia, de cada zona geográfica. La selección de personas a entrevistar se realizó mediante el establecimiento de rutas aleatorias en más de 42 municipios distintos. La recogida de información se realizaba mediante entrevista cara a cara en el domicilio del conductor.

Resultados de la muestra española

En el artículo solamente se presentan los resultados respecto a velocidad y alcohol, como ejemplo de dos problemas fundamentales estudiados para detectar sobre qué elementos es preciso trabajar si se pretende acercar las posturas a planteamientos considerados más seguros y, por tanto, mejorar las conductas relacionadas. Se explicitan las condiciones sociodemográficas que caracterizan a los diferentes grupos de conductores de la muestra, su experiencia en la conducción y algunos otros rasgos de su estilo de vida que, de alguna manera, pueden entenderse como parte de la explicación de determinadas posturas expresadas.

La muestra española de conductores de turismo estudiada tiene las siguientes características:

GÉNERO:

59,8% Varones (1013 conductores)
40,2% Mujeres (682 conductoras)

EDAD:

	Varones	Mujeres
18-24 años	15%	15%
25-39 años	34%	34%
40-54 años	26%	24%
>54 años	25%	27%

ZONA GEOGRÁFICA DE PROCEDENCIA:

	Varones	Mujeres
Noroeste	10%	11%
Nordeste	10%	10%
Madrid	12%	12%
Centro	11%	10%
Este	37%	37%
Sur	17%	17%
Canarias	3%	3%

TAMAÑO DEL MUNICIPIO EN EL QUE VIVEN:

Municipios <2.000	8%
Municipios de entre 2.000 y 99.999	52%
Municipios de 100.000 o más	40%

OCUPACIÓN:

	Varones	Mujeres
Agricultor/Pescador	2%	0%
Profesional liberal	6%	4%
Empresario/Comerciante	15%	8%
Obrero	19%	4%
Empleado/Oficinista	22%	32%
Cuadros Medios/Prof. en especialización	10%	7%
Cuadros Superiores/Ejecutivos/Directores	4%	2%
Jubilados	9%	3%
Ama de Casa	0%	27%
Estudiante	9%	9%
En el paro	4%	4%

CATEGORÍA CIVIL:

	Varones	Mujeres
Casado/a	51%	48%
Viviendo en Pareja	5%	7%
Soltero/a	37%	33%
Separado/Divorciado	4%	5%
Viudo/a	2%	4%

NIVEL DE ESTUDIOS:

	Varones	Mujeres
Estudios Primarios	29%	25%
Estudios Medios	40%	44%
Estudios Superiores	28%	29%
Sin Estudios	2%	2%

AÑOS DE EXPERIENCIA EN LA CONDUCCIÓN:

La muestra difiere en experiencia en conducción tanto por género, como por edad. Los varones son más exper-

tos que las mujeres en todos los tramos de edad, excepto en el de 18-24 años, en el que hay más proporción de mujeres con experiencia de entre 2 y 5 años y más varones con menos de 2 años.

Por Género y Edad:

	V18-24	V25-39	V40-54	V>54	M18-24	M25-39	M40-54	M>54
Menos de 2 años	30%	2%	1%	0%	23%	5%	2%	1%
De 2 a 5 años	69%	17%	1%	0%	74%	30%	6%	1%
De 6 a 20 años	5%	80%	32%	7%	3%	63%	50%	26%
Más de 20 años	0%	1%	66%	92%	0%	0%	42%	72%

KILÓMETROS CONDUCIDOS EN LOS ÚLTIMOS 12 MESES:

La exposición al riesgo de la conduc-

ción varía tanto por género, como por edad. Han conducido menos kilómetros las mujeres y los dos grupos de edad extremos, los más jóvenes y los mayores.

