

LA JUSTICIA EN EL TRÁFICO

Conocimiento y valoración
de la población española

8



C u a d e r n o s

d e R e f l e x i ó n

Attitudes

LA JUSTICIA
EN EL TRÁFICO

Conocimiento y valoración
de la población española

Francisco Alonso
Jaime Sanmartín
Constanza Calatayud
Cristina Esteban
Beatriz Alamar
M^a Luisa Ballestar

Con la colaboración de INTRAS

© 2005 Attitudes

Colección: Cuadernos de Reflexión Attitudes

© 2005 los autores: Francisco Alonso, Jaime Sanmartín,
Constanza Calatayud, Cristina Esteban, Beatriz Alamar,
M^a Luisa Ballestar

Edita: Attitudes

Con la colaboración del Instituto Universitario de
Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)

1^a edición: octubre 2004

ISBN: 84-96323-17-X

Depósito Legal: B.

Impreso en papel reciclado

No se permite la reproducción total o parcial de
este libro, ni su transmisión por cualquier forma
o medio, sin el permiso previo del editor.

Attitudes es un compromiso de Audi con la
protección del medio ambiente y la promoción
de la educación vial.

ÍNDICE

[1]	Introducción	7
[1.1	Una reflexión para un nuevo viaje	9
[1.2	El cuarto paso en un largo camino	15
[1.3	Dar el paso de realizar un estudio poblacional: objetivos	21
[2]	La investigación	27
[2.1	Muestra utilizada	28
[2.2	Distribución de la muestra	31
[2.3	Características específicas de la muestra	34
[2.4	Descripción del cuestionario	38
[2.5	Aplicaciones y formato del cuestionario	42
[3]	Metodología de análisis	45
[3.1	Descripción estadística	46
[3.2	Representación gráfica	48
[4]	Resultados del estudio	51
[4.1	Normativa	52
[4.2	Supervisión policial	57
[4.3	Sanciones	59
[4.4	Justicia	65
[4.5	Modelos de respuesta	69
4.5.1	Frecuencia de ocurrencia de las conductas estudiadas	69
4.5.2	Razones de realización de las conductas estudiadas	74
4.5.3	Razones por las que no se realizan las conductas estudiadas	78
4.5.4	Percepción de riesgo de accidente asociado con las conductas estudiadas	80
4.5.5	Grado de dureza con la que los conductores sancionarían las conductas estudiadas	89
4.5.6	Sancionabilidad de las conductas estudiadas	94
4.5.7	Probabilidad percibida de sanción para las conductas estudiadas	95
4.5.8	Tipos de sanciones asociadas a las conductas estudiadas	99
4.5.9	Valoración de la dureza de la sanción recibida por las conductas estudiadas	102

4.5.10	Modificación de la conducta como resultado de la sanción	103
[4.6	Medidas	104
4.6.1	Retirada temporal del carné	109
4.6.2	Incremento de la supervisión policial	114
4.6.3	Trabajos para beneficios de la comunidad	118
4.6.4	Retirada total del carné	119
4.6.5	El carné por puntos	123
4.6.6	Incremento de la responsabilidad penal	125
4.6.7	Ajustar la sanción económica a las posibilidades del sancionado	129
4.6.8	Incremento del coste de la sanción	129
4.6.9	Incrementar el coste de los seguros	130
[5]	Resumen y conclusiones	133
	ANEXOS	163
	Anexo 1: Cuestionario utilizado	163
	Índice de tablas	191
	Índice de gráficas	191
[6]	Bibliografía	199

1. INTRODUCCIÓN

"Los conductores ya desde un principio, demostraron que no cumplirían ninguna norma que les causase inconveniencia (como el límite de velocidad) o que, pese a ser fácil de obedecer, no se viesen forzados a respetar (como la regulación para el número de matriculas). Si esa era la actitud del usuario, tendríamos que aceptarla en el tiempo, y contrarrestarla incrementando la actividad policial, especialmente mediante la provisión de más recursos, hasta que los usuarios anclasen en lo más profundo de sus mentes que el cumplimiento de la ley es su necesaria contribución para el bienestar común".

Mr. Frank Elliott

The Times, enero 1934

1.1 Una reflexión para un nuevo viaje

Estamos “acostumbrados” a la norma. Las normas nos acompañan desde niños y rigen los espacios sociales que habitamos. Y estos espacios no pueden ser entendidos de otra forma, ni en nuestra cultura, ni en ninguna otra.

No podemos hablar de libertad sin hablar de normas. Porque las normas sirven no sólo para limitar las posibilidades de acción de las personas, sino que permiten preservar los derechos de determinadas acciones para otros.

De todo aquello a lo que tenemos derecho como personas, destaca uno que posibilita todo lo demás, la vida. Esta es una reflexión que no por simple es importante y desgraciadamente no siempre asumida, si tenemos en cuenta que unos podemos acabar con la vida de los otros de diversas maneras.

Se pueden establecer, aunque en este documento no nos entretendremos en ello (porque este libro no es el lugar donde hacerlo), numerosas clasificaciones de las normas en las que se recogerían, por ejemplo: la norma social, ética y moral; la norma formal e informal; escrita y no escrita; regulada o no regulada. Pero todas ellas, a pesar de sus, en ocasiones, acusadas “incoherencias”, nos llevarían al mismo principio, un principio compartido, aunque no en la profundidad y extensión en los que se materializa:

“La norma existe sea cual sea su manifestación, porque es producto y necesidad de la interacción entre las personas.”

Recordamos un curso de doctorado en la Facultad de Derecho de la Universidad de Valencia. Un jurista argentino hablaba de la imposibilidad de la existencia de sociedades

sin normas. Para ello, ponía el ejemplo de una sociedad primitiva en la que una tribu se reunió con el propósito de acordar que no habría normas y la primera decisión que tomó fue precisamente ésta. Lo que no acabaron de entender es que esta decisión se había transformado en la primera norma de dicha sociedad. La norma en dicho caso fue que no habría normas.

Y el proceso continuaría, porque habrá que poner los medios para controlar que esta norma se cumpla y ello implica, sin lugar a dudas, el desarrollo de más normas.

Es cierto que la norma y todo lo que ésta comporta tiene un componente más que primordial que procede de las ciencias jurídica y legislativa. Pero la norma, puesto que se aplica a las personas y las sociedades, tiene mucho que ver con la sociología y con la psicología. Las personas y las sociedades conocen/no conocen las normas, aceptan/no aceptan las normas, comparten sus principios o no lo hacen y las cumplen/no cumplen. La implicación de lo dicho es que en el desarrollo de las normas y en la evaluación de las mismas deben de estar implicadas distintas ciencias.

Además, hay que considerar que la norma no está sola. La norma no tiene sentido sin que existan una serie de consecuencias asociadas a su cumplimiento/incumplimiento.

Llegado este punto, cuando pasamos al plano de las sanciones, y por lo tanto de las consecuencias, podemos pensar que muchos principios de las mismas tienen que ver con los principios de aprendizaje, sobre todo con aquellos que se derivan del paradigma del "condicionamiento operante".

Y si realizamos un primer análisis podemos concluir que las normas y las sanciones en sentido amplio siguen los principios del aprendizaje. Lo cual no quiere decir que en su sentido particular lo hagan.

Pero, ¿hemos aplicado en nuestro sistema jurídico las normas contando con lo que sabemos del aprendizaje, o bajo las indicaciones de las ciencias conductuales? La

respuesta podría ser no, al menos de forma sistemática y actualizada.

El castigo, el refuerzo negativo, el refuerzo positivo, el coste de respuesta, etc. son elementos existentes en el condicionamiento operante, que se rige por la modificación de una conducta de acuerdo con las consecuencias que de ella se siguen. En la aplicación de la norma, el castigo tiene un peso preponderante, mientras otras consecuencias como el refuerzo, son las grandes olvidadas de la norma. En efecto, hay más castigo (aplicación de una contingencia negativa, como una sanción) que refuerzo negativo (retirada de una contingencia negativa), por no decir que casi no existe el refuerzo positivo (aplicación de una contingencia positiva) como tal.

Pero en la propia aplicación del castigo en nuestro sistema jurídico vemos que se incumplen, algunas veces porque no es posible hacerlo, por qué no decirlo, los principios que deben de regir dicha aplicación. Ello es en parte debido a que para que se cumplan todos los principios debemos de contar con otros elementos. En efecto, la norma no tiene sentido si nadie controla que ésta se cumpla. Un hecho que abre un amplio rango de demandas importantes entre las que destacaríamos: ¿Quién? ¿Cómo? ¿Con qué frecuencia? ¿Con qué medios? realizar dicha labor.

La respuesta a estas preguntas, como en casos, anteriores nos lleva, al margen de distintos dilemas éticos, a determinar distintos niveles de eficacia de supervisión y consecuentemente de cumplimiento de la norma.

Pero la supervisión, por muy bien resuelta que esté, ni determina ni garantiza el acatamiento de las normas.

Y si los elementos introducidos hasta el momento, indiferentemente de su complejidad, no parecen suficientes, vamos a introducir más: necesitamos a alguien que administre finalmente las sanciones cuando no se cumpla la norma. Necesitamos algo/alguien que administre la veracidad

de que los comportamientos realmente se han producido, de la intención de los mismos, que evalúe la gravedad, que los ponga en relación con lo que las normas dicen, sus excepciones...

Necesitamos juzgar antes de sancionar. Es necesario aplicar la justicia.

Este nuevo elemento nos abre a nuevas cuestiones que nuestras capacidades nos impiden ya manejarlas en relación y en el mismo tiempo con el resto.

“mentiras que ganan juicios tan sumarios que envilecen.”

Peces de Ciudad, Joaquín Sabina

¿Pero es que estas disfunciones se producen sólo en el sistema o marco jurídico del que nos dotamos las sociedades? En absoluto. Cada uno de nosotros en algún momento asumimos alguno o todos estos roles a la vez. En efecto, en muchas de nuestras actuaciones diarias, ya sean laborales, familiares..., dictamos normas, controlamos que éstas se cumplan y si se nos permite decirlo, dictamos sentencias para los individuos sobre los que tenemos influencias. Quizás, si comparáramos la percepción/opinión que tenemos sobre las normas y todas las derivaciones comentadas de ellas, podríamos comprobar que el sentido y grado de nuestras valoraciones no coincidirían, ni sobre las normas que dictan otros sobre nosotros (incluidas las sociales determinadas por los poderes públicos) ni sobre las que nosotros mismos imponemos/nos imponemos. Si ahondáramos en la cuestión de estas últimas nos adentraríamos sin duda en el ámbito familiar, y en la relación normas y educación si hablamos de educación, nos tendríamos que plantear algunas preguntas interesantes.

¿Cuál es la forma de transmisión de los padres de las normas? Llegado este punto, alguien se podría preguntar ¿Qué tiene que ver esta reflexión con el tráfico? La respuesta es tan sencilla como contundente: todo.

La norma y todo lo que de ella se deriva es fundamental en el ámbito del tráfico para regular los comportamientos de los conductores, porque de lo que se trata en última instancia y por encima de otros objetivos es de preservar ese derecho fundamental al que nos referíamos al principio: el derecho a nuestra vida y la de los demás. Es obvio que en el ámbito del tráfico, el riesgo que asumamos con nuestras conductas imprudentes, no sólo repercute sobre uno mismo, sino que pone en riesgo a las personas (conductores y peatones) con los que interactuamos.

En el tema del tráfico, de los accidentes e incidentes, como en toda conducta que se lleva a cabo en un sistema interactivo, hay víctimas y culpables/responsables. Sin embargo, por sus tasas, por su trascendencia, las víctimas y responsables de los accidentes de tráfico no son tan protagonistas como lo son en otros ámbitos. Quizás podemos pensar en determinadas características como: ¿Una mayor impunidad? ¿Mayor dificultad de tantos comportamientos de tantos otros actores?

El debate social en este terreno está servido. Recuerdo, aunque no tuviera que ver con el objetivo que la seguridad sino en cuanto a las reivindicaciones de la fluidez, una protesta de taxistas ante un concejal de tráfico, que en requerimiento de sus demandas, la solución propuesta era:

“Si no hay concejal de tráfico que lo pongan, si lo hay que lo quiten.”

También recuerdo bien las palabras de descargo de muchos de estos concejales, que hablan de que:

“todo el mundo entiende de tráfico como de fútbol.”

La presión sobre los agentes en el ámbito municipal es más intensa fruto de la proximidad y el conocimiento. ¿O, no habrán recibido tantos de estos agentes alguna coerción para retirar una sanción? O un "Usted no sabe quién soy yo". Cuando no existe esa proximidad o conocimiento, los recursos de multas están al orden del día. Hay muchos servicios que los ofrecen.

¿Y qué pasa en torno a la indefensión que muchos tienen con respecto a comportamientos agresivos de otros usuarios de la vía?

¿Qué decir de las víctimas de los accidentes, que saben que hay daños que no son reparables?

Lo cierto es que en todo esto uno puede cambiar de opinión tan rápidamente como cambia de perspectiva, tanta más cuanto más empatía tenga, y tanto más cuando uno mismo o la realidad le hace asumir un papel según la situación a la que se enfrentan.

Existe una última cuestión, a nadie, y menos a quien ha viajado, se le escapa el hecho de que el cumplimiento de las normas no es igual en todos los sitios, ni las normas, ni su supervisión, ni su sanción, ni el juicio que de su cumplimiento o incumplimiento se deriva. Es claro que al margen de muchos condicionantes, el cultural tiene una importancia diferencial.

La verdad es que esta temática que humildemente vamos a tratar, con el único objetivo de plantear pre-reflexiones, se podría extender a lo largo de muchas páginas. Pero la extensión es limitada, y aunque cuesta entender este concepto, lo tenemos que cumplir, es la norma.

1.2 El cuarto paso en un largo camino

Tal y como defendíamos en el pasado, y mantenemos en el presente, es obvio que toda andadura se define, tanto por los pasos que se han dado como por los pasos que se están dando.

Además, cuanto más camino se ha recorrido, mejor podemos definir el sentido y dirección de dicha andadura. Y tengan por seguro que nosotros hemos recorrido mucho camino. En efecto, la relación entre la Sección de Asesoramiento y Desarrollo del Instituto de Tráfico de la Universidad de Valencia y Attitudes, el programa social de Audi, comenzó hace ya cuatro años. Recuerdo una primera reunión con Jesús Gasanz, Director General de Audi, en la que también estaban por parte de Attitudes, Silvia Carrascosa y Toni Rabal, que el primer aludido dijo: “el camino que vamos a emprender es un camino estrecho pero largo”.

Y cuento esto por varias razones, entre la más importante es que, como todos los años, uno no sabe cuándo terminará esta línea de trabajo, y la otra es que pese a lo que algunos han podido pensar siempre hemos tenido la libertad de decir lo que quisiéramos, y en este momento siento la necesidad de dejarlo por escrito.

Lo cierto es que en materia de tráfico, en demasiadas ocasiones, nos encontramos con “trabajos” cuyo único objetivo es tratar de impactar en los medios de comunicación, obteniendo con ello beneficios inmediatos dentro de toda una estrategia de marketing social. Por ello, encontrar una institución y unas personas que realmente crean en lo que hacemos es un lujo para cualquier investigador. Motivo que, junto a otros (por qué no reconocerlo), puede satisfacer uno tan importante como es el

de tener los medios para contribuir a profundizar en una problemática tan importante como la presente.

Quien pese a lo expuesto piense que lo dicho anteriormente tiene un sentido de adulación se equivoca, tiene más el sentido de quien quiere dejar, como decimos vulgarmente, las cosas “bien claras”.

***“...la mía será una soledad muy profunda,
disolviéndose muy hondo,
en las entrañas de mi libertad,
y esa será siempre mi canción.”***

Volviendo a los inicios de la relación con Attitudes, fue en ese marco de diálogo donde se puso de manifiesto algo sobre lo que no hubo discusión, el objetivo de nuestro primer trabajo: “establecer una línea de investigación/intervención con el propósito de contribuir de alguna forma a reducir la agresividad en la conducción.”

La elección de esta temática estuvo motivada entonces por la preocupación presente, tanto en expertos como en el conjunto de la población española, tal y como se confirmó posteriormente con alguna de las investigaciones.

De las conclusiones de aquella hubo una que destacó por muchos motivos:

“...hay que potenciar la Educación y la Formación Vial como estrategia para mitigar esta problemática específica relacionada tanto con la conducción como con los accidentes derivados de la misma.”

Pero también era obvio que la Educación y la Formación Vial no solamente debían ser instrumentos para mitigar la agresividad en la conducción, sino que pueden ser también útiles para abordar otros muchos factores relacionados con la accidentalidad vial.

Estábamos ya de pleno y de nuevo introducidos en una nueva preocupación. En este caso, además, hicimos coincidir la presentación de nuestros resultados con la elaboración de algunos materiales de intervención dirigidos a contribuir a mejorar la Educación Vial. Concretamente nos referimos al Programa de Educación Vial para el grupo de niños de 2º y 3º de Primaria. Material rico en recursos y fundamento que ha tenido una excelente aceptación social a tenor de su demanda. Estos materiales, además, sirvieron de base para reformular el Programa que se venía aplicando en la Escuela Infantil de Educación Vial de Attitudes.

Lo cierto, es que son tantas y tan importantes las personas que nos han felicitado por estos materiales, que no quisiéramos desde aquí dejar de agradecerles las motivadoras e inspiradoras palabras que nos han dirigido. Nuestro mayor refuerzo está y ha estado en la utilidad que han encontrado en nuestros trabajos tantos y tantos profesionales aplicándolos en el "mundo real".

Pero, como el objetivo conjunto de ambas instituciones es tan ambicioso como difícil de conseguir, no podíamos detenernos a medio camino. Era inevitable y necesario continuar. Desafortunadamente, es muy difícil y sobre todo la espera es a largo plazo, que llegue el momento de alcanzar la meta: "que nadie muera o se lesione en la carretera", "que fallezca y se lesione menos gente", pero no por ello hay que desistir. Así,

"(...) con el empeño de buscar la utilidad social en cada uno de los pasos que damos, esa segunda andadura nuevamente, sin darnos apenas cuenta, había marcado la dirección de nuestro tercer empeño, que no ha sido otro que el de abordar la problemática de los accidentes de un grupo de población tan importante como el de los jóvenes. ¿Y por qué los jóvenes? Porque los jóvenes constituyen un grupo ampliamente declarado de alto riesgo, donde se conjuga la juventud con inexperiencia, es y ha de ser, por su inminente

o reciente participación en el sistema de tráfico, un grupo objeto de la educación y la formación vial. Además, este grupo pese a que su debut en el mundo de tráfico no ha sido lo exitoso que todos hubiésemos querido, es el gran olvidado desde el punto de vista de la educación.”

Pues bien, las conclusiones de las terceras jornadas de reflexión hablan por sí solas. Sin desestimar otras medidas, las “regulaciones legales - jurídicas -penales y sancionadoras”, la necesidad de intensificarlas y endurecerlas, fueron una reivindicación constante en el marco de las reflexiones. Paralelamente, la permisividad social ante el quebrantamiento de esas regulaciones, una reprobada actitud. Ahora ampliamos nuestro punto de mira y en estas jornadas vamos a reflexionar sobre el mecanismo legal en el tráfico que abarca a toda la población de usuarios de la vía.

Así, el objetivo de estas jornadas es disgregar todos los componentes que conforman el continuo legislación-sanción, desde un punto de vista multidisciplinar, conciliador y ecléctico, a través de la reflexión que surge de planteamos cuestiones tales como:

¿Son justas las leyes y regulaciones en el tráfico, son apropiadas? ¿Es justa la supervisión y el control para su cumplimiento, es adecuada y pertinente? ¿Hasta qué punto es necesaria y/o mejorable? ¿Es justo que las infracciones de unos provoquen el accidente de otros? ¿Qué lleva al ser humano a respetar y/o transgredir una norma? ¿Son justas las sanciones a las infracciones? ¿Son las sanciones “convencionales” las únicas alternativas ante la infracción? ¿Es justa la disensión legal y/o práctica infracción/delito de tráfico, tal como está establecida en nuestro país? ¿Es ecuánime la justicia en tráfico? ¿Es justificable ser injusto con una parte para ser justo con la otra? ¿Se puede ser justo con víctimas y culpables?

En definitiva **¿Hay justicia en el tráfico?**

Cualquiera que sea la respuesta partiremos de una premisa:

“...la justicia es necesaria porque es injusto que muera tanta gente inocente en las carreteras. “

A estas razones, no obstante, se une el hecho de que en nuestro país existe una tendencia abrumadora en los últimos tiempos de “intensificar temporalmente los controles”, a intentar establecer nuevas fórmulas sancionadoras e incluso aumentar la calificación de gravedad de la infracción, así como su cuantía. Una de las preguntas que surgen a colación de esto sería ¿se justifica este empeño en detrimento de otras medidas? ¿se atiende a las variables que, al menos teóricamente aumentarían la eficacia de estas medidas?

En resumen, que en este camino comenzamos hablando de un factor de riesgo en el ámbito de la conducción al que se le había prestado poca atención en nuestro país como es la agresividad en la conducción, y que todavía hoy está en plena efervescencia; seguimos estudiando la estrategia por excelencia más eficaz para acabar con una problemática tan importante como la de los accidentes de tráfico, aunque a largo plazo, la prevención desde la educación y la formación. Inevitablemente esto nos llevó a estudiar uno de los grupos de riesgo como son los jóvenes que más accidentalidad representa, cualquiera que sea el indicador que utilicemos, y más susceptible de esa insuperable eficacia de la educación y la formación vial. Y llegado este momento, abordamos la problemática de la normativa, supervisión policial, sanción y justicia como elementos reivindicados por la sociedad, muy especialmente en el grupo de jóvenes.

Y para este cuarto cometido hemos querido mantener el modelo y estructura que tan buenos resultados ofrecieron los años previos.

El aumento y sistematización del conocimiento como punto de partida, que recogemos en este volumen.

En otras palabras, el eje central del modelo se basa en partir de una visión global donde situar nuestro conocimiento, como tantas veces hemos defendido. La interdisciplinariedad caracteriza el ámbito del tráfico y la seguridad vial, y como hemos comentado, domina el mecanismo legal-jurídico. Es necesario que seamos especialistas, es insustituible la especialización, pero el trabajo y la reflexión conjunta de los diferentes expertos es fundamental. Por ello, el dotar a todos los que estamos interesados y preocupados de una herramienta común, que nos permita recibir y ofrecer desde nuestros conocimientos más profundos, adoptar un punto de vista integral y ecléctico.

No es arbitrario, entonces, que la primera acción haya sido la elaboración de un análisis de los hallazgos e ideas desde la investigación más empírica y experimental. La premisa, de nuevo es el convencimiento, tantas veces demostrado por la ciencia, de que la investigación es la única arma que dota a las autoridades, instituciones y profesionales con competencias propias o auto-impuestas, de las herramientas necesarias que permiten alcanzar objetivos con cierta garantía de éxito. Pero también, desde la interpretación más teórica de la experiencia, lo que nos permitirá crear un marco conceptual, desde el cual abordar el principal objetivo, "desde el conocimiento pasar a la acción". Al tratar el continuo de la normativa, la supervisión policial, la sanción y la justicia en el ámbito del tráfico, lo hacemos desde una perspectiva práctica. Es decir, se trata de tener tanto una base para actuar, como de tener una base desde la que juzgar lo que se ha realizado hasta el momento. Por este motivo, a lo largo del análisis no se pierde ni un solo momento las implicaciones que para la intervención tiene cada uno de los aspectos, factores, datos y partes del proceso estudiado.

1.3 Dar el paso de realizar un estudio poblacional: objetivos

Y, en esta ocasión, como en el pasado, si desconocemos los trabajos anteriores podemos hacernos algunas preguntas ¿Por qué de nuevo realizar una encuesta a la población? ¿Qué objetivos perseguimos con dicha encuesta? ¿Qué utilidad práctica pueden tener los resultados de la misma?

La respuesta a la globalidad de estas cuestiones, ya contestadas en otras ediciones, sigue siendo tan sencilla como importante por sus implicaciones y nunca está de más manifestarla de nuevo.

En primer lugar habría que volver a decir que realizar una encuesta a la población es una de las distintas metodologías que se pueden utilizar a la hora de investigar el complejo mundo de la Seguridad Vial.

Y que por lo tanto, como cualquier investigación, utilice la metodología que utilice, contribuye desde su modestia a incrementar nuestro conocimiento en este ámbito.

En segundo lugar, seguimos pensando que este tipo de estudio, que tan buenos resultados nos ha dado en años anteriores, es ideal para estimular el debate público que queremos generar. En efecto, realizando este tipo de investigación hemos constatado que facilitamos los posicionamientos de las personas e incrementamos la riqueza en las discusiones a través de todas las variables que hemos podido tratar.

En tercer lugar, vamos a conocer como siempre los pensamientos de la población española. Esto nos va a permitir sin lugar a dudas, como lo ha hecho en el pasado, analizar el problema con mayor rigor, así como proponer soluciones (medidas y contramedidas) más ajustadas a la realidad social sobre la que se va a aplicar.

A todo lo expuesto, quisiéramos añadir este año, que todo este esfuerzo tiene una clara correspondencia con el empeño de Attitudes de generar espacios de reflexión. Es indudable que ello pasa por generar un debate social y por facilitar la participación de la población, y esta metodología es sin duda una herramienta que consigue ambos objetivos.

Como se podrá observar, de nuevo volvemos a ser "ambiciosos" en el sentido más positivo (no como aquellos que entienden la ambición como la destrucción de lo que les rodea, incluido el prójimo), habiendo tratado un amplio rango de cuestiones, tal y como se puede concluir de lo dicho y de una lectura detenida de la encuesta.

Esto evidentemente vuelve a tener una relación directa con el gran número de preguntas y con la larga duración del tiempo de entrevista, que en esta ocasión ha vuelto a ser, como se comentará más adelante, telefónica.

En este sentido, y en este momento, no quisiéramos dejar de agradecer a las personas no anónimas pero que de forma anónima han participado desinteresadamente en este estudio (que han constituido la muestra que hemos utilizado) por el tiempo que les hemos robado, que constituye toda una declaración de voluntariedad.

Y por qué no volver a referirnos a nosotros, los investigadores con ambición positiva, que vivimos con pasión esta temática. Quien nos conozca sabe que quisiéramos que estas encuestas fueran ilimitadas desde el punto de vista de su duración y en su posibilidad de replicación, pero esto es como todos ustedes saben un imposible en la práctica.

Este libro, como ya hemos comentado, tiene un objeto inmediato, servir de base para el diseño y formulación de posibles estrategias de intervención, en las "4ª Jornadas de Reflexión Attitudes: ¿Hay justicia en el tráfico?", facilitando, a su vez, el debate que en dichas jornadas se

producirá. Pero su pretensión de utilidad se extiende más allá. Es una opción de presente, pues pretendemos convertir este libro en manual de consulta para aquellos que intervienen en el marco de la seguridad vial tanto a nivel general como a nivel de los que participan más activamente en el tema más específico que este año trabajamos.

Y para ello, el libro se ha estructurado en tres grandes partes.

En la primera de ellas, para permitir una composición mejor acerca de las circunstancias de las que se han extraído los datos del estudio, se describe la metodología del mismo. De esta forma, se habla de la muestra utilizada, de la distribución de la misma, así como de otras características, se realiza una descripción del cuestionario, así como de la aplicación y formato del mismo. Este año hemos mantenido la inclusión que ya realizamos el año pasado de un apartado referente a la "metodología de análisis" que incluye, entre otros aspectos, explicaciones que van desde el propio tratamiento estadístico de los datos a la representación gráfica de los resultados de los mismos.

En una segunda parte presentamos los más relevantes y significativos resultados del estudio. Atendiendo a los aspectos y áreas temáticas que se trabajan en la encuesta, este capítulo que como presupondrán es el de mayor extensión del libro, a su vez está dividido en diferentes bloques: Normativa, Supervisión Policial, Sanciones, Justicia, Modelos de Respuesta y Medidas.

Los cuatro primeros bloques aunque son independientes, puesto que tratan aspectos distintos de un proceso que tiene una cronología relativamente clara, tienen un cierto grado de relación que indudablemente va a quedar reflejado en un análisis que cruza algunas de estas variables con el quinto bloque.

Además, este quinto bloque que aborda una serie de conductas, de las cuales algunas son sancionables y otras no lo son, tiene un análisis autónomo que trata de reflejar las relaciones que tiene el continuo con las conductas, las creencias, los conocimientos, las actitudes, etc.

En el sexto bloque se analizan, también desde el doble enfoque: de forma autónoma y en relación con los otros, las medidas que se llevan o se pueden llevar a cabo y que tienen relación con la temática que estamos trabajando. En realidad, "medidas" son todos los puntos tratados, pero en este bloque analizamos algunas características diferenciales de las mismas tal y como existen y tal y como podrían ser que, nos parece, tienen una implicación diferencial.

En una tercera parte, realizamos un recorrido sobre algunos de los resultados que, siendo significativos, puedan ofrecer un panorama general de los conocimientos obtenidos mediante esta investigación. Y lo hacemos desde la óptica, que nunca debemos perder, de las implicaciones que los mismos pueden tener desde un punto de vista aplicado.

Como comentaremos, este capítulo configura únicamente una primera aproximación a las numerosas conclusiones que se pueden extraer de una investigación como la realizada, que quedan por nuestra parte para foros y publicaciones posteriores, pero que pueden y deben ser extendidas por la propia actividad del lector del estudio.

En último lugar, en un anexo reproducimos el cuestionario de forma íntegra, para posibilitar su consulta.

El lector avisado encontrará diferencias entre la estructura de la aludida encuesta y la del análisis que realizamos en el presente libro. Ello es debido a que la encuesta necesita de una estructura que permita no mediatizar las respuestas de los individuos, frente a lo que necesita el lector que es abordar esta problemática desde un punto de vista más coherente e integral.

Como es privativo incluimos las referencias bibliográficas pertinentes, que en algunos casos como consecuencia de lo anteriormente explicado, no se circunscriben a publicaciones (artículos, libros, informes) y que en este caso son menores que en el libro documental. Esperamos que toda esta información sea suficiente para cumplir con los objetivos que nos hemos planteado, y que el esfuerzo de Attitudes, iniciativa social de Audi y el de las personas del INTRAS que han contribuido a este trabajo haya valido la pena.

2. LA INVESTIGACIÓN

2.1 Muestra utilizada

La muestra se ha obtenido a partir de un muestreo aleatorio simple y proporcional al censo de conductores en función del sexo, la edad, el hábitat y la Comunidad Autónoma.

Los criterios seguidos para la distribución de la muestra son:

- Para la elección de los hogares: muestras proporcionales al universo por Comunidades Autónomas y hábitat (hasta 10.000 habitantes, de 10.000 a 50.000, de más de 50.000 y capitales de provincia).
- Para la elección de los individuos: aleatorio proporcional a la población objeto de estudio por grupos de edad y sexo.

La encuesta va dirigida a conductores, con licencia o permiso de conducción. La proporción de sujetos es fiel reflejo del censo, incluye conductores desde los 14 años (licencias) hasta más de 65 años.

En función de la edad (Tabla 1), se puede observar claramente como la distribución porcentual es proporcional al censo general de conductores (Instituto Nacional de Estadística, INE, 2005).

Edad	Censo de conductores	Distribución porcentual del censo y de la muestra	Tamaño de la muestra
14-17	248.617	1,21	13
18-24	1.987.054	9,67	106
25-29	2.635.758	12,83	141
30-44	7.809.781	38,01	418
45-65	6.158.150	29,97	331
Más de 65	1.706.372	8,31	91
Total	20.545.732	100	1.100

Tabla 1: Distribución del censo de conductores y de la muestra en función de la edad

El tamaño muestral de partida ha sido de 1.100 encuestas, lo que representa operar con un margen de error para los datos generales de ± 3 con un intervalo de confianza del 95%, es decir, la representatividad de los datos permite la generalización de los resultados a la población total de conductores con un margen de error de un 3% y un nivel de significación del 0,05 ($\alpha=0,05$).

Para la realización del muestreo se ha utilizado la maqueta de distribución presentada en las tablas siguientes (Tabla 2, Tabla 3 y Tabla 4).

La distribución por sexo está estrechamente relacionada con la edad, a mayor edad disminuye la proporción de mujeres. A partir de los 45 años, el porcentaje de mujeres se reduce, tal como ocurre en la población de conductores.

Edad	Permisos y licencias		
	Varones	Mujeres	Total
14-17	9	4	13
18-24	61	45	106
25-29	77	64	141
30-44	235	183	418
45-65	218	113	331
Más de 65	78	13	91
Total	678	422	1.100

Tabla 2: Maqueta de distribución de la muestra por edad y sexo

La distribución por Comunidades Autónomas es proporcional al tamaño de la población. La distribución porcentual del censo de conductores por Comunidades Autónomas es equivalente a la distribución muestral.

	Censo de conductores	Distribución porcentual	Muestra
Castilla la Mancha	958.918	4,30	47
Cataluña	3.615.503	16,22	178
Extremadura	563.331	2,53	28
Aragón	662.729	2,97	32
Galicia	1.538.780	6,90	76
Andalucía	3.851.143	17,27	190
Castilla y León	1.452.695	6,52	72
I. Canaria	857.858	3,85	42
Cantabria	317.626	1,42	16
La Rioja	165.441	0,74	8
C. Madrid	2.655.800	11,91	131
R. Murcia	690.190	3,10	34
Navarra	315.992	1,42	16
Asturias	565.376	2,54	28
Euskadi	1.155.602	5,18	57
C. Valenciana	2.424.795	10,88	120
I. Baleares	501.468	2,25	25
Total	22.293.247	100,00	1.100

Tabla 3: Maqueta de distribución de la muestra por Comunidad Autónoma

Además, en el diseño del muestreo también se ha tenido en cuenta el tamaño de la población de origen de los encuestados (Tabla 4).

	Menos de 10.000	De 10.001 a 20.000	De 20.001 a 100.000	De 100.001 a 500.000	Más de 500.000	Total
Número habitantes	253	121	286	253	187	1.100
%	0,23	0,11	0,26	0,23	0,17	100

Tabla 4: Maqueta de distribución de la muestra por hábitat

2.2 Distribución de la muestra

La muestra, obtenida a partir de la maqueta de distribución, está constituida por un total de 1.113 encuestas. La condición necesaria para poder realizar la encuesta era la posesión de licencia o permiso de conducción (cualquier tipo de permiso).

La tabla siguiente (Tabla 5) muestra la distribución de la muestra por edad y sexo, en valores absolutos y relativos.

		Edad						Total		
		De 14 a 17 años	De 18 a 24 años	De 25 a 29 años	De 30 a 44 años	De 45 a 65 años	Más de 65 años			
Sexo	Hombre	Recuento	8	65	76	210	248	77	684	
		% de Sexo	1,2%	9,5%	11,1%	30,7%	36,3%	11,3%		100,0%
		% de Edad	66,7%	58,6%	55,1%	54,7%	65,8%	86,5%		61,6%
	Mujer	Recuento	4	46	62	174	129	12	427	
		% de Sexo	,9%	10,8%	14,5%	40,7%	30,2%	2,8%	100,0%	
		% de Edad	33,3%	41,4%	44,9%	45,3%	34,2%	13,5%	38,4%	
Total¹		Recuento	12	111	138	384	377	89	1.111	
		% de Sexo	1,1%	10,0%	12,4%	34,6%	33,9%	8,0%	100,0%	
		% de Edad	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

¹Se desconoce la edad de dos sujetos varones

Tabla 5: Distribución de la muestra en función de la edad y sexo

Por otro lado, en la Tabla 6 se observa la distribución en función de la Comunidad Autónoma. La distribución es proporcional al censo del año 2003 (último año disponible) según los datos del Instituto Nacional de Estadística (INE, 2005). La distribución es similar para hombres y mujeres. En todas las Comunidades Autónomas, salvo en Cantabria, la proporción de hombres es mayor que la de mujeres.

			Sexo		Total
			Hombre	Mujer	
CCAA	ANDALUCÍA	Recuento % de CCAA % de Sexo	118 62,1% 17,2%	72 37,9% 16,9%	190 100,0% 17,1%
	ARAGÓN	Recuento % de CCAA % de Sexo	21 63,6% 3,1%	12 36,4% 2,8%	33 100,0% 3,0%
	ASTURIAS	Recuento % de CCAA % de Sexo	19 67,9% 2,8%	9 32,1% 2,1%	28 100,0% 2,5%
	BALEARES	Recuento % de CCAA % de Sexo	18 72,0% 2,6%	7 28,0% 1,6%	25 100,0% 2,2%
	CANARIAS	Recuento % de CCAA % de Sexo	23 54,8% 3,4%	19 45,2% 4,4%	42 100,0% 3,8%
	CANTABRIA	Recuento % de CCAA % de Sexo	6 37,5% 0,9%	10 62,5% 2,3%	16 100,0% 1,4%
	CASTILLA Y LEÓN	Recuento % de CCAA % de Sexo	42 58,3% 6,1%	30 41,7% 7,0%	72 100,0% 6,5%
	CASTILLA LA MANCHA	Recuento % de CCAA % de Sexo	33 70,2% 4,8%	14 29,8% 3,3%	47 100,0% 4,2%
	CATALUÑA	Recuento % de CCAA % de Sexo	114 64,0% 16,6%	64 36,0% 15,0%	178 100,0% 16,0%
	COMUNIDAD VALENCIANA	Recuento % de CCAA % de Sexo	76 62,3% 11,1%	46 37,7% 10,8%	122 100,0% 11,0%
	EXTREMADURA	Recuento % de CCAA % de Sexo	18 64,3% 2,6%	10 35,7% 2,3%	28 100,0% 2,5%
	GALICIA	Recuento % de CCAA % de Sexo	42 55,3% 6,1%	34 44,7% 8,0%	76 100,0% 6,8%
	MADRID	Recuento % de CCAA % de Sexo	82 58,2% 12,0%	59 41,8% 13,8%	141 100,0% 12,7%
	MURCIA	Recuento % de CCAA % de Sexo	21 61,8% 3,1%	13 38,2% 3,0%	34 100,0% 3,1%
	NAVARRA	Recuento % de CCAA % de Sexo	9 56,3% 1,3%	7 43,8% 1,6%	16 100,0% 1,4%

			Sexo		Total
			Hombre	Mujer	
PAÍS VASCO	Recuento	38	19	57	
	% de CCAA	66,7%	33,3%	100,0%	
LA RIOJA	Recuento	6	2	8	
	% de CCAA	75,0%	25,0%	100,0%	
Total	Recuento	686	427	1.113	
	% de CCAA	61,6%	38,4%	100,0%	
	% de Sexo	100,0%	100,0%	100,0%	

Tabla 6: Distribución de la muestra en función de la Comunidad Autónoma y el sexo

Del mismo modo, la distribución de la muestra por tamaño de los municipios se puede ver en la Tabla 7.

			Sexo		Total
			Hombre	Mujer	
Hábitat	Menos de 10.000 habitantes	Recuento	142	114	256
		% de Hábitat	55,5%	44,5%	100,0%
		% de Sexo	20,7%	26,7%	23,0%
	De 10.001 a 20.000 habitantes	Recuento	72	56	128
		% de Hábitat	56,3%	43,8%	100,0%
		% de Sexo	10,5%	13,1%	11,5%
	De 20.001 a 100.000 habitantes	Recuento	184	92	276
		% de Hábitat	66,7%	33,3%	100,0%
		% de Sexo	26,8%	21,5%	24,8%
	De 100.001 a 500.000 habitantes	Recuento	181	86	267
		% de Hábitat	67,8%	32,2%	100,0%
		% de Sexo	26,4%	20,1%	24,0%
	Más de 500.000 habitantes	Recuento	107	79	186
		% de Hábitat	57,5%	42,5%	100,0%
		% de Sexo	15,6%	18,5%	16,7%
Total		Recuento	686	427	1.113
		% de Hábitat	61,6%	38,4%	100,0%
		% de Sexo	100,0%	100,0%	100,0%

Tabla 7: Distribución de la muestra en función del hábitat y del sexo

2.3 Características específicas de la muestra

En el cuestionario, además de la edad, sexo, Comunidad Autónoma y hábitat, se ha preguntado a los encuestados por el uso principal que dan a su vehículo, la antigüedad de la licencia/permiso, así como otras variables personales consideradas relevantes para la investigación.

El 60% de los conductores españoles **utiliza el vehículo** todos los días, un 14,5% casi todos los días, un 18,7% unos pocos días a la semana y tan sólo un 6,8% únicamente hace uso del mismo unos pocos días al mes (Tabla 8).

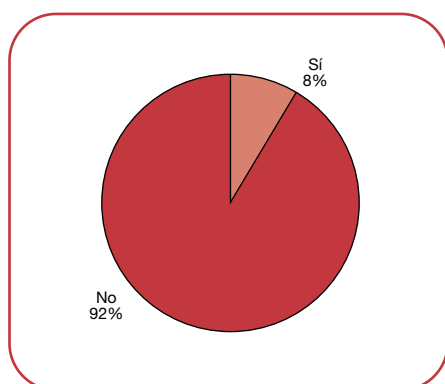
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Todos los días	668	60,0	60,0	60,0
Casi todos los días	161	14,5	14,5	74,5
Unos pocos días a la semana	208	18,7	18,7	93,2
Unos pocos días al mes	76	6,8	6,8	100,0
Total	1.113	100,0	100,0	

Tabla 8: Distribución de la muestra en función de la frecuencia del uso del vehículo

La mayor parte de los conductores utiliza su vehículo para ir y venir de su lugar de trabajo y para asuntos familiares y personales (Tabla 9). El **uso más frecuente del vehículo** es: para realizar desplazamientos por motivos familiares y/o personales, el 60% de los conductores señala este uso mientras que un 55,7% lo utiliza para ir o volver de trabajo (la encuesta permite la posibilidad de señalar más de una alternativa, por tanto, no son categorías excluyentes).

		Recuento	% conductores
Uso principal del vehículo	Ir y venir del trabajo	620	55,7
	Ir y venir del centro de estudios	96	8,6
	Para el desarrollo del trabajo	149	13,4
	Para asuntos familiares y personales	674	60,6
	Para ir de fiesta o marcha	148	13,3
	Para ocio	392	35,2
	Para otros asuntos	8	0,7

Tabla 9: Distribución de la muestra en función del uso principal del vehículo

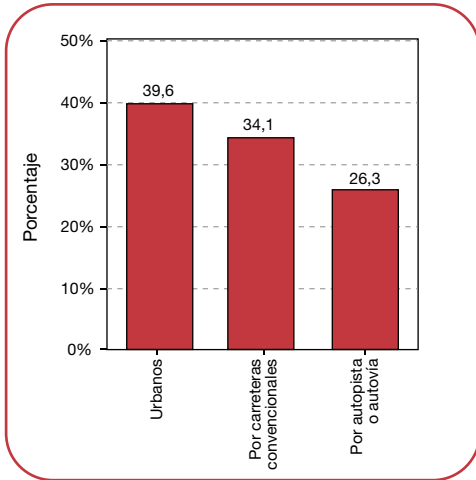


Gráfica 1. Distribución porcentual de los conductores en función del tipo de conductor

Sólo un 8% de los encuestados son conductores profesionales (Gráfica 1). Casi un 65% de los encuestados son trabajadores, esto explica que uno de los principales usos del vehículo sean los desplazamientos al lugar del trabajo. El 35% restante está constituido por jubilados, estudiantes, desempleados y personas que exclusivamente trabajan en tareas del hogar (Tabla 10).

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Trabaja	717	64,4	64,4
	Jubilado	149	13,4	77,8
	Parado habiendo trabajado antes	70	6,3	84,1
	Parado en busca del primer empleo	4	0,4	84,5
	Trabaja en tareas del hogar exclusivamente	83	7,5	91,9
	Estudiante	90	8,1	100,0
	Total	1.113	100,0	100,0

Tabla 10: Distribución de la muestra en función de la ocupación de los encuestados



Gráfica 2. Distribución porcentual de la muestra en función del tipo de vía habitual en sus desplazamientos

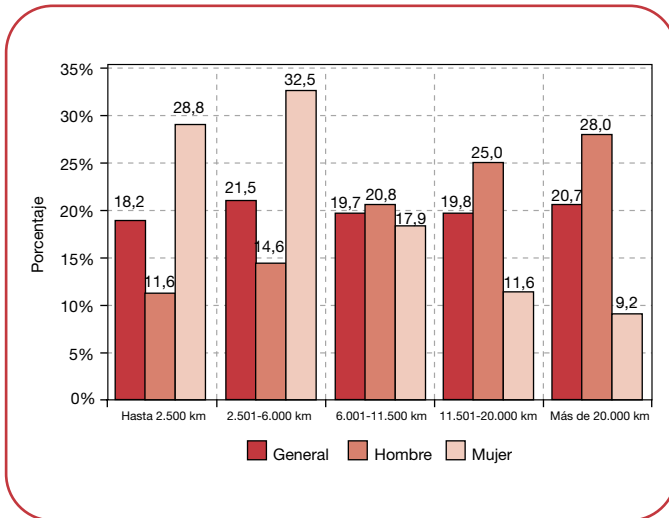
La mayor parte de los conductores realiza sus desplazamientos por ciudad. El 39,6% de los conductores realiza fundamentalmente **desplazamientos urbanos** (Gráfica 2) mientras que el 34,1% se desplaza principalmente por carreteras convencionales. Un 26,3% se desplaza por autopistas o autovías.

En relación con el **promedio de kilómetros recorridos al año**,

entendido como un indicador del nivel de

exposición al riesgo, se puede observar (Gráfica 3) que la quinta parte de nuestros conductores realiza más de 20.000 kilómetros al año. Un 18,2% de los encuestados no supera los 2.500 kilómetros. La exposición al riesgo es mayor por parte de los hombres.

También se ha considerado que la experiencia, el historial



Gráfica 3. Distribución porcentual de la muestra en función del sexo y del promedio de kilómetros recorridos al año

de accidentes o las sanciones recibidas podría influir en la valoración que realicen los usuarios de las normas de tráfico y la seguridad vial.

En la Tabla 11 se observa la distribución de los conductores en función de la **antigüedad del permiso**. Casi un 70% de los usuarios son conductores expertos, poseen su permiso más de 10 años. Tan sólo un 9% dispone del permiso desde hace dos o menos años.

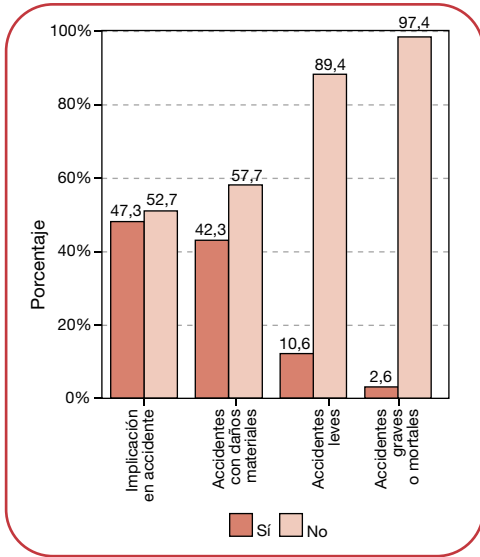
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	2 años o inferior	99	8,9	9,0	9,0
	De 3 a 6 años	131	11,8	11,9	20,9
	De 7 a 10 años	112	10,1	10,2	31,1
	De 11 a 15 años	110	9,9	10,0	41,1
	De 16 a 20 años	150	13,5	13,6	54,7
	De 21 a 25 años	138	12,4	12,5	67,3
	De 26 a 30 años	138	12,4	12,5	79,8
	Más de 30 años	222	19,9	20,2	100,0
Total	1.100	98,8	100,0		
Perdido	Sistema	13	1,2		
Total		1.113	100,0		

Tabla 11: Distribución de los conductores en función de la antigüedad del permiso

Casi la mitad de la muestra se ha visto implicada en uno o más accidentes (Tabla 12). La **implicación en accidentes** así como su gravedad está estrechamente relacionada con el nivel de exposición al riesgo, es decir, con los años de antigüedad del permiso, el tipo de desplazamiento y los kilómetros recorridos.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	No	586	52,7	52,7	52,7
	Un accidente	264	23,7	23,7	76,4
	Dos o más	263	23,6	23,6	100,0
	Total	1.113	100,0	100,0	

Tabla 12: Distribución de los conductores en función de la implicación en accidentes



Como se ha comprobado, el 47,3% de los encuestados se ha visto envuelto en un accidente de tráfico. La mayor parte de estos no ocasionaron víctimas. Un 10,6% se vio implicado en un accidente con víctimas leves y un 2,6% en un accidente grave o mortal (Gráfica 4).

Gráfica 4. Distribución de los conductores en función de la implicación en accidentes

2.4 Descripción del cuestionario

El cuestionario recoge los conocimientos, actitudes y conductas de los usuarios hacia el tráfico y la seguridad vial. Sus comentarios hacen referencia tanto a la valoración que realizan de las normas de tráfico actuales como a la valoración que realizan de su comportamiento en el escenario vial.

La encuesta (incluida en el anexo) está constituida por una serie de preguntas estructuradas en torno a unos apartados diferenciados que dan respuesta a los objetivos perseguidos en la investigación.

Los apartados incluidos son:

- Experiencia en la conducción
- Conductas implicadas en accidentes con víctimas
- Normativa

- Sanciones
- Supervisión y vigilancia policial
- Justicia
- Eficacia de medidas
- Datos de clasificación social

Los conductores entrevistados deben responder a cada pregunta con una o varias alternativas, dependiendo del tipo de pregunta (respuesta única o respuesta múltiple). Un aspecto importante del cuestionario es el orden en el que se van realizando las preguntas. El objeto de esta ordenación es el de no condicionar las respuestas de los encuestados en una dirección determinada.

A continuación, se explica con detalle la información que se solicita en cada uno de los apartados y su interés en el estudio.

En el primer apartado, se pretende conseguir información sobre la **experiencia en la conducción** del entrevistado. Para ello, se solicita información sobre la antigüedad del permiso, el uso y la frecuencia con que utiliza su vehículo, así como su historial de accidentes. Esta información permite elaborar un determinado perfil del conductor.

El segundo bloque, más amplio, se centra en una serie de **conductas que dificultan una conducción segura** en mayor o menor grado y que pueden o no ser objeto de sanción. Las conductas estudiadas son:

- Conducir con exceso de velocidad;
- No adecuar la velocidad a las condiciones del tráfico, de la vía, meteorológicas, etc.;
- No mantener la distancia de seguridad;
- Gritar o insultar verbalmente mientras se conduce;
- Conducir después de haber tomado alguna bebida alcohólica;
- Circular sin cinturón de seguridad, incluso en las plazas traseras y en ciudad;
- Fumar durante la conducción;

- Conducir sin seguro;
- Conducir sin haber pasado la ITV.

Para cada una de estas conductas, se recoge información sobre los siguientes aspectos:

- Frecuencia y razones por las que el encuestado realiza o no cada conducta;
- Nivel de riesgo o peligrosidad (como causa de accidente de tráfico) que atribuye a la conducta;
- La consideración de la conducta como sancionable o no; la probabilidad percibida o estimada de sanción; el tipo de sanción estipulada para la conducta así como dureza con la que el entrevistado sancionaría dicha conducta;
- Las sanciones recibidas; la valoración de éstas; y, si la sanción recibida ha modificado el comportamiento del encuestado.

Con todo ello, pretendemos conocer en qué se basa el comportamiento del sujeto entrevistado y cómo las sanciones y el nivel de riesgo percibido condicionan sus acciones.

Obtenida la información sobre las conductas, interesa conocer las creencias, conocimientos y actitudes de los encuestados hacia la *normativa*, *sanciones*, *supervisión* y *justicia*, lo que permitirá conocer además la actitud general de los conductores españoles hacia las normas de tráfico y hacia la seguridad vial.

Así, el apartado 3, dedicado a la **normativa**, tiene como objetivo detectar el nivel de conocimiento que manifiesta tener el encuestado, la calificación de las normas actuales de tráfico así como la eficacia que otorga a dichas normas como medida para evitar los accidentes de tráfico.

El apartado 4, centrado en el tema de las **sanciones**, pretende conocer las opiniones de los entrevistados sobre las siguientes cuestiones: criterios que deben utilizarse para establecer el tipo de sanción por una infracción; el

tipo de sanción que debería aplicarse a los infractores causantes de víctimas graves o mortales; la consideración sobre la finalidad (recaudatoria, educativa o castigadora) de la sanción; y, el número de sanciones recibidas, incluyendo las de aparcamiento.

El apartado 5 se dedica a la **supervisión o vigilancia policial** y tiene el objetivo de conocer cómo percibe el encuestado la supervisión policial en general y las acciones de vigilancia policial en particular.

En el apartado 6, dirigido al tema de la **justicia**, se pretende recoger, por un lado, las opiniones de los conductores españoles sobre el funcionamiento de la justicia en general y la justicia en materia de tráfico y seguridad vial, en particular; sobre si se deberían crear juzgados especializados en materia de tráfico y seguridad vial y si el conductor profesional debe recibir un tratamiento diferencial respecto del conductor ordinario. Por otro lado, se pretende identificar a los encuestados que se han visto implicados en alguna ocasión en algún juicio de tráfico en calidad de testigos, víctimas o inculpados.

Ya que son numerosas las acciones o propuestas de intervención para la reducción de la accidentalidad, pero en escasas ocasiones son evaluadas por el propio usuario a quienes van dirigidas, el apartado 7 pretende que sea el propio conductor quien evalúe la **eficacia de diferentes medidas para reducir los accidentes de tráfico**. Para ello, se solicita al encuestado que valore la eficacia de las siguientes medidas: incremento del coste de los seguros; ajustar la sanción a las posibilidades económicas del sancionado; retirada temporal del carné; incremento del coste de la sanción; incremento de la responsabilidad penal (cárcel o prisión); incremento de la supervisión policial; retirada total del carné; el carné por puntos; y, trabajos para beneficios de la comunidad.

Además, se han tenido en cuenta aspectos sociodemográficos como la edad, el sexo, la comunidad autónoma de residencia, el nivel de estudios terminado y la actividad laboral.

2.5 Aplicaciones y formato del cuestionario

FICHA TÉCNICA: Encuesta percepción de las normas de tráfico.

Carácter: Anónimo.

Ámbito: Península Ibérica, Baleares y Canarias.

Universo: Censo de conductores españoles, población de ambos sexos, a partir de 14 años con licencia o permiso de conducción.

Tamaño de la muestra: 1.100 entrevistas.

Fecha de realización: Abril-Mayo

Error muestral: Para un nivel de confianza del 95% y $p=q=50$ el error es $\pm 3\%$ para el conjunto de la muestra

Administración: Entrevistas telefónicas semiestructuradas de una duración máxima de 20 minutos.

El cuestionario se ha aplicado durante los meses de abril y mayo a través de una entrevista telefónica semiestructurada de una duración máxima de 20 minutos realizada por personal previamente formado y especializado en este tipo de tarea⁽¹⁾. El personal encargado de realizar los pases de la encuesta ha seguido las indicaciones del equipo investigador.

La duración media de la entrevista ha sido de 20 minutos, con cierta variabilidad debida a las propias diferencias individuales.

⁽¹⁾ Encuestas realizadas por EMER-GfK. Empresa certificada por AENOR en el cumplimiento de las normas de calidad UNE-EN-ISO 9001.

En el proceso de aplicación se establecieron una serie de programas de control para verificar la calidad en todas las fases del desarrollo de la investigación. Estas fases son:

- Diseño del cuestionario
- Selección y formación de los entrevistadores
- Realización del trabajo de campo
- Grabación y tabulación de los datos
- Depuración y codificación de los datos

Para comprobar el adecuado diseño de la encuesta, previamente se realizó un pase piloto que permitió el ajuste del cuestionario, la duración, la comprensión y el funcionamiento del mismo.

El cuestionario incluye preguntas de varios tipos.

- Preguntas cerradas:
 - o Preguntas dicotómicas en las que se establecen sólo 2 alternativas de respuesta "Sí" o "No". Este tipo de preguntas permite identificar claramente al entrevistado.

Por ejemplo: P.3. ¿Es Ud. conductor profesional?

- o Con categorías de respuesta: Son aquellas que ofrecen varias alternativas de respuesta.

En el cuestionario aparecen dos opciones diferentes.

Por un lado, aquellas en las que se pide al sujeto que seleccione solamente una.

Por ejemplo: P.7. Habitualmente, los desplazamientos que realiza con su/s vehículo/s son: (el entrevistador lee las alternativas y solicita respuesta única)

- Urbanos
- Por carreteras convencionales
- Por autopista de peaje
- Por autopista o autovía

o Y otras, en las que el entrevistado puede escoger más de una respuesta.

Por ejemplo: P.5. ¿Cuál es el uso principal que realiza con su/s vehículo/s? (el entrevistador lee las

alternativas con la posibilidad de señalar más de una respuesta)

- Ir o venir del trabajo
- Ir o venir del centro de estudios
- Para el desarrollo del trabajo
- Para asuntos familiares o personales
- Para ir de fiesta o de marcha
- Para ocio

o De valoración: Las alternativas en este tipo de preguntas constituyen una escala de intensidad creciente o decreciente. Se solicita al sujeto que valore o califique un determinado evento.

Por ejemplo: P.22. ¿Qué eficacia diría Ud. que tienen las normas de tráfico y seguridad vial como medida para evitar los accidentes de tráfico? Utilice una escala de 0 a 10 en la que 0 significa que las normas son totalmente ineficaces para evitar los accidentes de tráfico y 10 que son totalmente eficaces.

- Preguntas abiertas: cuestiones que se formulan sin establecer las categorías de respuesta.

Por ejemplo: P.11.b ¿Cuál es la razón por la que conduce con exceso de velocidad?

3. METODOLOGÍA DE ANÁLISIS

3.1 Descripción estadística

El cuestionario de percepción de las normas de tráfico, como se ha comentado, trabaja fundamentalmente con variables categóricas o cualitativas y con variables ordinales⁽²⁾.

Se han considerado dos grupos de técnicas ajustadas al tipo de datos. Por un lado, aquellas propiamente descriptivas; y por otro lado, para la valoración de las diferencias entre grupos, aquellas que, además de describir, exploran las relaciones de interdependencia entre las variables.

En el primer grupo se incluyen las *tablas univariadas* y las *tablas de respuesta múltiple*. En el segundo, las *tablas de contingencia* y *análisis de varianza (ANOVAS)*.

Tablas univariadas

Las **tablas univariadas** son el nivel más básico en el análisis estadístico de cualquier estudio. Consisten en la tabulación de los datos para cada una de las categorías que constituyen las diferentes variables de estudio, sea por medio de frecuencias, porcentajes o ambos.

Este tipo de técnicas permite obtener una perspectiva general de la situación.

Tablas de respuestas múltiples

Una variable multirrespuesta o de respuesta múltiple es aquella variable que puede tomar más de un valor por cada caso, es decir, el sujeto puede dar más de una respuesta.

Por lo tanto, la **tabla de respuestas múltiples** agrupa

⁽²⁾ La escala utilizada es de 0 a 10, puede ser tratada como una variable cuantitativa.

variables elementales en conjuntos de categorías múltiples, para las que se pueden obtener tablas de frecuencias y tablas de contingencia.

Es una tabla de frecuencias para las preguntas en las que se posibilita al sujeto marcar más de una alternativa (preguntas de respuesta múltiple), es decir, en las que las categorías de respuesta no son excluyentes. En estos casos la suma de los porcentajes de las alternativas es igual o superior a 100.

Tablas bivariadas: tablas de contingencia

Las ***tablas bivariadas***, también denominadas tablas cruzadas o tablas de contingencia, son herramientas para explorar más detalladamente cómo se relacionan las distintas variables. El procedimiento se basa en el cruce de dos o más variables, y define el nivel de interrelación entre las diferentes categorías de cada una de las dos variables. Este tipo de análisis permite detectar exactamente en qué categoría de esas dos variables se sitúa el problema, por lo que la intervención podrá ser mucho más precisa. Para comprobar la existencia de una asociación estadísticamente significativa se cuenta con el análisis de los residuales. El residual es un valor tipificado ($\mu = 0$ y $\sigma = 1$) que representa el grado de variación existente entre una frecuencia esperada o teórica y una frecuencia observada. Estos valores junto con chi-cuadrado (χ^2) confirmarán esta variación con un nivel de significación predeterminado ($p = \alpha = 0,05$).

Análisis de varianza: ANOVA de un factor

El análisis de varianza de un factor consiste en medir y comparar una variable dada en función de los grupos determinados por otra. El contraste establece, en este

caso, si existen diferencias significativas en las puntuaciones obtenidas entre grupos.

La hipótesis que se pone a prueba en el ANOVA de un factor es que las medias poblacionales (las medias de la variable dependiente, por ejemplo, *P.22. Valoración de la eficacia de las normas de tráfico y seguridad vial*) para cada nivel de la variable independiente (por ejemplo para hombres y mujeres) son iguales o no con un intervalo de confianza establecido, en nuestro caso 95%.

Por otro lado un instrumento muy útil para ayudar a comprender los resultados lo constituyen los procedimientos de representación gráfica.

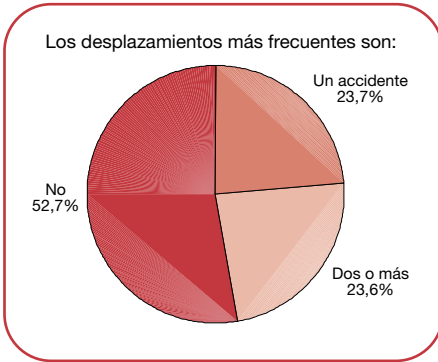
3.2 Representación gráfica

Los procedimientos de representación gráfica facilitan la interpretación y comprensión de los resultados procedentes del análisis estadístico. Permiten enfatizar aquellos resultados especialmente relevantes. Para ello, se dispone de numerosos elementos gráficos (barras, líneas, sectores, etc.) adaptados al tipo de información que se pretenda representar.

Es importante tener en cuenta, para su correcta interpretación, la escala utilizada para su representación puesto que, en algunos casos, puede estar desplazada del origen para enfatizar visualmente las diferencias.

En el estudio se han utilizado principalmente dos tipos de gráficas: gráficas de barras en las que se representan la distribución de los porcentajes por categorías de respuesta y gráficas de medias, en las que se representan las medias de los subgrupos.

Veamos con mayor detalle cada uno de los tipos de representación gráfica utilizada.

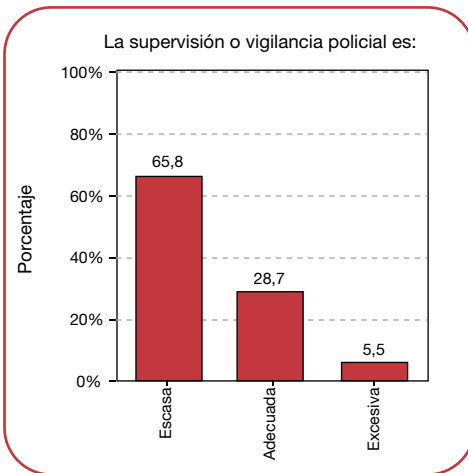


Gráfica 5. Ejemplo de gráfica de sectores

Gráfica de sectores

La gráfica de sectores es aquella en la que cada categoría queda representada por un sector de la gráfica proporcional a la frecuencia o al porcentaje obtenido por cada categoría de una variable dada, generalmente cualitativa. Si el número de categorías es elevado esta gráfica no es

adecuada (Gráfica 5).

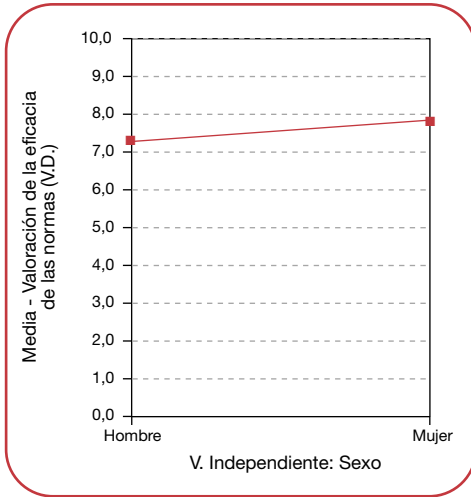


Gráfica 6. Ejemplo gráfica de barras

Gráfica de barras

Las gráficas de barras permiten comparar la relevancia de cada una de las categorías (Gráfica 6). Principalmente se utilizan con variables nominales o categóricas. En el eje de las abscisas aparecen las categorías de la variable dada y en el eje de las ordenadas se representa el porcentaje o la frecuencia que cada una de las alternativas supone.

La suma de los porcentajes de cada categoría es igual a cien cuando la variable muestra categorías exhaustivas y excluyentes. Cuando existe la posibilidad de escoger más de una alternativa (respuestas múltiples) este sumatorio puede ser superior a cien.



Gráfica 7. Ejemplo gráfica de medias

Gráfica de medias

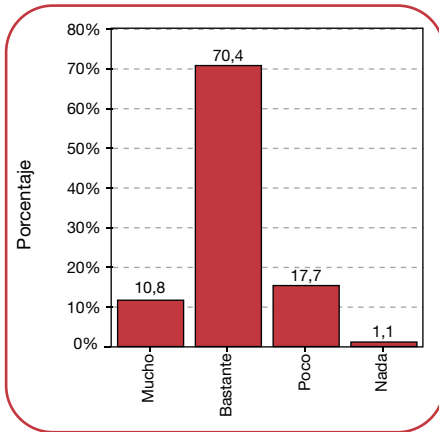
Las gráficas de medias son gráficos de líneas con la variable factor (variable cualitativa o categórica) en el eje de las abscisas (eje X) y la variable dependiente en el eje de las ordenadas (eje Y).

Las marcas de las líneas representan las medias de la variable dependiente para cada una de las categorías de la variable independiente (Gráfica 7).

4. RESULTADOS DEL ESTUDIO

4.1 Normativa

En este apartado se analizan tres cuestiones básicas relacionadas con la normativa: el nivel de conocimiento, la



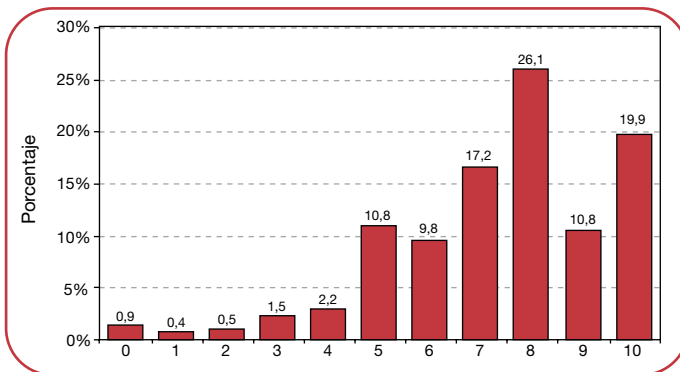
Gráfica 8. Distribución porcentual de los conductores en función de su conocimiento de la normativa

percepción de eficacia y la calificación de las normas de tráfico y seguridad vial.

Respecto al **conocimiento de la normativa en materia de tráfico y seguridad vial**, el 70,4% de los encuestados señala que la conoce bastante bien. Mientras que alrededor del 11% indica que la conoce mucho. Como vemos (Gráfica 8), un pequeño pero preocupante 1,1% dice no conocer en absoluto la normativa,

mientras que cerca del 18% admite conocerla poco. Habrá que comprobar si existe una coincidencia entre el nivel de conocimiento manifestado y el conocimiento real.

No hay diferencias⁽³⁾ entre el promedio de kilómetros



Gráfica 9. Distribución porcentual de la puntuación otorgada a la eficacia de las normas de tráfico y seguridad vial

recorridos al año y el nivel de conocimiento que sobre la normativa en materia de tráfico afirman tener los encuestados.

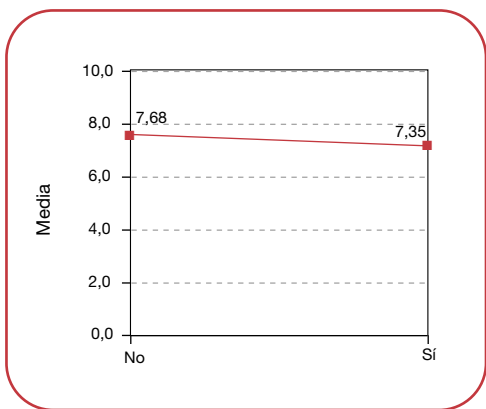
Como se aprecia detalladamente en la Gráfica 9, tan sólo el

5,5% de los encuestados otorga una puntuación que oscila entre 0 y 4 para referirse a la **eficacia de las normas como medida para evitar los accidentes de tráfico**.

Aproximadamente la cuarta parte de entrevistados (26,1%)

⁽³⁾ Es decir, no hay diferencias estadísticamente significativas considerando el intervalo de confianza dado, 95% (nivel de significación, $\alpha=0,005$).

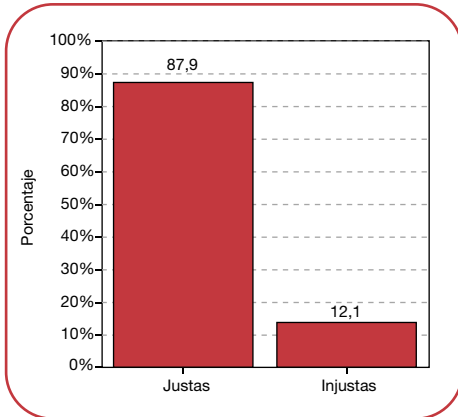
considera que éstas son bastante eficaces, lo que queda reflejado en la puntuación de 8 que han señalado. Finalmente, uno de cada cinco conductores otorga la máxima puntuación, manifestando de este modo un acuerdo total con la eficacia de la normativa para evitar los accidentes de tráfico. La calificación media es 7,52. Aproximadamente el 95% de los encuestados aprueba la eficacia de las normas; de éstos un 74% califica la eficacia con un notable o sobresaliente. Si tenemos en cuenta la relación entre la antigüedad del permiso y la valoración que los conductores hacen sobre la eficacia de las normas de tráfico para evitar accidentes, no aparecen diferencias significativas, estando todos los valores próximos al 7. Es decir, independientemente de la experiencia, entendida como años pasados desde la obtención del permiso o licencia, la valoración de la eficacia de las normas es la misma. Sin embargo, existen diferencias significativas cuando tenemos en cuenta la implicación del conductor en algún accidente de tráfico. Así, las personas que han sufrido algún



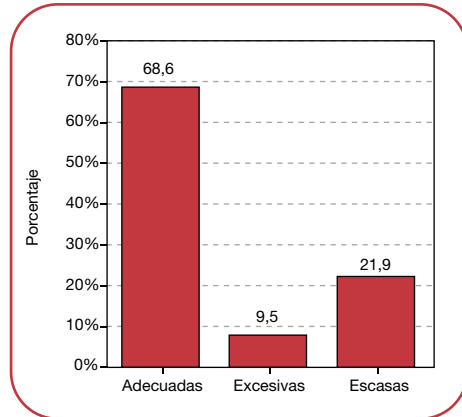
Gráfica 10. Valoración media de la eficacia de las normas de tráfico y seguridad vial en función de la implicación en accidentes

accidente de tráfico consideran que las normas son menos eficaces que aquellas que no se han visto implicadas en ningún accidente vial. Podemos apreciar estas puntuaciones en la Gráfica 10. Quizás esto pueda deberse a que el conductor atribuye la causa y consecuencias del accidente que ha sufrido a un mal funcionamiento de las normas.

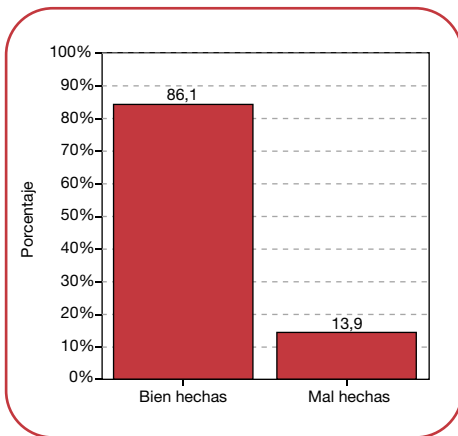
Si analizamos la **calificación de las normas de tráfico** realizada por los conductores, la respuesta en mayor medida es favorable. Así, el 87,9% las valora justas frente al 12,1% que piensa que son injustas; el 68,6% señala que son adecuadas mientras que el 31,4% estima que son excesivas o escasas; el 86%



Gráfica 11.
Distribución porcentual de los conductores en función de la calificación de las normas (justas/injustas)



Gráfica 12.
Distribución porcentual de los conductores en función de la calificación de las normas (adecuadas/excesivas/escasas)

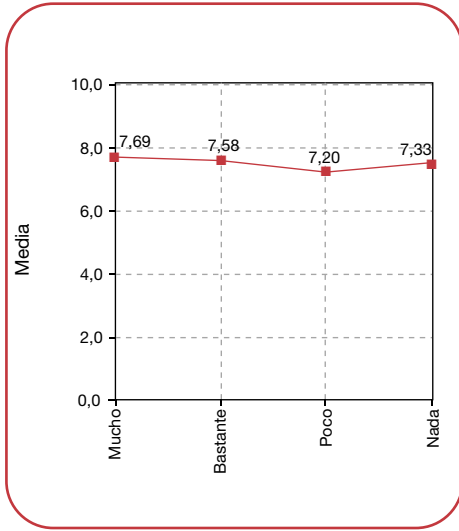


Gráfica 13.
Distribución porcentual de los conductores en función de la calificación de las normas (bien hechas/mal hechas)

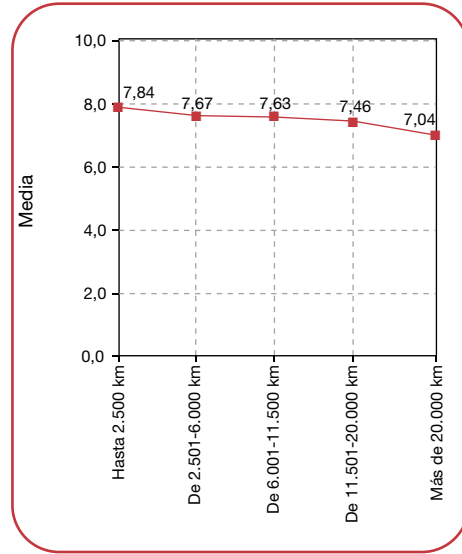
considera que están bien hechas y un 14% que están mal hechas (Gráfica 11, Gráfica 12 y Gráfica 13).

A pesar de que las puntuaciones sobre la valoración de la eficacia de las normas son similares en todos los encuestados independientemente de su conocimiento sobre las mismas (entre 7,20 y 7,69), aunque sin diferencias estadísticamente significativas, son los conductores que se

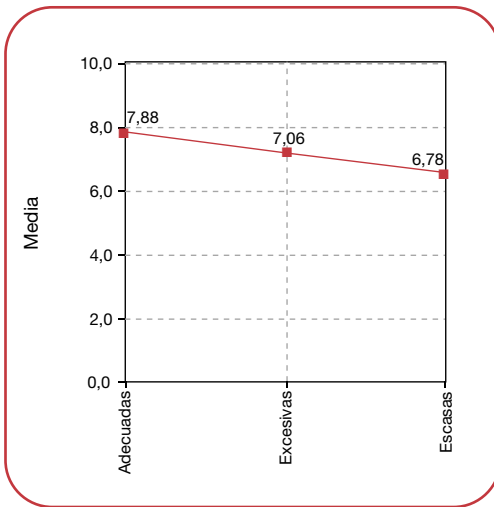
auto-evalúan poseedores de un mayor nivel de conocimiento (Mucho o Bastante) de las normas de tráfico quienes valoran mayor la eficacia de las mismas como medida para evitar los accidentes de tráfico (Gráfica 14). A medida que aumenta el número de kilómetros recorridos disminuye la valoración realizada sobre la eficacia de las normas en materia de tráfico y seguridad vial. Como vemos en la Gráfica 15, si bien todas las puntuaciones medias son superiores a 7, las personas que menos kilómetros



Gráfica 14. Valoración media de la eficacia de las normas de tráfico y seguridad vial en función del conocimiento de la norma



Gráfica 15. Valoración media de la eficacia de las normas de tráfico y seguridad vial en función del promedio de kilómetros recorridos

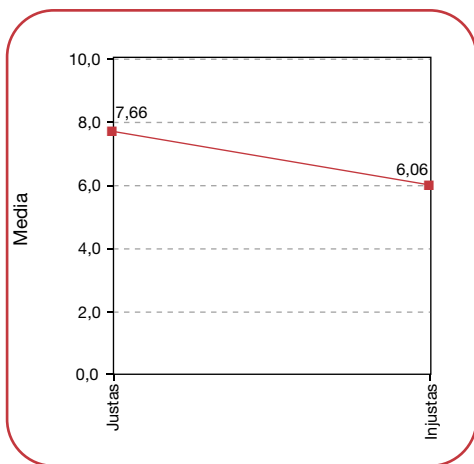


Gráfica 16. Valoración media de la eficacia de las normas de tráfico y seguridad vial en función de la calificación de las normas (adecuadas/excesivas/escasas)

recorren al año consideran que las normas son más eficaces, siendo además significativamente diferentes las medias entre las personas que más y menos kilómetros recorren. Es decir, el que más uso hace de las normas menor valoración les concede.

Si nos centramos en la valoración de la eficacia de las normas en función de la calificación que los conductores conceden a éstas, observamos diferencias significativas. En este

sentido, aquellos conductores que consideran las normas adecuadas son quienes valoran mayor (7,88) la eficacia de las mismas para evitar accidentes de tráfico. Como vemos en la Gráfica 16, los conductores que consideran que las normas son escasas son también quienes menor

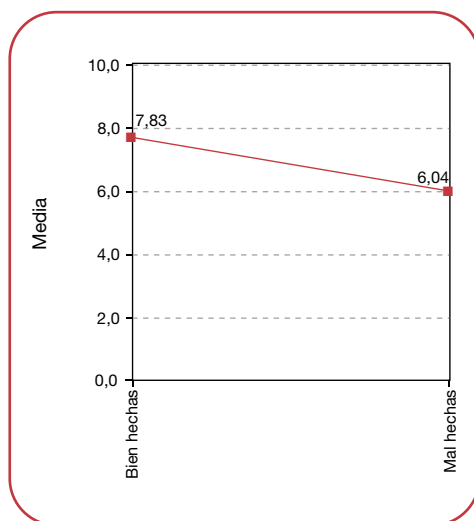


Gráfica 17. Valoración media de la eficacia de las normas de tráfico y seguridad vial en función de la calificación de las normas (justas/injustas)

diferentes atributos.

Por otro lado, también son significativas las diferencias entre la eficacia otorgada a las normas y la calificación de éstas en términos de justas/injustas. Así, como vemos en la Gráfica 17, aquellas personas que consideran que las normas son justas otorgan una mayor puntuación a la eficacia de las mismas como medida para evitar los

puntuación otorgan a la eficacia de éstas como medida para reducir o evitar siniestros de tráfico. Concretamente, la valoración realizada por el grupo de conductores que considera que las normas son adecuadas difiere estadísticamente de aquellos que piensan que son excesivas o escasas. Sin embargo, no existen diferencias entre estos dos grupos aunque en cada caso la disminución en la calificación se debe a



Gráfica 18. Valoración media de la eficacia de las normas de tráfico y seguridad vial en función de la calificación de las normas (bien hechas/mal hechas)

las medias en la Gráfica 18.

El tipo de vía habitual utilizada en los desplazamientos no guarda relación con el conocimiento de la normativa de tráfico y seguridad vial, con la consideración de la eficacia de las normas ni con la calificación de las mismas

accidentes de tráfico.

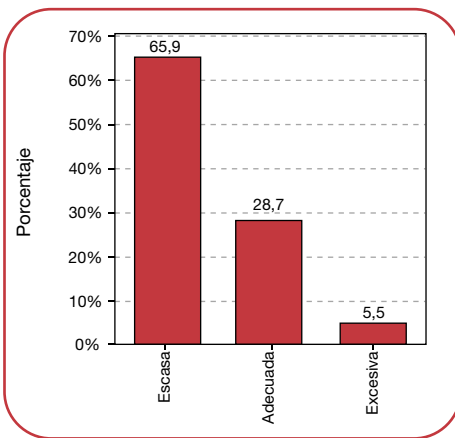
Si consideramos la valoración emitida por los conductores acerca de si las normas están bien/mal hechas, observamos de nuevo diferencias significativas. Recordemos que más del 85% de los conductores piensa que las normas están bien hechas. Sin embargo, y de forma lógica, aquellos que estiman que están bien hechas también consideran que éstas son más eficaces para reducir los accidentes de tráfico. Podemos observar

(justas/injustas, adecuadas/excesivas/escasas, bien/mal hechas) realizada por los encuestados.

La edad no está relacionada con el nivel de conocimiento, la calificación y la percepción de la eficacia de las normas. Sin embargo, el sexo sí que influye en la percepción y en la calificación de las normas. Las mujeres califican mejor las normas que los varones.

4.2 Supervisión policial

En este apartado se han estudiado dos cuestiones básicas: la percepción sobre la supervisión policial y las creencias sobre la finalidad de dicha supervisión.



Gráfica 19.
Distribución porcentual de los conductores en función de la calificación de la supervisión policial

En relación con la **percepción de la supervisión policial**, el 65,9% de los conductores considera que es escasa mientras que el 28,7% piensa que es adecuada. Como vemos en la Gráfica 19, un 5,5% estima que la supervisión o vigilancia policial es excesiva.

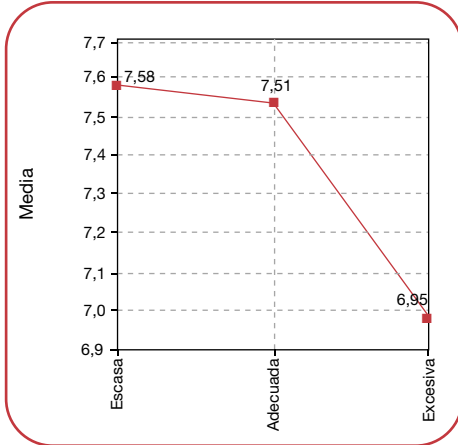
Existe una coincidencia entre percepción de la supervisión policial y la calificación de las normas. En este sentido, aquellos que

perciben la supervisión policial como escasa,

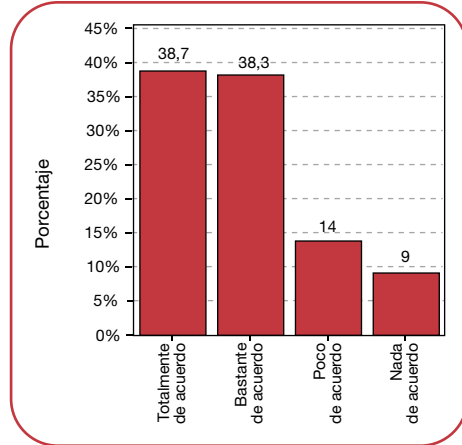
adecuada o excesiva también consideran las normas de tráfico escasas, adecuadas o excesivas, respectivamente.

Como se aprecia en la Gráfica 20, aquellos conductores que estiman que la supervisión policial es excesiva valoran con puntuaciones menores la eficacia de las normas en materia de tráfico y seguridad vial como medida para evitar los accidentes de tráfico.

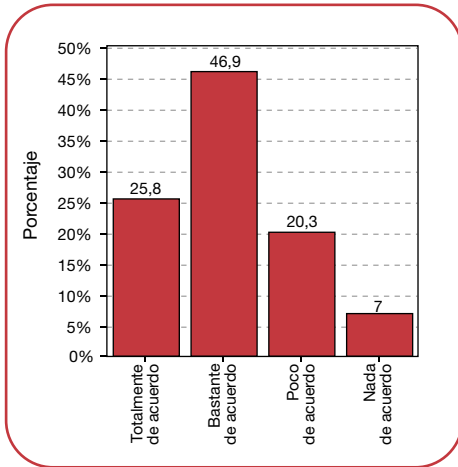
El análisis de las creencias sobre la **finalidad de la supervisión policial** ha puesto de manifiesto que un



Gráfica 20. Valoración media de la eficacia de las normas de tráfico y seguridad vial en función de la calificación de la supervisión policial



Gráfica 21. Distribución porcentual de los conductores en función de su nivel de acuerdo con la afirmación "los agentes van a pillarnos"



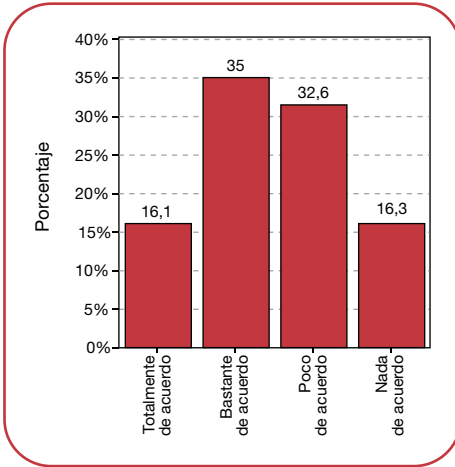
Gráfica 22. Distribución porcentual de los conductores en función de su nivel de acuerdo con la afirmación los agentes se colocan en lugares para poder parar a los vehículos con seguridad

elevado porcentaje de conductores piensa que los agentes se colocan en determinados lugares para "pillarnos" (Gráfica 21). Concretamente, un 77% de los encuestados está bastante o completamente de acuerdo con que la finalidad de la vigilancia policial es "pillar" a los conductores.

La función de vigilar y velar por la seguridad de los usuarios de la vía también es reconocida por un porcentaje importante

de usuarios. Casi un 73% de los usuarios manifiesta su grado de completo o bastante acuerdo en relación con esta función (Gráfica 22).

Sin embargo, el grado de desacuerdo ante la afirmación de que los agentes se colocan en los sitios más peligrosos es elevado. Casi la mitad de los usuarios está poco (32,6%) o nada (16,3%) de acuerdo con que la vigilancia policial se sitúa en los lugares más peligrosos (Gráfica 23).



Gráfica 23.
Distribución porcentual de los conductores en función de su nivel de acuerdo con la afirmación de que los agentes se colocan en los lugares más peligrosos

La opinión que tienen los conductores acerca de la supervisión policial guarda estrecha relación con la función atribuida. Es decir, aquellos que consideran la vigilancia escasa no creen que los agentes se sitúen en los lugares más peligrosos. Sin embargo, aquellos que la califican de excesiva piensan que los agentes van a "pillarnos" y que no tienen la precaución de ubicarse en lugares adecuados para parar con seguridad a los vehículos.

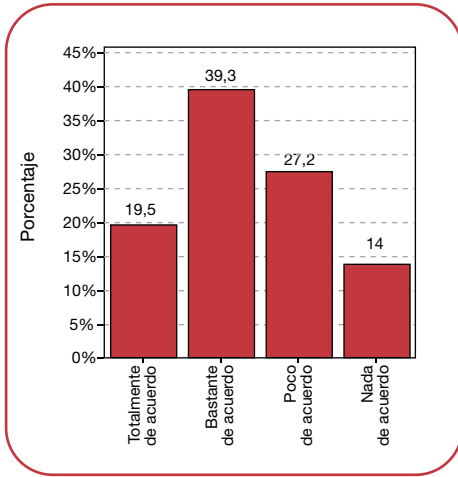
Los conductores que creen que la supervisión existente es adecuada están en mayor medida de acuerdo en que la vigilancia policial se encuentra en los tramos más peligrosos. En apartados posteriores se comprobará cómo la valoración de la supervisión policial y de las funciones atribuidas guarda relación con el historial de sanciones y con la valoración de la eficacia de las normas de tráfico.

La percepción de la supervisión así como su finalidad no depende de la edad y el sexo del conductor.

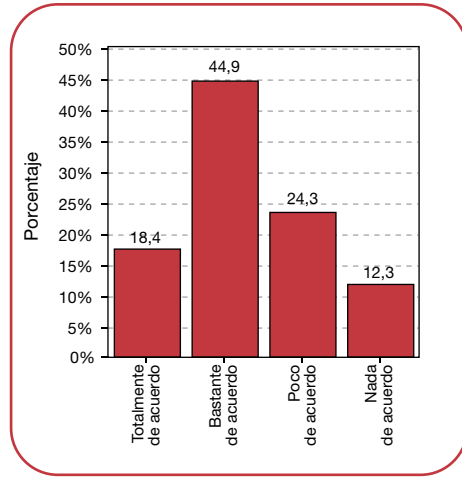
4.3 Sanciones

En este apartado se analizan las cuestiones que hacen referencia a los siguientes aspectos: percepción de la finalidad de la sanción, criterios para establecer el tipo de sanción y sanciones recibidas incluyendo las de aparcamiento.

Cerca del 40% de las personas encuestadas está bastante de acuerdo en que la **finalidad de la sanción** es fundamentalmente recaudatoria, mientras el 19,5% manifiesta un acuerdo total con esta afirmación. Como se



Gráfica 24.
Distribución porcentual de los conductores en función del grado de acuerdo con la finalidad recaudatoria de la sanción



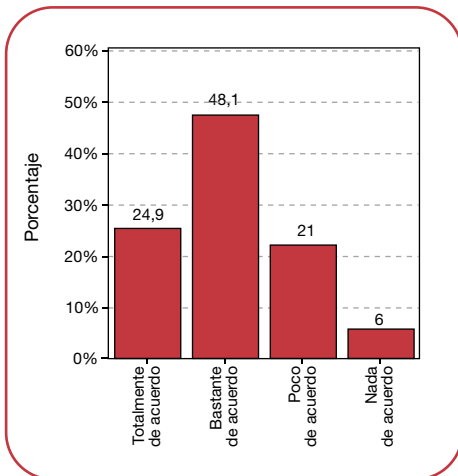
Gráfica 25.
Distribución porcentual de los conductores en función del grado de acuerdo con la finalidad educativa de la sanción

puede apreciar en la Gráfica 24, el 27,2% está poco de acuerdo y el 14% se manifiesta en desacuerdo con la afirmación planteada. Así pues, un porcentaje considerable

de personas (casi el 60%) considera que la recaudación es el objetivo básico de las sanciones.

Por otro lado, el 18,4% afirma estar totalmente de acuerdo y el 44,9% muestra bastante acuerdo con la afirmación que plantea que la finalidad básica de las sanciones es educativa. Sin embargo, como se aprecia en la Gráfica 25, alrededor del 36% de los conductores encuestados está poco o nada de acuerdo

con la función educativa de la sanción.



Gráfica 26.
Distribución porcentual de los conductores en función del grado de acuerdo con finalidad castigadora de la sanción

Finalmente, el 73% de los encuestados se muestra de acuerdo con la cuestión que plantea que la sanción cumple una función fundamentalmente castigadora.

Concretamente, como podemos ver en la Gráfica 26, uno

de cada cuatro está totalmente de acuerdo y cerca de la mitad (48,1%) bastante de acuerdo al respecto. El 27% restante se manifiesta poco (21%) o nada de acuerdo (6%) con esta afirmación.

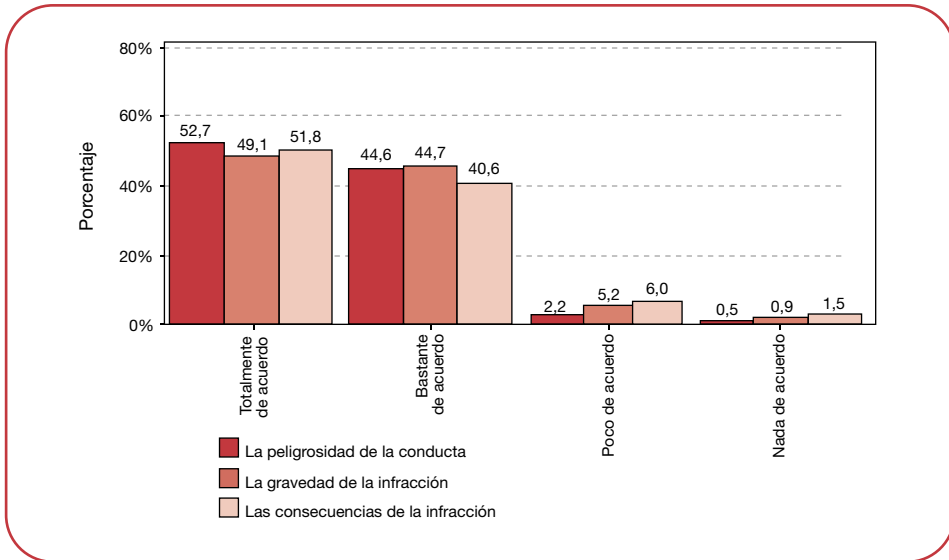
No existen diferencias significativas entre el grado de acuerdo que los conductores han manifestado sobre la finalidad recaudatoria de la sanción y el nivel de conocimiento que dicen tener sobre la normativa o legislación actual en materia de tráfico y seguridad vial. Sin embargo, se observa una tendencia en la que aquellas personas que manifiestan un mayor conocimiento sobre la normativa actual piensan en menor medida que la finalidad última de la sanción es recaudatoria.

Del mismo modo, a pesar de que las diferencias no son significativas, aquellos conductores que estiman que su conocimiento sobre la normativa actual es elevado, consideran que la finalidad de la sanción es fundamentalmente educativa.

Sin embargo, aparecen diferencias significativas cuando nos centramos en la valoración realizada por los conductores sobre la función castigadora de las sanciones. Así, aquellos conductores que manifiestan tener un conocimiento elevado de las normas también consideran que la finalidad de la sanción es fundamentalmente castigadora. Concretamente, el 35,8% de los que afirman conocer muy bien las normas de tráfico, estiman que la principal función de las mismas es castigadora.

El análisis de los **criterios para establecer el tipo de sanción** ha puesto de manifiesto que los conductores entrevistados muestran su acuerdo en que éstas deben basarse en criterios de peligrosidad, gravedad y consecuencias. El criterio más aceptado es el de peligrosidad de la acción o conducta. El grupo que señala que hay que tener en cuenta las consecuencias de la

infracción para aplicar el tipo de sanción es el que presenta mayores discrepancias aunque tampoco muy grandes (Gráfica 27).



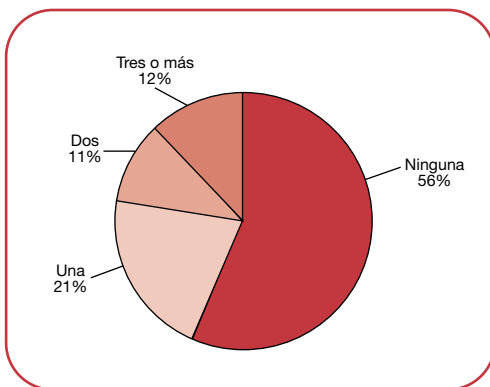
Gráfica 27.
Distribución porcentual de los conductores en función de los criterios para el establecimiento de las sanciones

En relación con las **sanciones recibidas**, si exceptuamos las sanciones por aparcamiento, el 44% de los conductores encuestados señala haber recibido una o más sanciones.

De forma complementaria, más de la mitad (56%) indica que

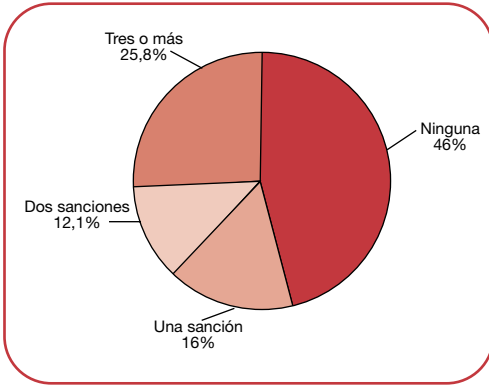
no ha recibido ninguna. Como se aprecia claramente en la Gráfica 28, mientras que uno de cada cinco (21%) encuestados señala que ha recibido una, alrededor del 10% ha recibido dos (11%) o más sanciones (12%) exceptuando las de aparcamiento.

Si nos centramos en el número de **sanciones por aparcamiento** recibidas



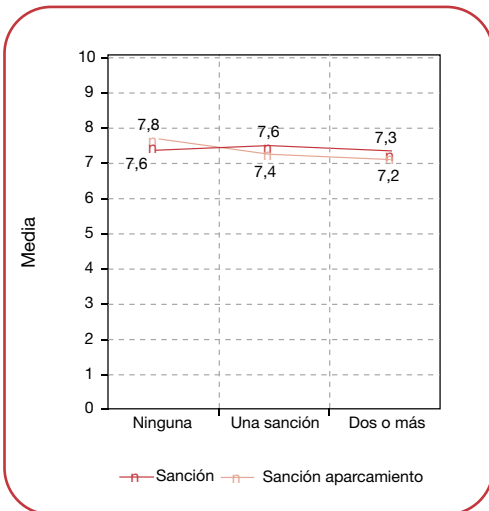
Gráfica 28.
Distribución porcentual de los conductores en función del número de sanciones recibidas

por los encuestados podemos observar que, en este caso, el 46% señala no haber recibido ninguna, mientras que llama la atención que la cuarta parte (25,8%) afirma haber recibido tres o más sanciones por aparcamiento. Como vemos, (Gráfica 29), cerca del 30% de los conductores ha recibido una o dos sanciones de este tipo.



Gráfica 29. Distribución porcentual de los conductores en función del número de sanciones recibidas por aparcamiento

Los conductores que recorren más kilómetros al año son quienes en mayor medida han recibido dos o más sanciones (incluyendo las de aparcamiento) mientras que las personas que conducen menos kilómetros son también quienes menos sanciones han recibido. El incremento de exposición al riesgo aumenta el número de sanciones. No hay diferencias significativas entre el nivel de conocimiento que los encuestados dicen tener sobre las normas y el número de sanciones que éstos han recibido.



Gráfica 30. Valoración media de la eficacia de las normas de tráfico y seguridad vial en función del número de sanciones recibidas

Sin embargo, encontramos diferencias significativas entre la valoración de la eficacia de las normas y el número de sanciones recibidas. En este sentido, la valoración más baja procede de los conductores que han recibido dos o más sanciones (ver Gráfica 30). Por otro lado, no hay diferencias significativas entre el número de sanciones recibidas por los encuestados y la valoración que éstos emiten sobre la finalidad de las mismas (recaudatoria, educativa, castigadora).

En cuanto a las sanciones por aparcamiento tampoco es significativa la relación entre el número de sanciones recibidas y el nivel de conocimiento que los encuestados

Por otro lado, el grupo de usuarios que principalmente se desplaza por ciudad destaca de forma significativa por no haber recibido ninguna sanción (exceptuando las de aparcamiento), mientras que aquellos que se desplazan en mayor medida por carreteras convencionales han recibido dos o más sanciones.

manifiestan sobre la normativa actual de tráfico. Sin embargo, parece que aquellos conductores que han recibido dos o más sanciones de este tipo poseen menos conocimiento de las normas actuales sobre tráfico y seguridad vial.

Únicamente, existen diferencias significativas entre el número de sanciones recibidas por aparcamiento y la consideración de las normas como castigadoras. De este modo, destacan los conductores que no han recibido ninguna sanción por aparcamiento por ser quienes muestran poco acuerdo con la afirmación *“La finalidad de la sanción es fundamentalmente castigadora”*. Sin embargo, aquellos conductores que han recibido dos o más sanciones de este tipo destacan de forma significativa por mostrar un acuerdo total con dicha afirmación.

Concretamente, el 54,7% de los conductores que muestran poco acuerdo con esta afirmación no han recibido ninguna sanción de aparcamiento. Por otro lado, el 44,8% de los que están totalmente de acuerdo con la finalidad castigadora de la sanción han recibido dos o más sanciones de este tipo. Es decir, a mayor número de sanciones recibidas por aparcamiento, mayor acuerdo con la valoración de la finalidad castigadora de la sanción. Por otro lado, las valoraciones medias sobre la eficacia de las normas para evitar accidentes de tráfico son más elevadas en el caso de los conductores que no han recibido ninguna sanción por aparcamiento. De este modo, los que han recibido dos o más sanciones de este tipo son quienes efectúan la valoración más baja al respecto.

En cuanto a la relación entre las sanciones por aparcamiento y la valoración de la supervisión policial, destacan de forma significativa aquellos conductores que no han recibido ninguna por considerar en mayor medida que la supervisión policial es escasa. Además, aquellos

que han recibido dos sanciones o más por aparcamiento estiman que la supervisión policial es excesiva. Así, mientras que casi el 70% de los conductores que no ha recibido ninguna sanción de aparcamiento considera que la supervisión policial es escasa, el 55,7% de los que estiman que la supervisión policial es excesiva han recibido dos o más sanciones de aparcamiento.