Por Género:

	Varones	Mujeres
Menos de 6.000 km	34%	56%
6.000 - 21.000 km	47%	35%
Más de 21.000 km	19%	9%

Por Edad:

	18-24 años	25-39 años	40-54 años	>54 años
Menos de 6.000 km	48%	39%	36%	49%
6.000 - 21.000 km	40%	44%	45%	38%
Más de 21.000 km	12%	17%	19%	13%

ANTIGÜEDAD DEL VEHÍCULO QUE CONDUCEN:

El 33% de la muestra española conduce vehículos de entre 1 y 3 años de antigüedad. El 27% conduce vehículos

que tienen de 4 a 6 años y el 39% restante conducen vehículos de más de 6 años. Por género, no aparecen diferencias claras entre varones y mujeres. Por edad, a menos edad de los conductores, mayor proporción de vehículos nuevos.

Por Edad:

	<u>18-24 años</u>	<u>25-39 años</u>	<u>40-54 años</u>	<u>>54 años</u>
Vehículos de 1 a 3 años	39%	37%	31%	27%
Vehículos de 4 a 6 años	21%	29%	30%	26%
Vehículos de 7 a 9 años	12%	16%	18%	14%
Vehículos de 10 años o más	27%	18%	20%	32%

TOMAR MEDICAMENTOS QUE INFLUYAN EN LA CONDUCCIÓN:

Sólo el 3% de la muestra global de conductores españoles refiere que toma regularmente algún tipo de medicamento que pueda influir sobre sus habilidades para la conducción. No aparecen diferencias reseñables por género o por edad, salvo en el caso de las mujeres de 40-54 años en las que el porcentaje es más del doble (8%).

ACCIDENTES SUFRIDOS EN LOS ÚLTIMOS TRES AÑOS:

Accidentes con sólo daños materiales:

El 21% de la muestra global española habían tenido uno, o más accidentes de este tipo durante los últimos tres años. Son los grupos de mujeres de 18-24 años y varones de 25-39 años los que en mayor proporción sufrieron un accidente de daños materiales.

Por Género/Edad:

	<u>V18-24</u>	<u>V25-39</u>	<u>V40-54</u>	<u>V>54</u>	<u>M18-24</u>	<u>M25-39</u>	<u>M40-54</u>	<u>M>54</u>
1 accidente	17%	20%	17%	14%	22%	19%	15%	12%
2 accidentes	2%	6%	2%	5%	5%	1%	5%	4%
3 accidentes	1%	1%	2%	1%	0%	1%	0%	0%

Accidentes con heridos:

En los últimos tres años, el 5% de los conductores españoles que participaron en el SARTRE 3 había sufrido un acci-

dente en los que alguien resultara herido y necesitara asistencia médica. Son los varones más jóvenes quienes, con más frecuencia, se vieron involucrados en este tipo de accidentes de mayor gravedad.

Por Género/Edad:

	<u>V18-24</u>	<u>V25-39</u>	<u>V40-54</u>	<u>V>54</u>	<u>M18-24</u>	<u>M25-39</u>	<u>M40-54</u>	<u>M>54</u>
1 acc./heridos	8%	7%	4%	3%	3%	6%	3%	4%
2 acc./heridos	1%	1%	0%	0%	4%	0%	1%	0%

PERCEPCIÓN DEL RIESGO, OPINIONES Y COMPORTAMIENTOS ASUMIDOS POR LOS CONDUCTORES SEGÚN GÉNERO Y EDAD.

Se presentan a continuación las creen-

cias, valoraciones y conductas asumidas por los conductores españoles respecto a dos grandes temas en seguridad vial: la velocidad y el alcohol. Se pretende detectar similitudes y diferencias entre grupos de diferente edad y género participantes

en el estudio, valorando, además, si desde el SARTRE 2 se han acentuado las características distintivas de los conductores más jóvenes o si, por el contrario, en ese grupo se ha producido una concienciación suficiente que suponga un cambio en actitudes y conductas arriesgadas y un acercamiento a las posturas de otros grupos de conductores considerados más seguros.