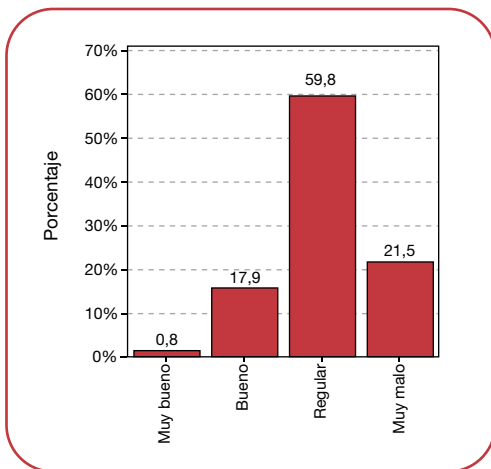
La edad no se relaciona con la finalidad atribuida a la sanción. Sin embargo, tanto la edad como el sexo tienen que ver con el número de sanciones recibidas. Los conductores varones son los más sancionados.

4.4 Justicia

Este apartado recoge las opiniones de los conductores sobre las siguientes cuestiones: el funcionamiento de la justicia en general en nuestro país, el funcionamiento de

la justicia en tráfico y seguridad vial y la implicación o no en algún juicio de tráfico.

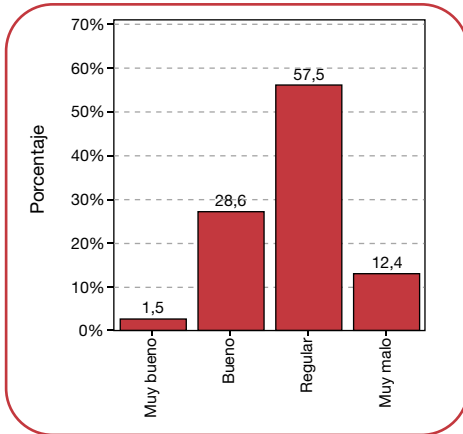
Como vemos, únicamente el 0,8% de los encuestados considera que el **funcionamiento de la justicia en España** es muy bueno; mientras que el 17,9% piensa que es bueno. Sin embargo, para el 59,8% de los conductores encuestados el funcionamiento de la justicia en



Gráfica 31. Distribución porcentual de los conductores en función de la valoración del funcionamiento de la justicia

nuestro país es regular y el 21,5% considera que es muy malo (Gráfica 31).

Centrándonos en el ámbito concreto del funcionamiento de la justicia de **tráfico y la seguridad vial**, en este caso, el



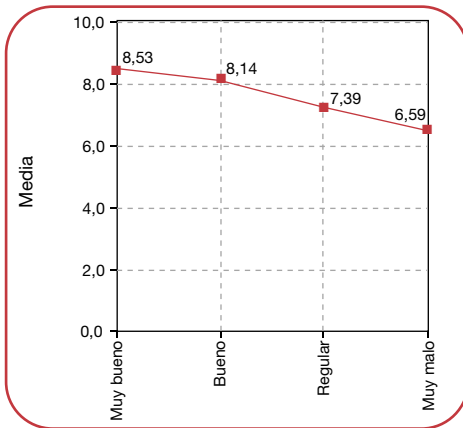
Gráfica 32.
Distribución porcentual de los conductores en función de la valoración del funcionamiento de la justicia en materia de tráfico y seguridad vial

30,1% de los encuestados considera que el funcionamiento de la justicia en este ámbito es bueno o muy bueno. Por otro lado, mientras que para el 57,5% de los conductores el funcionamiento es regular, el 12,4% estima que el funcionamiento de la justicia en nuestro país en materia de tráfico y seguridad vial es muy malo (ver Gráfica 32). No hay diferencias entre la valoración de la justicia en materia de tráfico y seguridad

vial y el nivel de conocimiento que los conductores manifiestan tener sobre la legislación actual.

Del mismo modo, a pesar de que los que han recibido tres o más sanciones realizan una valoración ligeramente peor del funcionamiento de la justicia, en términos generales el número de sanciones recibidas por los conductores no influye en la valoración que han realizado sobre el funcionamiento de la justicia en materia de tráfico y seguridad vial.

Por último, en la valoración del funcionamiento de la justicia



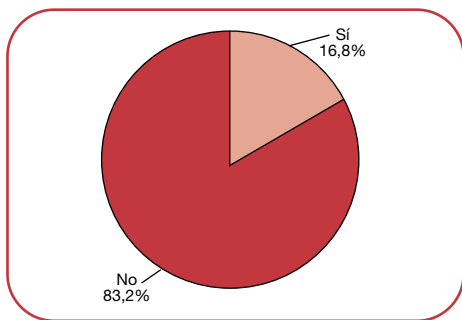
Gráfica 33. Valoración media de la eficacia de las normas de tráfico y seguridad vial en función de la valoración del funcionamiento de la justicia en materia de tráfico y seguridad vial

en España en materia de tráfico y seguridad vial no influye la antigüedad del permiso, ni la edad, ni el sexo de los conductores.

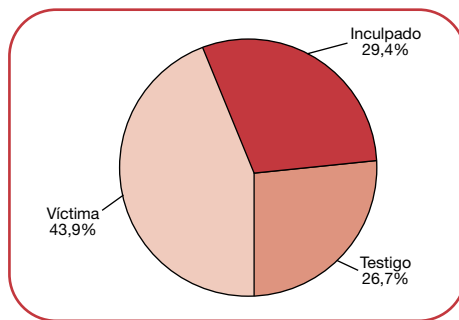
A medida que aumenta la valoración positiva del funcionamiento de la justicia en materia de tráfico y seguridad vial, se incrementa la calificación que los conductores otorgan a la eficacia de las normas como medida para reducir los accidentes de tráfico (ver Gráfica 33). Una

visión positiva del funcionamiento de las normas en materia de tráfico y seguridad vial influye en una mejor valoración de la eficacia de las mismas.

Como vemos (Gráfica 34), tan sólo el 16,8% de la población encuestada se ha visto implicada en alguna ocasión en un **juicio de tráfico**.



Gráfica 34.
Distribución porcentual
de los conductores
que se han visto
implicados en un juicio
de tráfico



Gráfica 35.
Distribución porcentual
de los conductores
implicados en un juicio
de tráfico en función
de su condición

Del total de personas que se han visto implicadas alguna vez en un juicio de tráfico, el 43,9% lo hizo en calidad de víctima, mientras que, como se aprecia en la Gráfica 35, el 26,7% lo hizo en calidad de testigo y el 29,4% como inculpado.

No se han observado diferencias significativas entre la implicación de un conductor en un juicio de tráfico y su nivel de conocimiento sobre la normativa actual en materia de tráfico y seguridad vial.

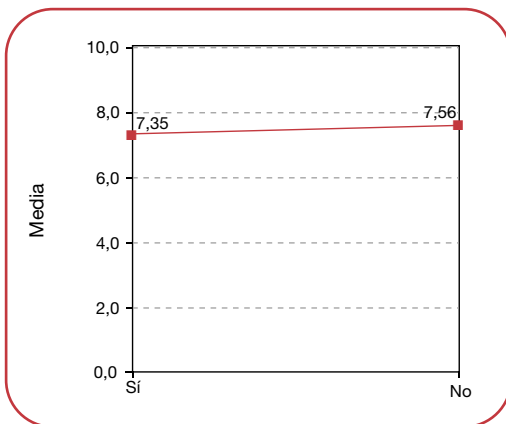
Del mismo modo, tampoco hay diferencias significativas entre la participación de los encuestados en algún juicio de tráfico y la calificación en términos de Justas/Injustas, Adecuadas/Excesivas/Escasas y Bien hechas/Mal hechas realizada sobre la normativa.

La consideración de la finalidad de la sanción (Recaudatoria/Educativa/Castigadora) en relación con la implicación en un juicio de tráfico tampoco ha dado lugar a resultados significativos.

Las personas que han recibido dos o más sanciones, bien de aparcamiento o bien de otro tipo, son los que en más ocasiones se han visto implicadas en juicios de tráfico. A modo de ejemplo, el 39% de las personas que se han visto implicadas en un juicio de tráfico ha recibido dos o más sanciones.

En el caso del número de sanciones recibidas por aparcamiento indebido observamos la misma tendencia, es decir, destacan de forma significativa aquellos conductores que han recibido dos o más sanciones de aparcamiento por ser el grupo que se ha visto implicado en mayor medida en un juicio de tráfico. Así, el 51,9% de las personas que se han visto implicadas en algún juicio de tráfico ha recibido dos o más sanciones por aparcamiento. Si analizamos las opiniones de los conductores sobre la ubicación de los agentes de tráfico observamos que, aquellos que opinan que los agentes se colocan en determinados lugares únicamente para “pillarnos” son quienes se han visto implicados en mayor medida en algún juicio de tráfico. A modo de ejemplo, el 46% de los conductores que se han visto implicados en alguna ocasión en un juicio de tráfico considera que los agentes se ponen en ciertos lugares con el único objetivo de “pillarnos”.

Si bien las diferencias no son significativas, se observa una tendencia en la que destacan aquellos conductores que



Gráfica 36. Valoración media de la eficacia de las normas de tráfico y seguridad vial en función de la implicación en un juicio de tráfico

consideran que el funcionamiento de la justicia en España es muy malo por ser quienes se han visto en mayor medida implicados en alguna ocasión en un juicio de tráfico. De igual modo, aunque las diferencias tampoco son estadísticamente significativas, se observa una tendencia en la que aquellos conductores que no se han visto

implicados en algún juicio de tráfico, valoran ligeramente superior la eficacia de las normas en materia de tráfico y seguridad vial como medida para evitar los accidentes de tráfico. Podemos observar estas puntuaciones en la Gráfica 36.

Por último, cabe destacar que testigos, inculpados y víctimas implicados en juicios de tráfico valoran del mismo modo la eficacia de las normas como medida para evitar los accidentes de tráfico.

4.5 Modelos de respuesta

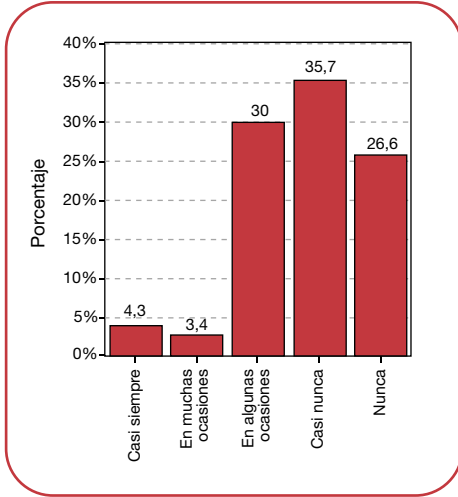
Una vez identificados los conocimientos y las actitudes de los usuarios hacia las normas de tráfico y seguridad vial, se ha valorado cómo se evidencian todos estos aspectos en su comportamiento en el ámbito de la conducción.

Para ello, los encuestados han tenido que responder a unas cuestiones centradas en una serie de conductas.

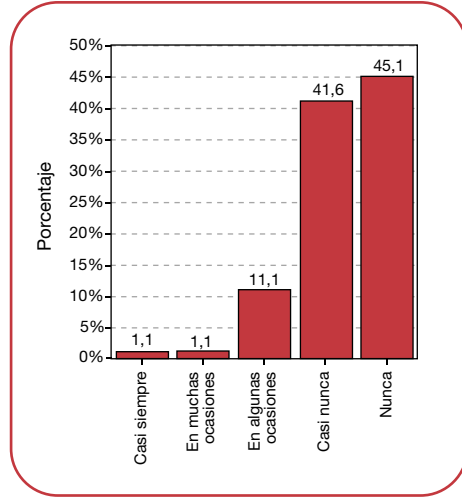
Las conductas estudiadas son: conducir sobrepasando los límites de velocidad, no adecuar la velocidad a las condiciones existentes, no mantener la distancia de seguridad, gritar o insultar verbalmente mientras se conduce, conducir después de haber tomado alguna bebida alcohólica, circular sin cinturón de seguridad (incluso en las plazas traseras y en ciudad), fumar durante la conducción, conducir sin seguro y conducir sin haber pasado la ITV.

4.5.1 Frecuencia de ocurrencia de las conductas estudiadas

Como vemos, el 7,7% de los conductores reconoce que casi siempre o en muchas ocasiones **conduce sobrepasando los límites de velocidad** establecidos; mientras que uno de cada tres afirma exceder la velocidad en algunas ocasiones. Por otro lado, más del

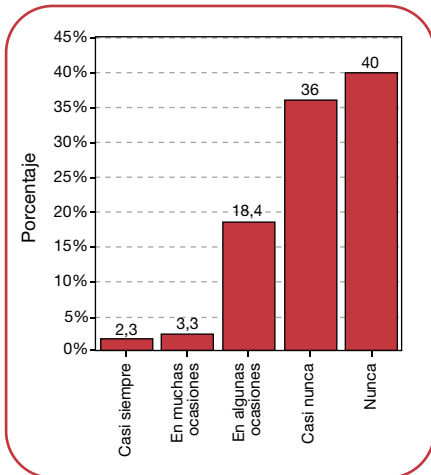


Gráfica 37.
Distribución porcentual de los conductores en función de la frecuencia de realización de la conducta "exceso de velocidad"



Gráfica 38.
Distribución porcentual de los conductores en función de la frecuencia de realización de la conducta "velocidad inadecuada"

60% señala que nunca o casi nunca comete esta infracción (Gráfica 37).

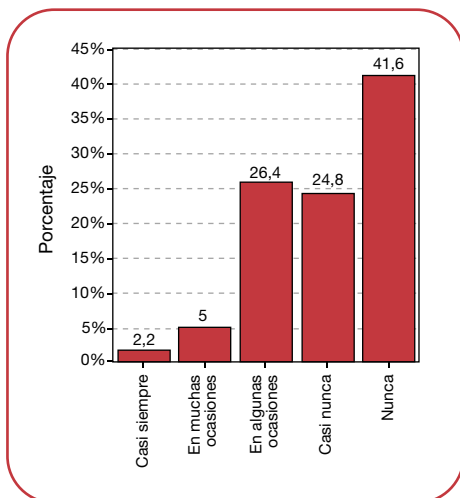


Gráfica 39. Distribución porcentual de los conductores en función de la frecuencia de realización de la conducta "no mantener la distancia de seguridad"

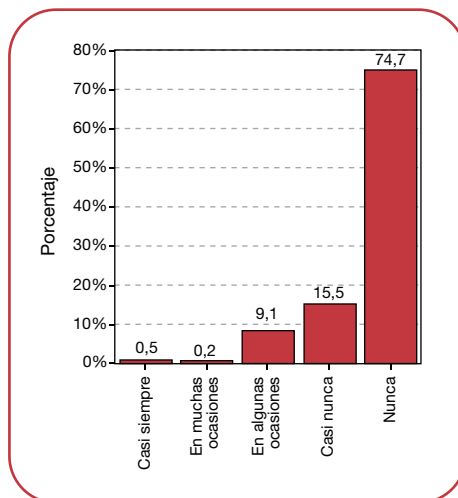
Por otro lado, tan sólo el 2,2% admite que casi siempre o en muchas ocasiones **circula sin adecuar la velocidad a las condiciones del tráfico, la vía, meteorológicas, etc.** Como vemos en la Gráfica 38, en este caso es mayor el porcentaje (86,7%) de conductores que siempre o casi siempre conduce adecuando la velocidad.

El 18,4% de conductores señala que en algunas ocasiones **circula sin mantener la distancia de seguridad.** Como se observa en la Gráfica

39, el 5,6% reconoce que casi siempre o en muchas ocasiones comete esta infracción, mientras que el 76% afirma que siempre o casi siempre mantiene la distancia de seguridad.



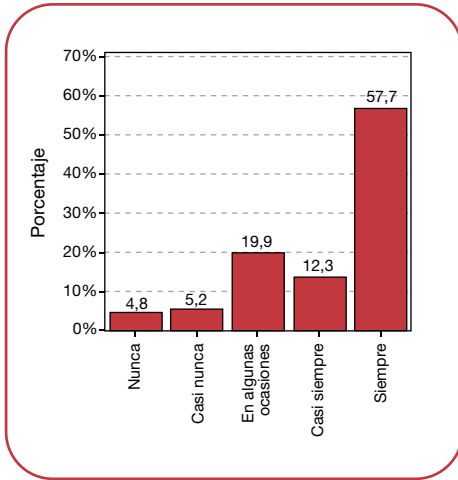
Gráfica 40.
Distribución porcentual de los conductores en función de la frecuencia de realización de la conducta "gritar e insultar mientras conduce"



Gráfica 41.
Distribución porcentual de los conductores en función de la frecuencia de realización de la conducta "conducir después de haber bebido alcohol"

Como vemos, el 26,4% de conductores reconoce que, en algunas ocasiones **grita o insulta mientras conduce**, mientras que el 66,4% indica que nunca o casi nunca lleva a cabo este tipo de conductas durante la conducción (Gráfica 40).

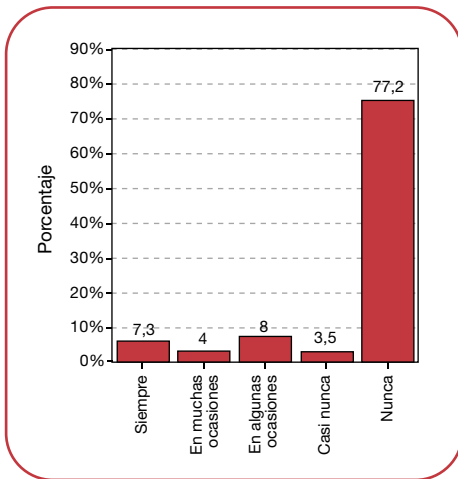
Un 9,1% de conductores señala que en algunas ocasiones **conduce después de haber ingerido alguna bebida alcohólica**. Si a este porcentaje le añadimos el 15,5% perteneciente a los conductores que afirman que casi nunca conducen tras haber ingerido una bebida alcohólica, obtenemos un todavía más preocupante 24,6% de entrevistados que algunas veces, con más o menos frecuencia, conduce bajo los efectos del alcohol. Como vemos (Gráfica 41), el 74,7% manifiesta que nunca conduce después de haber bebido alcohol, el restante 25,3% conduce tras la ingestión, esporádica o frecuente, de alguna bebida alcohólica.



Gráfica 42.
Distribución porcentual de los conductores en función de la frecuencia de realización de la conducta "circular con cinturón de seguridad"

Los datos relacionados con el **uso del cinturón de seguridad** son preocupantes ya que, incluyendo la utilización del mismo en las plazas traseras y en ciudad, tan sólo el 57,7% admite utilizar siempre este sistema de seguridad. Como se aprecia en la Gráfica 42, el restante 42,3% de conductores admite no utilizar el cinturón de seguridad (incluyendo las plazas traseras y en ciudad) en alguna ocasión. Así, el 10% admite que nunca o casi nunca se pone el cinturón de seguridad (incluso en las plazas traseras y en ciudad), mientras que el 19,9% en algunas ocasiones no lo utiliza.

El 19,3% de conductores reconoce que **fuma mientras conduce**. Como vemos (Gráfica 43), el 77,2% de conductores señala que no lleva a cabo esta conducta distractora al volante (aunque desconocemos el porcentaje real de fumadores).



Gráfica 43.
Distribución porcentual de los conductores en función de la frecuencia de realización de la conducta "fumar mientras conduce"

Si bien prácticamente todos los conductores (85,1%) señalan que siempre **conducen con seguro**, un porcentaje cercano al 7% admite que en algunas ocasiones conduce sin él. Observamos datos muy similares cuando analizamos la conducción sin haber pasado la ITV. Así, prácticamente la totalidad de los encuestados (99,2%) afirma que siempre **conduce habiendo pasado la ITV**. Tan sólo un 0,8% reconoce haber circulado en alguna ocasión sin haber pasado la ITV.

En función del sexo, observamos que la frecuencia en la realización de determinadas conductas es mayor en el caso de los varones que en las mujeres. De este modo, los varones sobrepasan en mayor medida los límites de

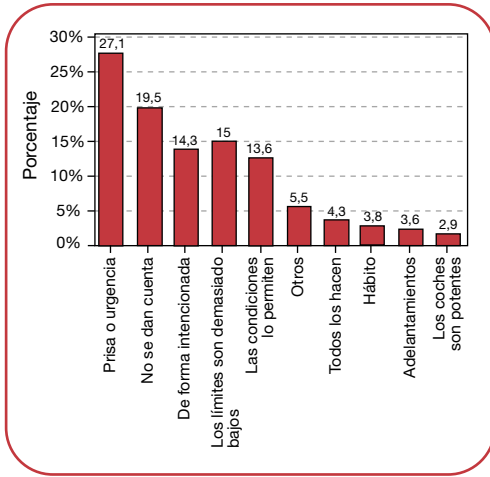
velocidad, conducen con más frecuencia después de haber ingerido alguna bebida alcohólica y utilizan con menor frecuencia el cinturón de seguridad. En el resto de conductas no existen diferencias significativas.

La edad también guarda relación con el número de ocasiones en que se cometen determinadas conductas en el tráfico. En este sentido, los jóvenes de 18-24 años exceden con más frecuencia los límites de velocidad. Entre los 30-41 años en más ocasiones gritan o insultan durante la conducción. Sin embargo, a partir de los 45 años es menos probable observar estas conductas.

En general no se observa una relación estadísticamente significativa entre la frecuencia de realización de estas conductas con el nivel de conocimiento que el usuario afirma poseer sobre las normas de tráfico.

No hemos encontrado relación entre el tipo de vía utilizada para los desplazamientos y la frecuencia de realización de las conductas estudiadas. Por tanto, no parece que las conductas analizadas estén asociadas a la circulación por un tipo de vía determinada. De este modo, que un conductor sea infractor no está relacionado con el tipo de vía por la que realiza sus desplazamientos.

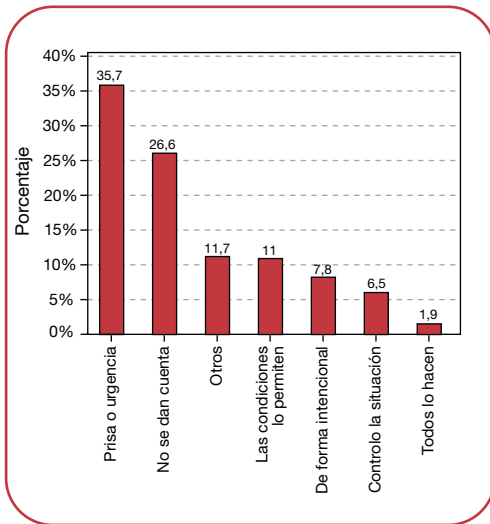
La conducta de exceder los límites de velocidad aparece asociada al conductor cuyos desplazamientos habituales son por autopistas o autovías mientras que no aparecen diferencias significativas en el caso de la velocidad inadecuada, no mantener la distancia de seguridad, gritar o insultar verbalmente mientras se conduce, conducir después de haber bebido alcohol, no llevar el cinturón de seguridad incluso en las plazas traseras y en ciudad, fumar mientras se conduce, no llevar el seguro y no haber pasado la ITV.



Gráfica 44.
Distribución porcentual de las razones indicadas para la realización de la conducta "exceso de velocidad"

una de las conductas.

Curiosamente, destaca un 14,3% y un 7,8% de conductores que afirma exceder los límites de velocidad y no adecuar la velocidad a las condiciones del tráfico, de la vía, meteorológicas, etc. de modo totalmente intencional. También llama la atención la interpretación o



Gráfica 45.
Distribución porcentual de las razones indicadas para la realización de la conducta "velocidad inadecuada"

evaluación que los entrevistados hacen de las normas, ya que el 13,6% y el 11%, consideran que exceden la velocidad o conducen sin adecuar la velocidad a las condiciones, respectivamente, porque las condiciones lo permiten.

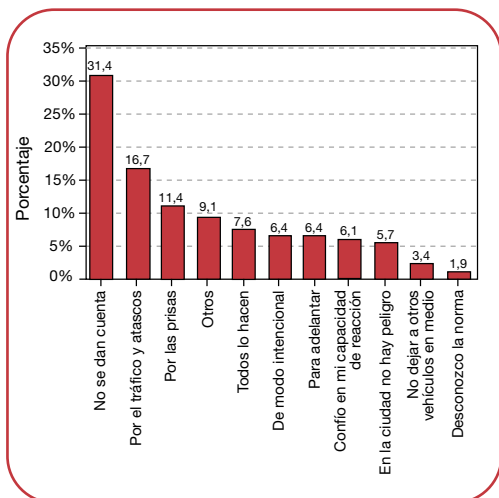
Por otro lado, el 31,4% de los conductores señala que no **mantiene la distancia de seguridad** cuando conduce porque no se da cuenta, mientras que el 16,7% señala que las

condiciones del tráfico y los atascos son la causa de esta conducta. En este caso, nuevamente se señala la prisa como otra de las razones mencionadas por el 11,4% de los conductores; mientras que el 6,4% afirma que realiza esta conducta de modo totalmente intencional.

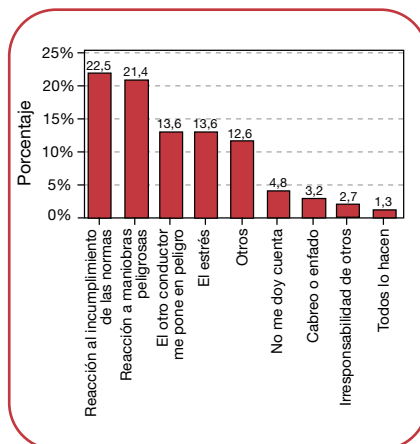
4.5.2 Razones de realización de las conductas estudiadas⁽⁴⁾

Como vemos en la Gráfica 44 y la Gráfica 45, tanto en el **exceso de velocidad** como en la **velocidad inadecuada**, los conductores señalan que las prisas o la urgencia (27,1% y 35,7%) y en menor medida el despiste ("no me doy cuenta") (19,5% y 26,6%) son las razones principales que les llevan a realizar respectivamente cada

(4) El entrevistado puede señalar más de una respuesta.



Gráfica 46.
Distribución porcentual de las razones indicadas para la realización de la conducta "no mantener la distancia de seguridad"

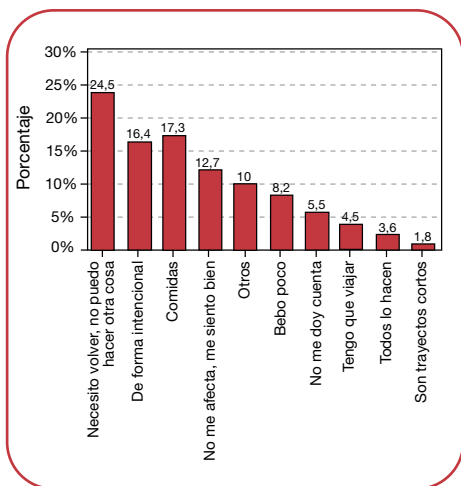


Gráfica 47.
Distribución porcentual de las razones indicadas para la realización de la conducta "gritar o insultar mientras conduce"

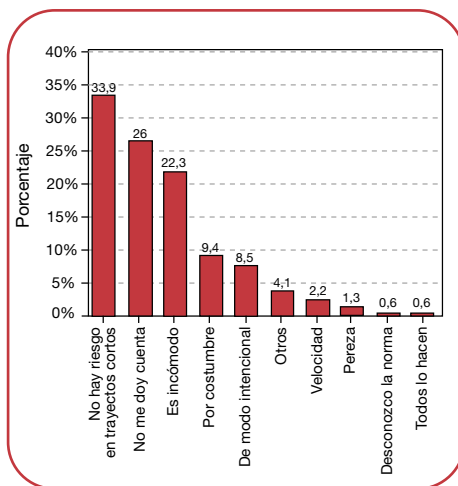
Como vemos (Gráfica 46), el resto de porcentajes son inferiores.

El 43,9% de los conductores que reconocen **gritar o insultar mientras conducen** lo hacen en reacción a otro conductor (bien porque no cumple las normas o ante una maniobra peligrosa). El 27,2% de los entrevistados afirma que grita o insulta mientras conduce cuando otros conductores le provocan una situación de riesgo o por estrés. Como vemos (Gráfica 47), el resto de porcentajes es menor.

Por otro lado, el 24,5% de los conductores que ha **conducido después de beber alcohol** señala que "Necesitaba volver a casa y no podía hacer otra cosa". Parece que es necesario incidir en la responsabilidad de cada uno de nosotros y en las alternativas al vehículo propio cuando se ha bebido alcohol. Es preocupante que el 17,3% señale las comidas como razón para conducir después de haber bebido alcohol, que el 16,4% señale que lo hace de forma intencional y que, el 12,7% piense que no le afecta y se siente seguro. Destacan en menor

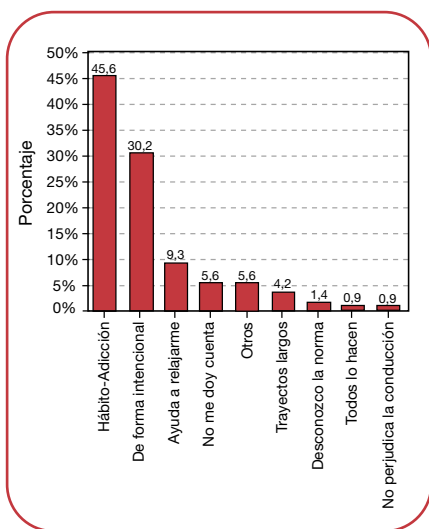


Gráfica 48.
Distribución porcentual de las razones indicadas para la realización de la conducta “conducir después de beber alcohol”



Gráfica 49.
Distribución porcentual de las razones indicadas para la realización de la conducta “no llevar cinturón de seguridad”

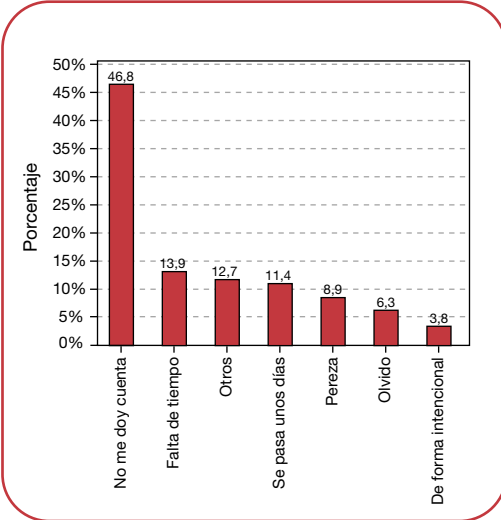
medida otras razones para la realización de esta infracción (Gráfica 48).



Gráfica 50.
Distribución porcentual de las razones indicadas para la realización de la conducta “fumar mientras conduce”

Por otro lado, es muy preocupante que el 33,9% de las personas que no hacen **uso del cinturón de seguridad incluyendo las plazas traseras y en ciudad** consideren que no hay riesgo en los trayectos cortos. Por otro lado, el 26% señala que no se da cuenta y el 22,3% que es incómodo. En este caso, el 8,5% de los conductores afirma no utilizar el cinturón de seguridad de modo intencional, mientras que un 9,4% manifiesta no utilizarlo porque está acostumbrado a ello (Gráfica 49). En cuanto a las razones aludidas para **fumar**

mientras se conduce destacan los conductores (45,6%) que lo hacen por hábito o adicción a esta sustancia y aquellos (30,2%) que señalan que lo hacen de forma intencional. Para el 9,3% de los entrevistados, el tabaco les ayuda a relajarse (Gráfica 50).

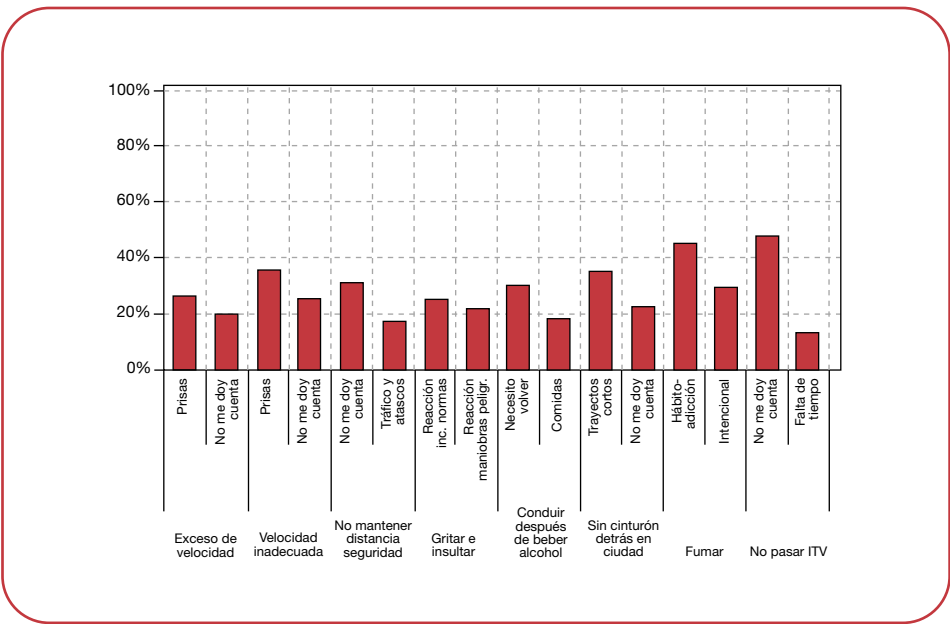


Gráfica 51.
Distribución porcentual de las razones indicadas para la realización de la conducta "no pasar la ITV"

Por último, el 53,1% de los conductores que reconocen haber **conducido sin haber pasado la ITV** señalan que fue porque "No me di cuenta" (46,8%) y por olvido (6,3%), mientras que el 13,9% se excusa en las prisas y en la falta de tiempo. En este caso, encontramos un pequeño porcentaje (3,8%) de entrevistados que admite conducir sin haber pasado la ITV de modo intencional. En la Gráfica 51, podemos

observar el resto de porcentajes.

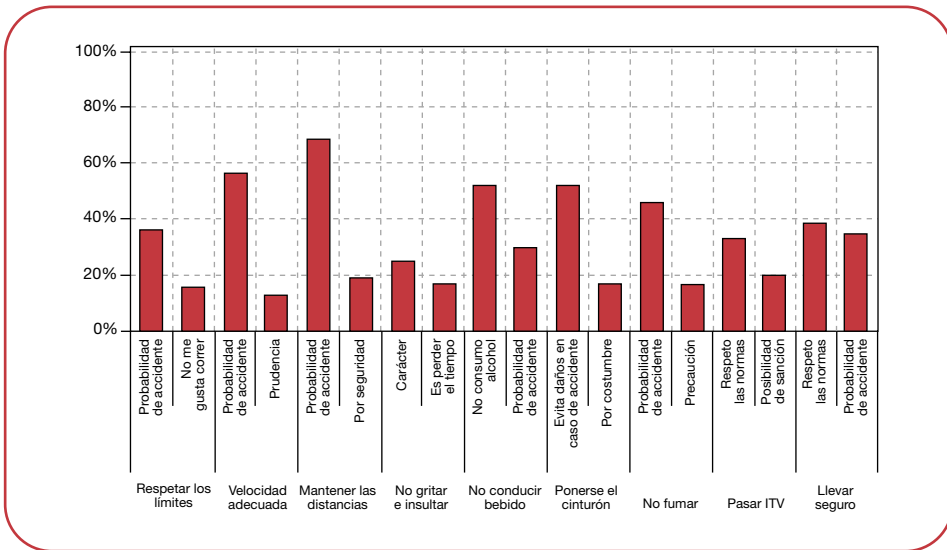
En la Gráfica 52, aparecen las dos razones más frecuentes a las que los conductores aluden para la realización de las conductas estudiadas.



Gráfica 52.
Distribución porcentual de las razones principales indicadas para la realización de las conductas

4.5.3 Razones por las que no se realizan las conductas estudiadas⁽⁵⁾

Si analizamos las razones por las que los conductores no llevan a cabo las conductas estudiadas, destaca en la mayoría de éstas la posibilidad de sufrir un accidente de tráfico (Gráfica 53). Así, en el caso de la **velocidad excesiva**, el 36,8% de los conductores que no circula a velocidad excesiva lo hace por la posibilidad de sufrir un



Gráfica 53.
Distribución porcentual de las razones principales indicadas para la realización de las conductas

accidente de tráfico, mientras que el 15,9% y el 14% lo hacen porque no les gusta correr o por prudencia y seguridad, respectivamente.

En el caso de la **velocidad inadecuada**, casi el 60% señala que circula a velocidad adecuada por la posibilidad de sufrir un accidente de tráfico, mientras que el 13,6% lo hace por razones de prudencia y seguridad.

Por otro lado, cerca del 70% de las personas que **circulan manteniendo la distancia de seguridad** llevan a cabo esta conducta de seguridad por la posibilidad de sufrir un accidente de tráfico, mientras que el 19,2% lo hace para prevenir una posible frenada.

⁽⁵⁾ El entrevistado puede señalar más de una respuesta.

Por otro lado, el 24,2% de las personas que **conducen sin gritar e insultar** señalan que es su forma de ser, que son tranquilos. Por otro lado, el 17,3% piensa que es una pérdida de tiempo y cerca del 15% estima que es cuestión de hábitos y educación.

En el caso de la **conducción después de consumir alcohol**, la mitad de las personas no conducen tras ingerir bebidas alcohólicas porque no beben alcohol, mientras que cerca del 30% evita la conducción bajo los efectos del alcohol por la posibilidad de sufrir un accidente de tráfico. El 8,4% señala que no conduce tras beber alcohol por la posibilidad de sanción económica.

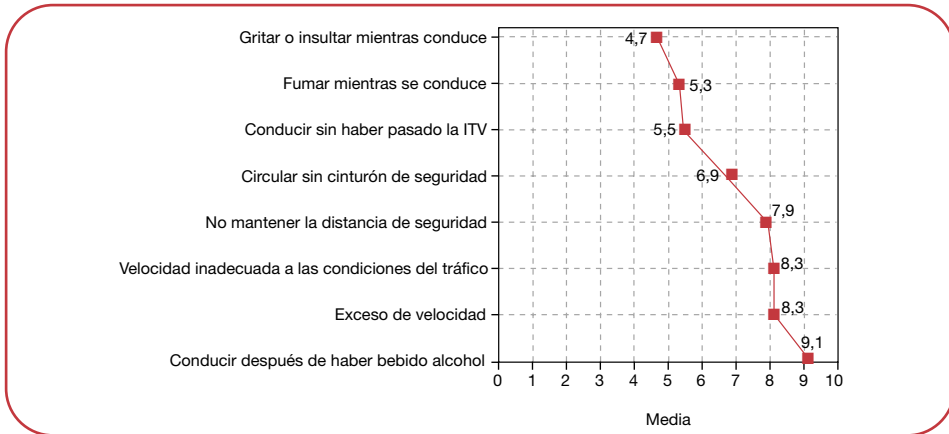
En cuanto a las personas que siempre o casi siempre **llevan el cinturón de seguridad abrochado incluso en las plazas traseras y en ciudad**, la mitad de ellas lo hace para evitar daños o lesiones en caso de accidente, mientras que el 17,3% se lo abrocha por costumbre, porque es lo primero que hace al subir a un vehículo. Para el 14,7% constituye una medida de protección y seguridad.

Cerca del 30% de las personas que **no fuma mientras conduce** se abstiene de hacerlo por la posibilidad de sufrir un accidente de tráfico, mientras que para el 16,5% constituye una medida de precaución puesto que estiman que perjudica la conducción. Finalmente, el 15,8% señala que no le gusta o no le apetece fumar mientras está conduciendo.

Por último, el 37,5% de las personas que siempre **conduce con seguro** manifiesta que es lo correcto, que respeta las normas y que se trata de una responsabilidad del conductor. Por otro lado, el 34,2% de las personas que siempre lleva el seguro lo hace por la posibilidad de sufrir un accidente de tráfico y el 16,9% por la posibilidad de recibir una sanción económica.

4.5.4 Percepción de riesgo de accidente asociado con las conductas estudiadas

Los factores a los que los conductores atribuyen mayor riesgo de accidente en una escala de 0 a 10 son el **alcohol y la velocidad** (Gráfica 54).



Gráfica 54. Valoración media del riesgo percibido en las conductas

En el caso concreto de la **conducción después de haber ingerido alguna bebida alcohólica**, cerca del 60% otorga la máxima puntuación cuando valora el riesgo o la peligrosidad de esta conducta como causa de accidente de tráfico.

Por otro lado, más del 75% de los conductores valora en 8 o más el riesgo de accidente de tráfico por **exceso de velocidad**.

En la conducta de **no adecuar la velocidad a las condiciones del tráfico, de la vía, meteorológicas, etc.**, si bien las puntuaciones se encuentran más distribuidas, tan sólo el 1,4% de conductores considera que esta conducta carece de riesgo (otorgando valores inferiores a 5).

Como hemos visto, **no mantener la distancia de seguridad** ocupa la cuarta posición en cuanto al riesgo percibido. En este sentido, más del 65% de conductores le otorga un valor de 8 (en una escala de 0 a 10), lo que refleja la elevada consideración del riesgo asociado con esta conducta como causa de accidentes.

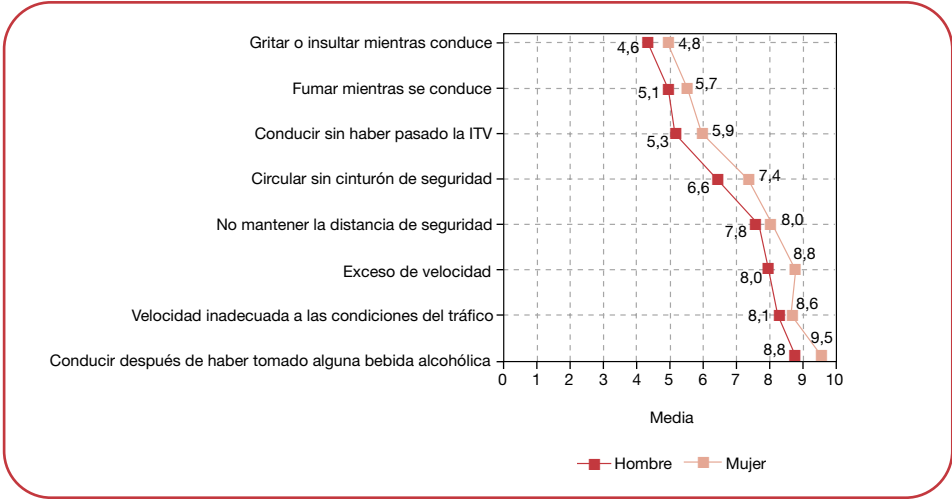
Es muy preocupante que el 11,2% de los conductores no

perciba ningún riesgo en la conducta de **circular sin cinturón de seguridad incluso en las plazas traseras y en ciudad**. Por otro lado, tan sólo el 25% le otorga el máximo riesgo. Así, parece necesario llevar a cabo intervenciones destinadas a fomentar un cambio de actitudes al respecto. En cuanto al **estado del vehículo**, uno de cada tres conductores no considera que se trate de un factor o elemento de riesgo (puntuaciones inferiores a 5), cuando la realidad es que numerosos accidentes son consecuencia del mal estado del vehículo debido a una falta de preocupación en el mantenimiento de los niveles de seguridad del mismo.

Por último, son pocos los conductores que consideran que **fumar mientras se conduce** conlleva un cierto riesgo. La percepción del riesgo de accidente de determinadas conductas está condicionada por la **edad y el sexo** de los conductores así como por otras variables, entre otras, de tipo personal y relacionadas con los conocimientos y actitudes de los usuarios hacia el tráfico y la seguridad vial. Así, el sexo y la edad determinan en buena medida el riesgo asociado a las diferentes conductas.

En este sentido, hombres y mujeres valoran en el mismo orden el riesgo de accidente asociado a las diferentes conductas. Sin embargo, las mujeres valoran mayor el riesgo de cada una de ellas. Excepto en la conducta de gritar o insultar mientras se conduce, el resto de diferencias han resultado significativas (Gráfica 55).

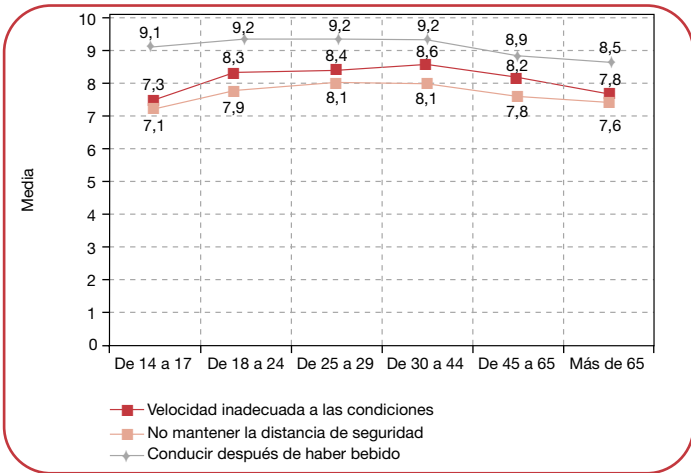
En cuanto a la variable **edad**, encontramos diferencias significativas en las conductas de no adecuar la velocidad a las condiciones de la vía, del tráfico, meteorológicas, etc.; no mantener la distancia de seguridad y conducir después de haber ingerido alcohol. En este sentido, los grupos de edades comprendidas entre los 25 y los 44 años son quienes mayor riesgo perciben en las citadas conductas. En el caso de la conducta de conducir después



Gráfica 55. Valoración media del riesgo percibido en las conductas en función del sexo

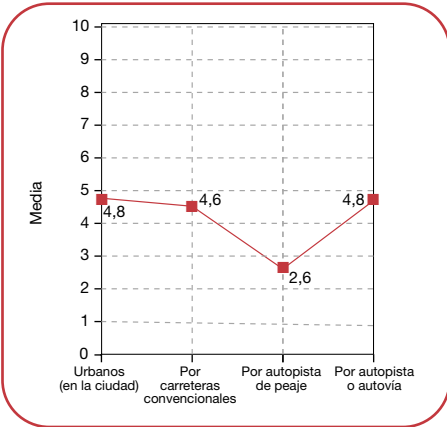
de haber ingerido alcohol, observamos que conforme se incrementa la edad de los entrevistados, se produce una tendencia ascendente que alcanza su pico en el intervalo de edad de 30-44, a partir del cual desciende el nivel de riesgo que se atribuye a esta conducta (Gráfica 56).

Los conductores perciben el riesgo de forma diferente en función de su nivel de estudios. Así, en las conductas de velocidad inadecuada, no mantener la distancia de seguridad y gritar mientras conduce, el riesgo percibido por



Gráfica 56. Valoración media del riesgo percibido en las conductas en función de la edad

el grupo de conductores sin estudios es menor que el que percibe los conductores con algún estudio. La percepción del riesgo asociado a las siguientes conductas: exceso o inadecuación de la velocidad, no mantener la distancia de seguridad, gritar o insultar en la conducción y conducir después de haber ingerido alcohol está relacionada con la situación laboral del conductor.

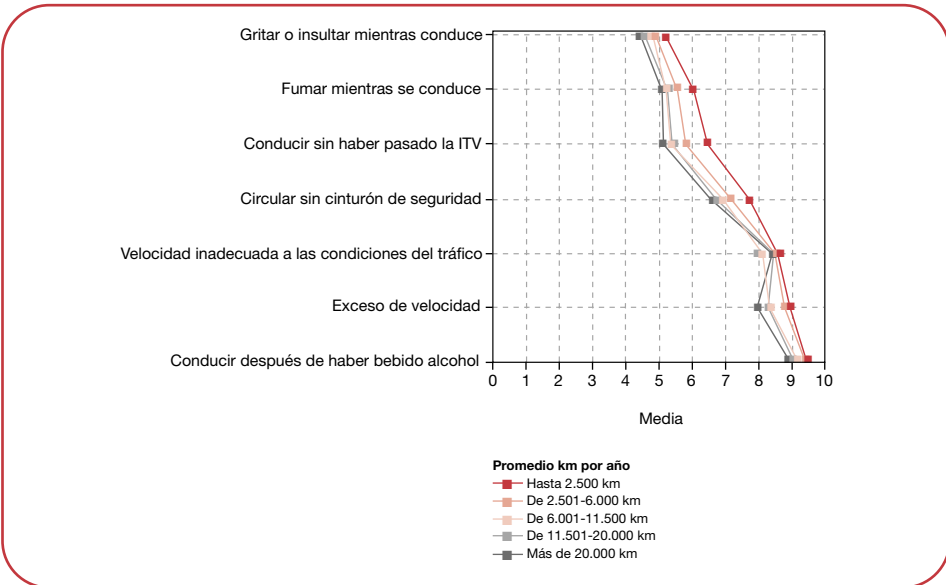


Gráfica 57. Valoración media del riesgo percibido en la conducta “gritar o insultar mientras conduce” en función del tipo de vía habitual en los desplazamientos

En líneas generales, los trabajadores perciben un riesgo mayor en las conductas mencionadas que el resto de usuarios (sobre todo jubilados y estudiantes).

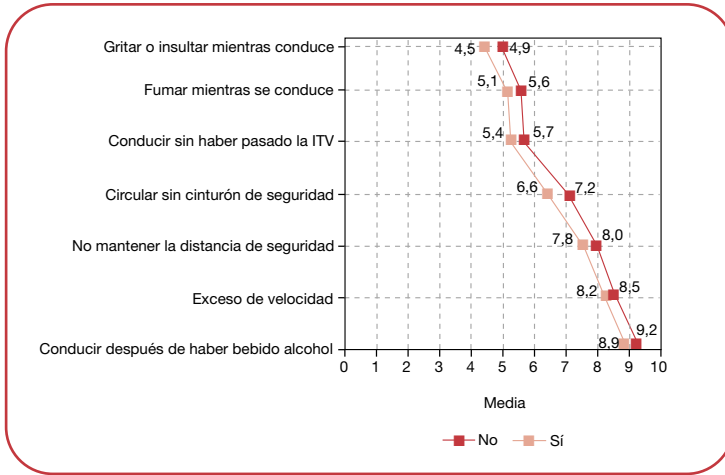
Si analizamos la relación entre el riesgo que los conductores perciben en cada una de las conductas estudiadas como causa de accidentes de tráfico y el **tipo de vía** que utilizan para sus desplazamientos, aquellas personas que principalmente realizan trayectos urbanos otorgan en cada una las conductas las puntuaciones medias más elevadas, si bien las medias entre los diferentes usuarios únicamente difieren entre sí de forma significativa en el caso de la conducta gritar o insultar mientras se conduce (Gráfica 57).