Se dedicará especial atención al grupo de conductores más jóvenes, que han estado involucrados en accidentes en mayor proporción. Las condiciones sociales y económicas en las que se desenvuelven la mayor parte de los jóvenes varones y mujeres difieren de las de los varones y mujeres de otros grupos de edad, así como difieren en alguna medida sus motivaciones e intereses y las manifestaciones de los mismos. Esas diferencias se reflejan en la utilización que hacen de sus vehículos que, a menudo, no son de su propiedad, sino de los padres. En todo caso, detectar las diferencias entre determinados subgrupos, permite que llevar a cabo actuaciones más específicamente dirigidas a ellos y, por lo tanto, más eficaces.

Autopercepción por edad y género

- Valoración que hacen los conductores y conductoras, jóvenes y mayores, de su propia forma de conducir en comparación con los demás.
- Se analizarán específicamente los grupos de conductores que se consideran a sí mismos más peligrosos, caracterizándolos en función de variables sociodemográficas.

Actitudes y Conductas de riesgo asumidas, según edad y género

- Opiniones, valoración y posición

personal de los conductores españoles en relación con velocidad y alcohol, entre los muchos temas encuestados.

- Comportamiento referido por los diferentes grupos de edad y género, respecto a los temas citados, con especial atención a los conductores que asumen las posiciones de mayor riesgo.

A) Autopercepción de los conductores según género y edad. Resultados

Con el propósito de valorar si hay diferencias en la percepción que tienen de sí mismos los conductores de los distintos grupos de edad y género, se analizan las respuestas a la cuestión: "Comparado con los demás conductores, ¿considera Vd. que su manera de conducir es.....peligrosa?" (Q06). Se prestó especial atención al grupo que manifiesta la postura que se podría considerar más arriesgada.

La razón de que se denomine grupo de riesgo en esta pregunta al formado por los conductores que contestaron que su forma de conducir es *un poco más o mucho más peligrosa que la de los demás* es que esa aseveración parece indicar que ese grupo considere un valor el asumir riesgos, o al menos no piensan que sea algo negativo.

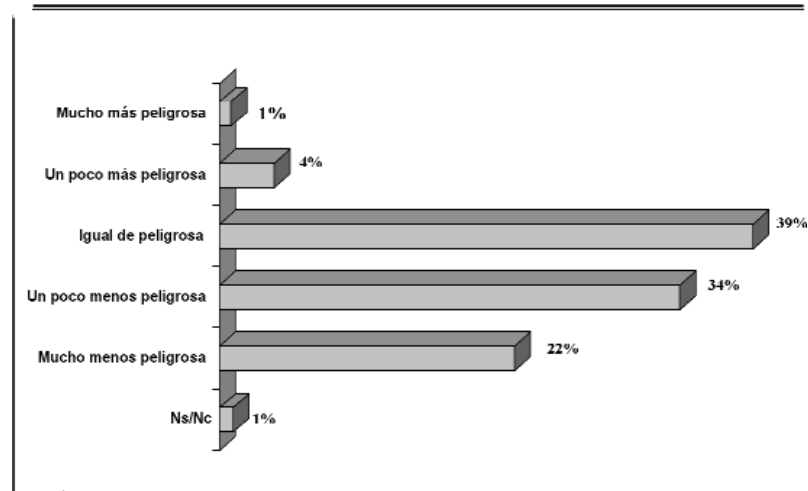
a.1. Valoración de la propia manera de conducir en España

En el conjunto de la muestra española, sólo el 5% valora su forma de conducir como un poco o mucho más peligrosa que la de los demás conductores (Fig 1):

Esa autovaloración aparece ligeramen-

Figura 1

Q06. En comparación con otros conductores, ¿piensa Vd. que su forma de conducir es...?



te influenciada por el género y por la edad; según aumenta la edad, disminuye la proporción de los que consideran

su conducción más peligrosa, aunque los grupos son pequeños en todos los casos.