Excepto en la conducta que hace referencia a la distancia de seguridad (“No mantener la distancia de seguridad”),



Gráfica 58. Valoración media del riesgo percibido en las conductas en función del promedio de kilómetros recorridos

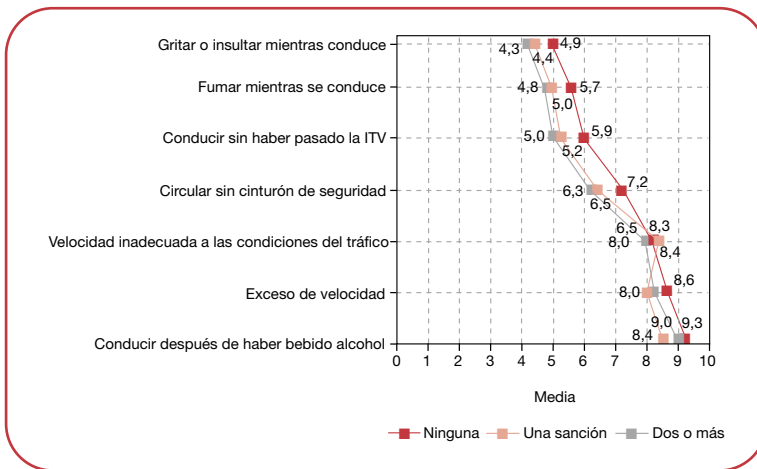
donde no hemos encontrado resultados significativos, en el resto de las conductas (Gráfica 58) en líneas generales las personas que conducen menos (**promedio de kilómetros recorridos al año**) estiman que el riesgo asociado a cada



Gráfica 59. Valoración media del riesgo percibido en las conductas en función de la implicación en accidentes

resultados son significativos para todas las conductas excepto para la velocidad inadecuada a las condiciones del tráfico, la vía, etc. En este sentido resulta curioso que los encuestados que han sufrido algún accidente restan valor a las conductas que pueden producir un accidente (Gráfica 59).

También el riesgo percibido de los conductores entrevistados depende de las **sanciones recibidas**. Los

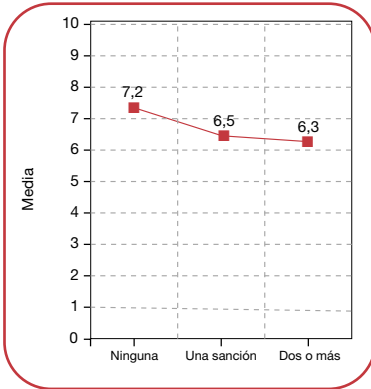


Gráfica 60. Valoración media del riesgo percibido en las conductas en función de las sanciones recibidas exceptuando las de aparcamiento

Cuanto más sanciones han recibido menor riesgo atribuyen a las diferentes causas de accidentes (Gráfica 60). Estas diferencias han resultado significativas en todas las conductas excepto en “No mantener la distancia de seguridad”.

una de ellas como causa de accidentes de tráfico es mayor. La **implicación en accidentes** también va a influir en la valoración de las causas de los mismos. Los

conductores sancionados perciben menor riesgo en las conductas estudiadas que los que no han recibido ninguna sanción.



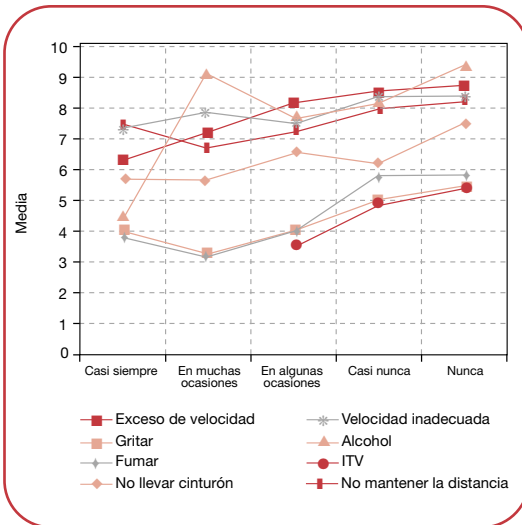
Gráfica 61. Valoración media del riesgo percibido en la conducta "circular sin cinturón de seguridad" en función de las sanciones recibidas exceptuando las de aparcamiento

En la Gráfica 61 vemos el caso concreto de la conducta que hace referencia al **uso del cinturón de seguridad**.

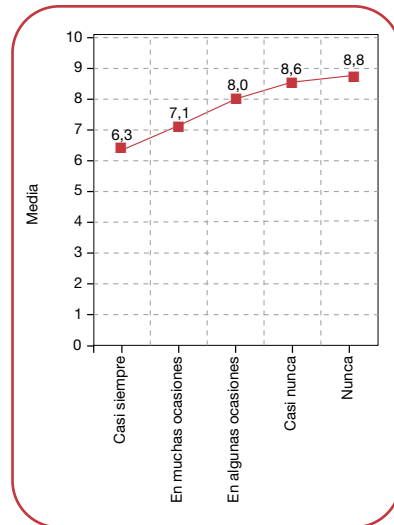
La frecuencia con la que los conductores realizan las conductas estudiadas guarda también relación con la **percepción del riesgo** atribuido a cada una de ellas. Los sujetos que manifiestan una elevada percepción del riesgo llevan a cabo en menor medida estas conductas

(Gráfica 62).

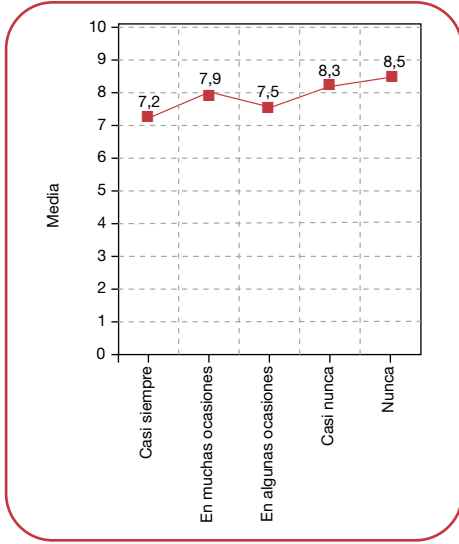
Veamos con un poco más de detalle cada una de las conductas. En el caso concreto del **exceso de velocidad**, y como se aprecia en la Gráfica 63, a medida que aumenta la frecuencia de realización de esta infracción disminuye la percepción de riesgo de la misma, siendo las puntuaciones extremas diferentes a nivel estadístico.



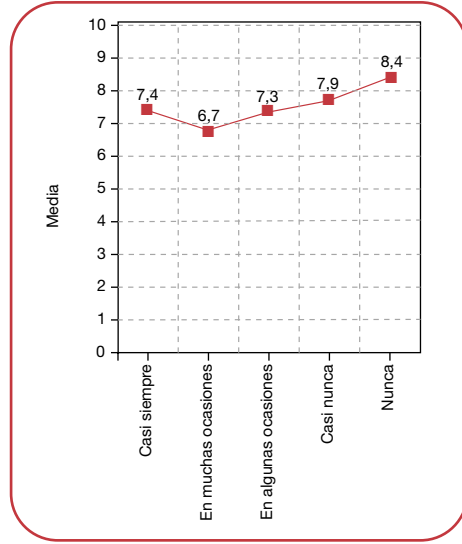
Gráfica 62. Valoración media del riesgo percibido en las conductas dadas en función de la frecuencia de realización



Gráfica 63. Valoración media del riesgo percibido en la conducta "exceso de velocidad" en función de la frecuencia de realización



Gráfica 64. Valoración media del riesgo percibido en la conducta “velocidad inadecuada” en función de la frecuencia de realización



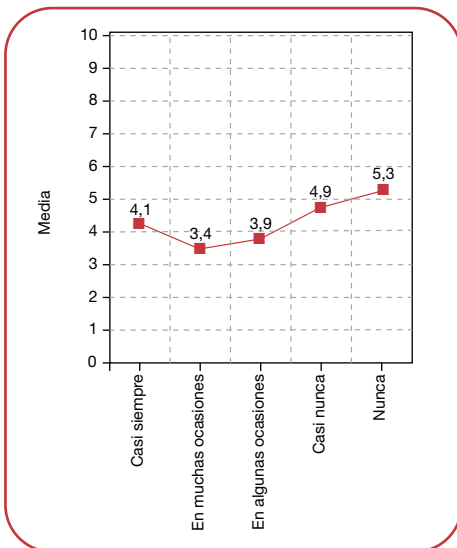
Gráfica 65. Valoración media del riesgo percibido en la conducta “no mantener la distancia de seguridad” en función de la frecuencia de realización

La misma tendencia se observa en el caso de la **velocidad inadecuada** (Gráfica 64). De este modo, las personas que nunca o casi nunca conducen a velocidad inadecuada realizan una estimación del riesgo mayor de esta conducta que aquellos conductores que realizan esta conducta con cierta frecuencia (casi siempre y en algunas ocasiones). De nuevo las diferencias entre los grupos que contestan “Casi siempre” y “Nunca” difieren estadísticamente entre sí.

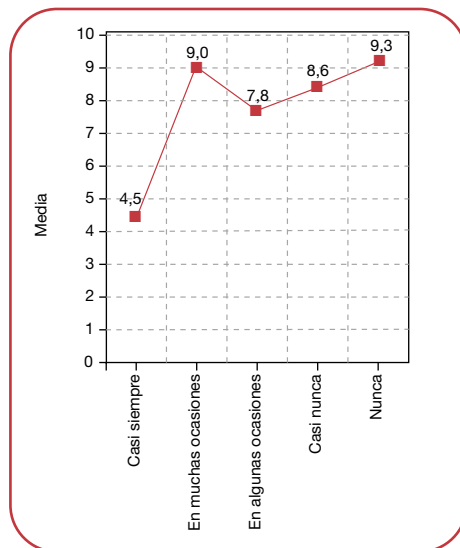
En el caso de la conducta de **no mantener la distancia de seguridad** se observa como, de nuevo, aquellas personas que señalan que siempre o casi siempre mantienen la distancia de seguridad, tienen una percepción del riesgo de accidente mayor asociado con esta conducta (Gráfica 65). La diferencia entre las medias de las personas que señalan no mantener la distancia de seguridad casi

siempre y la de los conductores que indican no realizar nunca esta conducta es estadísticamente significativa. Si nos centramos en la conducta **gritar o insultar mientras se conduce**, aquellos conductores que dicen que en muchas ocasiones llevan a cabo esta conducta son los que menos riesgo perciben en la realización de la misma, siendo además las medias de estos conductores estadísticamente diferentes de las de aquellos que dicen que nunca o casi nunca gritan o insultan mientras conducen (Gráfica 66).

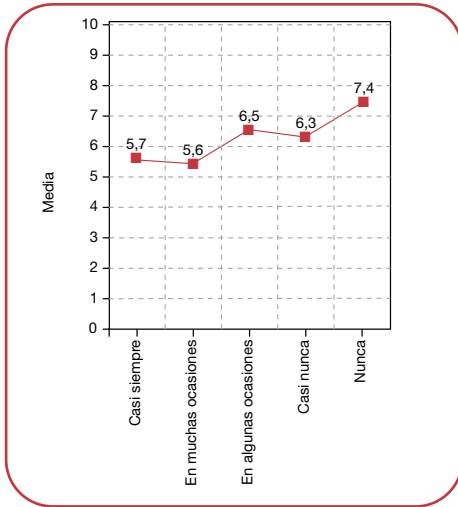
Como podemos apreciar en la Gráfica 67, aquellos conductores que nunca, casi nunca y en muchas ocasiones (a pesar de que es un grupo muy reducido) **conducen después de haber ingerido alcohol** son los que mayor riesgo de accidente perciben en la realización de la citada conducta. Por otro lado, la menor percepción del riesgo procede de los conductores que señalan que



Gráfica 66. Valoración media del riesgo percibido en la conducta "gritar o insultar mientras conduce" en función de la frecuencia de realización



Gráfica 67. Valoración media del riesgo percibido en la conducta "conducir después de beber alcohol" en función de la frecuencia de realización

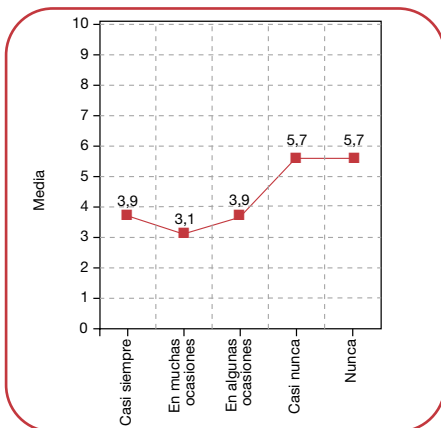


Gráfica 68. Valoración media del riesgo percibido en la conducta "circular sin cinturón de seguridad" en función de la frecuencia de realización

casi siempre conducen después de haber bebido alcohol aunque estos constituyen un grupo pequeño.

En cuanto a los datos obtenidos de la conducta relacionada con **el uso del cinturón de seguridad incluso en las plazas traseras y en ciudad**, de nuevo podemos observar (Gráfica 68) que los que siempre circulan con el cinturón de seguridad (incluso en las plazas traseras y en ciudad), estiman un mayor riesgo asociado con la no utilización de este

sistema de seguridad. Por el contrario, los conductores que reconocen que en muchas ocasiones o casi siempre circulan sin cinturón de seguridad atribuyen menos riesgo a esta conducta como causa de accidente de tráfico. Las diferencias en las medias de los grupos de conductores que señalan "Casi siempre" o "En muchas ocasiones" difieren estadísticamente de la de aquellos que nunca llevan a cabo esta conducta.



Gráfica 69. Valoración media del riesgo percibido en la conducta "fumar mientras conduce" en función de la frecuencia de realización

Si bien la percepción del riesgo asociada a la conducta de **fumar mientras se conduce** es bastante baja, de nuevo las personas que nunca o casi nunca fuman durante la conducción estiman mayor el riesgo de esta conducta como causa de accidente de tráfico (Gráfica 69). Como ya hemos mencionado anteriormente, desconocemos el porcentaje de encuestados fumadores. De nuevo, las

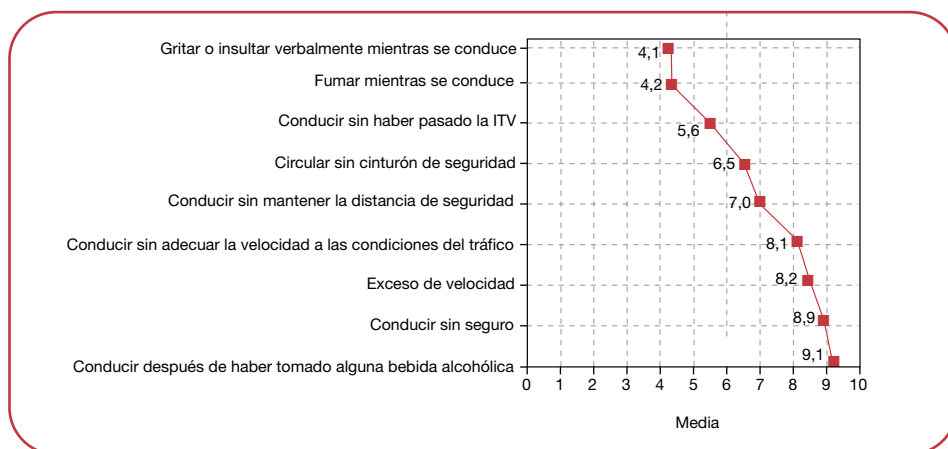
puntuaciones entre aquellos que casi siempre o en muchas ocasiones fuman mientras conducen difiere de los que nunca o casi nunca lo hacen.

En el caso de la importancia de mantener unos niveles de seguridad en el vehículo, es curioso que aquellas personas

que reconocen haber circulado en alguna ocasión sin **haber pasado la ITV**, estiman menos niveles de riesgo en la realización de esta conducta. De este modo, de nuevo las personas que nunca o casi nunca han conducido sin haber pasado la ITV consideran que el nivel de riesgo de esta conducta es mayor.

4.5.5 Grado de dureza con el que los conductores sancionarían las conductas estudiadas

El grado de dureza con que se sancionaría la conducta (en una escala de 0 a 10) está estrechamente relacionado con el riesgo percibido de accidente. **Conducir después de haber ingerido alguna bebida alcohólica** es la conducta que los entrevistados sancionarían con mayor dureza (Gráfica 70).



Gráfica 70. Valoración media del grado de dureza de la sanción para cada una de las conductas

Los encuestados también sancionarían con elevada dureza **conducir sin seguro y la velocidad (tanto la velocidad excesiva como la velocidad inadecuada)**.

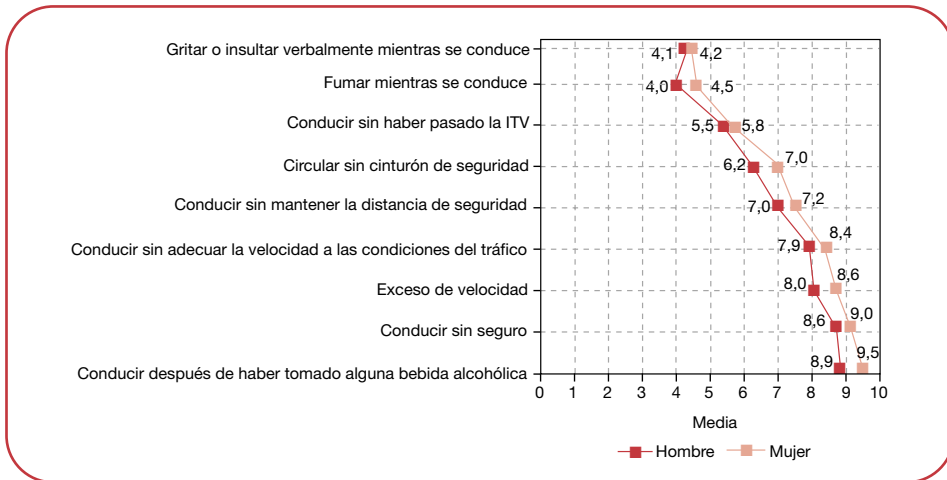
Por otro lado, **conducir sin mantener la distancia de seguridad** la sancionarían con un grado de dureza de 7.

Sin embargo, no deja de ser alarmante, que los conductores aplicarían una dureza de 6,5 a **circular sin el cinturón de seguridad (incluso en las plazas traseras y en ciudad)**. **Conducir sin haber pasado la ITV** debería ser sancionado, en opinión de los encuestados, con un

grado de dureza de 5,6. Como vemos, aplicarían sanciones menos duras a conductas como **gritar o insultar o fumar mientras se conduce**.

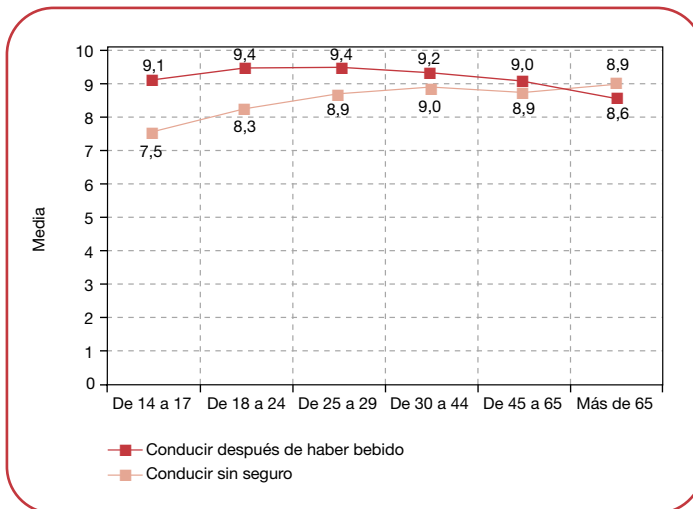
Si analizamos en detalle cada una de las conductas, podemos observar como gran parte de los conductores (alrededor del 63%) sancionaría con el máximo grado de dureza la **conducción después de haber consumido alcohol o la conducción sin seguro**. Sin embargo, el 20% señala el mínimo nivel de dureza en el caso de las conductas gritar o insultar verbalmente o fumar mientras se conduce. Conducir sin haber pasado la ITV se sancionaría con un grado medio de dureza (cerca del 20% de los conductores le asignaría valor 5 de dureza y el 12% la puntuación máxima, lo que parece ser reflejo de la preocupación por la importancia de mantener en buen estado el vehículo). En el caso de las conductas relacionadas con la velocidad, un tercio de los conductores sancionaría con el máximo nivel de dureza el **exceso de velocidad**, y el 36,5% señala niveles 8 ó 9 de dureza para esta infracción. Por otro lado, el 27% de conductores considera que la **velocidad inadecuada** debería ser sancionada con la máxima dureza, mientras que para más del 40% merecería sanciones con un grado de dureza de 8 ó 9. En el caso de la conducta que hace referencia a **no mantener la distancia de seguridad**, el 65% de los conductores ha manifestado que sancionaría esta conducta con un nivel de dureza entre 5 y 8. Por último, es muy preocupante que el 6% de los conductores indique que sancionaría con un nivel mínimo la conducta de **no llevar cinturón de seguridad (incluso en las plazas traseras y en ciudad)**. Aproximadamente la mitad de los conductores manifiesta para esta conducta niveles de dureza en la sanción entre 5 y 8 mientras que el 18% señala que aplicaría una sanción con una dureza máxima.

En el caso de las diferencias en función del **sexo**, todas las conductas excepto gritar o insultar y no mantener la distancia de seguridad (Gráfica 71) han dado lugar a diferencias



Gráfica 71. Valoración media del grado de dureza de la sanción para cada una de las conductas en función del sexo

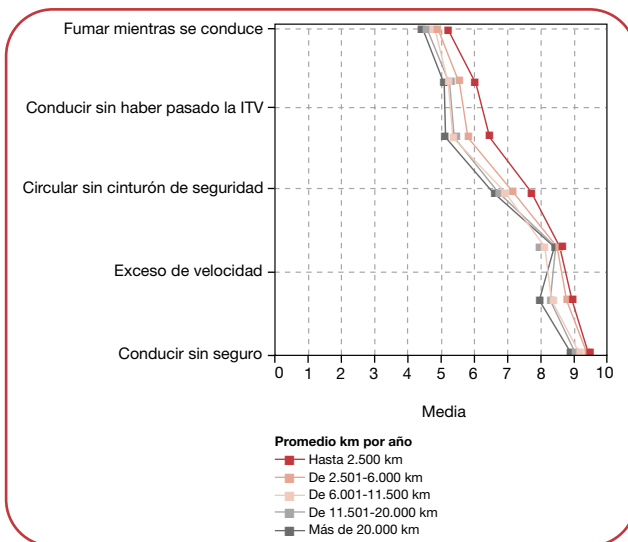
significativas. Las mujeres sancionarían con más dureza todas las conductas excepto la conducción sin seguro. Si analizamos las opiniones de los conductores en función de su **edad**, podemos observar diferencias significativas en dos conductas: conducir bajo los efectos del alcohol y conducir



Gráfica 72. Valoración media del grado de dureza de la sanción para cada una de las conductas dadas en función de la edad

sin seguro (Gráfica 72). En este sentido, los conductores de 18-29 años y los de 30-44 son los que aplicarían sanciones más duras para las dos infracciones mencionadas respectivamente, mientras que son los más jóvenes quienes sancionarían con menor dureza la conducción sin seguro. En general los conductores sin estudios aplicarían un grado de dureza menor a todas las conductas estudiadas, siendo significativos los resultados en el caso de las conductas

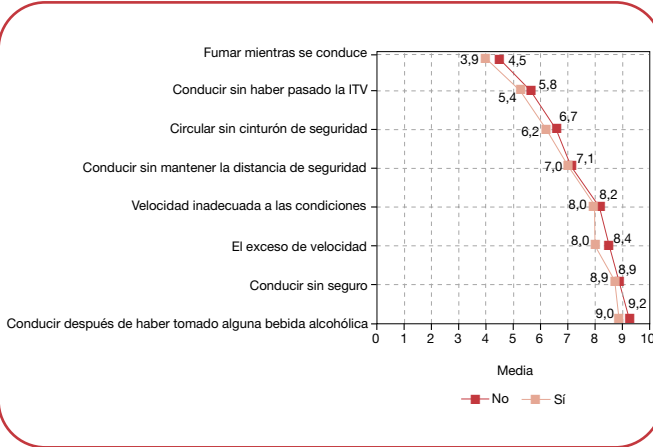
siguientes: velocidad inadecuada, gritar o insultar mientras conduce, conducir después de haber bebido alcohol, circular sin cinturón y conducir sin seguro. En estos casos, los encuestados sin estudios aplicarían el nivel de sanción menor mientras que las personas con estudios universitarios sancionarían con la mayor dureza las conductas velocidad inadecuada, conducir después de haber bebido alcohol y circular sin cinturón de seguridad. En las conductas gritar e insultar y conducir sin seguro son las personas con estudios primarios las que aplicarían la máxima dureza. Las personas que trabajan exclusivamente en tareas del hogar sancionarían con más dureza el exceso o la inadecuación de la velocidad y circular sin cinturón de seguridad; los estudiantes aplicarían el menor grado de dureza en las relacionadas con la velocidad y el mayor en la conducción bajo los efectos del alcohol. Los jubilados destacan porque aplicarían sanciones mínimas en la conducción sin cinturón o bajo los efectos del alcohol; sin embargo sancionarían de



Gráfica 73. Valoración media del grado de dureza de la sanción para cada una de las conductas en función del promedio de kilómetros recorridos

forma más severa que el resto de grupos gritar o insultar. Tampoco se han observado relaciones significativas entre el grado de dureza que los conductores aplicarían a las diferentes sanciones y el tipo de vía utilizada en desplazamientos habituales. Para las **conductas** que han dado lugar a diferencias significativas (Gráfica 73) los conductores menos habituales (recorren un promedio menor de kilómetros al año) afirman que **sancionarían con más dureza** el exceso de velocidad, circular sin cinturón de seguridad, fumar mientras se conduce

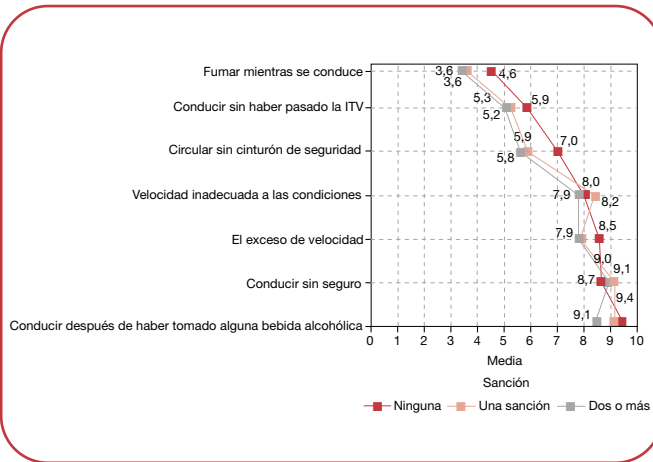
y no haber pasado la ITV, mientras que las personas que más kilómetros recorren sancionarían con más dureza no llevar el seguro. La diferencia entre las medias de los conductores que



Gráfica 74. Valoración media del grado de dureza de la sanción para cada una de las conductas en función de la implicación en accidentes

más y menos kilómetros recorren es significativa. Por otro lado, como se aprecia en la Gráfica 74, las personas que no se han visto implicadas en ningún **accidente** sancionarían con más dureza cada una de las conductas que ha resultado significativa (como

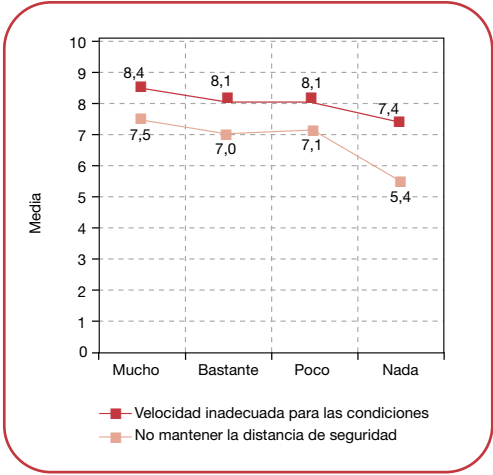
vemos, todas menos gritar o insultar mientras se conduce). Si tenemos en cuenta la relación entre las **sanciones** recibidas por los conductores y el grado de dureza con que sancionarían las conductas estudiadas, podemos observar que excepto en la conducta de conducir sin seguro (donde



Gráfica 75. Valoración media del grado de dureza de la sanción para cada una de las conductas en función de las sanciones recibidas, exceptuando las de aparcamiento

las puntuaciones son similares), aquellas personas que no han recibido ninguna sanción aplicarían con mayor dureza las sanciones sobre las conductas estudiadas que han dado lugar a resultados significativos (Gráfica 75). Por otro lado, si bien

únicamente hemos obtenido resultados significativos en dos de las conductas estudiadas (concretamente, velocidad inadecuada a las condiciones existentes del tráfico de la vía, meteorológicas, etc. y no mantener la distancia de seguridad), en ambas se observa una

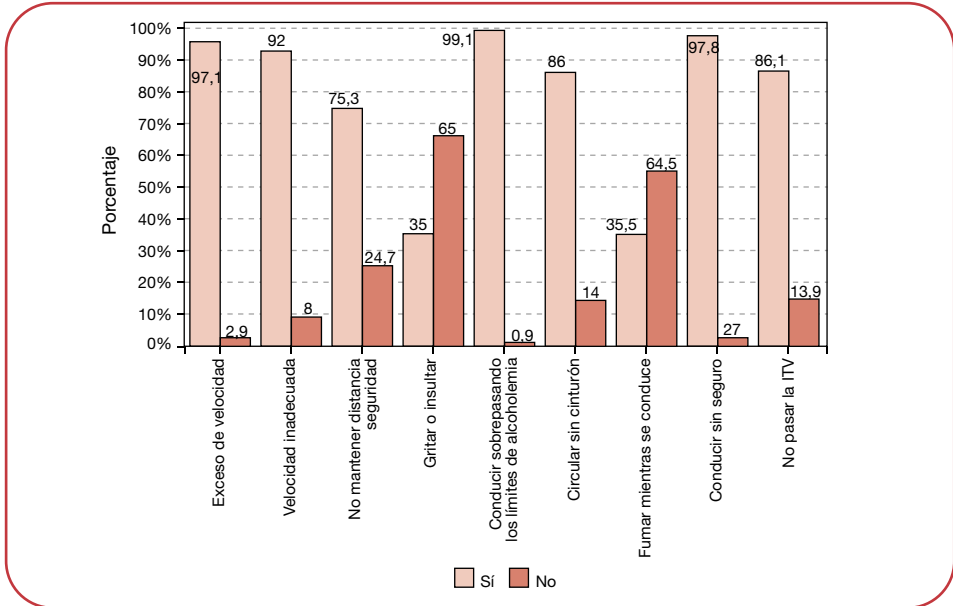


Gráfica 76. Valoración media del grado de dureza de la sanción para las conductas dadas en función del conocimiento de las normas de tráfico

tendencia en la que, a medida que disminuye el nivel de **conocimiento de los encuestados sobre la normativa actual en materia de tráfico**, es menor el grado de dureza con que sancionarían las dos conductas citadas (Gráfica 76).

4.5.6 Sancionabilidad de las conductas estudiadas

Si bien prácticamente todos los conductores señalan que conducir con exceso de velocidad, conducir sobrepasando los límites de alcohol y conducir sin seguro son **conductas sancionables**, llama la atención que (Gráfica 77), el 14% considera que circular sin cinturón (incluso en las plazas traseras y en ciudad) y no pasar la ITV son conductas no sancionables.



Gráfica 77. Distribución porcentual de las respuestas de los conductores sobre la sancionabilidad de las conductas

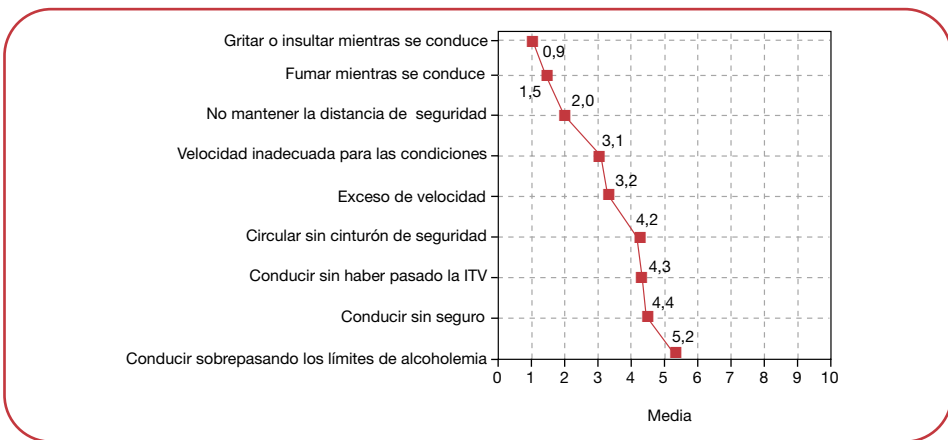
Por otro lado, el 8% de los conductores indica que circular a velocidad inadecuada no es sancionable. En el caso de no mantener la distancia de seguridad, el

25% considera que no es sancionable mientras que, para el 65% de los conductores gritar o insultar mientras se conduce tampoco es una conducta objeto de sanción.

Por último, llama la atención que el 35% de los conductores considera que fumar mientras se conduce puede ser sancionado.

4.5.7 Probabilidad percibida de sanción para las conductas estudiadas

Cuando analizamos la probabilidad percibida de sanción percibida por los encuestados para cada una de las conductas analizadas observamos resultados curiosos. Así, como se aprecia en la Gráfica 78, la conducta que, en

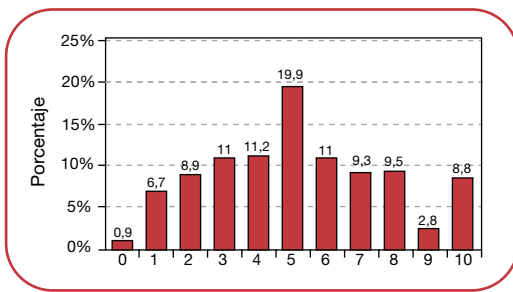


Gráfica 78. Valoración media del riesgo de sanción de las conductas

opinión de los encuestados, tiene mayor riesgo real de sanción es la **conducción bajo los efectos del alcohol** que, aun así, recibe una puntuación media de 5,2 en una escala de 0 a 10. Es decir, la probabilidad estimada de que nos multen después de haber ingerido alguna bebida alcohólica es de una de cada dos.

Conducir sin seguro, sin haber pasado la ITV o sin cinturón son, después de la conducción bajo los efectos del alcohol, las conductas con mayor probabilidad de sanción según los encuestados.

Llama la atención que un factor de riesgo como **la velocidad**, que tantas veces ha demostrado participar en los accidentes de tráfico y que, en cualquier caso, agrava las consecuencias de éstos, se perciba con una escasa probabilidad de sanción por parte de los conductores. Tan sólo se percibe que se sanciona a uno de cada tres conductores que circula sobrepasando los límites o no adecuando la velocidad. En todas las conductas estudiadas, la mayor parte de las respuestas se agrupa en valores inferiores al 5, lo que implica



Gráfica 79.
Distribución porcentual de la puntuación otorgada al riesgo de sanción

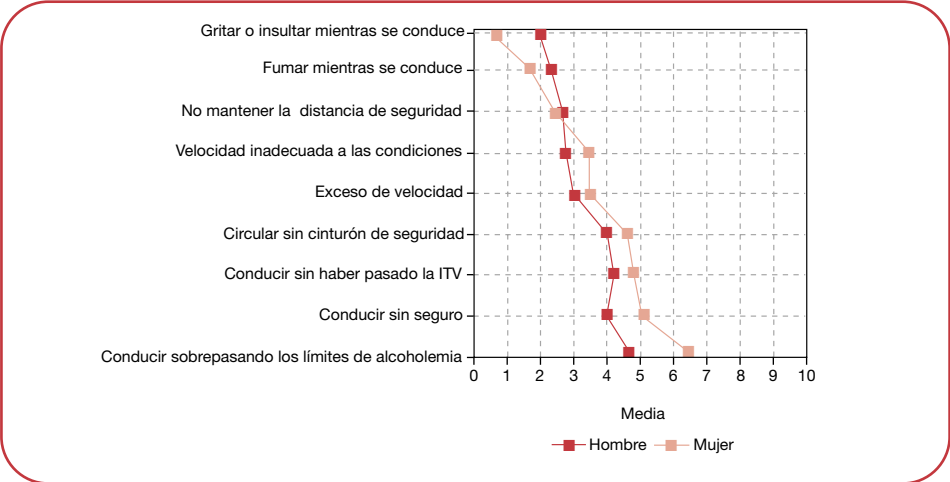
una baja percepción en cuanto a la probabilidad de sanción se refiere. Incluso en la conducción bajo los efectos del alcohol, tan sólo el 30% indica una probabilidad de sanción mayor (con valores superiores a 6 en la escala de 0-10) (ver Gráfica 79).

La probabilidad percibida de sanción para cada uno de los grupos de edad es la misma en todas las conductas estudiadas salvo en las conductas de conducir sobrepasando los límites de alcohol y conducir sin seguro.

En estas dos conductas el riesgo de sanción percibido es mayor en los conductores jóvenes y disminuye a medida que aumenta la edad.

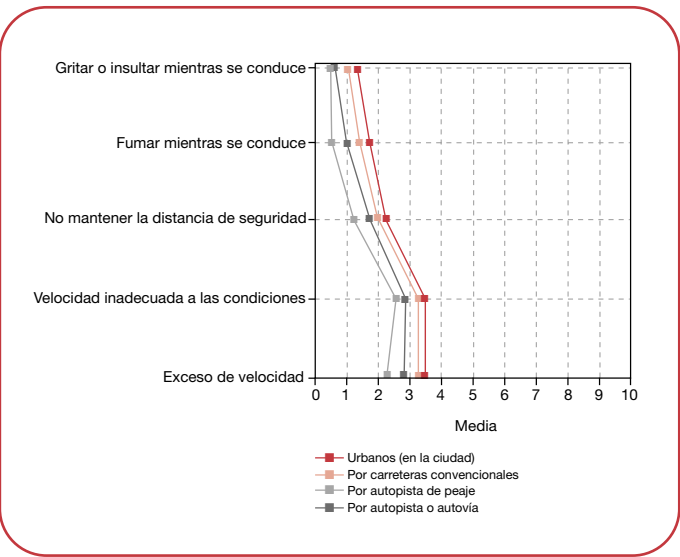
Por otro lado, si nos centramos en el **sexo** de los encuestados, para todas las conductas que han dado lugar a diferencias significativas (todas excepto gritar o insultar mientras se conduce), las mujeres estiman que la probabilidad de sanción es mayor que los hombres (Gráfica 80). Las mayores diferencias se observan en las conductas “Conducir sobrepasando los límites de alcohol” y “Conducir sin seguro”.

Si analizamos el **tipo de vía** habitual por el que se realizan los desplazamientos, aquellas personas que principalmente realizan trayectos urbanos consideran que es más probable recibir una sanción por exceso de



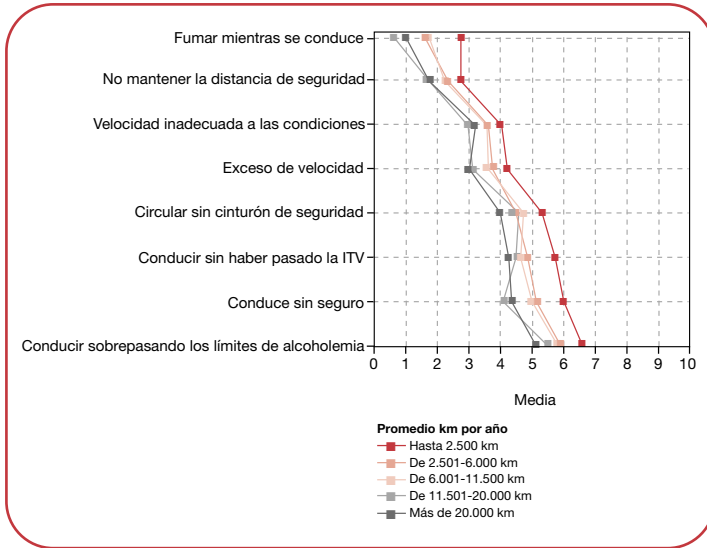
Gráfica 80. Valoración media del riesgo de sanción de las conductas en función del sexo

velocidad o velocidad inadecuada, por no mantener la distancia de seguridad, por gritar o por fumar mientras se conduce. En este sentido, las puntuaciones medias de los que realizan trayectos urbanos difieren estadísticamente de las obtenidas por aquellos que se desplazan principalmente por autopistas o



Gráfica 81. Valoración media del riesgo de sanción de las conductas en función del tipo de vía habitual en los desplazamientos

autopistas (Gráfica 81). En cuanto a la probabilidad de sanción estimada por los encuestados, en todas las conductas (excepto en gritar o insultar verbalmente mientras se conduce, donde los resultados no han sido significativos), las personas que menos **kilómetros** recorren al año estiman que la probabilidad de recibir una sanción por realizar las conductas estudiadas es mayor. De nuevo las diferencias entre las medias de aquellas personas situadas en los extremos del continuo de promedio de kilómetros es

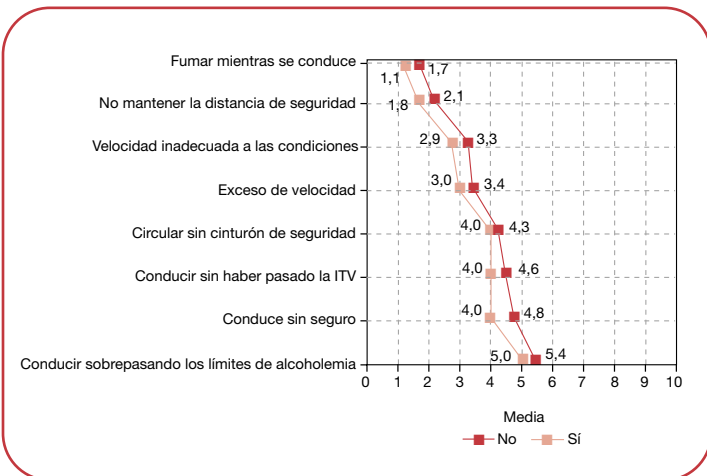


Gráfica 82. Valoración media del riesgo de sanción de las conductas en función del promedio de kilómetros recorridos al año

verbalmente mientras se conduce) a los que se han visto implicados en algún accidente.

Por otro lado, las personas que no han sido **sancionadas** estiman que la probabilidad de recibir una sanción es mayor en el caso de las conductas que han resultado

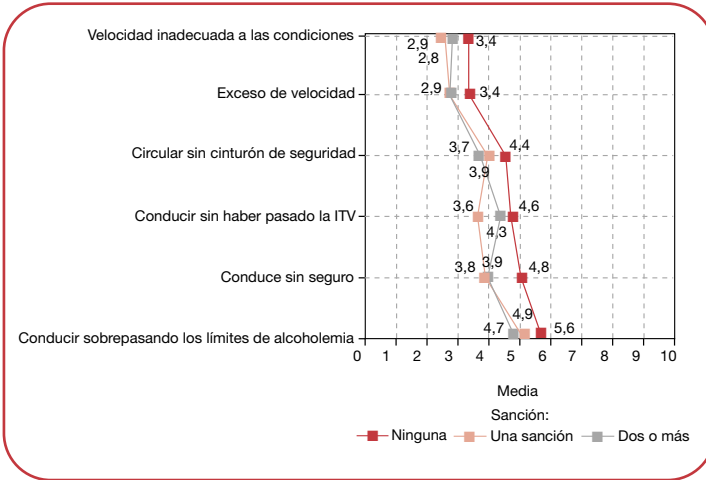
significativa (Gráfica 82). Como vemos, (Gráfica 83), los conductores que no han sufrido ningún **accidente de tráfico** estiman una probabilidad de ser sancionado superior (salvo en la conducta de gritar o insultar



Gráfica 83. Valoración media del riesgo de sanción de las conductas en función de la implicación en accidentes

por aparcamiento, observamos los mismos resultados que hemos mencionado en la gráfica anterior (excepto en la conducta circular sin cinturón de seguridad incluso en las plazas traseras y en ciudad donde aquellos que han recibido una sanción de aparcamiento consideran que la probabilidad de sanción es mayor). En el caso de la

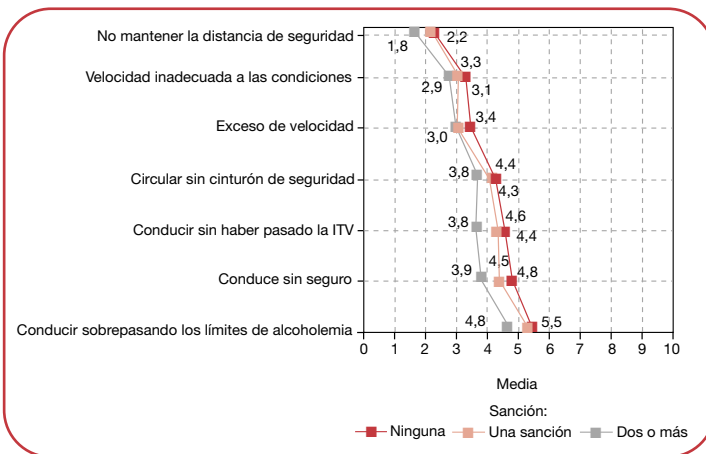
significativas (Gráfica 84) que la probabilidad estimada por parte de los conductores que han recibido alguna sanción. Si nos centramos en las **sanciones**



Gráfica 84. Valoración media del riesgo de sanción de las conductas en función de las sanciones recibidas exceptuando aparcamiento

sancionadas y aquellas que han recibido una sanción por aparcamiento. En la Gráfica 85, podemos observar las conductas que han dado lugar a resultados significativos.

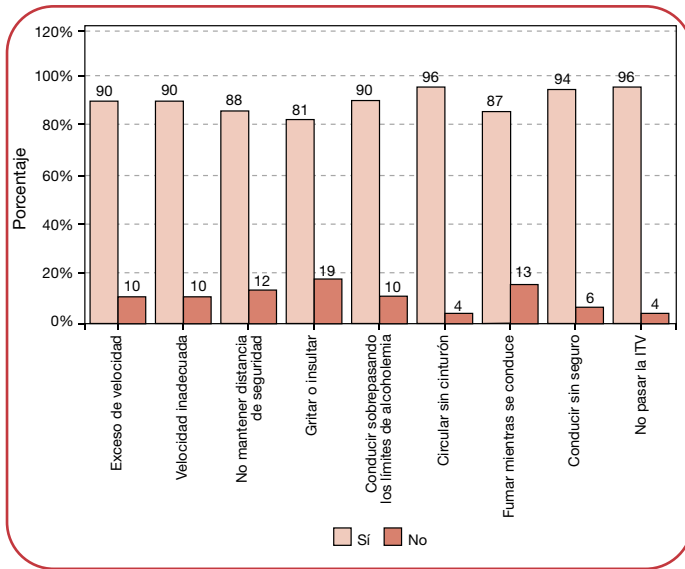
conducción sobrepasando los límites de alcoholemia, la probabilidad percibida de recibir una sanción es la misma en el caso de las personas que no han sido



Gráfica 85. Valoración media del riesgo de sanción de las conductas en función de las sanciones recibidas de aparcamiento

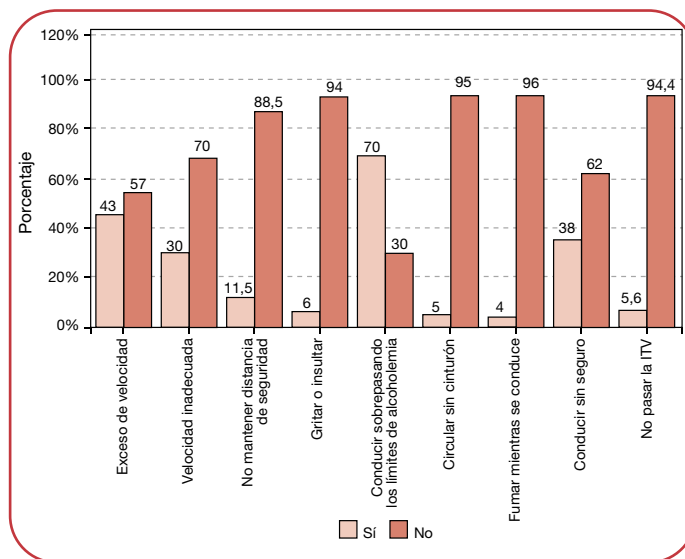
4.5.8 Tipos de sanciones asociadas a las conductas estudiadas

Si analizamos el **tipo de sanciones** que los conductores asocian a cada una de las conductas observamos que entre el 81% y el 96% de los conductores estiman que todas las conductas tratadas pueden ser objeto de una **sanción económica**



Gráfica 86. Distribución porcentual de las respuestas de los conductores sobre la sancionabilidad económica de las conductas

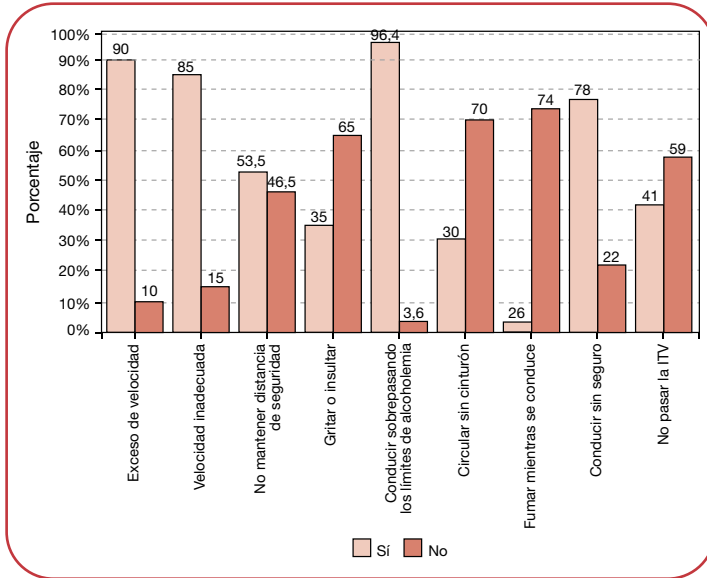
de velocidad (43%) y del 30% en el caso de la velocidad inadecuada (Gráfica 87). Por último, mientras que alrededor del 90% de los conductores afirma que conducir con exceso de velocidad, a velocidad inadecuada para las condiciones existentes (85%) o



Gráfica 87. Distribución porcentual de las respuestas de los conductores sobre la posibilidad de sancionar con prisión las conductas

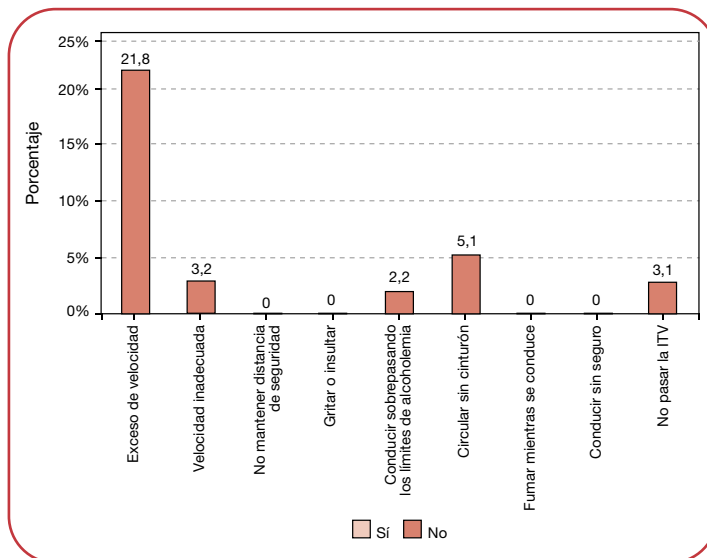
sobrepassando los límites de alcoholemia (96,4%) puede implicar una **suspensión temporal o total del permiso**, el 78% señala que conducir sin seguro puede ser objeto de dicha sanción. Por otro lado, para el 53,4% de los encuestados esta sanción puede ser consecuencia de no mantener la distancia de seguridad. Estos porcentajes están entre el 30% y el 40% en el caso de circular sin cinturón de seguridad en los asientos traseros y en ciudad (30%), gritar o insultar mientras se conduce (35%) y no haber pasado la ITV (41%). Estos

(Gráfica 86). Por otro lado, el 70% señala que la conducción sobrepasando los límites de alcoholemia puede llegar a ser sancionada con **prisión**. Estos porcentajes son de alrededor del 40% (38%) cuando se juzgan las conductas de conducir sin seguro y de exceder los límites



Gráfica 88. Distribución porcentual de las respuestas de los conductores sobre la posibilidad de sancionar con suspensión temporal o total las conductas

conducta por la que con más frecuencia se sanciona a nuestros conductores es el exceso de velocidad. De este modo, el 21,8% de los conductores afirma haber recibido alguna sanción por exceder los límites de velocidad. Como vemos, sólo el 5,1% de los conductores ha sido sancionado



Gráfica 89. Distribución porcentual de los conductores que han sido sancionados por las diferentes conductas

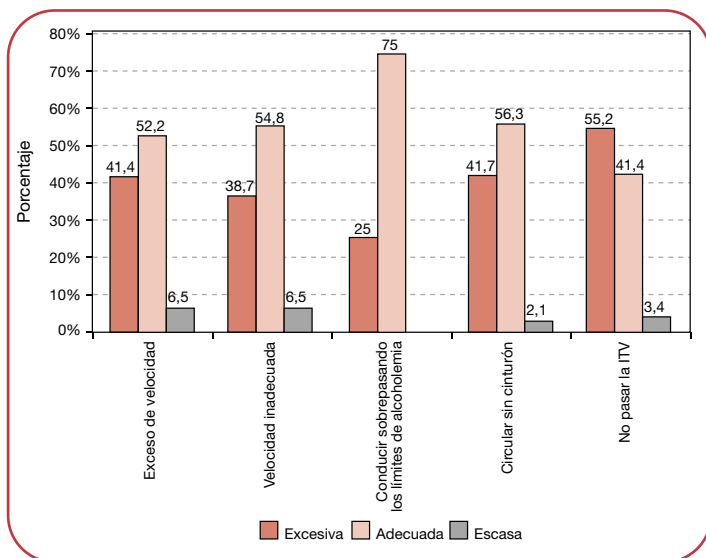
por no llevar el cinturón de seguridad (incluyendo las plazas traseras y en ciudad) cuando, como vimos, tan sólo el 57,7% afirma utilizar este sistema de seguridad siempre. En el caso de la velocidad inadecuada y de no haber pasado la ITV este porcentaje es del 3%. Por último, aproximadamente el 2% de los conductores ha sido sancionado por conducir sobrepasando los límites de alcoholemia, mientras que el 25,3% afirma llevar a cabo esta conducta con más o menos frecuencia.

datos aparecen representados en la Gráfica 88. Como vemos en la Gráfica 89, en la que aparece representado el porcentaje de **conductores que ha sido sancionado** por la realización de cada uno de los comportamientos estudiados, la

conducta por la que con más frecuencia se sanciona a nuestros conductores es el exceso de velocidad. De este modo, el 21,8% de los conductores afirma haber recibido alguna sanción por exceder los límites de velocidad. Como vemos, sólo el 5,1% de los conductores ha sido sancionado

4.5.9 Valoración de la dureza de la sanción recibida por las conductas estudiadas

En cuanto a la **valoración de la dureza de la sanción recibida** (Gráfica 90), el 52,2% de los conductores sancionados por exceso de velocidad señala que la sanción fue adecuada, mientras que para el 41,4 ésta fue excesiva y para el 6,5% escasa.

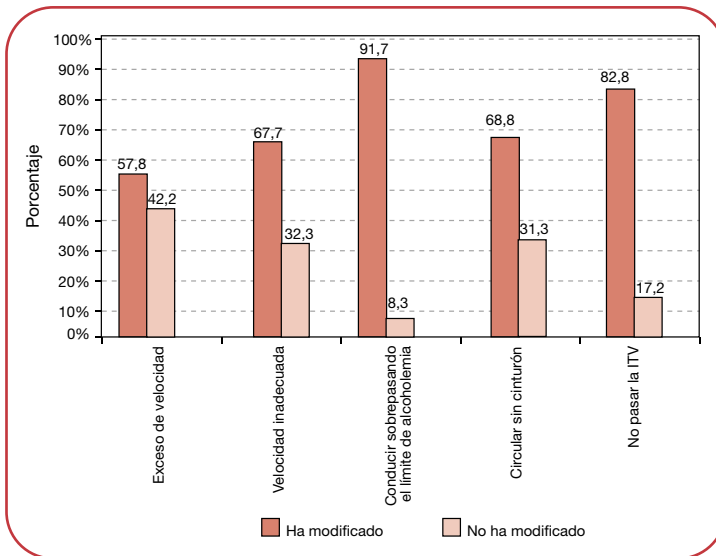


Gráfica 90.
Distribución porcentual de los conductores sancionados sobre la valoración de la dureza de la sanción recibida

En el caso de las sanciones recibidas por no adecuar la velocidad a las circunstancias de la vía, tráfico, etc., más de la mitad (54,8%) de los conductores sancionados considera adecuada la sanción mientras que el 38,7% piensa que ésta fue excesiva y al igual que en el caso anterior, el 6,5% estima que fue escasa. En el caso de las sanciones recibidas por conducir por encima de los límites establecidos de alcohol, el 75% de los conductores indica que la sanción recibida fue adecuada, mientras que el resto estima que fue excesiva. Sin embargo, aproximadamente el 41,7% de los conductores sancionados por no llevar el cinturón de seguridad (incluyendo las plazas traseras y en ciudad) estima que la sanción fue excesiva, siendo adecuada para el 56,3% de los conductores sancionados. Finalmente, para más de la mitad (55,2%) de las personas sancionadas por no haber pasado la ITV, la sanción recibida fue excesiva, siendo evaluada por el 41,4% como adecuada. La edad y el sexo no influye en la valoración que realizan los conductores acerca de la dureza de la sanción recibida.

4.5.10 Modificación de la conducta como resultado de la sanción

Si consideramos la **modificación del comportamiento del conductor como consecuencia de la sanción recibida** podemos observar (Gráfica 91) que del total de personas sancionadas por las diferentes conductas



Gráfica 91. Distribución porcentual de los conductores sancionados sobre la valoración del cambio en el comportamiento tras la sanción recibida

estudiadas, un porcentaje considerable reconoce haber modificado su comportamiento. Así, el 91,7% de los conductores sancionados por conducir sobrepasando los límites de alcohol permitidos señala que ha modificado su comportamiento. Asimismo, el 82,8% de aquellas personas sancionadas por no haber pasado la ITV indican un cambio en su comportamiento.

Sin embargo, los porcentajes son preocupantes en el caso de la velocidad ya que, sólo el 57,8% (en el caso de los sancionados por exceso de velocidad) y el 67,7% (en el caso de la velocidad adecuada) señalan un cambio en su comportamiento como consecuencia de la sanción recibida.

En esta misma dirección, un tercio de las personas sancionadas por no llevar el cinturón (incluyendo las plazas traseras y en ciudad) no ha modificado su comportamiento a pesar de la sanción recibida, es decir, sigue sin abrocharse el cinturón de seguridad. Parece por tanto que, a pesar de ser factores de riesgo tratados a menudo por las campañas publicitarias, es necesario continuar con

intervenciones que desde diferentes perspectivas se dirijan a reforzar o cambiar ciertas creencias, actitudes y conductas de los conductores de nuestro país.

4.6 Medidas

Los resultados presentados en este apartado proceden de la valoración que hacen los encuestados sobre la eficacia de una serie de medidas para reducir los accidentes de tráfico. Concretamente: incrementar el coste de la sanción, ajustar la sanción económica a las posibilidades económicas del sancionado, retirada temporal del carné, retirada total del carné, incrementar el coste de los seguros, incrementar la responsabilidad penal (cárcel o prisión), incrementar la supervisión policial, el carné por puntos y trabajos para beneficios de la comunidad.

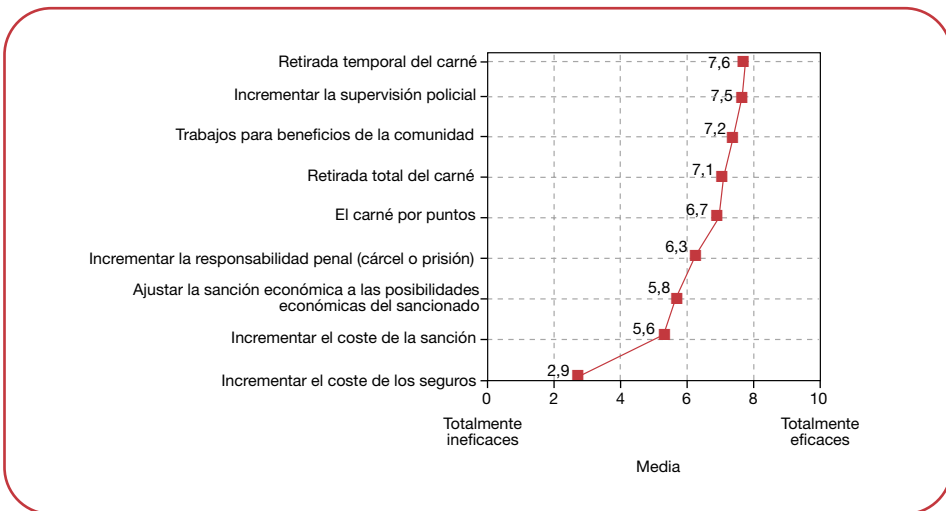
Son numerosas las propuestas de intervención que se han planteado para reducir la accidentalidad viaria. La valoración de la **eficacia de las diferentes medidas para reducir los accidentes** difiere en función de las características de los conductores. Así, la nota asignada está condicionada, en gran medida, por los diversos aspectos: el sexo, la edad, la ocupación, los kilómetros recorridos al año (exposición al riesgo), la implicación o no del usuario en algún accidente de tráfico, la antigüedad del permiso, la calificación que emite sobre las normas de tráfico, si ha recibido o no algún tipo de sanción y si se ha visto o no implicado en algún juicio de tráfico.

Sin embargo, no hay relación entre la eficacia otorgada a ciertas medidas para reducir los accidentes de tráfico y el tipo de desplazamiento habitual realizado por los encuestados. Por tanto, no podemos decir que el uso fundamental de una vía determinada esté asociado con la

eficacia que piensan que tendrían las diferentes medidas estudiadas.

Los conductores evalúan la **retirada temporal del permiso de conducción** como la medida más eficaz para disminuir el número de accidentes de tráfico, pero evalúan negativamente el **incremento del coste de los seguros** como propuesta de intervención para la reducción de la accidentalidad. Es la medida que más veces “suspende” con un cero (35% de los encuestados la han puntuado con un 0).

Como hemos mencionado y se observa en la Gráfica 92,

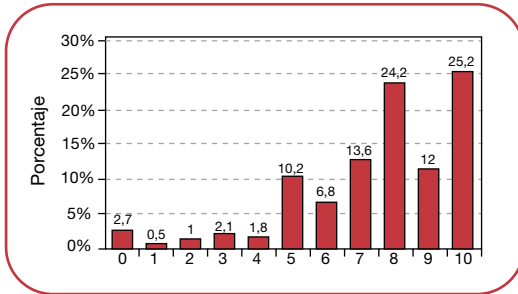


Gráfica 92. Valoración media de la eficacia de las medidas para la reducción de la accidentalidad

la medida que los encuestados valoran como más eficaz para reducir los accidentes de tráfico es aquella que apuesta por una **retirada temporal del carné**. Asimismo, consideran que **incrementar la supervisión policial** contribuiría de forma importante en la reducción de los siniestros de tráfico, lo cual es coherente si recordamos que el 65,9% de los conductores estima que ésta es escasa y tan sólo el 28,7% piensa que es adecuada. Los **trabajos en beneficio de la comunidad**, la **retirada total de carné**, el **carné por puntos e incrementar la responsabilidad penal** ocupan una posición intermedia cuando se valora su eficacia para disminuir los accidentes de tráfico.

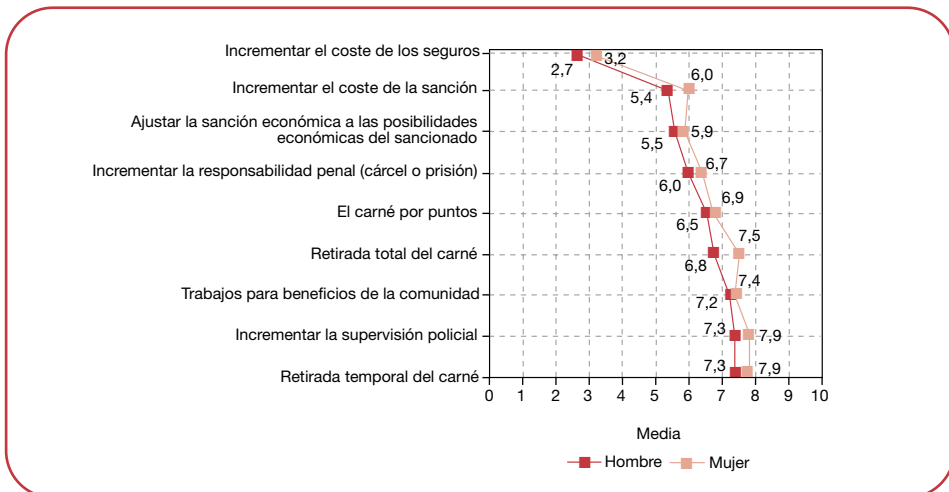
Las medidas de carácter económico se valoran de forma menos eficaz. Así, el **ajuste de la sanción económica a las posibilidades del sancionado** recibe una puntuación media de 5,8 sobre 10, mientras que esta media es de 5,6 cuando se plantea **incrementar el coste de la sanción**. Finalmente, en opinión de los encuestados, **incrementar el coste de los seguros** se considera la medida menos eficaz

para reducir los accidentes de tráfico. En términos generales, y como ya hemos mencionado, la medida que los conductores consideran más eficaz para reducir los accidentes de tráfico es la **retirada temporal del carné**. Como vemos en la Gráfica



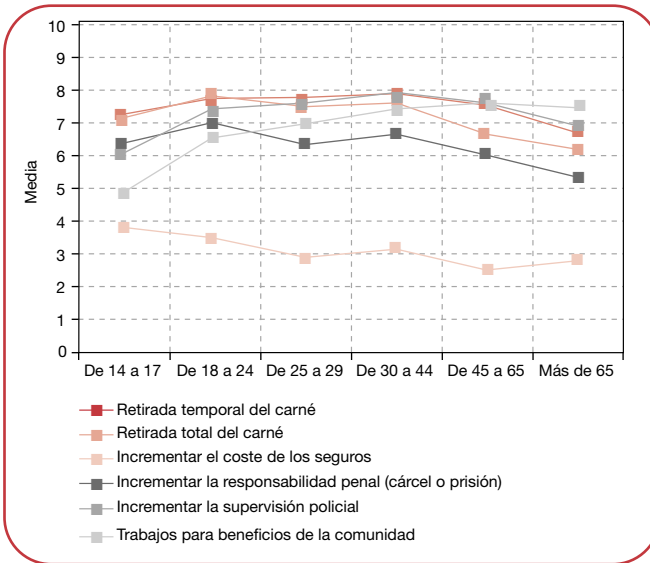
Gráfica 93. Distribución porcentual de las puntuaciones otorgadas para la valoración de la eficacia de la retirada temporal del carné

93, el 25,2% de los conductores considera que la retirada temporal del carné es totalmente eficaz (le ha otorgado la máxima puntuación) para reducir los accidentes de tráfico, mientras que el 8,1% la valora ineficaz, otorgándole puntuaciones que oscilan entre 0 y 4.



Gráfica 94. Valoración media de la eficacia de las medidas para la reducción de la accidentalidad en función del sexo

Las mujeres han valorado de forma significativamente más positiva la eficacia de todas las medidas planteadas excepto en los casos de ajustar el coste de la sanción y los trabajos para beneficio de la comunidad (Gráfica 94).



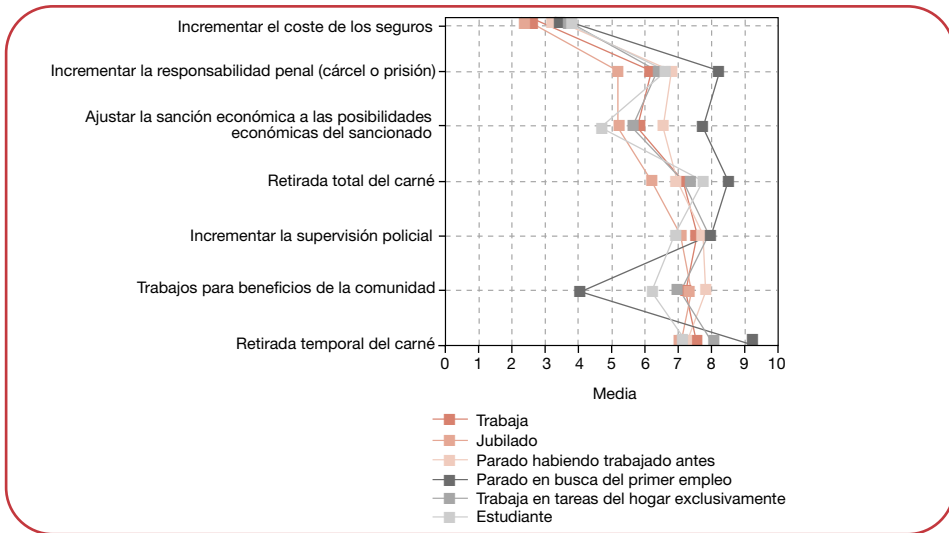
Gráfica 95. Valoración media de la eficacia de las medidas para la reducción de la accidentalidad en función de la edad

En cuanto a las diferencias en la valoración de la eficacia de ciertas medidas para reducir los accidentes de tráfico considerando la **edad** de los conductores encontramos diversidad en los resultados. Así, cada tramo de edad atribuye más efectividad a una medida diferente (Gráfica 95).

Concretamente, las personas de 30 a 44 años son quienes más eficacia atribuyen a la retirada temporal del carné y al incremento de la supervisión policial, mientras que los conductores de 18 a 24 años consideran más eficaces las medidas que apuestan por un incremento en la responsabilidad penal y por la retirada total del carné. Finalmente, los conductores más jóvenes (14 a 17 años) evalúan de forma superior que el resto de grupos de edad el incremento del coste de los seguros como medida para reducir los accidentes de tráfico (recordemos que la puntuación media no alcanzaba el valor 3).

El nivel de estudios influye en la valoración que los encuestados han realizado sobre las medidas siguientes: retirada total del carné, el carné por puntos e incrementar el coste de los seguros, la responsabilidad penal y la supervisión policial. Concretamente, los conductores sin estudios valoran menor la eficacia asociada a estas medidas, mientras que las personas con estudios universitarios han llevado a cabo las valoraciones más elevadas, excepto el incremento de la supervisión policial, donde la valoración máxima procede de el grupo con estudios primarios.

En cuanto a la **situación laboral** de los encuestados



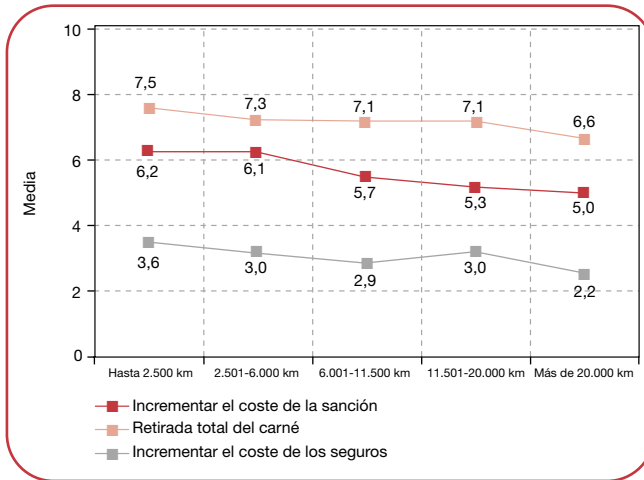
Gráfica 96. Valoración media de la eficacia de las medidas para la reducción de la accidentalidad en función de la ocupación

(Gráfica 96)., las personas que están paradas y buscando su primer empleo han valorado de forma más eficaz todas las medidas excepto el incremento en el coste de los seguros (mejor valorado por las personas que trabajan únicamente en tareas del hogar) y los trabajos para beneficio de la comunidad (donde destacan los que en la actualidad están parados pero han trabajado anteriormente).

La valoración de la eficacia de las medidas para reducir los accidentes de tráfico está relacionada con la **antigüedad del permiso**. Esto ocurre en la valoración de la retirada temporal y total del carné, en el incremento del coste de los seguros, en el incremento de la responsabilidad penal y en los trabajos para beneficios de la comunidad.

En general, a medida que se incrementan los años de obtención del permiso disminuye la valoración de la eficacia de las medidas anteriormente mencionadas, salvo en "los trabajos para beneficios de la comunidad" que es la única medida mejor valorada por los conductores con más años de antigüedad en el permiso.

En relación con la **exposición al riesgo**, en líneas generales, las personas que recorren menos kilómetros al año consideran mayor la eficacia de incrementar el coste de la sanción, de la retirada total del carné y del

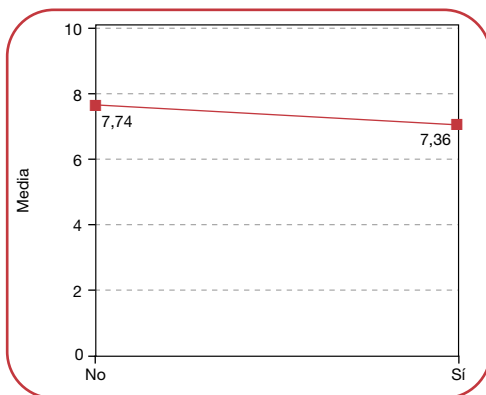


Gráfica 97. Valoración media de la eficacia de las medidas para la reducción de la accidentalidad en función del promedio de kilómetros recorridos al año

incremento del coste de los seguros como medidas destinadas a reducir los accidentes de tráfico. De nuevo, las medias de la eficacia de las medidas en los grupos que más y menos kilómetros recorren difieren de forma significativa entre sí (Gráfica 97).

4.6.1 Retirada temporal del carné

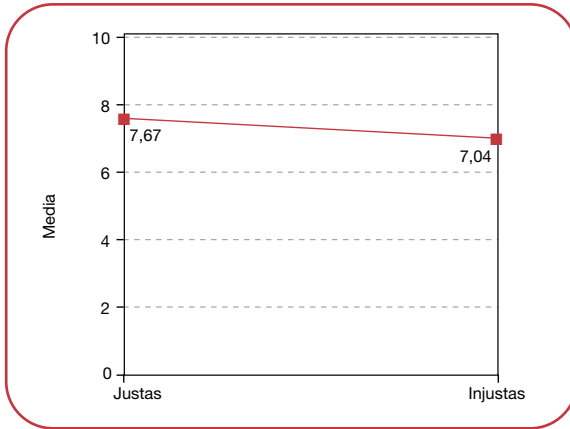
Aunque las puntuaciones medias no distan mucho entre sí (ver Gráfica 98), aquellas personas que han sufrido algún **accidente de tráfico** consideran menos efectiva la retirada



Gráfica 98. Valoración media de la eficacia de la retirada temporal del carné para la reducción de la accidentalidad en función de la implicación en accidentes

temporal del carné como medida para reducir los accidentes de tráfico. Sin embargo, no hay diferencias significativas entre el nivel de **conocimiento de la normativa actual en materia de tráfico y seguridad vial** y las puntuaciones que los conductores otorgan a la eficacia de la retirada temporal del carné como medida para reducir los accidentes de tráfico.

En cuanto a la relación entre la **calificación de la normativa** (justa/injusta, adecuada/excesiva/escasa, bien hecha/mal hecha) y la puntuación que conceden los conductores a la eficacia de esta medida para disminuir los accidentes de tráfico, cabe destacar que las personas que

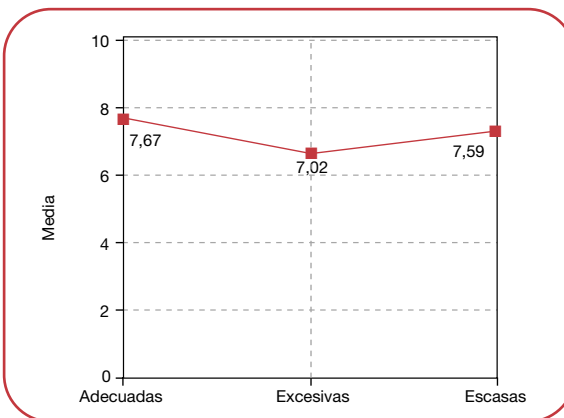


Gráfica 99. Valoración media de la eficacia de la retirada temporal del carné para la reducción de la accidentalidad en función de la calificación de las normas de tráfico (justas/injustas)

estiman justa la normativa, consideran más eficaz la retirada temporal del carné como medida para reducir los accidentes que aquellos que piensan que las normas son injustas. Podemos ver en la Gráfica 99, las puntuaciones medias a las que hacemos mención.

Por otro lado, y como se aprecia

en la Gráfica 100, las personas que otorgan más eficacia a la retirada temporal del carné son aquellas que piensan que las normas son adecuadas, seguidas de aquellos conductores que afirman que son escasas. Destacan a su vez de forma significativa los conductores que califican las normas de excesivas por atribuir menos eficacia a la retirada temporal del carné, en comparación con los otros dos grupos de conductores mencionados. Además, la



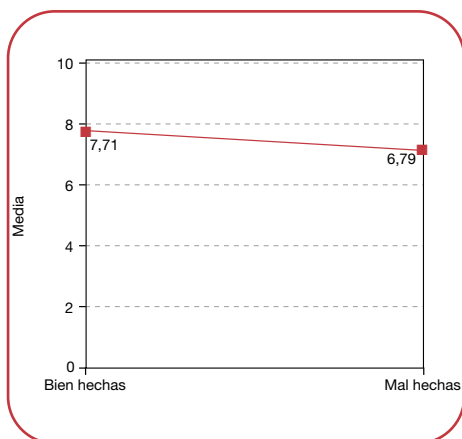
Gráfica 100. Valoración media de la eficacia de la retirada temporal del carné para la reducción de la accidentalidad en función de la calificación de las normas (adecuadas/excesivas/escasas)

valoración de los encuestados que califican las normas como excesivas difiere significativamente de la puntuación de aquellos que las consideran adecuadas. Lógicamente, aquellos conductores que piensan que las normas están bien hechas estiman que la retirada temporal

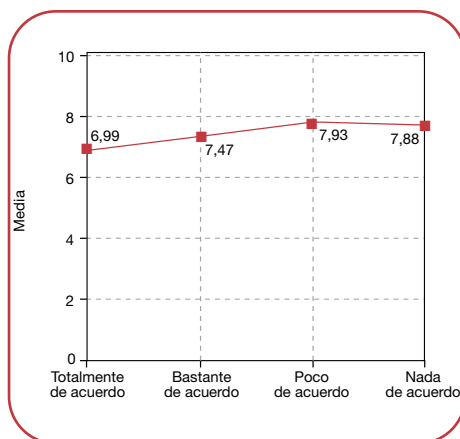
del carné es una medida más eficaz para reducir los accidentes de tráfico que aquellos que consideran que están mal hechas (ver Gráfica 101). Como vemos, la puntuación para el primer grupo está próxima a 8 mientras que la emitida por aquellos que piensan que las normas están mal hechas es de 6,79.

Si nos centramos en el grado de acuerdo mostrado por

los conductores con una serie de afirmaciones relacionadas con la **finalidad de la sanción** observamos resultados muy interesantes. En este sentido, los conductores que más eficacia atribuyen a la retirada temporal del carné son aquellos que muestran poco o ningún acuerdo con que la finalidad de la sanción es fundamentalmente recaudatoria. Como vemos en la Gráfica 102, aquellos

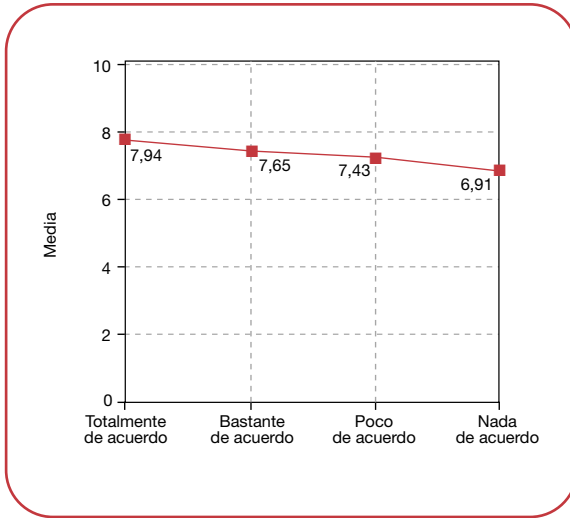


Gráfica 101. Valoración media de la eficacia de la retirada temporal del carné para la reducción de la accidentalidad en función de la calificación de las normas (Bien hechas/mal hechas)



Gráfica 102. Valoración media de la eficacia de la retirada temporal del carné para la reducción de la accidentalidad en función del grado de acuerdo con la finalidad recaudatoria de la sanción

que muestran mayores niveles de acuerdo con dicha afirmación son también quienes estiman menos eficaz esta medida. Además, la valoración realizada por el grupo que muestra un acuerdo total difiere de forma significativa con los dos grupos que están en desacuerdo (poco o nada de acuerdo) con que la función principal de la sanción es recaudatoria.



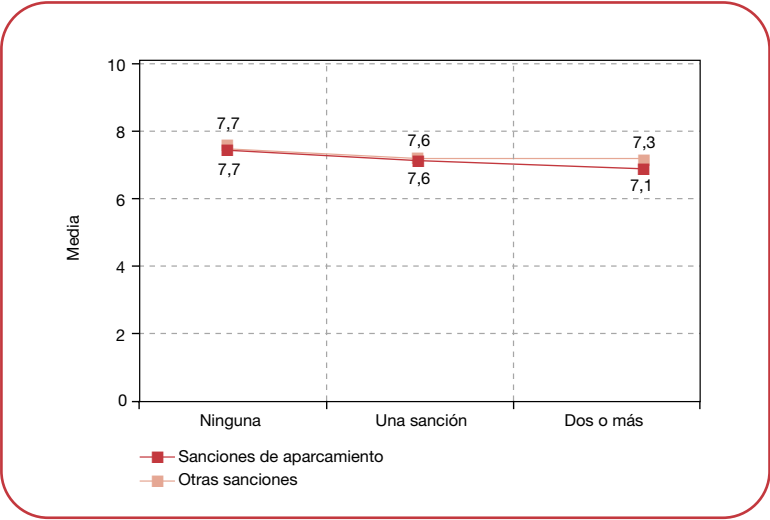
Gráfica 103. Valoración media de la eficacia de la retirada temporal del carné para la reducción de la accidentalidad en función del grado de acuerdo con la finalidad educativa de la sanción

Como se puede observar en la Gráfica 103, a medida que aumenta el nivel de acuerdo con el argumento de que la finalidad de la sanción es fundamentalmente educativa, se incrementan las puntuaciones medias dadas a la eficacia de la retirada temporal del carné. Así, las puntuaciones de los conductores que muestran bastante o un acuerdo total con

esta afirmación difieren de forma significativa de las de aquellos que no están nada de acuerdo con esta afirmación. Sin embargo, no existen diferencias significativas entre la eficacia otorgada a la retirada temporal del carné como medida para disminuir los accidentes de tráfico y los niveles de acuerdo mostrados por los sujetos en cuanto a la finalidad castigadora de la sanción.

Por otro lado, conforme aumenta el número de **sanciones recibidas** por el conductor (exceptuando las de aparcamiento), disminuye la puntuación que éstos realizan sobre la eficacia de la retirada temporal del carné para reducir los accidentes de tráfico. Además, las puntuaciones de los que no han recibido sanción de ningún tipo son estadísticamente diferentes de las de aquellos que han recibido dos o más sanciones.

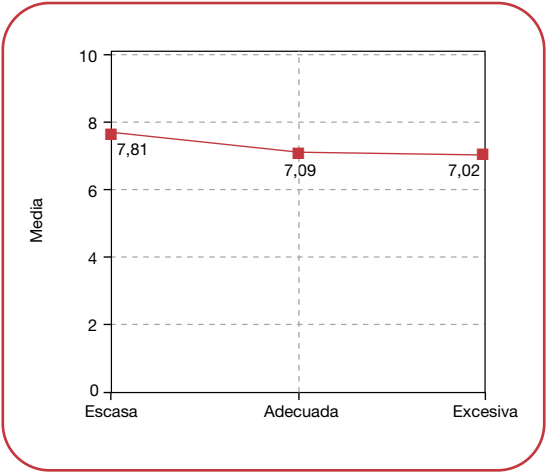
Lo mismo sucede en el caso de las **sanciones por aparcamiento**. Así, a medida que aumenta el número de sanciones por aparcamiento recibidas por los conductores, disminuye la valoración que éstos hacen sobre la eficacia de la retirada temporal de carné como medida para la reducción de los accidentes de tráfico. En este caso, de nuevo la valoración realizada por los conductores que no han recibido ninguna sanción por aparcamiento difiere estadísticamente de la que emiten los encuestados que han recibido dos o más sanciones



de este tipo. En la Gráfica 104 aparecen representadas las puntuaciones medias. La retirada temporal del carné es considerada una medida

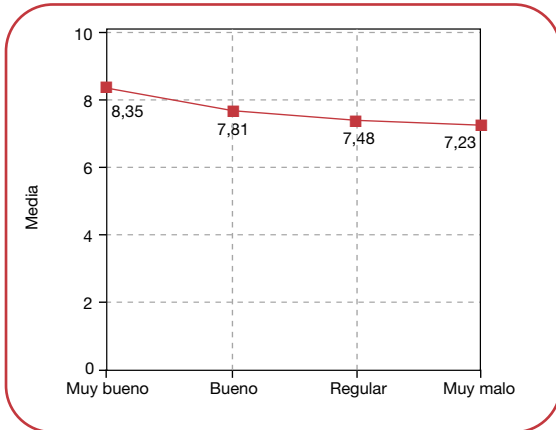
Gráfica 104. Valoración media de la eficacia de la retirada temporal del carné para la reducción de la accidentalidad en función de las sanciones recibidas

más eficaz para reducir los accidentes de tráfico por parte de aquellos conductores que estiman que la **supervisión policial** es escasa. Así, mientras que la calificación media de este grupo está próxima a 8 (ver Gráfica 105), las puntuaciones medias dadas a la eficacia de esta medida



por parte de aquellos que piensan que la supervisión policial es adecuada o excesiva están más cercanas a 7. Las puntuaciones del grupo de conductores que considera que la supervisión policial es escasa difieren estadísticamente de las de los conductores que piensan que es adecuada o excesiva.

Gráfica 105. Valoración media de la eficacia de la retirada temporal del carné en función de la valoración de la supervisión policial



Gráfica 106. Valoración media de la eficacia de la retirada temporal del carné en función de la valoración del funcionamiento de la justicia en tráfico

Como vemos en la Gráfica 106, la valoración de la eficacia de la retirada temporal del carné disminuye a medida que también lo hace la **valoración sobre el funcionamiento de la justicia en materia de tráfico y seguridad vial**.

Sin embargo, no son significativas las diferencias encontradas en

función de si el conductor se ha visto o no implicado en alguna ocasión en un **juicio de tráfico**.

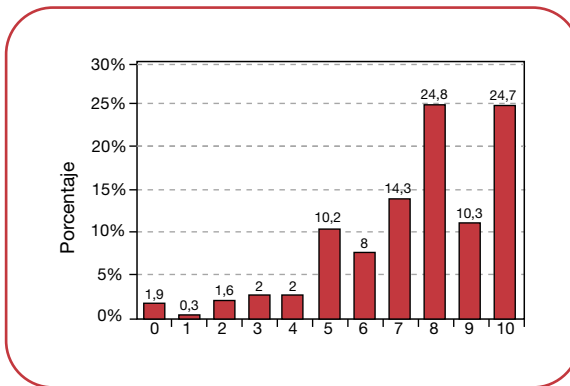
4.6.2 Incremento de la supervisión policial

Como ya hemos mencionado anteriormente, la segunda medida más valorada por parte de los conductores para reducir los accidentes de tráfico es aquella que defiende

un **aumento de la supervisión**

policial. Como vemos en la Gráfica 107, el 74,1% de las respuestas se encuentran en valores de la escala superiores a 6. Uno de cada tres conductores califica con un sobresaliente esta medida.

En primer lugar, no hemos



Gráfica 107. Distribución porcentual de las puntuaciones otorgadas para la valoración de la eficacia del incremento de la supervisión policial

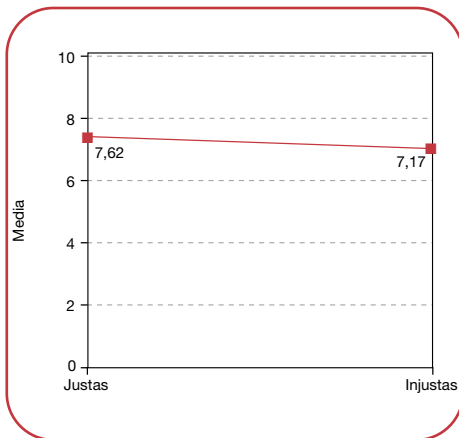
observado relaciones significativas entre la valoración de la eficacia del incremento de la supervisión policial con el número de **accidentes** sufridos por los conductores ni con el **nivel de conocimiento que sobre la normativa en materia de tráfico** han manifestado los encuestados.

Sin embargo, son estadísticamente significativas las diferencias encontradas en función de la **calificación que de las normas** (justas/injustas,

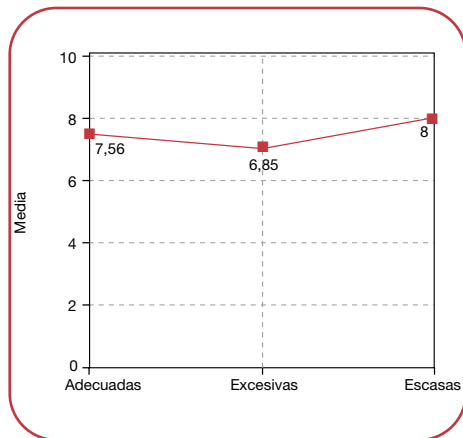
adecuadas/excesivas/escasas, bien hechas/mal hechas) han realizado los conductores. Así (Gráfica 108), aquellos encuestados que piensan que las normas son justas otorgan una puntuación

media sobre la eficacia de esta medida superior a la de las personas que consideran que las normas son injustas.

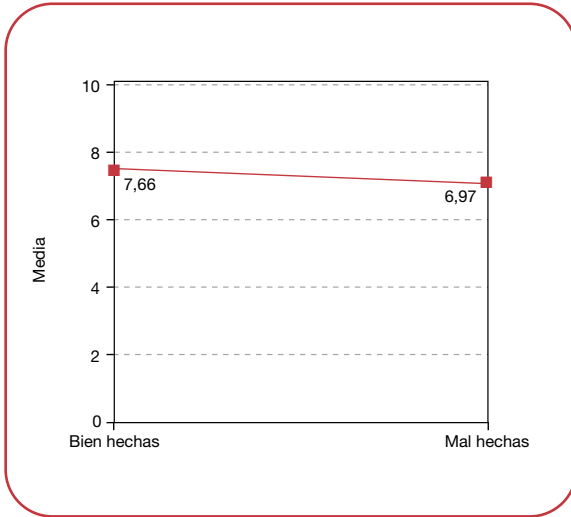
Lógicamente, los conductores que consideran que las normas de tráfico son escasas otorgan más eficacia al incremento de la supervisión policial para la reducción de las cifras de accidentes. Estas puntuaciones medias, que difieren estadísticamente entre sí, podemos observarlas en la Gráfica 109.



Gráfica 108. Valoración media de la eficacia del incremento de la supervisión policial en función de la calificación de las normas de tráfico (justas/injustas)



Gráfica 109. Valoración media de la eficacia del incremento de la supervisión policial en función de la calificación de las normas de tráfico (adecuadas/excesivas/escasas)

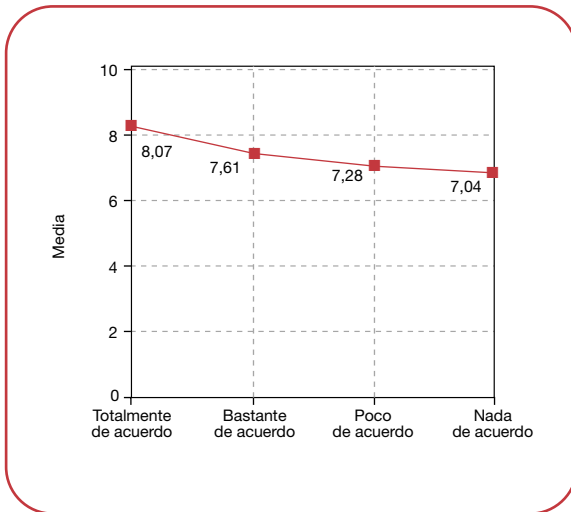


Gráfica 110. Valoración media de la eficacia del incremento de la supervisión policial en función de la calificación de las normas de tráfico (bien hechas/mal hechas)

Por último, los conductores que estiman que las normas están bien hechas también valoran mayor la eficacia de la supervisión policial, en comparación con aquellos que señalan que las normas están mal hechas. Esta diferencia puede observarse en la Gráfica 110.

Si tenemos en cuenta la relación entre el grado de acuerdo

mostrado por los conductores sobre las diferentes **funciones de la sanción** y la valoración de la eficacia del aumento de la supervisión policial para reducir los accidentes de tráfico podemos observar que, únicamente son significativos los resultados en el caso de la afirmación que señala que la finalidad de la sanción es fundamentalmente educativa. En este sentido, a medida



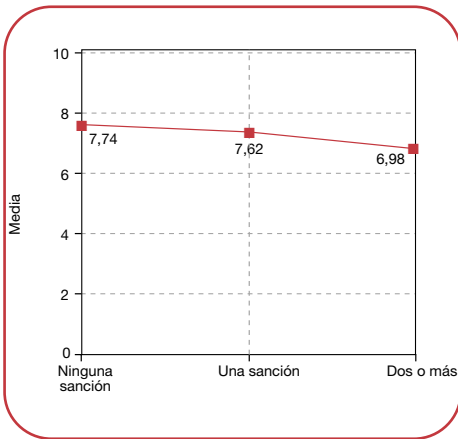
Gráfica 111. Valoración media de la eficacia del incremento de supervisión policial en función del grado de acuerdo con la finalidad educativa de la sanción

que aumenta el grado de acuerdo con dicha afirmación también lo hace la puntuación media. Es decir, las personas que piensan que la sanción cumple una función fundamentalmente educativa consideran en mayor medida que el incremento de la supervisión policial puede ayudar a reducir los accidentes de tráfico (Gráfica 111).

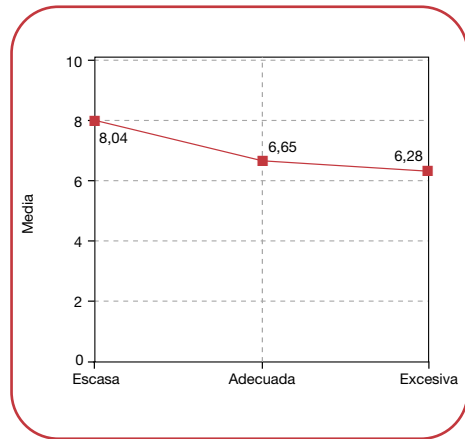
De nuevo, las personas que más **sanciones** han recibido realizan una valoración menor de la eficacia del incremento de la supervisión policial como medida para reducir los accidentes de tráfico (ver

Gráfica 112). En el caso de las **sanciones por aparcamiento** indebido, las diferencias encontradas no han sido significativas.

Por último, los conductores que piensan que la **supervisión o vigilancia policial** es escasa son quienes más eficacia atribuyen al incremento de ésta como medida para reducir los accidentes de tráfico. Como vemos (Gráfica 113), mientras la puntuación de este grupo supera el valor 8, la emitida por los encuestados que piensan que la supervisión policial es adecuada o excesiva se sitúa alrededor de 6.



Gráfica 112. Valoración media de la eficacia del incremento de la supervisión policial en función de las sanciones recibidas



Gráfica 113. Valoración media de la eficacia del incremento de la supervisión policial en función de la valoración de la supervisión policial

4.6.3 Trabajos para beneficios de la comunidad

La tercera medida que los conductores consideran más

eficaz para reducir los accidentes de tráfico es la realización de **trabajos para beneficios de la comunidad**.

Así, como vemos en la Gráfica 114, cerca del 70% de conductores ha puntuado esta medida con valores superiores a 6.

No podemos establecer relaciones

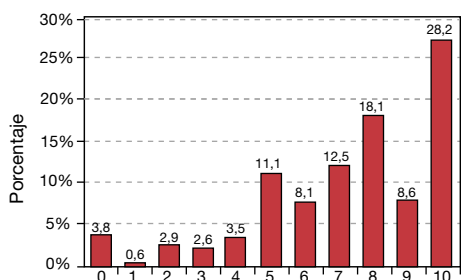
significativas entre la eficacia otorgada a esta medida y el número de **accidentes** sufridos por los conductores o el **conocimiento** que estos afirman tener sobre la legislación actual en materia de tráfico y seguridad vial.

Por otro lado, únicamente existen diferencias significativas entre la valoración de la eficacia de los trabajos para beneficios de la comunidad y la **calificación de las normas de tráfico** en términos de Adecuadas, Excesivas

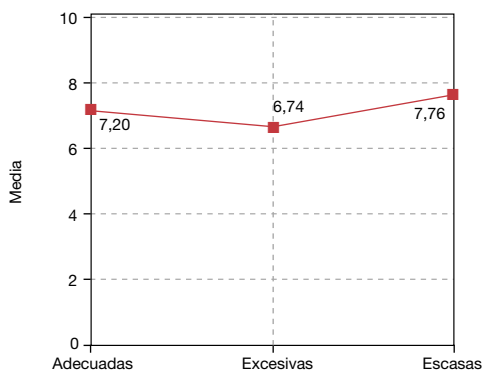
o Escasas. En este sentido, los conductores que emiten una valoración más positiva de esta medida son los que consideran que las normas son escasas. Por su parte, los conductores que piensan que la normativa es excesiva señalan una puntuación media inferior (ver Gráfica 115). La diferencia entre las medias de estos grupos es significativa.

No podemos establecer relaciones

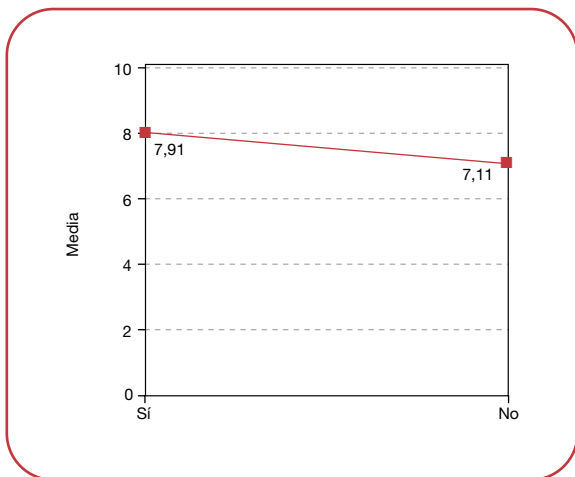
entre las puntuaciones emitidas por los conductores sobre la eficacia que tendrían los trabajos en beneficio de la comunidad como medida para disminuir los accidentes de tráfico y la **función que creen que cumple la sanción** (recaudatoria, educativa o castigadora).