	V18-24	V25-39	V40-54	V>54	M18-24	M25-39	M40-54	M>54
Un poco más + Mucho más Peligrosa	7%	8%	6%	3%	5%	2%	4%	2%

Las respuestas de los conductores más jóvenes sugieren que ellos participan en mayor medida en conductas arriesgadas en la conducción, o que tienen menos problemas en admitirlo. Las mujeres que se consideran más peligrosas que los demás son muy pocas.

a.2. Evolución SARTRE2-SARTRE3 en autovaloración como conductores peligrosos

En la muestra española el grupo que se considera a sí mismo más peligroso que los demás ha aumentado dos pun-

tos globalmente desde el SARTRE 2, del 3 al 5%.

a.3. Comparación de España con los demás países europeos

En la muestra europea global SARTRE 3 también el 5% de los conductores se considera a sí mismo más peligroso que los demás. Por países, los que tienen un grupo un poco más abultado son Chipre, 13%; Eslovaquia, 11%, Polonia, 7% y la República Checa, 6%. Este dato, que representa la percepción del propio conductor, parece indicar que la gran mayo-

ría de los conductores europeos valora positivamente sus condiciones o sus actuaciones, culpando siempre a los otros de producir inseguridad. Por otra parte, parece revelar un exceso de tolerancia respecto a la propia conducción arriesgada, lo que puede valorarse como síntoma de una cultura del riesgo. El resultado es que los conductores generalmente consideran que son los otros los que provocan peligro en la conducción.

Por edad, en la muestra global europea el grupo de 18-24 años es el que en mayor proporción (10%) considera que su tipo de conducción es más peligrosa que la del resto. La tendencia global es la misma que en España, el grupo de riesgo disminuye según aumenta la edad.

Si analizamos la evolución SARTRE2-SARTRE3 por género y edad, los tres grupos de riesgo un poco más abultados hace seis años (varones de 18-24 años, varones de 25-39 años y mujeres de 18-24 años) han aumentado en los cuatro países mencionados y también en otros y, en algunos casos, considerablemente (por ejemplo, los varones del grupo de riesgo de 18-24 años en Finlandia pasaron del 5% al 13%; en Alemania, de 10% a 15%; Holanda, de 16% a 22% y Eslovaquia, de 10% a 18%. Las mujeres de 18-24 en: República Checa de 4% a 10%, o Eslovaquia, de 3% a 20%). Algunos de esos porcentajes son verdaderamente importantes, se trate o no de exhibicionismo de algo que ellos consideran un valor.

a.4. Perfil sociológico de los conductores que se consideran a sí mismos "más peligrosos":

En la muestra europea global SARTRE 3 se encontró que *los jóvenes de 18-*

24 años de este grupo de riesgo comparan las siguientes características:

- Estudiantes.
- Solteros.
- Nivel de Educación Secundaria.
- Conducen vehículos con motor de entre 1.300 y 1.999 cc.

Son más varones que mujeres, quienes admiten pertenecer a ese grupo de riesgo. Se encontraron *diferencias entre estos varones y mujeres de 18-24 años en:*

- *Experiencia en la conducción:* gran parte de las mujeres de 18-24 años habían conducido menos de 5.000 km/año (lo mismo que las mujeres de los tres grupos de más edad), mientras que una gran parte de los varones más jóvenes del grupo de riesgo habían conducido más de 30.000 km/año (más o menos lo mismo que los grupos de conductores varones de mayor edad).
- *Entorno en el que conducen:* los varones más jóvenes del grupo de riesgo viven sobre todo en áreas urbanas, en ciudades grandes, mientras que las mujeres más jóvenes viven principalmente en áreas rurales o pueblos.
- *Nivel de ingresos de la unidad familiar:* los varones más jóvenes del grupo de riesgo pertenecen a unidades familiares con niveles de ingresos más altos que las mujeres de la misma edad.
- *Antigüedad del vehículo que conducen:* En los países comunitarios tanto los varones, como las mujeres más jóvenes del grupo de riesgo conducen sobre todo vehículos de entre 6 y 10 años de antigüedad. En los no-comunitarios, las mujeres conducen coches más nuevos.

Los motivos que llevan a varones y mujeres a considerarse más peligrosos que los demás conductores pueden ser diferentes. Tales motivos son explicables, al menos parcialmente, en términos de diferencias en experiencia y en exposición al riesgo.