Gráfica 114.
Distribución porcentual de las puntuaciones otorgadas para la valoración de la eficacia de los trabajos para beneficios de la comunidad



Gráfica 115.
Valoración media de la eficacia de los trabajos para beneficios de la comunidad en función de la calificación de las normas de tráfico (adecuadas/excesivas/escasas)



Gráfica 116. Valoración media de la eficacia de los trabajos para beneficios de la comunidad en función de la implicación en un juicio de tráfico

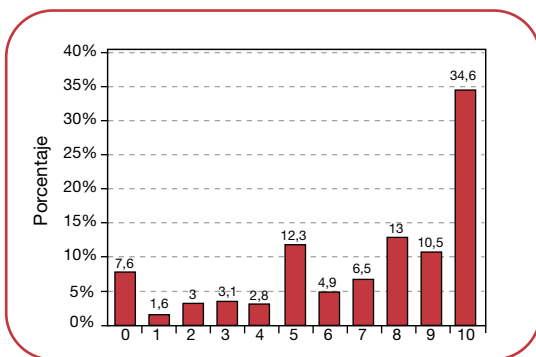
en materia de tráfico y seguridad vial.

Sin embargo, si tenemos en cuenta la implicación en algún **juicio de tráfico**, aquellos conductores que han participado en alguno piensan que la eficacia de los trabajos para la comunidad sería mayor. Como vemos (Gráfica 116), las puntuaciones de ambos grupos superan el valor 7.

Tampoco son significativas las relaciones entre la consideración de la eficacia de esta medida (trabajos para beneficios de la comunidad) y el número de **sanciones recibidas** (incluidas las de aparcamiento), la consideración de la **supervisión policial** y la valoración que han realizado del **funcionamiento de la justicia** en nuestro país

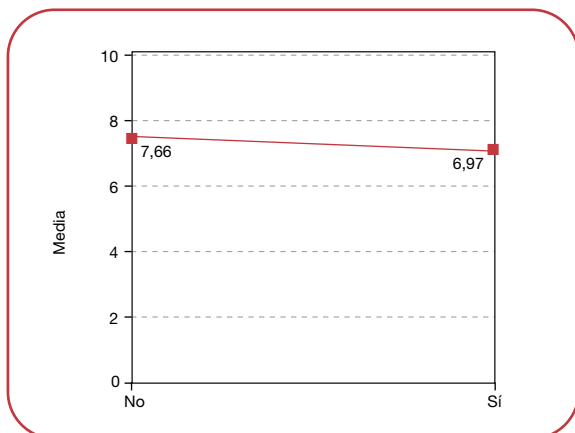
4.6.4 Retirada total del carné

La **retirada total del carné** ha sido evaluada como la cuarta medida más eficaz para reducir los accidentes de



Gráfica 117. Distribución porcentual de las puntuaciones otorgadas para la valoración de la eficacia de la retirada total del carné

tráfico. Como vemos en la Gráfica 117, el 34,6% de los conductores ha otorgado el valor máximo a esta medida. También llama la atención que el 7,6% considere que esta medida no sería nada eficaz.



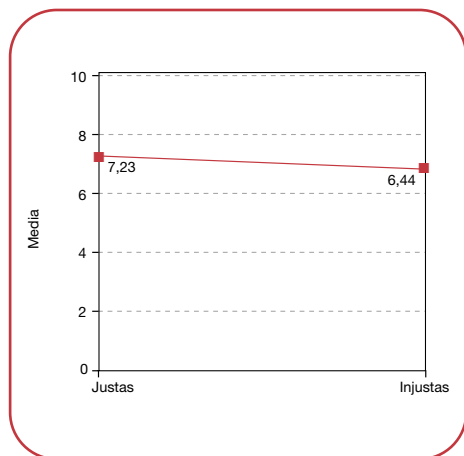
Gráfica 118. Valoración media de la eficacia de la retirada total del carné en función de la implicación en accidentes

Los conductores que han tenido algún **accidente de tráfico** evalúan menos eficaz esta medida en comparación con aquellos que no se han visto implicados en ningún accidente vial (Gráfica 118).

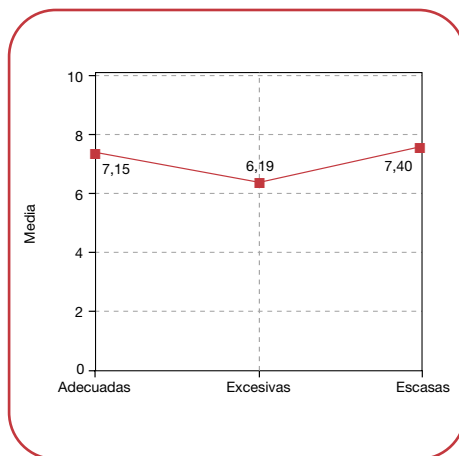
Como vemos, en cuanto a la **calificación de la normativa**, los conductores que consideran

que las normas son justas, en comparación con aquellos que consideran que son injustas; los que estiman que son escasas, en comparación con aquellos que piensan que son adecuadas o excesivas; y, los que señalan que las normas están bien hechas, en comparación con aquellos que piensan que no es así, otorgan una mayor eficacia a la retirada total del carné como una medida para disminuir los accidentes de tráfico.

Podemos ver estas puntuaciones medias en las Gráficas 119, 120 y 121.

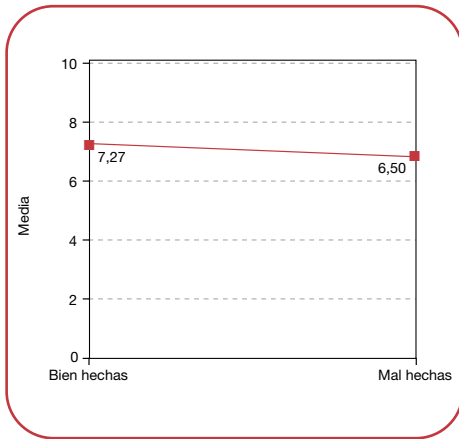


Gráfica 119. Valoración media de la eficacia de la retirada total del carné en función de la calificación de las normas de tráfico (justas/injustas)

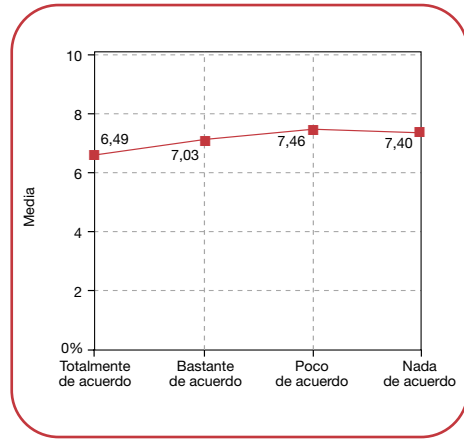


Gráfica 120. Valoración media de la eficacia de la retirada total del carné en función de la calificación de las normas de tráfico (adecuadas/excesivas/escasas)

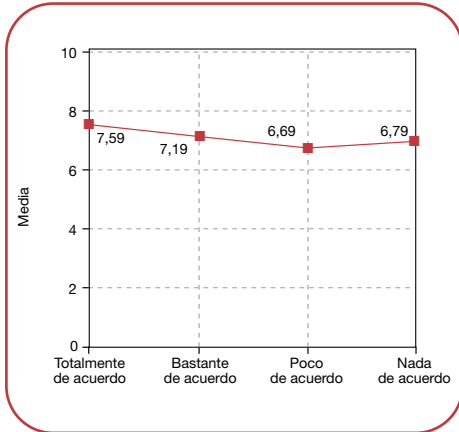
Por otro lado, los conductores que manifiestan bajos niveles de acuerdo (escaso o ningún acuerdo) con la consideración de que la principal **finalidad de la sanción** es recaudatoria, atribuyen unas puntuaciones medias más elevadas a la retirada total del carné como medida para reducir los accidentes de tráfico, que los conductores que han mostrado niveles de acuerdo más elevados (Gráfica 122).



Gráfica 121. Valoración media de la eficacia de la retirada total del carné en función de la calificación de las normas de tráfico (bien hechas/mal hechas)



Gráfica 122. Valoración media de la eficacia de la retirada total del carné en función del grado de acuerdo con de la finalidad recaudatoria de la sanción

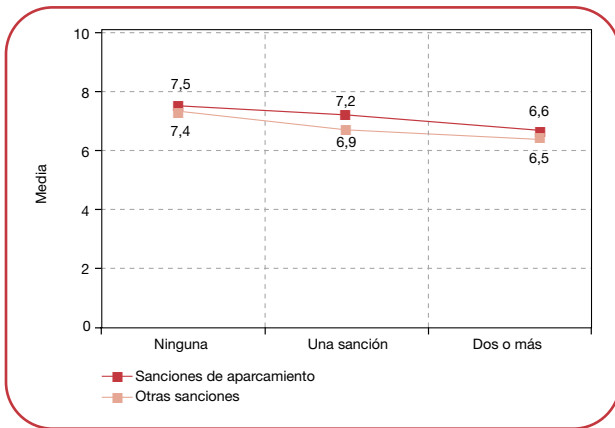


Gráfica 123. Valoración media de la eficacia de la retirada total del carné en función del grado de acuerdo con la finalidad educativa de la sanción

Sin embargo, las personas que más eficacia atribuyen a la retirada total del carné como medida para la reducción de accidentes son aquellas que muestran altos niveles de acuerdo con la función educativa de la sanción. Así, como vemos en la Gráfica 123, estas medias superan el valor 7 en la escala.

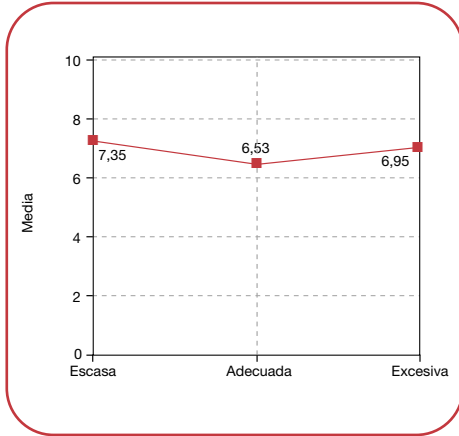
A medida que aumenta el número de **sanciones**

recibidas (incluidas también las recibidas por aparcamiento) disminuye la puntuación media que los conductores otorgan a la eficacia de la retirada total del carné. Es decir, las personas que más eficacia atribuyen a esta medida son los no infractores (ver Gráfica 124).

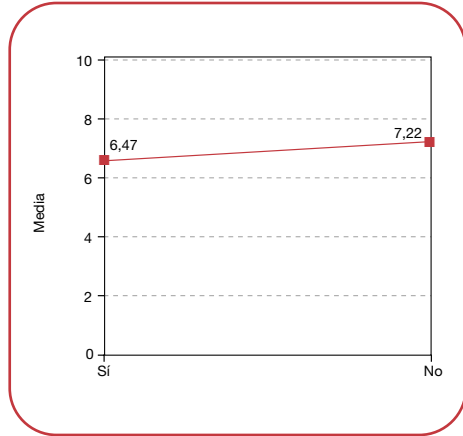


Gráfica 124. Valoración media de la eficacia de la retirada total del carné en función de las sanciones recibidas

Los conductores que señalan que la **supervisión policial** es escasa son los que más eficacia piensan que tendría la retirada total del carné como medida destinada a la reducción de los accidentes de tráfico. Como vemos en la Gráfica 125, las puntuaciones de aquellos que indican que la supervisión policial es adecuada o excesiva son inferiores y están más próximas entre sí.



Gráfica 125. Valoración media de la eficacia de la retirada total del carné en función de la consideración de la supervisión policial

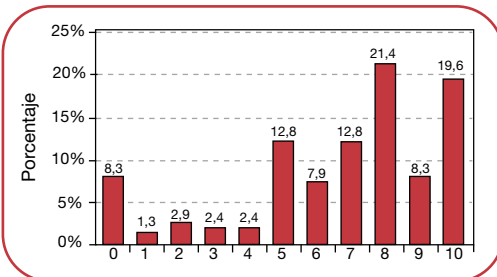


Gráfica 126. Valoración media de la eficacia de la retirada total del carné en función de la implicación en un juicio de tráfico

Por último, los conductores que no se han visto implicados en un **juicio de tráfico**, en comparación con los que han estado implicados, valoran de forma superior la retirada total del carné como medida para reducir los accidentes de tráfico (Gráfica 126).

4.6.5 El carné por puntos

La implantación del **carné por puntos** es valorada en quinto lugar, detrás de medidas como la retirada del

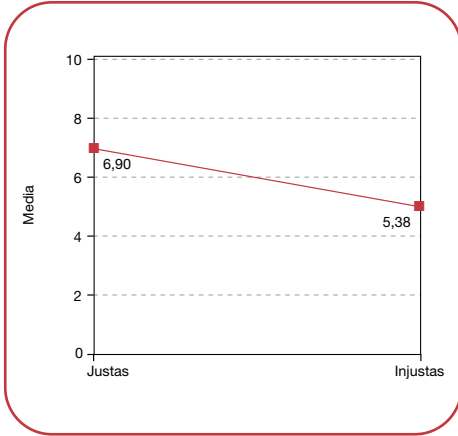


Gráfica 127. Distribución porcentual de las puntuaciones otorgadas para la valoración de la eficacia del carné por puntos

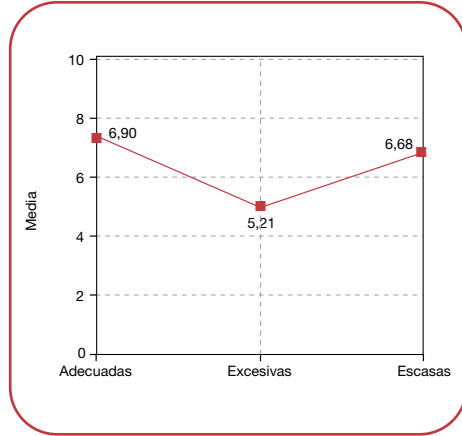
carné o la realización de trabajos para la comunidad (Gráfica 127).

No existe relación entre la valoración emitida en torno a la eficacia del carné por puntos como medida para disminuir los accidentes de tráfico y el número de **accidentes** sufridos, el

conocimiento de la normativa, las **sanciones recibidas** (también **las de aparcamiento**), la valoración sobre el **funcionamiento de la justicia en materia de tráfico** y la implicación en algún **juicio de tráfico**.

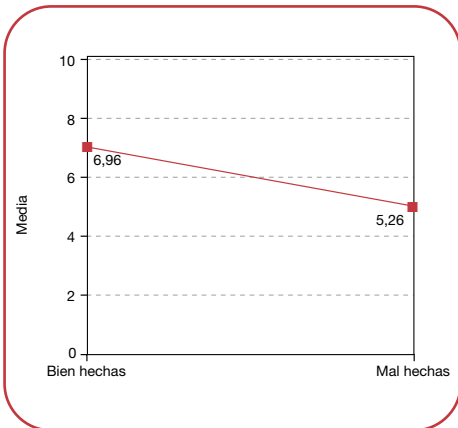


Gráfica 128. Valoración media de la eficacia del carné por puntos en función de la calificación de las normas de tráfico (justas/injustas)



Gráfica 129. Valoración media de la eficacia del carné por puntos en función de la calificación de las normas de tráfico (adecuadas/excesivas/escasas)

Sin embargo, si tenemos en cuenta la **calificación de las normas de tráfico** emitidas por los conductores observamos que, aquellos que señalan que las normas

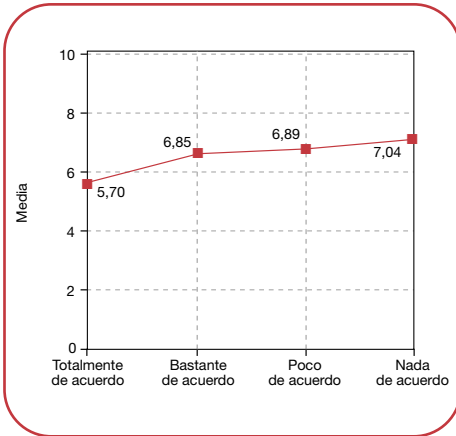


Gráfica 130. Valoración media de la eficacia del carné por puntos en función de la calificación de las normas de tráfico (bien hechas/mal hechas)

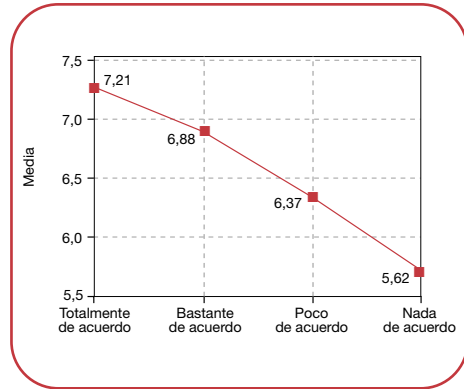
son justas, adecuadas y están bien hechas, valoran más eficaz la implantación del carné por puntos como medida para reducir los accidentes de tráfico. Podemos ver estas puntuaciones en las siguientes Gráficas: 128, 129 y 130.

Como vemos (Gráfica 131), a medida que disminuye el grado de acuerdo con la consideración de la **finalidad de la**

sanción como medida fundamentalmente recaudatoria, se incrementa la eficacia atribuida al carné por puntos como medida para la reducción de los accidentes de tráfico. Sucede lo contrario si nos centramos en el grado de acuerdo mostrado ante la función educativa de la sanción. Así, en este caso, a medida que disminuye el grado de



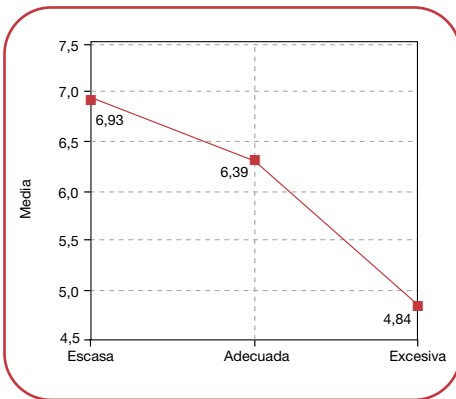
Gráfica 131. Valoración media de la eficacia del carné por puntos en función del grado de acuerdo con la finalidad recaudatoria de la sanción



Gráfica 132. Valoración media de la eficacia del carné por puntos en función del grado de acuerdo con la finalidad educativa de la sanción

acuerdo también lo hace la eficacia otorgada al carné por puntos (Gráfica 132).

Por último, aquellos conductores que señalan que la



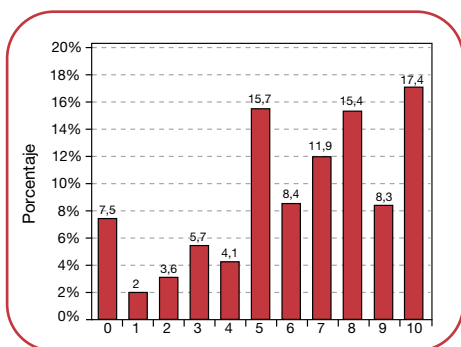
Gráfica 133. Valoración media de la eficacia del carné por puntos en función de la valoración de la supervisión policial

supervisión policial es escasa valoran

mayor la eficacia del carné por puntos como medida para reducir los accidentes de tráfico. Como podemos observar en la Gráfica 133, la puntuación media de aquellos que señalan que la supervisión policial es excesiva es inferior a 5.

4.6.6 Incremento de la responsabilidad penal

En la Gráfica 134 podemos observar la distribución de las respuestas que los conductores han efectuado sobre la eficacia de la medida que apuesta por el **incremento de la responsabilidad penal**. En términos generales, el 77,1% de los conductores valora de forma eficaz (atribuyendo calificaciones que oscilan entre 5 y 10) el incremento de la responsabilidad penal como medida para

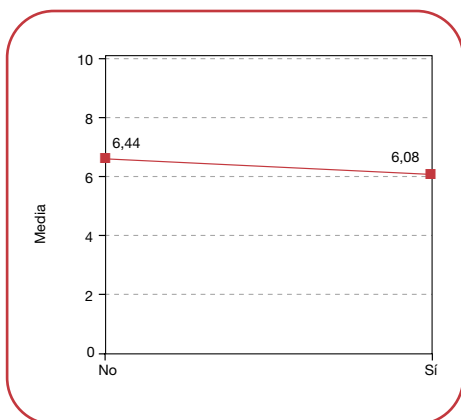


Gráfica 134.
Distribución porcentual de las puntuaciones otorgadas para la valoración de la eficacia del incremento de la responsabilidad penal

reducir los accidentes de tráfico. En concreto, la mitad de los conductores consideran muy o bastante eficaz (puntuaciones que oscilan entre 7 y 10) esta medida. En el lado opuesto, el 22,9% de los encuestados consideran que esta medida sería poco o nada eficaz para reducir los accidentes de tráfico

(atribuyendo calificaciones entre 0 y 4).

No se han encontrado diferencias significativas en relación con la consideración de la eficacia del incremento de la responsabilidad penal como medida para reducir los accidentes de tráfico y el **conocimiento de la normativa** vigente, la valoración sobre el **funcionamiento de la**



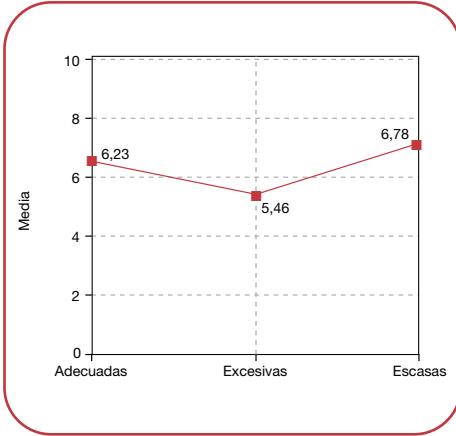
Gráfica 135.
Valoración media de la eficacia del incremento de la responsabilidad penal en función de la implicación en accidentes

justicia en materia de tráfico y la implicación por parte de los encuestados en algún **juicio de tráfico**.

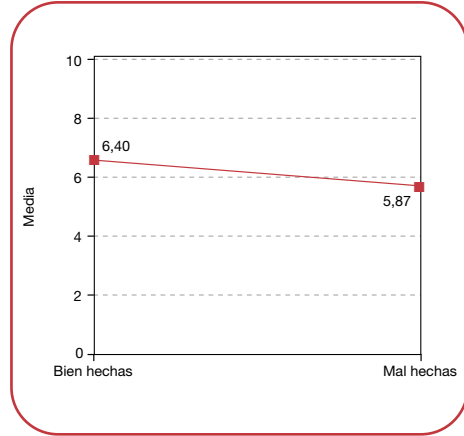
Sin embargo, son significativas las diferencias en función de si los conductores han sufrido **accidentes de tráfico**. De este modo, los conductores que no se han visto implicados en ningún accidente vial valoran mayor la eficacia del incremento de la responsabilidad penal

como medida para disminuir los accidentes de tráfico. Es decir, conceden más eficacia a esta medida que aquellos conductores que han sufrido algún accidente de tráfico (Gráfica 135).

Por otro lado, no son estadísticamente significativas las diferencias encontradas en función de la **calificación de las normas** como justas o injustas. En el caso de la consideración de éstas como adecuadas, excesivas o escasas y bien o mal hechas encontramos resultados significativos. En este sentido, los conductores que más eficacia otorgan al incremento de la responsabilidad penal

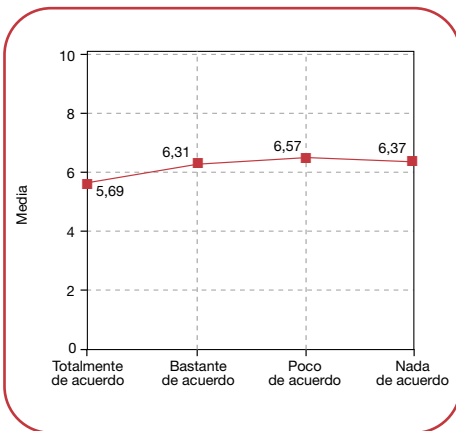


Gráfica 136. Valoración media de la eficacia del incremento de la responsabilidad penal en función de la calificación de las normas de tráfico (adecuadas/excesivas/escasas)



Gráfica 137. Valoración media de la eficacia del incremento de la responsabilidad penal en función de la calificación de las normas de tráfico (bien hechas/mal hechas)

como medida para disminuir los accidentes de tráfico son los que piensan que las normas son escasas y aquellos que señalan que las normas están bien hechas (Gráfica 136 y Gráfica 137).

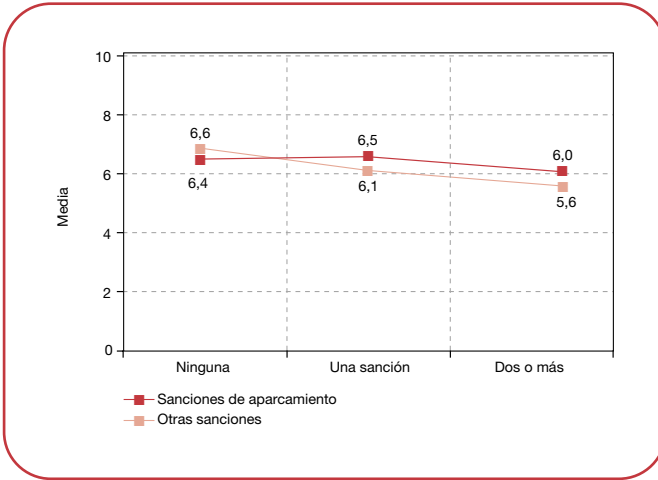


Gráfica 138. Valoración media de la eficacia del incremento de la responsabilidad penal en función del grado de acuerdo con la finalidad recaudatoria de la sanción

En el caso del nivel de acuerdo que los conductores han manifestado con la **finalidad de la sanción**, observamos que aquellos que están totalmente de acuerdo con que la función principal de la sanción es recaudatoria, otorgan la menor puntuación sobre la eficacia del incremento de la responsabilidad penal como medida para reducir los accidentes de tráfico. En la Gráfica 138,

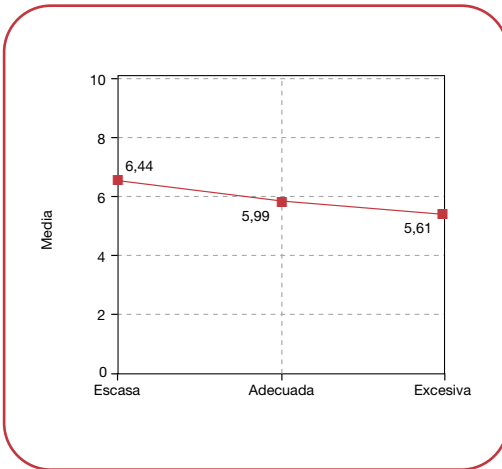
podemos observar el resto de puntuaciones medias.

En el caso de la consideración de la sanción como medida fundamentalmente educativa o castigadora, las diferencias no han sido estadísticamente significativas.



Gráfica 139. Valoración media de la eficacia del incremento de la responsabilidad penal en función de las sanciones recibidas

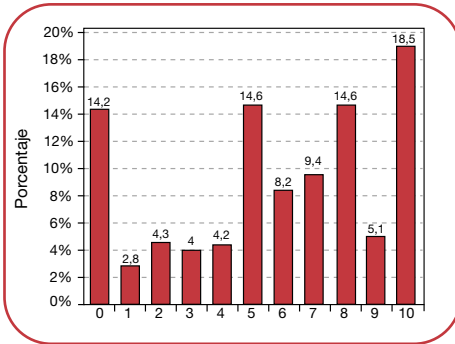
para reducir los accidentes de tráfico. Sin embargo, en el caso concreto de las **sanciones de aparcamiento**, los encuestados que han recibido una sanción de este tipo son quienes más valoran la eficacia de esta medida para conseguir disminuir la accidentalidad vial (Gráfica 139).



Gráfica 140. Valoración media de la eficacia del incremento de la responsabilidad penal en función de la consideración de la supervisión policial

Finalmente, los conductores que señalan que la **supervisión policial** es escasa otorgan puntuaciones más elevadas cuando valoran la eficacia de esta medida para reducir los accidentes de tráfico, en comparación con aquellos que piensan que la supervisión policial es adecuada o excesiva (Gráfica 140).

Si analizamos el número de **sanciones** que los conductores han recibido observamos que, a medida que éstas aumentan, disminuye la eficacia concedida al incremento de la responsabilidad penal como medida



Gráfica 141.
Distribución porcentual de las puntuaciones otorgadas para la valoración de la eficacia de ajustar la sanción económica a las posibilidades del sancionado

4.6.7 Ajustar la sanción económica a las posibilidades del sancionado

En la Gráfica 141 podemos observar la distribución de las respuestas de los conductores en la medida que plantea **ajustar la sanción económica a las posibilidades del sancionado**.

En términos generales, casi la mitad de los

conductores considera muy (23,6%) y bastante (24%) eficaz (puntuaciones que oscilan entre 7 y 10) ajustar la sanción económica a las posibilidades del sancionado como medida para reducir los accidentes de tráfico. En el otro extremo, un 29,5% considera poco o nada eficaz esta medida para conseguir disminuir la accidentalidad vial.

Todos los encuestados, independientemente de sus características diferenciales (edad, sexo, historial de accidentes y sanciones, etc.) han valorado por igual la eficacia de esta medida.

4.6.8 Incremento del coste de la sanción

En la evaluación del incremento del coste de la sanción como medida para reducir los accidentes de tráfico interviene la **calificación de las normas de tráfico y seguridad vial** que realizan los encuestados. Así, los sujetos que las valoran como adecuadas (media: 5,82) o escasas (media: 5,83) las puntúan mejor que aquéllos que consideran que son excesivas (media: 4,79).

También le asignan mayor valor a esta medida los conductores que piensan que están bien hechas (media: 5,91) mientras que los que creen que están mal hechas les dan un valor menor (media: 4,44).

La implicación en un **accidente de tráfico** influye significativamente en la valoración de la eficacia de esta medida. Los sujetos que han sufrido un accidente puntúan

peor (media: 5,20) esta medida que aquellos que no se han visto implicados en ninguno (6,04).

El incremento del coste de la sanción no está bien valorado por quiénes están completamente de acuerdo con que la **finalidad de la sanción** es fundamentalmente recaudatoria (media: 4,49). Pero, la peor nota la asignan los conductores que no creen que las sanciones tienen un carácter educativo (media: 3,92).

Los encuestados que han recibido una o más **sanciones de aparcamiento** o de otro tipo otorgan menor valor al incremento del coste de la sanción como medida para reducir los accidentes de tráfico.

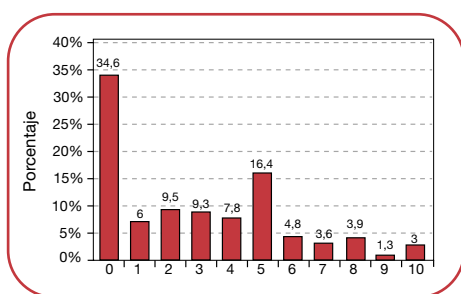
La valoración del incremento del coste de la sanción como medida para reducir los accidentes de tráfico también depende del modo en que los conductores califican la **supervisión policial**. Así, los encuestados que consideran que la supervisión policial es excesiva no aprueban esta medida (media: 4,34), mientras que los que estiman la vigilancia policial como adecuada (media: 5,51) o escasa (5,80) la valoran mejor.

4.6.9 Incrementar el coste de los seguros

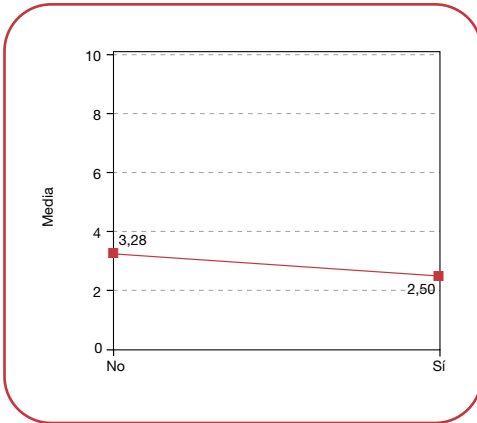
La medida que, en opinión de los conductores, sería

menos eficaz para reducir los accidentes de tráfico es **incrementar el coste de los seguros**. Como podemos observar en la Gráfica 142, el 34,6% considera que esta medida no sería nada eficaz. Además, menos del 12% de respuestas son superiores al valor 6.

Como vemos, y teniendo en cuenta que las puntuaciones medias son inferiores a 3, los conductores que han tenido en alguna ocasión un **accidente de tráfico** valoran en menor medida la eficacia de incrementar el coste de los seguros



Gráfica 142.
Distribución porcentual de las puntuaciones otorgadas para la valoración de la eficacia de incrementar el coste de los seguros



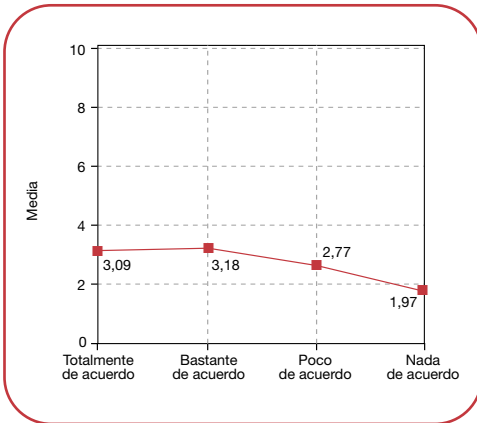
Gráfica 143. Valoración media de la eficacia de incrementar el coste de los seguros en función de la implicación en accidentes

como medida para disminuir los accidentes de tráfico (Gráfica 143). Sin embargo, no hay diferencias significativas en cuanto a la consideración de la eficacia de incrementar el coste de los seguros como medida para reducir los accidentes de tráfico en función del nivel de

conocimiento de la normativa

(mucho/bastante/poco/nada), de la

calificación sobre las normas (justas/injustas; excesivas/adequadas/escasas; bien/mal hechas), de la opinión sobre la **supervisión policial** (excesiva/adequada/escasa) y de la valoración del **funcionamiento de la justicia** en España en materia de tráfico y seguridad vial (muy bueno/bueno/regular/muy malo).



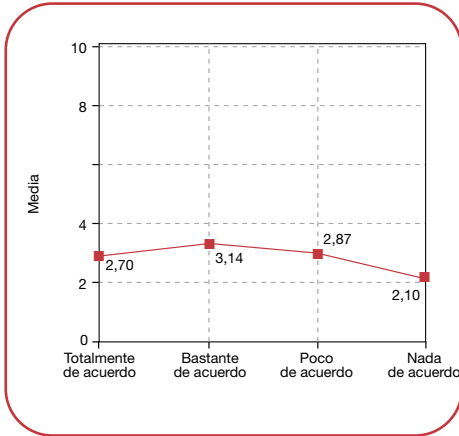
Gráfica 144. Valoración media de la eficacia de incrementar el coste de los seguros en función del grado de acuerdo con la finalidad educativa de la sanción

Por otro lado, a medida que disminuye el grado de acuerdo con que la **finalidad de la sanción** es fundamentalmente una medida educativa son también menores las puntuaciones respecto a la eficacia del incremento de los seguros como estrategia eficaz para disminuir los accidentes de tráfico (Gráfica 144).

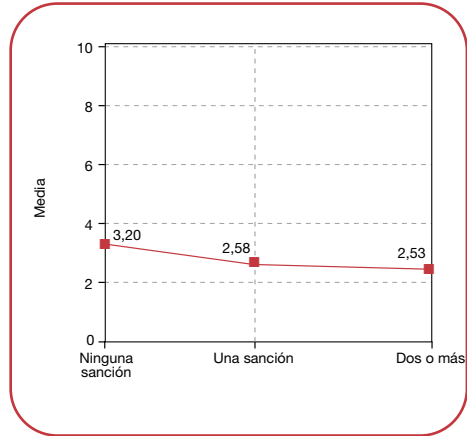
Los conductores que están bastante de

acuerdo con que la función fundamental de la sanción es castigadora son quienes puntúan de forma más elevada la eficacia de incrementar el coste de los seguros como medida para disminuir los accidentes de tráfico, si bien las puntuaciones (Gráfica 145) son todas inferiores a 3,5.

Finalmente, los conductores que no han recibido ninguna **sanción** (incluidas las de aparcamiento) consideran que incrementar el coste de los seguros sería más eficaz como medida para reducir los accidentes de tráfico que aquellas personas que han recibido alguna sanción. Presentamos la Gráfica 146, a modo de ejemplo.



Gráfica 145. Valoración media de la eficacia de incrementar el coste de los seguros en función del grado de acuerdo con la finalidad castigadora de la sanción



Gráfica 146. Valoración media de la eficacia de incrementar el coste de los seguros en función de las sanciones recibidas

5. RESUMEN Y CONCLUSIONES

1. ASPECTOS GENERALES

1.1. Modelos de respuesta y percepción del riesgo

Las conductas que nuestros conductores realizan con más frecuencia (en orden descendiente) son:

1. Exceso de velocidad (37,7%)
2. Gritar o insultar verbalmente durante la conducción (33,6%)
3. Circular sin cinturón de seguridad, incluso en las plazas traseras y en ciudad (29,9%)
4. No mantener la distancia de seguridad (24%)
5. Fumar durante la conducción (19,3%)
6. Velocidad inadecuada (13,3%)
7. Conducir después de haber tomado alguna bebida alcohólica (9,8%)
8. Conducir sin haber pasado la ITV (6,9%)
9. Conducir sin seguro (0,1%)

En cuanto a las razones para la realización de estas conductas, destaca:

- La intencionalidad (prisas, percepción de control sobre la situación (sobrevaloración de las propias capacidades) y los hábitos tanto de carácter personal como social (cultura de la conducción) se encuentran en la base de la mayor parte de las conductas que realizan nuestros conductores.
- Los errores ("despistes") constituyen un motivo de menor peso por el que los conductores exceden o no adecuan la velocidad a las condiciones existentes y no respetan la distancia de seguridad.
- La escasa percepción del peligro (interpretación subjetiva del riesgo) en los trayectos cortos y la incomodidad o pereza constituyen las razones fundamentales por las que los conductores no utilizan el cinturón de seguridad, incluso en las plazas traseras y en ciudad.
- Las respuestas al incumplimiento de las normas, a la irresponsabilidad y a las maniobras peligrosas realizadas por los "otros" conductores junto con las razones de carácter estrictamente emocional (estrés, cansancio y falta de control) son las razones principales por las que el 60% de los conductores grita o insulta verbalmente a otros durante la conducción.

En la base de la conducta de infracción se encuentran en gran medida las intenciones (los errores constituyen razones de menor peso), lo que pone de manifiesto la necesidad de plantear intervenciones de amplio alcance que no incidan

únicamente sobre el aspecto informativo, sino sobre el educador y formativo, incluyendo estrategias que tengan como objetivo el cambio actitudinal y comportamental.

Los conductores reconocen la intencionalidad en sus conductas, es decir, son plenamente conscientes de que están infringiendo las normas de circulación.

Las campañas informativas todavía no han conseguido incrementar la percepción de peligro inherente a la no utilización del cinturón de seguridad. Se evidencia todavía escasa la concienciación respecto al uso del cinturón.

Parece que en ocasiones, cuando nos subimos a un vehículo, la educación vial "brilla" por su ausencia. En este sentido, queremos reafirmarnos en lo comentado en anteriores estudios, la necesidad de intervenciones de carácter educativo desde la infancia, tanto en el ámbito escolar como familiar dirigidas a conseguir que el usuario aprenda lo antes posible a valorar la importancia del cumplimiento de las normas. Tal como queda expuesto en el libro documental, el proceso de educación vial debe ser previo al incumplimiento de la norma, es decir, no debemos esperar a que el ciudadano que cometa infracciones reincida en la comisión de las mismas para proceder a lo que se denomina "re-educación", "reciclaje y sensibilización en un centro autorizado" para "inculcarle" una educación vial adecuada.

En cuanto a las razones por las que no se realizan las conductas planteadas, encontramos:

- El riesgo de sufrir un accidente constituye la razón fundamental por la que nuestros conductores no llevan a cabo las conductas estudiadas.
- Por el contrario, la posibilidad de recibir una sanción constituye una razón de poco peso argumentada por:
 1. El 19,8% de los conductores que no conducen sin haber pasado la ITV.
 2. El 16,9% que no conduce sin seguro.
 3. El 10,6% que utiliza el cinturón de seguridad (incluso en las plazas traseras y en ciudad); y,
 4. El 8,4% que no conduce tras haber ingerido alcohol.
 5. En el resto de conductas, la posibilidad de recibir una sanción no aparece entre las razones principales para no realizar dichas conductas.

El análisis de estos datos pone de manifiesto la escasa posibilidad de sanción percibida por los conductores para la realización de las conductas estudiadas,

aspecto que se confirma cuando los conductores estiman la probabilidad de sanción para cada una de dichas conductas.

¿Sólo modificamos nuestra conducta cuando percibimos riesgo de que nos castiguen?

¿Debemos, por tanto, apostar por incrementar la supervisión policial y las denuncias para que disminuyan las infracciones?

No obstante, se evidencia que el riesgo de verse implicado en un accidente representa la principal causa por la que los conductores cumplen la norma. En este sentido, podemos decir que las intervenciones que han tenido como objetivo transmitir esta consecuencia han tenido éxito.

Tal como comentamos en el libro documental, si deseamos incrementar el cumplimiento de la norma resulta necesario la identificación y el conocimiento de los diferentes grupos de conductores (en función de variables demográficas e incluyendo a los grupos de conductores poli-sancionados e infractores reincidentes) con la finalidad de detectar y poder incidir en el sistema de creencias, actitudes y conductas así como en las características y condiciones cognitivas, informativas y sociales comunes en cada uno de estos colectivos.

- Los conductores que con mayor frecuencia realizan las conductas estudiadas perciben menor **riesgo de accidente** en cada una de ellas.
- En una escala de 0 a 10 dedicada a la valoración del riesgo percibido, los conductores califican las conductas con las siguientes puntuaciones:
 1. Conducir después de haber tomado alguna bebida alcohólica (9,1)
 2. Exceso de velocidad (8,3)
 3. Velocidad inadecuada (8,3)
 4. No mantener la distancia de seguridad (7,9)
 5. No utilizar el cinturón de seguridad (incluso en las plazas traseras y en ciudad) (6,9)
 6. Circular sin haber pasado la ITV (5,5)
 7. Fumar mientras se conduce (5,3)
 8. Gritar e insultar verbalmente durante la conducción (4,7)
 9. Conducir sin seguro (0)

Curiosamente, los conductores consideran que la conducción bajo los efectos del alcohol y el exceso de velocidad son las conductas más arriesgadas (y las siguen realizando de forma intencional). Entonces, ¿qué está fallando? Si perciben elevado riesgo y las siguen realizando quizá se debe a que la mayor exposición al riesgo sin

consecuencias negativas se convierte en una vacuna para la percepción del riesgo. Tal vez no han tenido ningún percance, lo que refuerza el comportamiento imprudente.

Las personas que realizan las conductas estudiadas (muchas de ellas infracciones) puede ser que sobrevaloren sus capacidades. Además, parece que estas conductas se convierten en hábitos.

Es alarmante que para el 11% de los conductores no utilizar el cinturón de seguridad (incluso en las plazas traseras y en ciudad) no comporte riesgo alguno, cuando está demostrado que la gravedad de la lesión está relacionada con el uso de este dispositivo de seguridad.

Un ejercicio muy interesante que vamos a realizar a continuación es reflejar el riesgo objetivo que tienen diversas conductas en el tráfico, entre las que se incluyen las tratadas en el presente estudio, con el objeto de permitirnos comparar los datos referentes a la realización y al riesgo percibido de las mismas.

La multicasualidad es el factor común de los accidentes de tráfico. El accidente es el producto de la interacción de múltiples factores, entre los que destaca el factor humano.

Los principales factores que intervienen en los accidentes son las infracciones a la norma, la distracción y la velocidad. Como se comenta en el libro documental, una gran proporción de los accidentes de tráfico está precedida por una o más infracciones de tráfico, factor principal de las muertes y lesiones en el escenario vial (según el actual Director General de Tráfico, Pere Navarro, 4 de cada 5 accidentes son causados por una infracción). Asimismo, existen evidencias empíricas de que el historial de infracciones de un conductor se asocia con un incremento de la probabilidad de verse implicado en un accidente grave.

El porcentaje de accidentes producidos bajo la influencia del alcohol se encuentra por debajo de las causas anteriormente mencionadas. Los datos de accidentalidad muestran una mayor influencia de la velocidad (sobre todo por inadecuación) que del alcohol.

Las infracciones a la norma son más frecuentes en accidentes urbanos y la influencia de la velocidad y de la distracción es mayor en carretera.

Las infracciones a la norma de tráfico intervienen, en término medio,¹ en el 37% de los accidentes (Gráfica 147). Las distracciones están presentes en la tercera parte

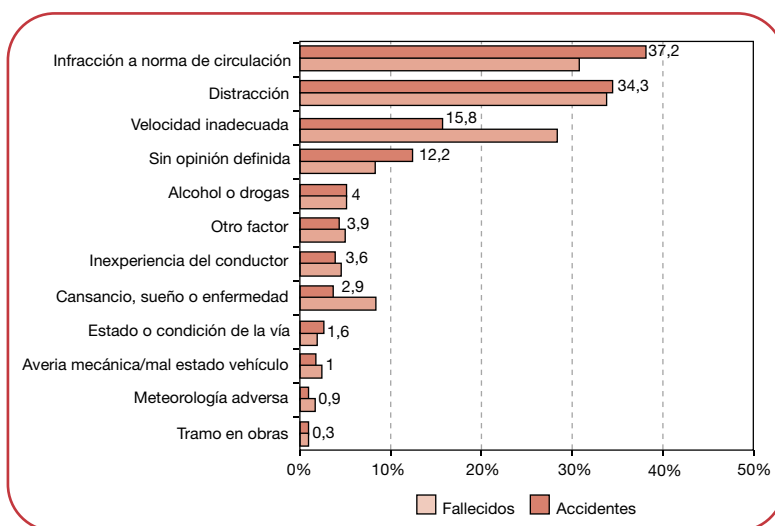
(1) Datos oficiales, Dirección General de Tráfico. Promedio período 1999-2003.

de los accidentes y la velocidad (inadecuada o excesiva) influye en aproximadamente un 16% de los accidentes.

La gravedad de los accidentes está relacionada con las causas que lo han producido. Las distracciones ocasionan el mayor porcentaje de fallecidos. Una tercera parte de los fallecidos son el resultado de accidentes producidos por una infracción a la norma y la velocidad, que aunque representa únicamente el 16% de los accidentes produce un 28,4% de los fallecidos.

Se podría decir, que la importancia de la distracción radica en la elevada frecuencia de su influencia y la importancia de la velocidad reside en la gravedad de las consecuencias.

Gráfica 147:
Influencia de
distintos
factores en la
accidentalidad.
Promedio
periodo
1999-2003.
Fuente:
Dirección
General de
Tráfico



El cuestionario estadístico de accidente recoge dos tipos de infracciones relativas al conductor: las infracciones a la norma propias del conductor y las infracciones de velocidad. Estas categorías son independientes ya que pueden realizarse de forma simultánea.

Un 29% de los conductores implicados en un accidente no cometió ninguna infracción frente al 71% que cometió al menos una.

Un 44,7% de los conductores implicados en accidentes no cometió ninguna infracción a la norma (exceptuando las infracciones de velocidad).

Las infracciones más frecuentes cometidas por los conductores accidentados son: La conducción distraída o desatenta (18% de los conductores accidentados), no

cumplir las señales de STOP o CEDA EL PASO (5,7%) y no mantener el intervalo de seguridad (3,8%).

Tan sólo un 4,7% de los conductores implicados en un accidente por no mantener la distancia de seguridad resulta herido grave o fallecido, frente al 16,6% de los conductores heridos de gravedad o muertos por una conducción distraída o desatenta.

En relación con las infracciones administrativas, el 62,6% de los conductores no infringió ninguna norma de carácter administrativo, mientras que en un 32% de los casos esta información se desconoce. Un 1,7% de los conductores accidentados no tenía pasada la ITV.

En término medio, un 1,7% de los conductores accidentados fallece en el accidente, mientras que en los accidentes en los que no tenía pasada la ITV este porcentaje es de un 2,2%.

Como conclusión podemos decir que no existe una correspondencia entre el riesgo objetivo (real) y el riesgo subjetivo (percibido), lo que añadido al hecho comentado de la correspondencia entre el riesgo subjetivo y la frecuencia de realización de las conductas da lugar a un incremento de los comportamientos peligrosos.

Y esto es así tanto para la probabilidad de ocurrencia de un accidente como para las consecuencias del mismo.

Así por ejemplo, si recordamos que para el 11% de los conductores no utilizar el cinturón de seguridad (incluso en las plazas traseras y en ciudad) no comporte riesgo alguno, según las cifras oficiales de accidentalidad, los implicados que hacían uso de este dispositivo en mayor medida que los que no lo usaban resultaron heridos leves o ilesos.

1.2. Actitud hacia la justicia

Nuestros conductores califican de "regular" el funcionamiento de **la justicia en general** y el funcionamiento de la **justicia en materia de tráfico y seguridad vial**, en particular.

Observamos pues una coincidencia en la valoración de ambas justicias, lo cual es importante si tenemos en cuenta que una es parte de la otra. No obstante, la justicia en general es peor valorada que la de tráfico en particular.

Si nos centramos más en el marco experiencial de nuestros encuestados, el 16% de los conductores se ha visto implicado en alguna ocasión en un **juicio de tráfico**; de éstos un 43,9% como víctima, un 26,7% como testigo y un 29,4% como inculpado.

En principio, tras realizar los análisis pertinentes, no se puede afirmar que existan diferencias en cuanto a la percepción de la justicia en materia de tráfico en función de los roles anteriormente mencionados.

Como conclusión podemos decir que, teniendo en cuenta la calificación de la justicia en el tráfico, éste es un tema en el que hay mucho que mejorar.

1.3. Actitud hacia las normas de tráfico

Nuestros conductores, independientemente del sexo, de la edad, del promedio de kilómetros recorridos anualmente o del tipo de vía utilizada habitualmente para sus desplazamientos, evalúan su **conocimiento sobre las normas de tráfico** bastante o muy elevado.

Se observa una actitud positiva hacia la **eficacia de las normas de tráfico como medida para evitar accidentes de tráfico**. Los conductores, independientemente de la edad, de la antigüedad del permiso, del nivel de conocimiento de las normas de tráfico o del tipo de vía utilizada habitualmente para los desplazamientos, califican de forma muy alta la eficacia de las normas de tráfico.