B) ACTITUDES Y CONDUCTAS ASUMIDAS

b.1. RESPECTO A LA VELOCIDAD

Las razones por las que se elige conducir más o menos deprisa son diferentes. Además de la búsqueda de sensaciones, los conductores pueden asociar su elección a sus habilidades, a las características del vehículo, a sus expectativas de que se sancione esa conducta, a su propia idea sobre el riesgo que puede suponer hacerlo, o incluso a circunstancias puntuales. A partir de los resultados de la encuesta SARTRE podemos valorar algunos de los factores que influyen sobre la decisión de conducir muy deprisa.

b.1.1. Valoración de la velocidad propia en comparación con los demás conductores:

En la cuestión que compara la velocidad propia con la de los demás conductores (Q08), se consideró grupo de riesgo al formado por quienes dicen que conducen *más deprisa o mucho más deprisa que la media* y son un 17% de la muestra española. La mayoría de los conductores españoles contestan que ellos conducen como la media o más despacio. Si comparamos al 17% que valora que conduce más deprisa, con el 5% que se considera a sí mismo más peligroso que los demás (apartado anterior), se constata que al menos el 12% de los conductores españoles que dice conducir más deprisa que los demás, no

se considera por eso más arriesgado o peligroso.

Relacionando esta cuestión con otra de las preguntas del cuestionario (Q07) en la que se pregunta por la velocidad de los otros, el 73% de los encuestados opina que los demás conductores sobrepasan los límites de velocidad *frecuentemente, muy frecuentemente o siempre*. Es decir, si la mayoría contesta que conduce como los demás, podría entenderse que ellos también sobrepasan los límites de velocidad *frecuentemente, muy frecuentemente o siempre*; sin embargo el grupo que reconoce sobrepasarlos no es tan grande (17%), como se ve en la figura siguiente. (Fig. 2).

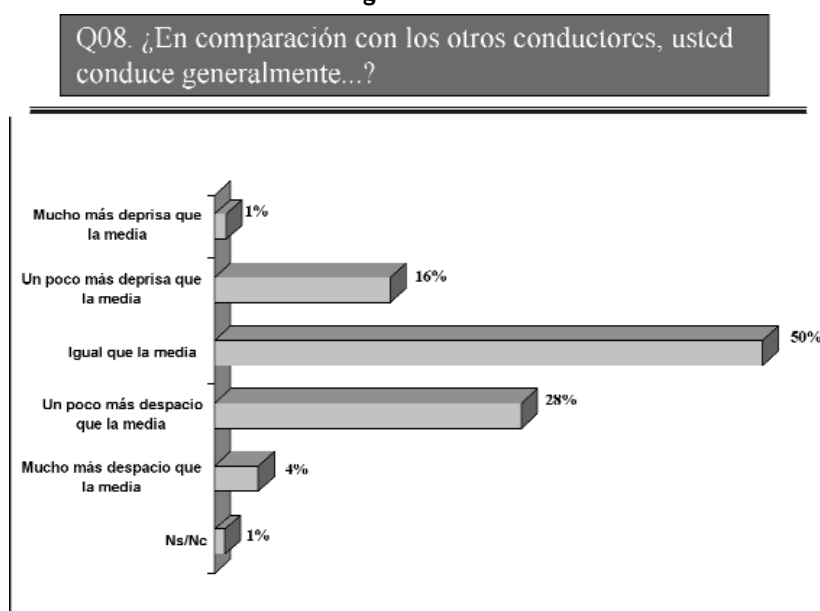
Por Género/Edad: En todos los tramos de edad hay más varones que mujeres que conducen más deprisa que la media. La mayor proporción la encontramos en los varones más jóvenes. En España, desde 1997 ha aumentado globalmente de 14% a 17% la proporción de conductores que se reconocen más veloces que la media. Ha aumentado la proporción en todos los tramos de edad y en ambos géneros, pero sobre todo en los varones más jóvenes.

Es importante destacar que en el SARTRE 3, en todos los países aparece un desfase entre la percepción de la velocidad propia y la percepción del riesgo personal. Es mucho más amplio el grupo de conductores que asume conducir más deprisa que la media, que el que se considera a sí mismo más arriesgado.

Conductores que se consideran más peligrosos que los demás, comparados con los que conducen más deprisa que la media. (Fig. 3).

Parece necesario intentar conseguir una apreciación de los riesgos relaciona-

Figura 2



dos con la velocidad más ajustada al peso que ese factor tiene en la producción de accidentes.

b.1.2. Disfrute de la velocidad

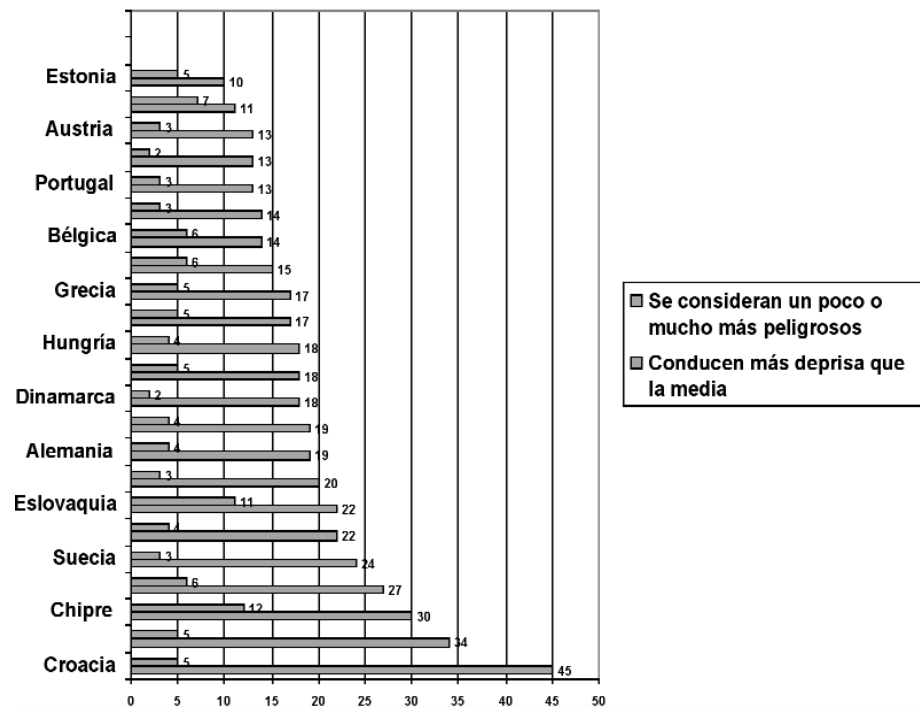
La búsqueda de sensaciones placenteras al conducir es uno de los factores individuales que pueden influir en la decisión de elegir conducir velozmente. En el cuestionario se preguntaba a los conductores en qué grado disfrutaban al conducir deprisa y la proporción que afirma disfrutar *“totalmente”* en la muestra española es del 5%, además de un 27% que contestó que disfruta *“bastante”*. La mayoría de los conductores españoles, por lo tanto, dice que no disfruta conduciendo a gran velocidad, luego hay que indagar sobre otros motivos que les llevan a sobrepasar frecuentemente los límites en diferentes vías.

b.1.3. Valoración de la velocidad como causa de accidentes

La idea de los conductores sobre el papel de la velocidad en la producción de accidentes es otro factor que influye en la velocidad a la que eligen conducir. A la pregunta:

“En su opinión, ¿con qué frecuencia puede causar accidentes conducir demasiado deprisa?”, el 4% de la muestra española responde que conducir demasiado deprisa *“nunca”* o *“raramente”* es causa de accidentes y el 17% cree que sólo lo es *“a veces”*. Por lo tanto, una mayoría importante (78%) considera que la velocidad excesiva es un factor que provoca accidentes *“frecuentemente”*, *“muy frecuentemente”* o *“siempre”*. La comparación de estos datos con el porcentaje de conductores que asume conducir más deprisa que la media nos indi-

Figura 3



ca de nuevo que la consideración de velocidad excesiva, sea cual sea, en general se atribuye a la de los demás, por lo que “los otros” son los peligrosos. De hecho, parece que parte de los conductores no debe considerar que circula a velocidad excesiva cuando sobrepasa los límites legales.

b.1.4. Control de la velocidad: expectativas y experiencias

Las expectativas que los conductores tienen respecto a que se pueda controlar su velocidad inciden en la conducta que asumen. También es un factor influyente el hecho de haber sido sancionado por infringir las normas de velocidad. Ade-

más, estas dos cuestiones están relacionadas entre sí y, posiblemente, el haber sido sancionado o no, determine en cierta medida las expectativas futuras de control. Los resultados del SARTRE permiten valorar esta relación.