La eficacia de las normas de tráfico como medida para reducir los accidentes viales es mejor valorada por los conductores que tienen una visión positiva del funcionamiento de la justicia en materia de tráfico y seguridad vial.

Los conductores, independientemente de la edad, **consideran las normas** justas, adecuadas y bien hechas, lo que implica una visión favorable hacia las mismas.

Además, los conductores que consideran las normas justas, adecuadas y bien hechas, también estiman mayor la eficacia de las mismas para evitar accidentes de tráfico.

Podemos establecer dos conclusiones claras. La primera es que no existe una correspondencia entre la actitud hacia las normas (conocimiento, percepción y calificación de la eficacia) y el cumplimiento de las mismas. Esto implica que, pese a haber aceptación, ésta puede ser más social pero carecer de una adecuada interiorización de la misma. La segunda, tan importante como la primera desde el punto de vista de la intervención, es que la población española tiene una predisposición favorable a la aceptación de la normativa, lo cual hace presuponer que no existiría un rechazo a un mayor desarrollo de la misma (ayudado por el cumplimiento de determinados preceptos).

En este sentido, y tal como se expone en el libro documental, debemos resaltar la importancia que tiene el conocimiento de la ley o regulación para el cumplimiento de la misma. Efectivamente, disponer de un conocimiento adecuado de la ley implica que ésta cumpla algunos requisitos, entre otros: el usuario debe percibir “razonable” la ley, debe comprender “fácilmente” la importancia de dicha ley para la seguridad y debe ser capaz de identificar “fácilmente” cualquier violación de la misma. Asimismo, las prescripciones dirigidas al comportamiento deben ser “claras y precisas”, debe existir consistencia entre la ley en cuestión y otras existentes así como entre la ley y las prerrogativas situacionales.

1.4. Actitud hacia la supervisión policial

En líneas generales nuestros conductores consideran que la **supervisión o vigilancia policial** en nuestro país es escasa.

Observamos una actitud positiva hacia la vigilancia o supervisión policial puesto que, en cierto modo, “reclaman” más control. Podemos concluir, orientándonos hacia la intervención, que un incremento de la supervisión policial al margen de necesaria es factible por la aceptación que esta tendría (obviamente cumpliendo determinados requisitos).

En efecto, tal como aparece expuesto en el libro documental, mientras la educación vial y la ingeniería mejoran la seguridad a medio y largo plazo, la vigilancia y supervisión policial constituye una medida positiva para aumentar la seguridad vial en relación costo-beneficio y efectiva para reducir a corto plazo la proporción de muertos y heridos por accidentes de tráfico. En este sentido, teniendo en cuenta la actitud positiva de nuestros conductores hacia el control policial y sin perder de vista la necesidad de incrementar la supervisión o vigilancia policial, se hace necesaria la revisión de los enfoques e instrumentos tradicionales, la introducción de métodos objetivos y de nuevas tecnologías y/o recursos de apoyo, la planificación y la cooperación de diversos organismos en las actividades así como los análisis de datos y las evaluaciones sistemáticas dirigidas a incrementar la efectividad del control y la supervisión policial.

Existe una coincidencia entre la percepción de la supervisión o vigilancia policial y la valoración de las normas. De este modo, aquellos conductores que consideran excesiva la supervisión policial, valoran menor la eficacia de las normas como medida para evitar accidentes de tráfico.

En cuanto a la **finalidad de la supervisión o vigilancia policial** destaca que el porcentaje más elevado de personas (en torno al 70%) está de acuerdo con que el objetivo de su ubicación es “pillar” a los conductores, y situarse en los lugares donde puedan parar a los vehículos con seguridad. Un porcentaje menor pero importante (51,1%) de los conductores cree que los agentes se sitúan en los lugares más peligrosos.

Los conductores que perciben adecuada la supervisión policial piensan en mayor medida que los agentes se colocan en los lugares más peligrosos; mientras que, los que estiman excesiva esta supervisión, opinan con mayor frecuencia que los agentes se sitúan en determinados lugares para “pillarnos”.

En términos generales, se observa una contradicción: por un lado, consideran que la vigilancia policial es escasa; pero por otro, otorgan un papel “castigador” a la supervisión policial (van a “pillarnos”).

En cuanto a las **sanciones recibidas**, observamos que el 30% de los conductores no ha recibido ninguna sanción, mientras que el 13% ha recibido dos o más sanciones por aparcamiento y dos o más por otra infracción.

Las **sanciones por aparcamiento** son mucho más frecuentes que las recibidas por otra conducta de infracción (así, más de la mitad de los conductores ha recibido entre una y más de tres sanciones por aparcar de forma indebida).

Una quinta parte de los conductores ha sido sancionado por otro motivo diferente al aparcamiento antirreglamentario; mientras que casi una cuarta parte ha recibido dos o más sanciones por este motivo.

Llegado este punto, se entenderá por qué hemos incluido las sanciones por aparcamiento, a diferencia de lo que clásicamente se ha realizado en las investigaciones donde se las segrega y no se contemplan en la investigación.

Y en este caso, nuestras conclusiones se convierten en preguntas tales como: ¿Por qué las infracciones por aparcamiento son mucho más frecuentes que el resto? ¿Es más fácil sancionar este tipo de conducta? Parece que las infracciones por aparcamiento indebido no sean infracciones “peligrosas”. Sin embargo, tras los análisis hemos podido comprobar que ambos grupos (infractores por aparcamiento y por otro tipo de infracciones) tienen las mismas actitudes hacia el tráfico.

Además, parece que los conductores sancionados por cualquier tipo de infracción son reincidentes.

1.5. Actitud hacia las sanciones

Los conductores piensan que la peligrosidad de la conducta debe ser el **criterio fundamental para establecer el tipo de sanción**.

Se observa una consistencia entre las razones argumentadas para no realizar las conductas objeto de nuestro estudio y el criterio que consideran más importante para aplicar las sanciones: la peligrosidad de la conducta.

De este modo, podemos decir como conclusión que ya que existe esta consistencia, a la hora de desarrollar un marco normativo debemos de mantener y potenciarla con el objetivo de mejorar la percepción positiva de las sanciones por parte de los conductores.

En relación con la **finalidad de la sanción**, casi tres cuartas partes de conductores opinan que es fundamentalmente castigadora; más del 60% cree que es educativa; y, más de la mitad opina que la finalidad de la sanción es básicamente recaudatoria.

Como conclusiones de estos datos podemos destacar dos complementarias. Debemos potenciar la percepción educativa de la sanción y erradicar la visión recaudatoria. Evidentemente, tal como se plantea en el libro documental, las medidas punitivas se basan en el hecho de que no es posible comprender un sistema normativo que no lleve emparejado una sanción o "castigo" asociado al incumplimiento de lo establecido como incorrecto. Y, no cabe la menor duda de que el usuario percibe claramente esta idea, es decir, el conductor percibe la sanción como un castigo. Sin embargo, también debemos incrementar la percepción educativa de la sanción siguiendo ciertas estrategias que hemos tratado en el libro documental y que deberían aplicarse en el proceso sancionador.

Nuestros conductores consideran que **las conductas sancionables** con prisión son:

1. Conducir sobrepasando los límites de alcoholemia (estimado por el 70% de los conductores);
2. Conducir sin seguro y exceder los límites de velocidad (estimado por aproximadamente el 40% de los conductores); y,
3. Velocidad inadecuada (estimado por el 30% de los conductores).

Los conductores encuestados señalan que las conductas sancionables con la retirada temporal y total del carné son:

1. Sobrepasar los límites de alcoholemia (estimado por el 96% de los conductores);

2. Exceso de velocidad (estimado por el 90% de los conductores);
3. Velocidad inadecuada (estimado por el 85% de los conductores);
4. Conducir sin seguro (estimado por el 78% de los conductores);
5. No mantener la distancia de seguridad (estimado por más de la mitad de los conductores);
6. Circular sin haber pasado la ITV (considerado por el 41% de los conductores);
7. Gritar e insultar verbalmente durante la conducción (estimado por el 35% de los conductores); y,
8. Circular sin cinturón de seguridad, incluso en las plazas traseras y en ciudad (considerado por el 30% de los conductores).

Si uno echa un vistazo al libro documental o directamente a la normativa de tráfico podrá comprobar que bastantes de las afirmaciones realizadas anteriormente por los conductores no son ciertas, es decir, evidencian un desconocimiento de las sanciones que pueden recibir si incumplen la normativa.

Se evidencia pues un cierto fracaso de las estrategias de formación y comunicación existentes en este momento destinadas a aumentar el conocimiento de las normas en materia de tráfico.

El **grado de dureza** con que los conductores sancionarían las conductas está estrechamente relacionado con el riesgo percibido de accidente, a mayor riesgo percibido mayor dureza de la sanción.

Los conductores sancionarían con mayor dureza:

1. Conducir después de haber tomado alguna bebida alcohólica;
2. Conducir sin seguro;
3. Exceso de velocidad;
4. Velocidad inadecuada; y,
5. No mantener la distancia de seguridad.

Sin embargo, sancionarían con menor dureza:

1. No hacer uso del cinturón de seguridad; y,
2. No pasar la ITV.

El menor grado de dureza lo aplicarían a gritar y fumar durante la conducción.

En una escala (0-10) para valorar la dureza de la sanción, los conductores califican:

1. La conducción bajo los efectos del alcohol con un 9,1
2. Conducir sin seguro con un 8,9
3. Las conductas relacionadas con la velocidad por exceso o inadecuación con un 8,2 y un 8,1, respectivamente,
4. Conducir sin mantener la distancia de seguridad 7,0
5. No utilizar el cinturón de seguridad 6,5
6. Circular sin haber pasado la ITV 5,6
7. Fumar mientras se conduce 4,2 y
8. Gritar e insultar verbalmente durante la conducción 4,1.

Dado que, los conductores sancionarían con menor dureza las conductas que pueden hacer ellos mismos o que realizadas por otros conductores no suponen riesgo; y, sin embargo, aplicarían una sanción más dura a aquellas conductas que realizadas por los otros conductores pueden comprometer la seguridad personal del encuestado, podemos reafirmarnos en que es especialmente importante conservar la consistencia en el binomio riesgo objetivo y sanción, potenciándolo en este caso a través de su dureza.

Por otra parte, los conductores perciben una escasa **probabilidad de sanción** en todas las conductas estudiadas.

Existe una correlación natural entre la baja supervisión policial y la baja probabilidad de sanción. En efecto, tanto la supervisión policial como la probabilidad de sanción se consideran escasas. Es obvio que la conclusión a la que llegamos anteriormente de incremento de la supervisión policial debe ir acompañada de un mayor número de aplicación de denuncias y sanciones.

Sin embargo, tal como se expone en el libro documental, para que la actividad de supervisión y control sea eficaz es necesario que los conductores tengan la "sensación" de que existe un elevado riesgo de ser detectados y castigados cuando no se respeta la norma, es decir, es preciso incrementar la percepción del riesgo de ser capturados. En este sentido, parece ser más efectivo aumentar la probabilidad de ser capturados que endurecer las penas por quebrantar la ley. Esta es la razón por la que las estrategias que han demostrado ser más eficaces, entre otras son: una presencia policial intensa, altamente visible, aleatoria, imprevisible ("controles sorpresa") bien publicitada y dirigida a sectores específicos.

De forma complementaria, podemos afirmar que existe una consideración en general de la **dureza de la sanción recibida** como bastante adecuada, además de haberse declarado útil para **modificar su conducta**.

No obstante, existe un grupo considerable de sujetos que no comparten la misma consideración en cuanto a la adecuación y utilidad, cuestión que nos lleva al margen de reafirmarnos en ciertas conclusiones como la aludida de la consistencia, a la necesidad de incremento de la percepción del riesgo, etc., a que hay que incidir especialmente sobre este grupo de sujetos que podemos calificar de "riesgo".

Ahora bien, existen diferencias cuando nos referimos a las cuestiones planteadas anteriormente, en función de las diferentes conductas. De tal forma que podemos concluir que debemos realizar un estudio muy riguroso de cada una de ellas antes de proponer reformas que afecten a las características de las sanciones que aquí estamos tratando.

No obstante, valga como información los resultados de las conductas analizadas en nuestro estudio, y que relacionamos a continuación.

La conducción sobrepasando los límites de alcoholemia es la conducta que los entrevistados perciben con la mayor probabilidad de sanción. Los conductores estiman que se sanciona la mitad de las ocasiones en que se lleva a cabo esta conducta y además, es la que sancionarían con mayor dureza.

Sin embargo, la realidad es otra muy diferente, ya que mientras la cuarta parte de los conductores afirma que con más o menos frecuencia conduce después de haber ingerido alguna bebida alcohólica, tan sólo el 2% manifiesta haber recibido una sanción por conducir sobrepasando los límites de alcoholemia. ¡Y eso que estamos hablando de una de las conductas que mayor control tiene!

Los conductores sancionados por esta conducta perciben adecuada la sanción (tres cuartas partes de los sancionados por esta conducta considera adecuada la sanción recibida).

Un nivel elevado de conductores (90%), tras recibir la sanción, ha modificado la conducta de conducir bajo los efectos del alcohol.

El hecho de que los conductores señalen que sancionarían con gran dureza esta conducta puede deberse al efecto de las campañas. También se observa una actitud positiva ante la sanción recibida por esta infracción.

La discrepancia entre la percepción de probabilidad de sanción y la escasa sanción

en la realidad (el 25% reconoce haber conducido después de beber alcohol y tan sólo el 2% ha sido sancionado) puede deberse al hecho de que una proporción considerable de conductores conduce tras haber ingerido alguna bebida alcohólica y se plantea que es posible que les paren para hacerles un control de alcoholemia. En parte, debido a la cantidad de información que se ha hecho pública sobre la existencia de controles de alcoholemia y a las consecuencias de dar positivo en estos controles.

Conducir sin seguro, conducir sin haber pasado la ITV y conducir sin cinturón de seguridad (incluso en las plazas traseras y en ciudad) son las conductas a las que, tras la conducción bajo los efectos del alcohol, los conductores atribuyen mayor probabilidad de sanción.

Conducir sin seguro y sin haber pasado la ITV son conductas caracterizadas por un elevado nivel de cumplimiento. Sin embargo, los conductores afirman que sancionarían con una dureza elevada la conducción sin seguro (ocupa el segundo puesto en cuanto al grado de dureza).

El hecho de que los conductores sancionarían con dureza estas conductas quizá se debe a las posibles consecuencias que pueden derivarse, en caso de sufrir un accidente de tráfico, y que el otro conductor o uno mismo no lleve el seguro al día así como por la posibilidad de sanción económica.

En el caso del uso del cinturón de seguridad, observamos un nivel elevado de incumplimiento (el 40% admite no utilizarlo con más o menos frecuencia) y una escasa probabilidad real de sanción (únicamente el 5% de los encuestados ha recibido una sanción por esta conducta), aunque los conductores perciben una probabilidad de sanción moderada. Los entrevistados manifiestan que sancionarían con una dureza media (6,5) esta conducta. Más de la mitad de los sancionados considera adecuada la sanción recibida por esta conducta y casi el 70% de los encuestados modificó su comportamiento tras recibir la sanción.

El nivel de cumplimiento y concienciación pública relacionada con el uso del cinturón de seguridad es escaso, sobre todo en las plazas traseras y en vías urbanas.

La velocidad (tanto excesiva como inadecuada) se consideran conductas con menor probabilidad de sanción, ya que los conductores señalan que se sanciona una de cada tres ocasiones en que se realizan.

Llama la atención que precisamente la velocidad, sin lugar a dudas un factor que contribuye en gran medida a la accidentalidad vial, se perciba con una menor probabilidad de sanción.

La realidad también es distinta. El 40% de los conductores admite sobrepasar los límites de velocidad con más o menos frecuencia, mientras que la mitad de éstos ha sido sancionado, razón por la que aparece como la conducta más sancionada. Esta infracción tiene una probabilidad real de sanción moderada y una probabilidad percibida de sanción escasa.

En el caso de la velocidad inadecuada, casi la mitad de los conductores admite llevar a cabo esta conducta con más o menos frecuencia, y tan sólo el 3% de los encuestados ha recibido sanción por la realización de la misma. En este caso, observamos una elevada frecuencia de realización de esta conducta y una probabilidad real y percibida de sanción muy escasa (mayor que la de la velocidad excesiva).

La mitad de los conductores sancionados por la realización de estas conductas considera adecuada la sanción y en torno a un 60% afirma haber modificado su comportamiento como resultado de la sanción recibida.

Curiosamente, la velocidad inadecuada se ha demostrado como causa importante de accidentes.

Uno de cada cinco conductores accidentados realizó una infracción de velocidad (sobrepasar los límites de velocidad, circular a una velocidad inadecuada para las condiciones existentes o circular a marcha lenta).

La infracción de velocidad más habitual es la de circular sin adecuar la velocidad aunque los accidentes más graves se deben al exceso de velocidad. El número de conductores accidentados por circular a una velocidad inadecuada para las condiciones existentes es 4 veces superior al de conductores accidentados por sobrepasar los límites establecidos.

1.6. Propuesta de medidas más eficaces para disminuir los accidentes de tráfico relacionadas con la normativa, supervisión, sanción y justicia.

En cuanto a la **eficacia para reducir los accidentes de tráfico asociada a una serie de medidas** propuestas destaca:

Los conductores valoran de forma positiva cualquier medida encaminada a reducir los accidentes de tráfico, salvo aquellas que implican algún coste económico.

Las medidas valoradas más eficaces son la retirada temporal del carné e incrementar la supervisión policial.

Nuestros conductores consideran poco eficaces las medidas de carácter económico, concretamente: ajustar la sanción económica a las posibilidades del sancionado, incrementar el coste de la sanción e incrementar el coste de los seguros.

Los conductores que califican las normas de forma positiva valoran mayor la eficacia de las medidas propuestas para disminuir los accidentes de tráfico.

- En una escala de 0 a 10 dedicada a la valoración de la eficacia de las medidas, los conductores califican éstas con las siguientes puntuaciones:
 1. Retirada temporal del carné (7,6).
 2. Incrementar la supervisión policial (7,5).
 3. Trabajos para beneficios de la comunidad (7,2).
 4. Retirada total del carné (7,1).
 5. El carné por puntos (6,7).
 6. Incrementar la responsabilidad penal (6,3).
 7. Ajustar la sanción económica a las posibilidades económicas del sancionado (5,8).
 8. Incrementar el coste de la sanción (5,6).
 9. Incrementar el coste de los seguros (2,9).

2. ASPECTOS ESPECÍFICOS

2.1. Variables personales

Teniendo en cuenta la **edad** de los encuestados, observamos los siguientes resultados:

- Entre los 18 a 24 años es más frecuente exceder los límites de velocidad; mientras que los conductores de 30 a 44 años gritan o insultan con mayor frecuencia durante la conducción.
- Entre los 25 a 44 años, los conductores consideran más arriesgado la velocidad inadecuada, no mantener la distancia de seguridad y conducir después de haber tomado alguna bebida alcohólica.

- Entre los 30-44 años se produce la valoración más elevada del peligro de conducir bajo los efectos del alcohol.
- Los jóvenes de 14-24 años perciben mayor probabilidad de sanción en la conducción sobrepasando los límites de alcohol y sin seguro.
- Entre los 18 a 44 años se sancionaría con mayor dureza la conducción bajo los efectos del alcohol y sin seguro.
- Sin embargo, los más jóvenes (14 a 24 años) sancionarían con menor dureza la conducción sin seguro.
- Los conductores más jóvenes (14 a 17 años) evalúan más eficaz el incremento del coste de los seguros como medida para reducir los accidentes de tráfico. Entre los 18 y 24 años se atribuye más eficacia al incremento de la responsabilidad penal y la retirada total del carné como medidas para reducir los accidentes de tráfico. Los conductores de 30-44 años otorgan mayor calificación a la retirada temporal del carné y al incremento de la supervisión policial.

No existen diferencias entre los grupos de edad en cuanto al nivel de conocimiento, calificación y valoración de la eficacia de las normas de tráfico como medida para evitar accidentes, la percepción y la finalidad de la supervisión policial ("pillarnos", situarse en los lugares más peligrosos o velar por nuestra seguridad) o de la sanción (recaudatoria, educativa o castigadora), y la valoración de la dureza de la sanción recibida o la valoración realizada sobre el funcionamiento de la justicia en materia de tráfico y seguridad vial.

En función del **sexo** de los entrevistados, constatamos que:

- Los conductores varones sobrepasan con más frecuencia los límites de velocidad, conducen en más ocasiones después de haber tomado alguna bebida alcohólica y utilizan en menor medida el cinturón de seguridad. En el resto de conductas no existen diferencias significativas entre ambos sexos.
- Los conductores varones aparecen más sancionados tanto por aparcamiento como por otras conductas de infracción.
- Los hombres consideran en mayor medida que las mujeres, que la sanción tiene un carácter recaudatorio, mientras que éstas muestran mayores niveles de acuerdo con que la sanción tiene una finalidad educativa. El grado de acuerdo entre hombres y mujeres en relación con el carácter castigador de la sanción es el mismo.
- Las mujeres califican mejor las normas de tráfico.

- Las mujeres valoran mayor la eficacia de las normas como medida para reducir los accidentes de tráfico.
- Las mujeres valoran mayor el riesgo de accidente asociado a todas las conductas estudiadas, excepto en gritar o insultar verbalmente durante la conducción donde no se observan diferencias en función del sexo.
- Las mujeres sancionarían con mayor dureza todas las conductas estudiadas, a excepción de conducir sin seguro donde como ya hemos dicho, destacan los varones.
- Las mujeres perciben mayor la probabilidad de sanción en todas las conductas excepto en gritar o insultar verbalmente durante la conducción. Tal vez porque realizan con menos frecuencia esta conducta.
- Las mujeres valoran de forma más positiva todas las medidas planteadas para reducir los accidentes de tráfico, excepto ajustar el coste de la sanción a las posibilidades económicas del sancionado y los trabajos para beneficios de la comunidad.
- El sexo no influye en el nivel de conocimiento de las normas de tráfico, en la consideración de la finalidad de la supervisión policial ("pillarnos", situarse en los lugares más peligrosos o velar por nuestra seguridad) ni en la valoración de la dureza de la sanción recibida o del funcionamiento de la justicia en materia de tráfico y seguridad vial.

Si nos centramos en el **nivel de estudios** de los conductores, podemos establecer que, en general, los conductores sin estudios aplicarían un grado de dureza menor a todas las conductas estudiadas, siendo significativos los resultados en el caso de las conductas siguientes: velocidad inadecuada, gritar o insultar durante la conducción, conducir después de haber tomado alcohol, circular sin cinturón (incluso en las plazas traseras y en ciudad) y conducir sin seguro. En estos casos, los encuestados sin estudios aplicarían el nivel de sanción menor, mientras que las personas con estudios universitarios sancionarían con la mayor dureza las conductas: velocidad inadecuada, conducir después de haber bebido alcohol y circular sin cinturón de seguridad. En las conductas gritar e insultar verbalmente durante la conducción y conducir sin seguro son las personas con estudios primarios las que aplicarían la máxima dureza.

En las conductas velocidad inadecuada, no mantener la distancia de seguridad y gritar mientras se conduce, el riesgo percibido por el grupo de conductores sin estudios es menor que el de los conductores con algún nivel de estudios.

El nivel de estudios influye en la valoración que los encuestados han realizado sobre las medidas siguientes: retirada total del carné, el carné por puntos e incrementar el coste de los seguros, la responsabilidad penal y la supervisión policial.

Concretamente, los conductores sin estudios valoran menor la eficacia asociada a estas medidas, mientras que las personas con estudios universitarios han llevado a cabo las valoraciones más elevadas, excepto en el incremento de la supervisión policial, donde la valoración máxima procede del grupo con estudios primarios.

Si tenemos en cuenta la **ocupación** de los entrevistados, la percepción del riesgo asociado a las siguientes conductas: exceso o inadecuación de la velocidad, no mantener la distancia de seguridad, gritar o insultar durante la conducción y conducir después de haber ingerido alcohol, está relacionada con la ocupación o situación laboral del conductor. En líneas generales, los trabajadores perciben un riesgo mayor en las conductas mencionadas que el resto de usuarios (sobre todo jubilados y estudiantes).

Las personas que trabajan exclusivamente en tareas del hogar sancionarían con más dureza el exceso o la velocidad inadecuada y circular sin cinturón de seguridad (incluso en las plazas traseras y en ciudad); los estudiantes aplicarían el menor grado de dureza a las conductas relacionadas con la velocidad y el mayor a la conducción bajo los efectos del alcohol. Los jubilados destacan porque aplicarían sanciones mínimas en la conducción sin cinturón o bajo los efectos del alcohol; sin embargo sancionarían de forma más severa que el resto de grupos gritar o insultar durante la conducción.

Los conductores que actualmente están parados y buscan su primer empleo valoran de forma más eficaz todas las medidas, excepto incrementar el coste de los seguros (mejor valorada por las personas que trabajan en tareas del hogar) y los trabajos para beneficios de la comunidad (mejor valorada por las personas que en la actualidad están paradas pero han trabajado anteriormente).

Si nos centramos en la **antigüedad del permiso** de conducción, observamos que los conductores con mayor antigüedad del permiso:

- Perciben menos riesgo en la velocidad inadecuada, en la conducción después de haber bebido alcohol y en no llevar el cinturón de seguridad (incluso en las plazas traseras y en ciudad).
- Han recibido más sanciones (incluyendo las de aparcamiento).

- Valoran mayor la eficacia de los trabajos para beneficios de la comunidad como medida para reducir los accidentes de tráfico.
- Sancionarían con más dureza gritar o insultar mientras se conduce y no llevar seguro y aplicarían sanciones menos duras a la conducción bajo los efectos del alcohol y no llevar el cinturón.

Sin embargo, la antigüedad del permiso no influye en el nivel de conocimiento de las normas de tráfico, en la valoración de la eficacia de las normas de tráfico como medida para reducir los accidentes de tráfico, en la valoración del funcionamiento de la justicia en materia de tráfico y seguridad vial y en la consideración de la supervisión policial (excesiva/adecuada/escasa).

No quisiéramos terminar este apartado sin decir que hay que tener en cuenta que las personas con más antigüedad del permiso (que correlaciona con una mayor edad personal) no han recibido la misma formación que las personas más jóvenes.

Este hecho, se complementa con otros como que posiblemente puede ser la confianza generada por la experiencia la que hace que las personas con más años de antigüedad perciban menos riesgo y sancionarían con menor dureza la conducción bajo los efectos del alcohol y no llevar el cinturón de seguridad (incluso en las plazas traseras y la ciudad).

Si nos centramos en el **promedio de kilómetros recorridos anualmente**, parece que la exposición al riesgo produce un fenómeno de inmunización frente a la consideración del riesgo, una modificación de las actitudes en dirección opuesta a la deseada e incluso en dirección contraria a la que se tienen al inicio de la conducción y un escepticismo hacia las normas de tráfico y hacia la eficacia de las mismas como medida para reducir los accidentes de tráfico.

Así, los conductores que más kilómetros recorren al año:

- Califican peor las normas (los conductores que recorren más de 20.000 kilómetros al año, consideran la normas injustas, excesivas y mal hechas).

En este sentido podemos concluir que la exposición al riesgo parece que constituye un fenómeno que convierte las actitudes positivas en negativas (se traduce en la formación de una actitud negativa hacia las normas).

- Valoran peor la eficacia de las normas como medida para reducir los accidentes de tráfico. A medida que aumenta el número de kilómetros recorridos disminuye la valoración realizada sobre la eficacia de las normas.

Se observa por tanto una relación entre mayor exposición al riesgo y menor eficacia asociada a las normas de tráfico.

- Atribuyen menos riesgo a las conductas estudiadas, excepto a no mantener la distancia de seguridad donde no se han encontrado diferencias significativas entre los conductores que recorren muchos o pocos kilómetros al año.

Tal vez la experiencia actúa como un factor que desensibiliza la percepción de riesgo de accidente, aspecto que puede quedar reforzado por el hecho de que el conductor haya tenido un historial con escasos o ningún accidente o incidente vial.

- Han recibido más sanciones (incluyendo las de aparcamiento).
- Sancionarían con mayor dureza conducir sin seguro.

Una interpretación de este hecho, es quizá por lo que supondría para ellos en caso de sufrir un accidente, en el que él mismo o el otro conductor no dispusiera de seguro. En este sentido podemos decir que las personas que conducen mucho tienden a tener el seguro en regla.

Por el contrario, los conductores que menos kilómetros recorren al año:

- Estiman mayor el riesgo de accidente en todas las conductas estudiadas, excepto en no mantener la distancia de seguridad donde no se han encontrado diferencias significativas entre los que recorren muchos o pocos kilómetros al año.
- Sancionarían con más dureza el exceso de velocidad, circular sin cinturón de seguridad (incluso en las plazas traseras y en ciudad), fumar mientras se conduce y no haber pasado la ITV.
- Estiman mayor la probabilidad de sanción de las conductas estudiadas, excepto gritar o insultar verbalmente durante la conducción.

Recordemos que los que menos kilómetros recorren anualmente tienen una percepción más elevada del riesgo asociado con las conductas estudiadas, ya que una mayor exposición genera el fenómeno de habituación. Parece que debido a la escasa experiencia en la conducción todavía no se ha producido la inmunización frente al riesgo.

- Consideran mayor la eficacia de incrementar el coste de la sanción, la retirada total del carné e incrementar el coste de los seguros como medidas para reducir los accidentes de tráfico.

Sin embargo, no existen diferencias significativas entre los conductores que más o menos kilómetros recorren al año y el nivel de conocimientos de las normas de tráfico.

La experiencia en la conducción no es un factor que determina un mayor conocimiento de la normativa, luego las normas se aprenden en otro momento ¿En las autoescuelas únicamente?

Podemos concluir por tanto, que ya que la realidad no es válida para aprender o reforzar el conocimiento de la norma, hay que buscar estrategias, tanto de tipo informativo como formativo (en este segundo caso deberíamos de hablar de los cursos de reciclaje con cierta temporalidad que en su versión temporal más corta debería coincidir con la renovación del permiso), que permitan la actualización del conductor.

En función del **tipo de vía utilizada habitualmente para los desplazamientos**² observamos que:

- Exceder los límites de velocidad aparece asociado al uso de autopistas y autovías. El resto de conductas estudiadas no se relaciona con la utilización de un tipo de vía habitual para los desplazamientos.
- Los conductores que realizan habitualmente desplazamientos por carreteras convencionales han recibido más sanciones (exceptuando las de aparcamiento), mientras que los que fundamentalmente circulan por vías urbanas han recibido menos sanciones (exceptuando las de aparcamiento).
- Los conductores que se desplazan fundamentalmente por zona urbana perciben mayor probabilidad de sanción en las conductas relacionadas con la velocidad (excesiva e inadecuada), no mantener la distancia de seguridad, gritar o insultar verbalmente o por fumar durante la conducción.

El tipo de vía utilizada para los desplazamientos habituales no influye en el nivel de conocimiento y calificación de las normas, en la valoración de la eficacia de las mismas como medida para evitar accidentes viales, en la percepción del riesgo, en el grado de dureza con el que los conductores sancionarían las conductas planteadas ni en la valoración de la eficacia de las diversas medidas para disminuir los accidentes de tráfico.

2.2. Variables susceptibles de intervención

Si tenemos en cuenta el **nivel de conocimiento** que los encuestados afirman tener sobre las normas de tráfico, constatamos que las únicas diferencias aparecen en la

⁽²⁾ El tipo de vía habitual nos indica por qué zona está habituado a conducir el usuario; no quiere decir que en el momento en que recibió alguna sanción o sufrió un accidente circulara necesariamente por ese tipo de vía. Por tanto, más bien demuestra un tipo de conducción asociado a una vía concreta.

consideración de la finalidad de la sanción y en la dureza con la que dicen que sancionarían las conductas planteadas. Así:

Los conductores que afirman tener un conocimiento más elevado de las normas de tráfico:

- Consideran que la finalidad de la sanción es fundamentalmente castigadora.

Todos sabemos el escaso efecto que tiene el castigo como estrategia para cambiar el comportamiento. Deberíamos asociar la sanción con la educación. Tal vez con cada sanción debería darse información más pormenorizada al conductor sobre la conducta en cuestión, sobre los riesgos implícitos en dicha conducta, sobre las consecuencias, las estrategias adecuadas para aprender y convertir en hábito la conducta correcta, etc. Es decir, la sanción debe ser mucho más que un papel.

Los conductores con menos nivel de conocimiento de las normas de tráfico:

- Sancionarían con menor dureza la velocidad inadecuada y no mantener la distancia de seguridad (en el resto de conductas no existen diferencias significativas).

Sobre este aspecto podemos concluir que realmente se pone de manifiesto la falta o escaso nivel de conocimiento sobre el peligro asociado a ambas conductas como causa de accidentes de tráfico (tal vez no conozcan o no sean conscientes de los riesgos que pueden ocasionar ambas conductas).

El nivel de conocimiento sobre las normas de tráfico, no explica las diferencias entre los distintos modelos de respuesta de los conductores encuestados.

El nivel de conocimiento de las normas de tráfico por parte de los conductores encuestados no se relaciona con:

- La edad de los conductores.
- El sexo de los entrevistados.
- El promedio de kilómetros recorridos anualmente.
- La calificación de las normas de tráfico.
- La valoración de la eficacia de las medidas propuestas para evitar accidentes de tráfico.
- La consideración de la finalidad recaudatoria o educativa de la sanción.
- La realización de las conductas estudiadas.

- La valoración del funcionamiento de la justicia en materia de tráfico y seguridad vial.
- La implicación en un juicio de tráfico.
- El tipo de vía utilizada habitualmente para los desplazamientos.

Si tenemos en cuenta la **calificación de las normas de tráfico** realizada por los encuestados, por un lado, observamos que, la consideración positiva de las normas se relaciona con la valoración de la eficacia de las mismas para reducir la accidentalidad vial. Así:

- Los conductores que consideran las normas adecuadas, justas y bien hechas atribuyen más eficacia a las mismas como medida para evitar accidentes de tráfico.
- En términos generales, podemos observar que los conductores que consideran las normas escasas atribuyen más eficacia al incremento de la supervisión policial, a la retirada total del carné, a la realización de trabajos para beneficios de la comunidad, al incremento de la responsabilidad penal y al incremento del coste de la sanción como medidas para reducir los accidentes de tráfico.

Por otro lado, observamos que la calificación de las normas va en la misma dirección que la percepción de la supervisión policial. Así:

- Los conductores que consideran las normas escasas también perciben escasa la supervisión policial; los que las consideran adecuadas, perciben la vigilancia adecuada; y los que estiman excesivas las normas opinan que la supervisión policial también es excesiva.

Sin embargo, la antigüedad del permiso, el tipo de vía utilizada habitualmente para los desplazamientos y haber estado implicado en un juicio de tráfico no influye en la calificación de los conductores sobre las normas viales.

Si tenemos en cuenta las **sanciones recibidas** por el entrevistado, observamos que:

- El número de sanciones recibidas se incrementa a medida que aumenta la edad de los conductores, destacando los conductores mayores de 45 años por haber sido sancionados en más de dos ocasiones.
- Los hombres son más sancionados que las mujeres. En el caso de las sanciones por aparcamiento, siguen siendo los conductores más sancionados que las conductoras, aunque las diferencias no son tan pronunciadas.

Si tenemos en cuenta si los conductores han sido o no sancionados, podemos observar dos patrones de conductores diferentes en cuanto a la percepción del

riesgo, a la probabilidad estimada de sanción, al grado de dureza con el que se sancionarían las conductas, a la percepción de la supervisión policial, a la valoración de las normas de tráfico y a la eficacia de las mismas como medidas para evitar accidentes de tráfico. Sin embargo, ambos grupos de conductores perciben el mismo riesgo en la conducta de “no mantener la distancia de seguridad”.

Los conductores más sancionados:

- Los conductores que se desplazan habitualmente por carreteras convencionales han recibido más sanciones (exceptuando las de aparcamiento).
- Los conductores más sancionados (incluyendo por aparcamiento) se han visto implicados con más frecuencia en algún juicio de tráfico.
- Incluyendo las sanciones por aparcamiento, los conductores sancionados valoran peor la eficacia de las normas de tráfico como medida para evitar accidentes.
- Los conductores más sancionados por aparcamiento consideran en mayor medida la finalidad castigadora de la sanción.
- Los conductores más sancionados por aparcamiento (han recibido dos o más sanciones) consideran excesiva la supervisión policial.
- Atribuyen menos riesgo a las conductas estudiadas, excepto en no mantener la distancia de seguridad, donde no se han encontrado diferencias significativas entre el riesgo percibido por los conductores que han recibido o no sanción.

Como interpretación podemos decir que los conductores que más kilómetros recorren son los más sancionados, lo cual al margen de que evidentemente incrementa la exposición a una sanción, este hecho tal vez esté influido porque la experiencia actúa como un factor que desensibiliza la percepción de riesgo de accidente, aspecto que puede quedar reforzado por el hecho de que el conductor haya tenido un historial con escasos o ningún accidente o incidente vial.

- Los conductores que han recibido una sanción por circular sin cinturón de seguridad, lógicamente consideran que la probabilidad de sanción es mayor (que aquellos que no han recibido ninguna sanción).
- Independientemente del tipo de sanción, los conductores sancionados valoran menos la eficaz la retirada temporal y total del carné, incrementar la responsabilidad penal, incrementar el coste de la sanción e incrementar el coste de los seguros.

Por lo dicho anteriormente, podemos afirmar que las sanciones modifican la valoración de la eficacia de las normas de tráfico (es decir, la actitud hacia las normas en sentido negativo) y, sin embargo, recordemos que haber estado implicado en un juicio de tráfico, no modifica las actitudes de los conductores hacia dichas normas.

En este sentido, cabe decir, que la sanción no actúa como modificadora de la actitud y de la conducta (en la dirección deseada). Habrá que re-diseñar la sanción incluyendo por ejemplo, estrategias como información sobre el peligro de la conducta en cuestión, enseñar al conductor la conducta correcta y las razones para la realización de dicha conducta, práctica de dicha conducta, etc.

Además, recordemos que tanto los conductores sancionados como los que no valoran por igual el funcionamiento (regular) de la justicia en nuestro país.

Antes de proseguir, podemos añadir otra conclusión y es que la sanción por aparcamiento se percibe como un castigo y no como una medida educadora, y todo castigo ya sabemos que inhibe temporalmente la conducta pero no la modifica. Luego, tendremos que seguir trabajando y desarrollar nuevas estrategias también para este tipo de comportamientos (máxime si tenemos en cuenta la peligrosidad y la correlación con otras conductas también peligrosas) para lograr incrementar la percepción de eficacia de la sanción.

Los conductores que no han sido sancionados:

- Se desplazan con mayor frecuencia por vías urbanas.
- Los que no han recibido ninguna sanción por aparcamiento consideran escasa la supervisión policial.
- Perciben mayor la probabilidad de sanción en las conductas relacionadas con la velocidad (excesiva e inadecuada), conducir después de haber tomado alguna bebida alcohólica, circular sin cinturón de seguridad (incluso en las plazas traseras y en ciudad), conducir sin seguro y sin haber pasado la ITV.
- Aplicarían sanciones más duras a las conductas estudiadas, excepto a conducir sin seguro.

No existen diferencias entre los conductores que han recibido o no sanción en cuanto:

- Al nivel de conocimiento de las normas de tráfico (incluyendo las sanciones por aparcamiento).

- La valoración que hacen sobre el funcionamiento de la justicia en materia de tráfico y seguridad vial (aunque los sancionados tienden a valorar peor dicho funcionamiento).

Parece existir una actitud positiva ante la supervisión y las normas por parte de los encuestados.

Teniendo en cuenta la **implicación en un accidente de tráfico**, constatamos que haber sufrido un accidente de tráfico no convierte al conductor en más prudente y respetuoso con las normas de tráfico.

Así, el hecho de haber sufrido un accidente disminuye la percepción de riesgo de las conductas estudiadas, excepto en la velocidad inadecuada y la valoración de la eficacia de las normas como medida para evitar accidentes. Además, los conductores que se han visto implicados en algún accidente de tráfico atribuyen menor eficacia de la retirada temporal y total del carné, al incremento de la responsabilidad penal así como al incremento del coste de la sanción y de los seguros como medidas para disminuir los accidentes de tráfico.

Los conductores que se han visto implicados en algún accidente de tráfico:

- Perciben menos riesgo en las conductas estudiadas, excepto en la velocidad inadecuada para las condiciones existentes.
- Valoran menor la eficacia de las normas de tráfico como medida para evitar accidentes.
- Valoran menor la eficacia de las siguientes medidas: la retirada temporal y total del carné, el incremento de la responsabilidad penal, el incremento del coste de la sanción y el incremento del coste de los seguros.

Los conductores que no se han visto implicados en un accidente de tráfico:

- Sancionarían con mayor dureza todas las conductas estudiadas, excepto gritar o insultar verbalmente durante la conducción.
- Estiman mayor la probabilidad de ser sancionados por la realización de las conductas planteadas, excepto gritar o insultar verbalmente durante la conducción.

En función de la **implicación en un juicio de tráfico**, destaca que:

- Los conductores que se han visto implicados en algún juicio de tráfico (recordemos que casi la mitad lo ha estado en calidad de víctimas):
 - Han recibido más sanciones (incluyendo por aparcamiento) y consideran en mayor medida que los agentes se sitúan en determinados lugares con la finalidad de “pillarnos”.

- Atribuyen mayor eficacia a los trabajos para beneficios de la comunidad como medida para reducir los accidentes de tráfico.
- Los conductores que no se han visto implicados en un juicio de tráfico:
 - Atribuyen más eficacia a la retirada total del carné como medida para reducir los accidentes de tráfico.
- La implicación en un juicio de tráfico no influye en:
 - El nivel de conocimiento y calificación de las normas de tráfico, ni en la valoración de la eficacia de las mismas.
 - La consideración de la finalidad de la sanción.
 - La estimación del funcionamiento de la justicia.
 - La valoración de la eficacia de las medidas: retirada temporal del carné, el carné por puntos y el incremento de la responsabilidad penal.

La implicación en un juicio de tráfico no produce un cambio de actitud ante la justicia, ante la sanción ni ante las normas de tráfico.

[ANEXOS]

ANEXO 1: Cuestionario utilizado para la entrevista telefónica

Buenos días/tardes. Soy un entrevistador de la empresa de estudio de mercado GFK. En esta ocasión, estamos realizando un estudio para el Instituto de Tráfico de la Universidad, sobre la Justicia en el Tráfico.

Su opinión es importante para nosotros y le agradeceríamos que nos contestara unas preguntas durante aproximadamente 20 minutos. Toda la información que nos proporcione será absolutamente anónima, según marca la ley vigente de secretos estadísticos. Gracias por su colaboración.

Experiencia en la conducción

- P.1) ¿Tiene licencia o permiso de conducción?
- Sí..... (___)
 - No (___) (FIN DE ENTREVISTA)
- P.2) ¿Con qué frecuencia conduce? (ENT: Leer escala. Una única respuesta)
- Todos los días(___)
 - Casi todos los días(___)
 - Sólo los fines de semana(___)
 - Unos pocos días a la semana.....(___)
 - Unos pocos días al mes(___)
 - Unas pocas veces al año(___)
(FIN DE ENTREVISTA)
 - Con menos frecuencia(___)
(FIN DE ENTREVISTA)
- P.3) ¿Cuántos años hace que se sacó la licencia o permiso de conducción?
-
- P.4) ¿Es usted conductor profesional?
- Sí(___)
 - No(___)
- P.5) ¿Cuál es el uso principal que realiza con su/s vehículo/s? (ENT: Posibilidad de respuesta múltiple. Leer las diferentes opciones de respuesta).
- Ir y venir del trabajo (___)
 - Ir y venir del centro de estudios (___)

- Para el desarrollo del trabajo (___)
 - Para asuntos familiares y personales (___)
 - Para ir de fiesta o marcha (___)
 - Para ocio (___)
 - Otros (especificar)_____ (___) (___)
- P.6) En términos generales, ¿cuántos kilómetros recorre al año o a la semana? (ENT: Los kilómetros puede contestarlos a la semana o al año. Solamente rellenar una de las dos opciones, la que le resulte más fácil al entrevistado)
- Km a la semana (___)
 - Km al año..... (___)
- P.7) Habitualmente, los desplazamientos que realiza con su/s vehículo/s son: (ENT: Leer las diferentes opciones de respuesta)
- Urbanos (en la ciudad) (___)
 - Por carreteras convencionales..... (___)
 - Por autopista de peaje (___)
 - Por autopista o autovía (___)
- P.8) Como conductor, ¿cuántos accidentes de tráfico ha sufrido independientemente de quién haya sido el causante del mismo? (ENT: Si ha tenido al menos 1 accidente como conductor, preguntar P.9.a)
- N.º accidentes (___)
- P.9.a) Y, de este/estos accidentes, ¿cuántos han tenido...
- Víctimas graves o muertes (___)
 - Víctimas leves (___)
 - Sólo daños materiales (___)

Preguntas específicas sobre conductas que pueden ocasionar accidentes con víctimas

Ahora, me gustaría que me respondiera a una serie de cuestiones relacionadas con algunas conductas en el tráfico.

CONDUCTA 1 (Conducir con exceso de velocidad)

- P.11.a.) ¿Con qué frecuencia conduce usted con exceso de velocidad, es decir sobrepasando los límites? (ENT: Leer la escala)
- Casi siempre (___)
 - En muchas ocasiones (___)
 - En algunas ocasiones (___)
 - Casi nunca (___)
 - Nunca (___)

- P.11.b) ¿Cuál es la razón por la que conduce con exceso de velocidad?
 (ENT: Formular esta pregunta a los que hayan contestado 1, 2 ó 3 en P.11a)
 • Especificar_____
- P.11.c) ¿Cuál es la razón por la que nunca o casi nunca conduce con exceso de velocidad?
 (ENT: Formular esta pregunta a los que hayan contestado 4 ó 5 en P.11a)
 • Especificar_____
- P.11.d) Valore entre 0 y 10 el riesgo que tiene el exceso de velocidad como causa de accidentes de tráfico, significando 0 que el riesgo es nulo y 10 que el riesgo es máximo. (ENT: No leer las opciones NS/NC ni Depende. Marcarlas únicamente si las comenta de forma espontánea el entrevistado).
- 0 ()
 - 1 ()
 - 2 ()
 - 3 ()
 - 4 ()
 - 5 ()
 - 6 ()
 - 7 ()
 - 8 ()
 - 9 ()
 - 10..... ()
 - NS/NC ()
 - Depende ()
- P.11.e) Entre 0 y 10, con qué grado de dureza sancionaría Ud. el exceso de velocidad. Significando 0 que la dureza de la sanción debería ser nula y 10 debería de ser máxima. (ENT: No leer las opciones NS/NC ni Depende. Marcarlas únicamente si las comenta de forma espontánea el entrevistado).
- 0 ()
 - 1 ()
 - 2 ()
 - 3 ()
 - 4 ()
 - 5 ()
 - 6 ()
 - 7 ()
 - 8 ()
 - 9 ()
 - 10..... ()
 - NS/NC ()
 - Depende ()

- P.11.f) ¿Conducir con exceso de velocidad es sancionable?
- Sí (___)
 - No (___)
 - No sabe (___)
- P.11.g) De 10 ocasiones en que se sobrepasan los límites de velocidad establecidos ¿cuántas se sancionan? (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos que contestan sí en P.11.f)
- 0 (___)
 - 1 (___)
 - 2 (___)
 - 3 (___)
 - 4 (___)
 - 5 (___)
 - 6 (___)
 - 7 (___)
 - 8 (___)
 - 9 (___)
 - 10..... (___)
 - NS/NC (___)
 - Depende (___)
- P.11.h) Las sanciones establecidas para el exceso de velocidad son o pueden llegar a ser (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos que contestan sí en P.11.f. Leer cada una de las opciones)
- | | SI | NO |
|---|-------|-------|
| • Sanciones económicas | (___) | (___) |
| • Prisión | (___) | (___) |
| • Suspensión temporal o total del carné | (___) | (___) |
- P.11.i) ¿Ha recibido alguna sanción por exceso de velocidad? (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos que contestan sí en P.11.f)
- Sí (___)
 - No (___)
- P.11.j) ¿Cómo valora la dureza de la sanción recibida por exceso de velocidad? (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos que conteste sí en P.11.f y sí en P.11.i)
- Excesiva (___)
 - Adecuada (___)
 - Escasa (___)
- P.11.k) A partir de la sanción recibida por exceso de velocidad ¿ha modificado su comportamiento? (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos que conteste sí en P.11.i)
- Sí (___)
 - No (___)

CONDUCTA 2 (No adecuar la velocidad a las condiciones del tráfico, de la vía, meteorológicas, etc.)

- P.12.a.) ¿Con qué frecuencia conduce sin adecuar la velocidad a las condiciones del tráfico, de la vía, meteorológicas, etc.? (ENT: Leer la escala)
- Casi siempre (___)
 - En muchas ocasiones (___)
 - En algunas ocasiones (___)
 - Casi nunca (___)
 - Nunca (___)

- P.12.b) ¿Cuál es la razón por la que conduce sin adecuar la velocidad a las condiciones del tráfico, de la vía, meteorológicas, etc.? (ENT: Formular esta pregunta a los que hayan contestado 1 o 2 o 3 en P.12.a)

• Especificar_____

- P.12.c) ¿Cuál es la razón por la que siempre o casi siempre conduce adecuando la velocidad a las condiciones del tráfico, de la vía, meteorológicas, etc.? (ENT: Formular esta pregunta a los que hayan contestado 4 o 5 en P.12.a)

• Especificar_____

- P.12.d) Valore entre 0 y 10 el riesgo que tiene conducir sin adecuar la velocidad a las condiciones del tráfico, de la vía, meteorológicas, etc. como causa de accidentes de tráfico. (ENT: Únicamente cuando la persona no entienda, se le aclara del siguiente modo: 0 significa que el riesgo como causa de accidente de tráfico es nulo y 10 que es máximo. No leer las opciones NS/NC ni Depende. Marcarlas únicamente si las comenta de forma espontánea el entrevistado).