En el total de la muestra española sólo el 16% ha sido multado o sancionado de alguna otra manera, durante los tres años anteriores a la encuesta, por sobrepasar los límites de velocidad. Por edad y género, los más sancionados han sido los varones de mediana edad y entre las mujeres, las más jóvenes.

Por otra parte, el 17% del total de la muestra española espera que le controlen la velocidad *frecuentemente, muy frecuen-*

temente o siempre, que es una proporción realmente pequeña, lo que puede ser otra de las razones por las que se asume tranquilamente superar los límites establecidos. Las mayores expectativas de control aparecen entre los varones, que a su vez son los más sancionados, luego no parece ser suficiente esa expectativa para disuadir de infringir la norma.

b.2. ACTITUDES Y CONDUCTAS ASUMIDAS RESPECTO AL ALCOHOL

La conducción bajo los efectos del alcohol es uno de los factores de mayor implicación en la inseguridad vial. El acuerdo con esa aseveración en términos generales suele ser grande en la población, sin embargo es preciso matizar los puntos de vista de los conductores respecto a la manera de beber, las situaciones, cantidades y frecuencia en que se hace, si pensamos que sus valoraciones y su convencimiento personal influyen decisivamente en las conductas que asumen. Esta conducta de riesgo se asocia a menudo con la gente joven y su estilo de vida y diversión. Sin embargo, sólo en algunos países es mayor la proporción

de jóvenes en relación con los riesgos del alcohol.

En la encuesta SARTRE 3 se recogió información sobre los hábitos de bebida en general y en relación con la conducción. Se investigó la valoración del alcohol como causa de accidentes, las opiniones de los conductores sobre las normas relacionadas con este factor, la opinión sobre nuevas tecnologías para controlar si se conduce bajo los efectos del mismo, así como las expectativas y experiencias de control policial.

b.2.1. Valoración del alcohol como causa de accidentes

En general, en España se considera que el alcohol influye mucho en la conducción. El 82% de la muestra española contestó que el alcohol es causa de accidentes *frecuentemente, muy frecuentemente o siempre*.

El porcentaje que opina que el alcohol “nunca”, “raramente”, o “a veces” puede causar accidente es diferente según la edad y el género:

	V18-24	V25-39	V40-54	V>54	M18-24	M25-39	M40-54	M>54
(Nunca + + raramente + a veces causa accidentes)	2%	4%	2%	3%	2%	2%	2%	1%
	21%	18%	17%	16%	17%	12%	14%	12%

Casi una cuarta parte de los varones más jóvenes concede poca importancia al factor alcohol en la producción de accidentes.

varones de 25-39 años quienes asocian alcohol-conducción en mayor proporción (el 41% de ellos lo hace 1 o más días a la semana), seguidos del grupo de varones de 18-24 años (el 39%).

b.2.2. Asociación Alcohol-Conducción:

El 36% de los conductores españoles de turismo es abstemio. Entre quienes sí beben, el 27% asocia alcohol-conducción más de 1 día a la semana y otro 15% lo hace esporádicamente. Son los

Pero es más grave aún el hecho de que hayan conducido superando los límites legales. En España, los grupos que asumieron haber conducido cuando creían estar superando el límite de alcohol permitido son:

Por Edad/Género

	<u>V18-24</u>	<u>V25-39</u>	<u>V40-54</u>	<u>V>54</u>	<u>M18-24</u>	<u>M25-39</u>	<u>M40-54</u>	<u>M>54</u>
Uno o más días a la semana	14%	11%	7%	6%	9%	5%	7%	2%

b.2.3. Experiencia y Expectativas de control:

El 68% de los encuestados no había sido controlado nunca. Desde el SARTRE2 al SARTRE3 las expectativas de control han aumentado, pero todavía el 32% espera que “nunca” le hagan un control de alcoholemia y el 34%, lo espera “raramente”. Y sólo el 4% de los conductores españoles habían sido sancionados de algún modo durante los tres años anteriores a la encuesta.

Quizás por ello, la mayoría (el 76%) está “de acuerdo” en que las sanciones por conducir bajo los efectos del alcohol sean más severas.

RESUMEN

Cuando la mayoría expresa convencimientos poco deseables sobre algún aspecto de seguridad vial, las actuaciones globales pueden ser adecuadas. La caracterización sociológica, según los resultados de la encuesta, permite saber, por ejemplo, que la antigüedad del vehículo que se conduce no parece tener especial influencia en los grupos que más se arriesgan y los más accidentados. Respecto a la antigüedad del permiso y la exposición al riesgo, las y los conductores más jóvenes, con poca antigüedad en ambos casos y con diferente exposición al riesgo, o kilómetros conducidos, precisan de actuaciones matizadas, igual que otros subgrupos con distintas características precisan de información y/o actuaciones concretas, diri-

gidas a provocar cambios muy específicos. Desde el SARTRE 3, en España han tenido lugar numerosas actuaciones para la seguridad vial: actuaciones formativas y divulgativas, campañas generales y específicas de control, y cambios normativos muy significativos, que han tenido una repercusión muy amplia. Por ejemplo, la implantación del Sistema por Puntos en 2006, o la reforma del Código Penal, que considera delitos algunas de las más graves infracciones que pueden cometer los conductores, a finales de 2007. El efecto de estas actuaciones se ha podido constatar ya en otras encuestas realizadas desde la Dirección General de Tráfico (Barómetro de opiniones sobre Seguridad Vial). Se han producido cambios importantes en la conducta asumida con la velocidad, los conductores dicen que se preocupan por no superar los límites. Sin embargo, no se ha modificado su opinión de la velocidad como factor de riesgo (no le dan tanta importancia como a otros factores), a pesar de que siguen atribuyéndole el mayor peso en la producción de accidentes. El cambio de comportamiento en este caso parece venir más determinado por el efecto sancionador percibido en el nuevo sistema, que por el cambio de opinión.

En relación con el alcohol el cambio va produciéndose de manera distinta. Los conductores se preocupan más de separar alcohol-conducción, a pesar de que la experiencia de control y sanción es menor que por la velocidad. En todo caso, aún es preciso tratar de entender mejor el papel que juegan las actitudes y la mejor manera de evaluarlas.

BIBLIOGRAFÍA

Hess, E. / (1982). "Changes of Values and attitudes – Influences on Drivers behaviour". Swiss Council of Accident Prevention.

OCDE. ROAD TRAFFIC RESEARCH (1994), *Modification of Road User Attitudes*. OCDE, París

Sánchez Martín, F. (1993) "Attitudes to road traffic risk in young moped drivers". Proceedings of P.R.I. International Symposium on Young Drivers. Lisbon, May 1993.

Consortio SARTRE. (2004). *European Drivers and Road Risk. Part 1: Report on principal results*. Editor: J-P Cauzard. INRETS. Francia

Consortio SARTRE. (2004). *European Drivers*

and Road Risk. Part 2: Report on in-depth analyses. Editor: J-P Cauzard. INRETS. Francia

Informes técnicos en español:

DGT (2003). *Comparativa SARTRE2-SARTRE3. Muestra española*.

DGT (2003). *SARTRE 3: Grupos específicos de conductas de riesgo. Muestra española*.

Sánchez Martín, F. y Lorga, C. DGT (2004). *La influencia de la Edad y el Género en las Actitudes y Conductas Asumidas en la Conducción. Muestra europea*.

DGT (2005, 2006, 2007 y 2008). *Barómetro de Opiniones sobre Seguridad Vial*.