- 0 (___)
- 1 (___)
- 2 (___)
- 3 (___)
- 4 (___)
- 5 (___)
- 6 (___)
- 7 (___)
- 8 (___)
- 9 (___)
- 10..... (___)
- NS/NC (___)
- Depende (___)

- P.12.e) Entre 0 y 10, con qué grado de dureza sancionaría Ud. conducir sin adecuar la

velocidad a las condiciones del tráfico, de la vía, meteorológicas, etc. (ENT: Únicamente cuando la persona no entienda, se le aclara del siguiente modo: 0 significa que la dureza de la sanción debería ser nula y 10 que debería ser máxima. No leer las opciones NS/NC ni Depende. Marcarlas únicamente si las comenta de forma espontánea el entrevistado).

- 0 (___)
- 1 (___)
- 2 (___)
- 3 (___)
- 4 (___)
- 5 (___)
- 6 (___)
- 7 (___)
- 8 (___)
- 9 (___)
- 10..... (___)
- NS/NC (___)
- Depende (___)

- P.12.f) ¿Conducir sin adecuar la velocidad a las condiciones del tráfico, de la vía, meteorológicas, etc. es sancionable?
- Sí (___)
 - No (___)
 - No sabe (___)

- P.12.g) De 10 ocasiones en que se conduce sin adecuar la velocidad a las condiciones de tráfico, de la vía, meteorológicas, etc., ¿cuántas se sancionan? (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos que contestan sí en P.12.f)
- 0 (___)
 - 1 (___)
 - 2 (___)
 - 3 (___)
 - 4 (___)
 - 5 (___)
 - 6 (___)
 - 7 (___)
 - 8 (___)
 - 9 (___)
 - 10..... (___)

- P.12.h) Las sanciones establecidas por conducir sin adecuar la velocidad a las condiciones del tráfico, de la vía, meteorológicas, etc., son o pueden llegar a ser (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos que contestan sí en P.12.f. Leer cada una de las opciones)

- | | SI | NO |
|---|-------|-------|
| • Sanciones económicas | (___) | (___) |
| • Prisión | (___) | (___) |
| • Suspensión temporal o total del carné | (___) | (___) |
|
 | | |
| P.12.i) ¿Ha recibido alguna sanción por conducir sin adecuar la velocidad a las condiciones del tráfico, de la vía, meteorológicas, etc.? (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos en que conteste sí en P.12.f y sí en P.12.i) | | |
| • Sí | (___) | |
| • No | (___) | |
|
 | | |
| P.12.j) ¿Cómo valora la dureza de la sanción recibida por conducir sin adecuar la velocidad a las condiciones del tráfico, de la vía, meteorológicas, etc.? (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos que conteste sí en P.12.f y sí en P.12.i) | | |
| • Excesiva | (___) | |
| • Adecuada | (___) | |
| • Escasa | (___) | |
|
 | | |
| P.12.k) A partir de la sanción recibida por conducir sin adecuar la velocidad a las condiciones del tráfico, de la vía, meteorológicas, etc. ¿ha modificado su comportamiento? (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos que conteste sí en P.12.f y sí en P.12.i) | | |
| • Sí | (___) | |
| • No | (___) | |

CONDUCTA 3 (No mantener la distancia de seguridad)

- P.13.a.) ¿Con qué frecuencia conduce sin mantener la distancia de seguridad? (ENT: Leer la escala)
- Casi siempre
 - En muchas ocasiones
 - En algunas ocasiones
 - Casi nunca
 - Nunca
- P.13.b) ¿Cuál es la razón por la que conduce sin mantener la distancia de seguridad? (ENT: Formular esta pregunta a los que hayan contestado 1 o 2 o 3 en P.13.a)
- Especificar_____
- P.13.c) ¿Cuál es la razón por la que siempre o casi siempre conduce manteniendo la distancia de seguridad? (ENT: Formular esta pregunta a los que hayan contestado 4 o 5 en P.13.a)
- Especificar_____

P.13.d) Valore entre 0 y 10 el riesgo que tiene conducir sin mantener la distancia de seguridad como causa de accidentes de tráfico. (ENT: Únicamente cuando la persona no entienda la pregunta, se le aclara del siguiente modo: 0 significa que el riesgo como causa de accidente de tráfico es nulo y 10 que es máximo. No leer las opciones NS/NC ni Depende. Marcarlas únicamente si las comenta de forma espontánea el entrevistado).

- 0 (___)
- 1 (___)
- 2 (___)
- 3 (___)
- 4 (___)
- 5 (___)
- 6 (___)
- 7 (___)
- 8 (___)
- 9 (___)
- 10..... (___)
- NS/NC (___)
- Depende (___)

P.13.e) Entre 0 y 10, con qué grado de dureza sancionaría Ud. conducir sin mantener la distancia de seguridad. (ENT: Únicamente cuando la persona no entienda la pregunta, se le aclara del siguiente modo: 0 significa que la dureza de la sanción debería ser nula y 10 que debería ser máxima. No leer las opciones NS/NC ni Depende. Marcarlas únicamente si las comenta de forma espontánea el entrevistado).

- 0 (___)
- 1 (___)
- 2 (___)
- 3 (___)
- 4 (___)
- 5 (___)
- 6 (___)
- 7 (___)
- 8 (___)
- 9 (___)
- 10..... (___)
- NS/NC (___)
- Depende (___)

P.13.f) ¿Conducir sin mantener la distancia de seguridad es sancionable?

- Sí (___)
- No (___)

- No sabe (___)
- P.13.g) De 10 ocasiones en que se conduce sin mantener la distancia de seguridad, ¿cuántas se sancionan? (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos en que contestan sí en P.13.f)
- 0 (___)
 - 1 (___)
 - 2 (___)
 - 3 (___)
 - 4 (___)
 - 5 (___)
 - 6 (___)
 - 7 (___)
 - 8 (___)
 - 9 (___)
 - 10..... (___)
- P.13.h) Las sanciones establecidas por conducir sin mantener la distancia de seguridad, son o pueden llegar a ser (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos que contestan sí en P.13.f. Leer cada una de las opciones)
- | | SI | NO |
|---|-------|-------|
| • Sanciones económicas | (___) | (___) |
| • Prisión | (___) | (___) |
| • Suspensión temporal o total del carné | (___) | (___) |
- P.13.i) ¿Ha recibido alguna sanción por conducir sin mantener la distancia de seguridad? (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos en que conteste sí en P.13.f y sí en P.13.i)
- Sí (___)
 - No (___)
- P.13.j) ¿Cómo valora la dureza de la sanción recibida por conducir sin mantener la distancia de seguridad? (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos que conteste sí en P.13.f y sí en P.13.i)
- Excesiva (___)
 - Adecuada (___)
 - Escasa (___)
- P.13.k) A partir de la sanción recibida por conducir sin mantener la distancia de seguridad ¿ha modificado su comportamiento? (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos que conteste sí en P.12.f y sí en P.12.i)
- Sí (___)
 - No (___)

CONDUCTA 4 (Gritar o insultar verbalmente mientras se conduce)

P.14.a.) ¿Con qué frecuencia grita o insulta verbalmente mientras conduce? (ENT: Leer la escala)

- Casi siempre (___)
- En muchas ocasiones (___)
- En algunas ocasiones (___)
- Casi nunca (___)
- Nunca (___)

P.14.b) ¿Cuál es la razón por la que grita o insulta verbalmente mientras conduce? (ENT: Formular esta pregunta a los que hayan contestado 1 o 2 o 3 en P.14.a)

- Especificar_____

P.14.c) ¿Cuál es la razón por la que nunca o casi nunca grita o insulta verbalmente mientras conduce? (ENT: Formular esta pregunta a los que hayan contestado 4 o 5 en P.14.a)

- Especificar_____

P.14.d) Valore entre 0 y 10 el riesgo que tiene gritar o insultar verbalmente mientras se conduce como causa de accidentes de tráfico. (ENT: Únicamente cuando la persona no entienda la pregunta, se le aclara del siguiente modo: 0 significa que el riesgo como causa de accidente de tráfico es nulo y 10 que es máximo. No leer las opciones NS/NC ni Depende. Marcarlas únicamente si las comenta de forma espontánea el entrevistado).

- 0 (___)
- 1 (___)
- 2 (___)
- 3 (___)
- 4 (___)
- 5 (___)
- 6 (___)
- 7 (___)
- 8 (___)
- 9 (___)
- 10..... (___)
- NS/NC (___)
- Depende (___)

P.14.e) Entre 0 y 10 con qué grado de dureza sancionaría Ud. gritar o insultar verbalmente mientras se conduce. (ENT: Únicamente cuando la persona no entienda la pregunta, se le aclara del siguiente modo: 0 significa que la dureza de la sanción debería ser nula y 10 que debería ser máxima. No leer las opciones NS/NC ni

Depende. Marcarlas únicamente si las comenta de forma espontánea el entrevistado).

- 0 (___)
- 1 (___)
- 2 (___)
- 3 (___)
- 4 (___)
- 5 (___)
- 6 (___)
- 7 (___)
- 8 (___)
- 9 (___)
- 10..... (___)
- NS/NC (___)
- Depende (___)

P.14.f) ¿Gritar o insultar verbalmente mientras se conduce es sancionable?

- Sí (___)
- No (___)
- No sabe (___)

P.14.g) De 10 ocasiones en que se grita o insulta mientras se conduce, ¿cuántas se sancionan? (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos en que contestan sí en P.14.f)

- 0 (___)
- 1 (___)
- 2 (___)
- 3 (___)
- 4 (___)
- 5 (___)
- 6 (___)
- 7 (___)
- 8 (___)
- 9 (___)
- 10..... (___)

P.14.h) Las sanciones establecidas por gritar o insultar verbalmente mientras se conduce, son o pueden llegar a ser (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos en que contestan sí en P.14.f. Leer cada una de las opciones)

- | | SI | NO |
|---|-------|-------|
| • Sanciones económicas | (___) | (___) |
| • Prisión | (___) | (___) |
| • Suspensión temporal o total del carné | (___) | (___) |

P.14.i) ¿Ha recibido alguna sanción por gritar o insultar verbalmente mientras conduce? (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos que conteste sí en P.14.f y sí en P.14.i)

- Sí (___)
 - No (___)
- P.14.j) ¿Cómo valora la dureza de la sanción recibida?
(ENT: Leer. Sólo en aquellos casos que conteste sí en P.14.f y sí en P.14.i)
- Excesiva (___)
 - Adecuada (___)
 - Escasa (___)
- P.14.k) A partir de la sanción recibida ¿ha modificado su comportamiento? (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos que conteste sí en P.14.i)
- Sí (___)
 - No (___)

CONDUCTA 5 (Conducir después de haber tomado alguna bebida alcohólica)

- P.15.a.) ¿Actualmente, con qué frecuencia conduce después de haber tomado alguna bebida alcohólica? (ENT: Leer la escala)
- Casi siempre (___)
 - En muchas ocasiones (___)
 - En algunas ocasiones (___)
 - Casi nunca (___)
 - Nunca (___)
- P.15.b) ¿Cuál es la razón por la que conduce después de haber tomado alguna bebida alcohólica?
(ENT: Formular esta pregunta a los que hayan contestado 1 o 2 o 3 en P.15.a)
- Especificar_____
- P.15.c) ¿Cuál es la razón por la que nunca o casi nunca conduce después de haber tomado alguna bebida alcohólica? (ENT: Formular esta pregunta a los que hayan contestado 4 o 5 en P.15.a)
- Especificar_____
- P.15.d) Valore entre 0 y 10 el riesgo que tiene conducir después de haber tomado alguna bebida alcohólica como causa de accidentes de tráfico. (ENT: Únicamente cuando la persona no entienda la pregunta, se le aclara del siguiente modo: 0 significa que el riesgo como causa de accidente de tráfico es nulo y 10 que es máximo. No leer las opciones NS/NC ni Depende. Marcarlas únicamente si las comenta de forma espontánea el entrevistado).
- 0 (___)
 - 1 (___)
 - 2 (___)

- 3 ()
- 4 ()
- 5 ()
- 6 ()
- 7 ()
- 8 ()
- 9 ()
- 10..... ()
- NS/NC ()
- Depende ()

P.15.e) Entre 0 y 10 con qué grado de dureza sancionaría Ud. conducir después de haber tomado alguna bebida alcohólica. (ENT: Únicamente cuando la persona no entienda la pregunta c, se le aclara del siguiente modo: 0 significa que la dureza de la sanción debería ser nula y 10 que debería ser máxima. No leer las opciones NS/NC ni Depende. Marcarlas únicamente si las comenta de forma espontánea el entrevistado).

- 0 ()
- 1 ()
- 2 ()
- 3 ()
- 4 ()
- 5 ()
- 6 ()
- 7 ()
- 8 ()
- 9 ()
- 10..... ()
- NS/NC ()
- Depende ()

P.15.f) ¿Conducir sobrepasando los límites de alcoholemia es sancionable?

- Sí ()
- No ()
- No sabe ()

P.15.g) De 10 ocasiones en que se conduce sobrepasando los límites de alcoholemia, ¿cuántas se sancionan? (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos en que contestan sí en P.15.f)

- 0 ()
- 1 ()
- 2 ()
- 3 ()
- 4 ()
- 5 ()
- 6 ()

- 7 (___)
- 8 (___)
- 9 (___)
- 10..... (___)

P.15.h) Las sanciones establecidas por conducir sobrepasando los límites de alcoholemia son o pueden llegar a ser (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos en que contestan sí en P.15.f. Leer cada una de las opciones)

- | | SI | NO |
|---|-------|-------|
| • Sanciones económicas | (___) | (___) |
| • Prisión | (___) | (___) |
| • Suspensión temporal o total del carné | (___) | (___) |

P.15.i) ¿Ha recibido alguna sanción por conducir sobrepasando los límites de alcoholemia? (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos que conteste sí en P.15.f y sí en P.15.i)

- Sí (___)
- No (___)

P.15.j) ¿Cómo valora la dureza de la sanción recibida por conducir sobrepasando los límites de alcoholemia? (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos que conteste sí en P.15.f y sí en P.15.i)

- Excesiva (___)
- Adecuada (___)
- Escasa (___)

P.15.k) A partir de la sanción recibida por conducir sobrepasando los límites de alcoholemia, ¿ha modificado su comportamiento? (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos que conteste sí en P.15.i)

- Sí (___)
- No (___)

CONDUCTA 6 (Circular sin cinturón de seguridad en las plazas traseras y en ciudad)

P.16.a.) ¿Con qué frecuencia circula sin cinturón de seguridad incluso en las plazas traseras y en ciudad? (ENT: Leer la escala)

- Casi siempre (___)
- En muchas ocasiones
- En algunas ocasiones
- Casi nunca
- Nunca

P.16.b) ¿Cuál es la razón por la que circula sin cinturón de seguridad incluso en las plazas traseras y en ciudad? (ENT: Formular esta pregunta a los que

hayan contestado 1 o 2 o 3 en P.16.a)

- Especificar _____

P.16.c) ¿Cuál es la razón por la que siempre o casi siempre circula con el cinturón de seguridad incluso en las plazas traseras y en ciudad? (ENT: Formular esta pregunta a los que hayan contestado 4 o 5 en P.16.a)

- Especificar _____

P.16.d) Valore entre 0 y 10 el riesgo que tiene circular sin cinturón de seguridad, incluso en las plazas traseras y en ciudad, como causa de accidentes de tráfico. (ENT: Únicamente cuando la persona no entienda la pregunta se le aclara del siguiente modo: 0 significa que el riesgo como causa de accidente de tráfico es nulo y 10 que es máximo. No leer las opciones NS/NC ni Depende. Marcarlas únicamente si las comenta de forma espontánea el entrevistado).

- 0 (___)
- 1 (___)
- 2 (___)
- 3 (___)
- 4 (___)
- 5 (___)
- 6 (___)
- 7 (___)
- 8 (___)
- 9 (___)
- 10..... (___)
- NS/NC (___)
- Depende (___)

P.16.e) Entre 0 y 10 con qué grado de dureza sancionaría Ud. circular sin cinturón de seguridad incluso en las plazas traseras y en ciudad. (ENT: Únicamente cuando la persona no entienda la pregunta, se le aclara del siguiente modo: 0 significa que la dureza de la sanción debería ser nula y 10 que debería ser máxima. No leer las opciones NS/NC ni Depende. Marcarlas únicamente si las comenta de forma espontánea el entrevistado).

- 0 (___)
- 1 (___)
- 2 (___)
- 3 (___)
- 4 (___)
- 5 (___)
- 6 (___)
- 7 (___)

- 8 (___)
 - 9 (___)
 - 10..... (___)
 - NS/NC (___)
 - Depende (___)
- P.16.f) ¿Circular sin cinturón de seguridad incluso en las plazas traseras y en ciudad es sancionable?
- Sí (___)
 - No (___)
 - No sabe (___)
- P.16.g) De 10 ocasiones en que se circula sin cinturón de seguridad incluso en las plazas traseras y en ciudad, ¿cuántas se sancionan? (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos que contestan sí en P.16.f)
- 0 (___)
 - 1 (___)
 - 2 (___)
 - 3 (___)
 - 4 (___)
 - 5 (___)
 - 6 (___)
 - 7 (___)
 - 8 (___)
 - 9 (___)
 - 10..... (___)
- P.16.h) Las sanciones establecidas por circular sin cinturón de seguridad incluso en las plazas traseras y en ciudad son o pueden llegar a ser (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos en que contestan sí en P.16.f. Leer cada una de las opciones)
- | | SI | NO |
|---|-------|-------|
| • Sanciones económicas | (___) | (___) |
| • Prisión | (___) | (___) |
| • Suspensión temporal o total del carné | (___) | (___) |
- P.16.i) ¿Ha recibido alguna sanción por circular sin cinturón de seguridad incluso en las plazas traseras y en ciudad? (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos que conteste sí en P.16.f)
- Sí (___)
 - No (___)
- P.16.j) ¿Cómo valora la dureza de la sanción recibida por circular sin cinturón de seguridad incluso en las plazas traseras y en ciudad? (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos que conteste sí en P.16.f y sí en P.16.i)
- Excesiva (___)

- Adecuada (___)
- Escasa (___)

P.16.k) A partir de la sanción recibida por circular sin cinturón de seguridad incluso en las plazas traseras y en ciudad, ¿ha modificado su comportamiento? (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos que conteste sí en P.16.i)

- Sí (___)
- No (___)

CONDUCTA 7 (Fumar durante la conducción)

P.17.a.) ¿Con qué frecuencia fuma mientras conduce? (ENT: Leer la escala)

- Casi siempre (___)
- En muchas ocasiones (___)
- En algunas ocasiones (___)
- Casi nunca (___)
- Nunca (___)

P.17.b) ¿Cuál es la razón por la que fuma mientras conduce? (ENT: Formular esta pregunta a los que hayan contestado 1 o 2 o 3 en P.17.a)

- Especificar_____

P.17.c) ¿Cuál es la razón por la que nunca o casi nunca fuma mientras conduce? (ENT: Formular esta pregunta a los que hayan contestado 4 o 5 en P.17.a)

- Especificar_____

P.17.d) Valore entre 0 y 10 el riesgo que tiene fumar mientras conduce, como causa de accidentes de tráfico. (ENT: Únicamente cuando la persona no entienda la pregunta, se le aclara del siguiente modo: 0 significa que el riesgo como causa de accidente de tráfico es nulo y 10 que es máximo. No leer las opciones NS/NC ni Depende. Marcarlas únicamente si las comenta de forma espontánea el entrevistado).

- 0 (___)
- 1 (___)
- 2 (___)
- 3 (___)
- 4 (___)
- 5 (___)
- 6 (___)
- 7 (___)
- 8 (___)
- 9 (___)
- 10..... (___)
- NS/NC (___)
- Depende (___)

- P.17.e) Entre 0 y 10 con qué grado de dureza sancionaría Ud. fumar mientras se conduce.
 (ENT: Únicamente cuando la persona no entienda la pregunta, se le aclara del siguiente modo: 0 significa que la dureza de la sanción debería ser nula y 10 que debería ser máxima. No leer las opciones NS/NC ni Depende. Marcarlas únicamente si las comenta de forma espontánea el entrevistado).
- 0 (___)
 - 1 (___)
 - 2 (___)
 - 3 (___)
 - 4 (___)
 - 5 (___)
 - 6 (___)
 - 7 (___)
 - 8 (___)
 - 9 (___)
 - 10..... (___)
 - NS/NC (___)
 - Depende (___)
- P.17.f) ¿Fumar mientras se conduce es sancionable?
- Sí (___)
 - No (___)
 - No sabe (___)
- P.17.g) De 10 ocasiones en que se fuma mientras se conduce, ¿cuántas se sancionan? (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos en que contestan sí en P.17.f)
- 0 (___)
 - 1 (___)
 - 2 (___)
 - 3 (___)
 - 4 (___)
 - 5 (___)
 - 6 (___)
 - 7 (___)
 - 8 (___)
 - 9 (___)
 - 10..... (___)
- P.17.h) Las sanciones establecidas por fumar mientras se conduce son o pueden llegar a ser (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos en que contestan sí en P.17.f. Leer cada una de las opciones)
- | | SÍ | NO |
|---|-------|-------|
| • Sanciones económicas | (___) | (___) |
| • Prisión | (___) | (___) |
| • Suspensión temporal o total del carné | (___) | (___) |

- P.17.i) ¿Ha recibido alguna sanción por fumar mientras conduce? (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos que conteste sí en P.17.f)
- Sí (___)
 - No (___)
- P.17.j) ¿Cómo valora la dureza de la sanción recibida por fumar mientras conduce? (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos que conteste sí en P.17.f y sí en P.17.i)
- Excesiva (___)
 - Adecuada (___)
 - Escasa (___)
- P.17.k) A partir de la sanción recibida por fumar mientras conduce, ¿ha modificado su comportamiento? (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos que conteste sí en P.17.i)
- Sí (___)
 - No (___)

CONDUCTA 8 (Conducir sin seguro)

- P.18.a.) ¿Con qué frecuencia conduce sin seguro? (ENT: Leer la escala)
- Casi siempre (___)
 - En muchas ocasiones (___)
 - En algunas ocasiones (___)
 - Casi nunca (___)
 - Nunca (___)
- P.18.b) ¿Cuál es la razón por la que conduce sin seguro? (ENT: Formular esta pregunta a los que hayan contestado 1 o 2 o 3 en P.18.a)
- Especificar_____
- P.18.c) ¿Cuál es la razón por la que siempre o casi siempre conduce con seguro? (ENT: Formular esta pregunta a los que hayan contestado 4 o 5 en P.18.a)
- Especificar_____
- P.18.d) Entre 0 y 10 con qué grado de dureza sancionaría Ud. conducir sin seguro. (ENT: Únicamente cuando la persona no entienda la pregunta, se le aclara del siguiente modo: 0 significa que la dureza de la sanción debería ser nula y 10 que debería ser máxima. No leer las opciones NS/NC ni Depende. Marcarlas únicamente si las comenta de forma espontánea el entrevistado).
- 0 (___)
 - 1 (___)
 - 2 (___)

- 3 (___)
- 4 (___)
- 5 (___)
- 6 (___)
- 7 (___)
- 8 (___)
- 9 (___)
- 10..... (___)
- NS/NC (___)
- Depende (___)

P.18.e) ¿Conducir sin seguro es sancionable?

- Sí (___)
- No (___)
- No sabe (___)

P.18.f) De 10 ocasiones en que se conduce sin seguro, ¿cuántas se sancionan? (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos en que contestan sí en P.18.e)

- 0 (___)
- 1 (___)
- 2 (___)
- 3 (___)
- 4 (___)
- 5 (___)
- 6 (___)
- 7 (___)
- 8 (___)
- 9 (___)
- 10..... (___)

P.18.g) Las sanciones establecidas por conducir sin seguro son o pueden llegar a ser (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos en que contestan sí en P.18.e. Leer cada una de las opciones)

- | | SÍ | NO |
|---|-------|-------|
| • Sanciones económicas | (___) | (___) |
| • Prisión | (___) | (___) |
| • Suspensión temporal o total del carné | (___) | (___) |

P.18.h) ¿Ha recibido alguna sanción por conducir sin seguro? (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos que conteste sí en P.18.e)

- Sí (___)
- No (___)

P.18.i) ¿Cómo valora la dureza de la sanción recibida por conducir sin seguro? (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos que conteste sí en P.18.e y sí en P.18.h)

- Excesiva (___)
- Adecuada (___)
- Escasa (___)

- P.18.j) A partir de la sanción recibida por conducir sin seguro, ¿ha modificado su comportamiento? (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos que conteste sí en P.18.h)
- Sí (___)
 - No (___)

CONDUCTA 9 (Conducir sin haber pasado la ITV)

- P.19.a.) ¿Con qué frecuencia conduce sin haber pasado la ITV? (ENT: Leer la escala)
- Casi siempre (___)
 - En muchas ocasiones (___)
 - En algunas ocasiones (___)
 - Casi nunca (___)
 - Nunca (___)
- P.19.b) ¿Cuál es la razón por la que conduce sin haber pasado la ITV? (ENT: Formular esta pregunta a los que hayan contestado 1 o 2 o 3 en P.19.a)
- Especificar_____
- P.19.c) ¿Cuál es la razón por la que siempre o casi siempre conduce habiendo pasado la ITV? (ENT: Formular esta pregunta a los que hayan contestado 4 o 5 en P.19.a)
- Especificar_____
- P.19.d) Valore entre 0 y 10 el riesgo que tiene conducir sin haber pasado la ITV como causa de accidentes de tráfico. (ENT: Únicamente cuando la persona no entienda la pregunta, se le aclara del siguiente modo: 0 significa que el nivel de riesgo como causa de accidente es nulo y 10 que es máximo. No leer las opciones NS/NC ni Depende. Marcarlas únicamente si las comenta de forma espontánea el entrevistado).
- 0 (___)
 - 1 (___)
 - 2 (___)
 - 3 (___)
 - 4 (___)
 - 5 (___)
 - 6 (___)
 - 7 (___)
 - 8 (___)
 - 9 (___)
 - 10..... (___)
 - NS/NC (___)
 - Depende (___)
- P.19.e) Entre 0 y 10, con qué grado de dureza sancionaría Ud. conducir sin haber pasado la ITV. (ENT: Únicamente cuando la persona no

entienda la pregunta, se le aclara del siguiente modo: 0 significa que la dureza de la sanción debería ser nula y 10 que debería ser máxima. No leer las opciones NS/NC ni Depende. Marcarlas únicamente si las comenta de forma espontánea el entrevistado).

- 0 (___)
- 1 (___)
- 2 (___)
- 3 (___)
- 4 (___)
- 5 (___)
- 6 (___)
- 7 (___)
- 8 (___)
- 9 (___)
- 10..... (___)
- NS/NC (___)
- Depende (___)

P.19.f) ¿Conducir sin haber pasado la ITV es sancionable?

- Sí (___)
- No (___)
- No sabe (___)

P.19.g) De 10 ocasiones en que se conduce sin haber pasado la ITV, ¿cuántas se sancionan? (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos en que contestan sí en P.19.f)

- 0 (___)
- 1 (___)
- 2 (___)
- 3 (___)
- 4 (___)
- 5 (___)
- 6 (___)
- 7 (___)
- 8 (___)
- 9 (___)
- 10..... (___)

P.19.h) Las sanciones establecidas por conducir sin haber pasado la ITV son o pueden llegar a ser (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos en que contestan sí en P.19.f. Leer cada una de las opciones)

- | | SÍ | NO |
|---|-------|-------|
| • Sanciones económicas | (___) | (___) |
| • Prisión | (___) | (___) |
| • Suspensión temporal o total del carné | (___) | (___) |

- P.19.i) ¿Ha recibido alguna sanción por conducir sin haber pasado la ITV? (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos que conteste sí en P.19.f)
- Sí (___)
 - No (___)
- P.19.j) ¿Cómo valora la dureza de la sanción recibida por conducir sin haber pasado la ITV? (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos que conteste sí en P.19.f y sí en P.19.i)
- Excesiva (___)
 - Adecuada (___)
 - Escasa (___)
- P.19.k) A partir de la sanción recibida por conducir sin haber pasado la ITV, ¿ha modificado su comportamiento? (ENT: Leer. Sólo en aquellos casos que conteste sí en P.19.i)
- Sí (___)
 - No (___)

Preguntas en torno a la normativa

- P.21) ¿Conoce las normas o legislación actual en materia de tráfico y seguridad vial? (ENT: Leer escala)
- Mucho (___)
 - Bastante (___)
 - Poco (___)
 - Nada (___)
- P.22) Qué eficacia diría usted que tienen las normas de tráfico como medida para evitar los accidentes de tráfico. Utilice una escala de 0 a 10 en la que 0 significa que las normas son totalmente ineficaces para evitar los accidentes de tráfico y 10 que son totalmente eficaces.
- 0 (___) NADA EFICAZ
 - 1 (___)
 - 2 (___)
 - 3 (___)
 - 4 (___)
 - 5 (___)
 - 6 (___)
 - 7 (___)
 - 8 (___)
 - 9 (___)
 - 10 (___) TOTALM. EFICAZ
- P.23) ¿Cómo calificaría ud. las normas en materia de tráfico? (ENT: No leer la opción de NO LO SÉ. Marcar únicamente cuando sea mencionada de forma espontánea por el entrevistado).
- P.23.a) • Justas (___)
- Injustas (___)
 - No lo sé (___)

- P.23.b) • Adecuadas (___)
- Excesivas (___)
- Escasas (___)
- No lo sé (___)
- P.23.c) • Bien hechas (___)
- Mal hechas (___)
- No lo sé (___)

Preguntas en torno a las sanciones

Para establecer el tipo de sanción por una infracción, se debería tener en cuenta:

- La peligrosidad de la conducta. ESTÁ USTED...
 - Totalmente (___)
 - Bastante (___)
 - Poco (___)
 - Nada de acuerdo (___)
- La gravedad de la infracción según el código de circulación. ESTÁ USTED...
 - Totalmente (___)
 - Bastante (___)
 - Poco (___)
 - Nada de acuerdo (___)
- Las consecuencias de la infracción. ESTÁ USTED...
 - Totalmente (___)
 - Bastante (___)
 - Poco (___)
 - Nada de acuerdo (___)
- P.26.b) ¿Qué tipo de sanción debería aplicarse a los infractores causantes de las víctimas graves o mortales? (ENT: Preguntar por cada uno de los tipos de sanciones).

	SÍ	NO
• Sanciones económicas	(___)	(___)
• Prisión	(___)	(___)
• Suspensión temporal	(___)	(___)
• Retirada total del carné	(___)	(___)
- P.27) Manifieste su grado de acuerdo con las siguientes afirmaciones. (ENT: Leer la escala en cada una de ellas).
 - La finalidad de la sanción es fundamentalmente recaudatoria. ESTÁ USTED...
 - Totalmente (___)
 - Bastante (___)
 - Poco (___)
 - Nada de acuerdo (___)

- Es fundamentalmente educativa. ESTÁ USTED...
 - Totalmente (___)
 - Bastante (___)
 - Poco (___)
 - Nada de acuerdo (___)
 - Es fundamentalmente castigadora. ESTÁ USTED...
 - Totalmente (___)
 - Bastante (___)
 - Poco (___)
 - Nada de acuerdo (___)
- P.28) Como conductor, aproximadamente, ¿cuántas sanciones de tráfico ha recibido en total exceptuando las de aparcamiento?
- N.º de sanciones (___)
- P.28.a) Y, ¿cuántas sanciones por aparcamiento?
- N.º de sanciones (___)

Preguntas en torno a la supervisión o vigilancia policial

- P.29) Piensa que la supervisión o vigilancia policial es:
- Escasa (___)
 - Adecuada (___)
 - Excesiva (___)
- P.30) Valore su grado de acuerdo con las siguientes afirmaciones (ENT: Leer la escala en cada una de ellas)
- Los agentes se colocan en determinados lugares únicamente para pillarnos. ESTÁ USTED...
 - Totalmente (___)
 - Bastante (___)
 - Poco (___)
 - Nada de acuerdo (___)
 - Se colocan en determinados lugares porque son los más peligrosos. ESTÁ USTED...
 - Totalmente (___)
 - Bastante (___)
 - Poco (___)
 - Nada de acuerdo (___)
 - Se colocan en determinados lugares para poder parar los vehículos con un adecuado nivel de seguridad. ESTÁ USTED...
 - Totalmente (___)
 - Bastante (___)
 - Poco (___)
 - Nada de acuerdo (___)

Preguntas en torno a la justicia

- P.31) En términos generales, ¿cómo valora el funcionamiento de la justicia en España? (ENT:

Leer escala).

- Muy bueno (___)
- Bueno (___)
- Regular (___)
- Muy malo (___)

P.32) ¿Cómo valora el funcionamiento de la justicia en España en materia de tráfico y seguridad vial? (ENT: Leer escala).

- Muy bueno (___)
- Bueno (___)
- Regular (___)
- Muy malo (___)

P.33) ¿Se ha visto implicado en alguna ocasión en un juicio de tráfico?

- Sí (___) IR A P.34
- No (___) IR A P.35

P.34) En calidad de:

- Testigo (___)
- Inculpado (___)
- Víctima (___)

P.35) ¿Cree que es justo que el conductor profesional tenga un tratamiento diferente del conductor ordinario?

- Sí (___)
- No (___)

P.36) ¿Se deberían crear juzgados especializados en materia de tráfico y seguridad vial?

- Sí (___)
- No (___)

Preguntas sobre la eficacia de diversas medidas

P.37) Valore de 0 a 10 la eficacia que cree que tendrían las siguientes medidas para disminuir los accidentes de tráfico. (ENT: Únicamente cuando el entrevistado no entienda la pregunta se le aclara: 0 significa que son totalmente ineficaces y 10 que son totalmente eficaces).

- Incrementar el coste de la sanción (___)
- Ajustar la sanción económica a las posibilidades económicas del sancionado .. (___)
- Retirada temporal del carné (___)
- Retirada total del carné (___)
- Incrementar el coste de los seguros (___)
- Incrementar la responsabilidad penal (cárcel o prisión) (___)
- Incrementar la supervisión policial (___)
- El carné por puntos (___)
- Trabajos para beneficios de la comunidad INCLUIR (___)

Datos de clasificación social

- P.0) Sexo:
- Mujer (___)
 - Hombre (___)
- P.0.1) ¿Sería tan amable de indicarme su edad?
- Mujer (___)
 - Hombre (___)
-
- P.0.2) ¿Cuál es su trabajo o ocupación?
- Trabaja actualmente(___)
 - Jubilado(___)
 - Parado habiendo trabajado antes(___)
 - Parado en busca del primer empleo(___)
 - Trabaja en tareas del hogar exclusivamente (___)
 - Estudiante(___)
- P.0.3) Comunidad Autónoma
Especificar _____

BLOQUE 1: ESTUDIOS

¿QUÉ NIVEL DE ESTUDIOS ES EL MÁS ALTO QUE TIENE TERMINADO?

- SIN ESTUDIOS: No sabe leer ni escribir. Sabe leer y escribir pero fue a la escuela menos de 3 años..... (___)
- PRIMARIOS: Hasta 11-12 años. Previos al comienzo del bachiller elemental (hasta ingreso), 1º a 6º de EGB, Educación Primaria de la LOGSE 1º a 6º de Primaria (___)
- EDUCACIÓN SECUNDARIA DE PRIMER GRADO: 12 a 16 años. Bachiller elemental 7º y 8º de EGB; 1º y 2º de BUP, 1º a 4º de ESO, FPI, Maestría Industrial, Graduado Escolar, Certificado Escolar..... (___)
- EDUCACIÓN SECUNDARIA DE 2º GRADO: 16 a 18 años. Bachiller Superior, 3º de BUP y COU, FPII y FPIII, 1º y 2º de Bachillerato de la LOGSE..... (___)
- ESTUDIOS UNIVERSITARIOS. Ciclo Medio: Diplomado, Carrera Técnica. Ciclo Superior: Licenciados, Doctorado (___)
- Anote detalladamente si no sabe clasificar..... (___)

Índice de tablas

Tabla 1: Distribución del censo de conductores y de la muestra en función de la edad	28
Tabla 2: Maqueta de distribución de la muestra por edad y sexo	29
Tabla 3: Maqueta de distribución de la muestra por Comunidad Autónoma	30
Tabla 4: Maqueta de distribución de la muestra por hábitat	30
Tabla 5: Distribución de la muestra en función de la edad y sexo	31
Tabla 6: Distribución de la muestra en función de la Comunidad Autónoma y el sexo	33
Tabla 7: Distribución de la muestra en función del hábitat y del sexo	33
Tabla 8: Distribución de la muestra en función de la frecuencia del uso del vehículo	34
Tabla 9: Distribución de la muestra en función del uso principal del vehículo	35
Tabla 10: Distribución de la muestra en función de la ocupación de los encuestados	35
Tabla 11: Distribución de los conductores en función de la antigüedad del permiso	37
Tabla 12: Distribución de los conductores en función de la implicación en accidentes	37

Índice de gráficas

Gráfica 1: Distribución porcentual de los conductores en función del tipo de conductor	35
Gráfica 2: Distribución porcentual de la muestra en función del tipo de vía habitual en sus desplazamientos	36
Gráfica 3: Distribución porcentual de la muestra en función del sexo y del promedio de kilómetros recorridos al año	36
Gráfica 4: Distribución de los conductores en función de la implicación en accidentes	38
Gráfica 5: Ejemplo de gráfica de sectores	49
Gráfica 6: Ejemplo gráfica de barras	49
Gráfica 7: Ejemplo gráfica de medias	50
Gráfica 8: Distribución porcentual de los conductores en función de su conocimiento de la normativa	52
Gráfica 9: Distribución porcentual de la puntuación otorgada a la eficacia de las normas de tráfico y seguridad vial	52
Gráfica 10: Valoración media de la eficacia de las normas de tráfico y seguridad vial en función de la implicación en accidentes	53
Gráfica 11: Distribución porcentual de los conductores en función de la calificación de las normas (justas/injustas)	54
Gráfica 12: Distribución porcentual de los conductores en función de la calificación de las normas (adecuadas/excesivas/escasas)	54
Gráfica 13: Distribución porcentual de los conductores en función de la calificación de las normas (bien hechas/mal hechas)	54
Gráfica 14: Valoración media de la eficacia de las normas de tráfico y seguridad vial en función del conocimiento de la norma	55
Gráfica 15: Valoración media de la eficacia de las normas de tráfico y seguridad vial en función del promedio de kilómetros recorridos	55

Gráfica 16: Valoración media de la eficacia de las normas de tráfico y seguridad vial en función de la calificación de las normas (adecuadas/excesivas/escasas)	55
Gráfica 17: Valoración media de la eficacia de las normas de tráfico y seguridad vial en función de la calificación de las normas (justas/injustas)	56
Gráfica 18: Valoración media de la eficacia de las normas de tráfico y seguridad vial en función de la calificación de las normas (bien hechas/mal hechas)	56
Gráfica 19: Distribución porcentual de los conductores en función de la calificación de la supervisión policial	57
Gráfica 20: Valoración media de la eficacia de las normas de tráfico y seguridad vial en función de la calificación de la supervisión policial	58
Gráfica 21: Distribución porcentual de los conductores en función de su nivel de acuerdo con la afirmación "los agentes van a pillarnos"	58
Gráfica 22: Distribución porcentual de los conductores en función de su nivel de acuerdo con la afirmación los agentes se colocan en lugares para poder parar a los vehículos con seguridad	58
Gráfica 23: Distribución porcentual de los conductores en función su nivel de acuerdo con la afirmación "los agentes se colocan en los lugares más peligrosos"	59
Gráfica 24: Distribución porcentual de los conductores en función del grado de acuerdo con la finalidad recaudatoria de la sanción	60
Gráfica 25: Distribución porcentual de los conductores en función del grado de acuerdo con la finalidad educativa de la sanción	60
Gráfica 26: Distribución porcentual de los conductores en función del grado de acuerdo con la finalidad castigadora de la sanción	60
Gráfica 27: Distribución porcentual de los conductores en función de los criterios para el establecimiento de las sanciones	62
Gráfica 28: Distribución porcentual de los conductores en función del número de sanciones recibidas	62
Gráfica 29: Distribución porcentual de los conductores en función del número de sanciones recibidas por aparcamiento	63
Gráfica 30: Valoración media de la eficacia de las normas de tráfico y seguridad vial en función del número de sanciones recibidas	63
Gráfica 31: Distribución porcentual de los conductores en función de la valoración del funcionamiento de la justicia	65
Gráfica 32: Distribución porcentual de los conductores en función de la valoración del funcionamiento de la justicia en materia de tráfico y seguridad vial	66
Gráfica 33: Valoración media de la eficacia de las normas de tráfico y seguridad vial en función de la valoración del funcionamiento de la justicia en materia de tráfico y seguridad vial	66
Gráfica 34: Distribución porcentual de los conductores que se han visto implicados en un juicio de tráfico	67
Gráfica 35: Distribución porcentual de los conductores implicados en un juicio de tráfico en función de su condición	67
Gráfica 36: Valoración media de la eficacia de las normas de tráfico y seguridad vial en función de la implicación en un juicio de tráfico	68
Gráfica 37: Distribución porcentual de los conductores en función de la frecuencia de realización de la conducta "exceso de velocidad"	70
Gráfica 38: Distribución porcentual de los conductores en función de la frecuencia de realización de la conducta "velocidad inadecuada"	70

Gráfica 39: Distribución porcentual de los conductores en función de la frecuencia de realización de la conducta “no mantener la distancia de seguridad	70
Gráfica 40: Distribución porcentual de los conductores en función de la frecuencia de realización de la conducta “gritar o insultar mientras conduce”	71
Gráfica 41: Distribución porcentual de los conductores en función de la frecuencia de realización de la conducta “conducir después de haber bebido alcohol”	71
Gráfica 42: Distribución porcentual de los conductores en función de la frecuencia de realización de la conducta “circular con cinturón de seguridad”	72
Gráfica 43: Distribución porcentual de los conductores en función de la frecuencia de realización de la conducta “fumar mientras conduce”	72
Gráfica 44: Distribución porcentual de las razones indicadas para la realización de la conducta “exceso de velocidad”	74
Gráfica 45: Distribución porcentual de las razones indicadas para la realización de la conducta “velocidad inadecuada”	74
Gráfica 46: Distribución porcentual de las razones indicadas para la realización de la conducta “no mantener la distancia de seguridad”	75
Gráfica 47: Distribución porcentual de las razones indicadas para la realización de la conducta “gritar o insultar mientras conduce”	75
Gráfica 48: Distribución porcentual de las razones indicadas para la realización de la conducta “conducir después de beber alcohol”	76
Gráfica 49: Distribución porcentual de las razones indicadas para la realización de la conducta “no llevar cinturón de seguridad”	76
Gráfica 50: Distribución porcentual de las razones indicadas para la realización de la conducta “fumar mientras conduce”	76
Gráfica 51: Distribución porcentual de las razones indicadas para la realización de la conducta “no pasar la ITV”	77
Gráfica 52: Distribución porcentual de las razones principales indicadas para la realización de las conductas	77
Gráfica 53: Distribución porcentual de las razones principales indicadas para la realización de las conductas	78
Gráfica 54: Valoración media del riesgo percibido en las conductas	80
Gráfica 55: Valoración media del riesgo percibido en las conductas en función del sexo	82
Gráfica 56: Valoración media del riesgo percibido en las conductas en función de la edad	82
Gráfica 57: Valoración media del riesgo percibido en la conducta “gritar o insultar mientras conduce” en función del tipo de vía habitual en los desplazamientos	83
Gráfica 58: Valoración media del riesgo percibido en las conductas en función del promedio de kilómetros recorridos	83
Gráfica 59: Valoración media del riesgo percibido en las conductas en función de la implicación en accidentes	84
Gráfica 60: Valoración media del riesgo percibido en las conductas en función de las sanciones recibidas exceptuando las de aparcamiento	84
Gráfica 61: Valoración media del riesgo percibido en la conducta “circular sin cinturón de seguridad” en función de las sanciones recibidas exceptuando las de aparcamiento	85
Gráfica 62: Valoración media del riesgo percibido en las conductas dadas en función de la frecuencia de realización	85
Gráfica 63: Valoración media del riesgo percibido en la conducta “exceso de velocidad” en función de la frecuencia de realización	85

Gráfica 64: Valoración media del riesgo percibido en la conducta "velocidad inadecuada" en función de la frecuencia de realización	86
Gráfica 65: Valoración media del riesgo percibido en la conducta "no mantener la distancia de seguridad" en función de la frecuencia de realización	86
Gráfica 66: Valoración media del riesgo percibido en la conducta "gritar o insultar mientras conduce" en función de la frecuencia de realización	87
Gráfica 67: Valoración media del riesgo percibido en la conducta "conducir después de beber alcohol" en función de la frecuencia de realización	87
Gráfica 68: Valoración media del riesgo percibido en la conducta "circular sin cinturón de seguridad" en función de la frecuencia de realización	88
Gráfica 69: Valoración media del riesgo percibido en la conducta "fumar mientras conduce" en función de la frecuencia de realización	88
Gráfica 70: Valoración media del grado de dureza de la sanción para cada una de las conductas	89
Gráfica 71: Valoración media del grado de dureza de la sanción para cada una de las conductas en función del sexo	91
Gráfica 72: Valoración media del grado de dureza de la sanción para cada una de las conductas dadas en función de la edad	91
Gráfica 73: Valoración media del grado de dureza de la sanción para cada una de las conductas en función del promedio de kilómetros recorridos	92
Gráfica 74: Valoración media del grado de dureza de la sanción para cada una de las conductas en función de la implicación en accidentes	93
Gráfica 75: Valoración media del grado de dureza de la sanción para cada una de las conductas en función de las sanciones recibidas, exceptuando las de aparcamiento	93
Gráfica 76: Valoración media del grado de dureza de la sanción para cada las conductas dadas en función del conocimiento de las normas de tráfico	94
Gráfica 77: Distribución porcentual de las respuestas de los conductores sobre la sancionabilidad de las conductas	94
Gráfica 78: Valoración media del riesgo de sanción de las conductas	95
Gráfica 79: Distribución porcentual de la puntuación otorgada al riesgo de sanción	96
Gráfica 80: Valoración media del riesgo de sanción de las conductas en función del sexo	97
Gráfica 81: Valoración media del riesgo de sanción de las conductas en función del tipo de vía habitual en los desplazamientos	97
Gráfica 82: Valoración media del riesgo de sanción de las conductas en función del promedio de kilómetros recorridos al año	98
Gráfica 83: Valoración media del riesgo de sanción de las conductas en función de la implicación en accidentes	98
Gráfica 84: Valoración media del riesgo de sanción de las conductas en función de las sanciones recibidas exceptuando aparcamiento	99
Gráfica 85: Valoración media del riesgo de sanción de las conductas en función de las sanciones recibidas de aparcamiento	99
Gráfica 86: Distribución porcentual de las respuestas de los conductores sobre la sancionabilidad económica de las conductas	100
Gráfica 87: Distribución porcentual de las respuestas de los conductores sobre la posibilidad de sancionar con prisión las conductas	100
Gráfica 88: Distribución porcentual de las respuestas de los conductores sobre la posibilidad de sancionar con suspensión temporal o total las conductas	101

Gráfica 89: Distribución porcentual de los conductores que han sido sancionados por las diferentes conductas	101
Gráfica 90: Distribución porcentual de los conductores sancionados sobre la valoración de la dureza de la sanción recibida	102
Gráfica 91: Distribución porcentual de los conductores sancionados sobre la valoración del cambio en el comportamiento tras la sanción recibida	103
Gráfica 92: Valoración media de la eficacia de las medidas para la reducción de la accidentalidad	105
Gráfica 93: Distribución porcentual de las puntuaciones otorgadas para la valoración de la eficacia de la retirada temporal del carné	106
Gráfica 94: Valoración media de la eficacia de las medidas para la reducción de la accidentalidad en función del sexo	106
Gráfica 95: Valoración media de la eficacia de las medidas para la reducción de la accidentalidad en función de la edad	107
Gráfica 96: Valoración media de la eficacia de las medidas para la reducción de la accidentalidad en función de la ocupación	108
Gráfica 97: Valoración media de la eficacia de las medidas para la reducción de la accidentalidad en función del promedio de kilómetros recorridos al año	109
Gráfica 98: Valoración media de la eficacia de la retirada temporal del carné para la reducción de la accidentalidad en función de la implicación en accidentes	109
Gráfica 99: Valoración media de la eficacia de la retirada temporal del carné para la reducción de la accidentalidad en función de la calificación de las normas de tráfico (justas/injustas)	110
Gráfica 100: Valoración media de la eficacia de la retirada temporal del carné para la reducción de la accidentalidad en función de la calificación de las normas (adecuadas/excesivas/escasas)	110
Gráfica 101: Valoración media de la eficacia de la retirada temporal del carné para la reducción de la accidentalidad en función de la calificación de las normas (bien hechas/mal hechas)	111
Gráfica 102: Valoración media de la eficacia de la retirada temporal del carné para la reducción de la accidentalidad en función del grado de acuerdo con la finalidad recaudatoria de la sanción	111
Gráfica 103: Valoración media de la eficacia de la retirada temporal del carné para la reducción de la accidentalidad en función del grado de acuerdo con la finalidad educativa de la sanción	112
Gráfica 104: Valoración media de la eficacia de la retirada temporal del carné para la reducción de la accidentalidad en función de las sanciones recibidas	113
Gráfica 105: Valoración media de la eficacia de la retirada temporal del carné en función de la valoración de la supervisión policial	113
Gráfica 106: Valoración media de la eficacia de la retirada temporal del carné en función de la valoración del funcionamiento de la justicia en tráfico	114
Gráfica 107: Distribución porcentual de las puntuaciones otorgadas para la valoración de la eficacia del incremento de la supervisión policial	114
Gráfica 108: Valoración media de la eficacia del incremento de la supervisión policial en función de la calificación de las normas de tráfico (justas/injustas)	115
Gráfica 109: Valoración media de la eficacia del incremento de la supervisión policial en función de la calificación de las normas de tráfico (adecuadas/excesivas/escasas)	115

Gráfica 110: Valoración media de la eficacia del incremento de la supervisión policial en función de la calificación de las normas de tráfico (bien hechas/mal hechas)	116
Gráfica 111: Valoración media de la eficacia del incremento de supervisión policial en función del grado de acuerdo con la finalidad educativa de la sanción	117
Gráfica 112: Valoración media de la eficacia del incremento de la supervisión policial en función de las sanciones recibidas	116
Gráfica 113: Valoración media de la eficacia del incremento de la supervisión policial en función de la valoración de la supervisión policial	117
Gráfica 114: Distribución porcentual de las puntuaciones otorgadas para la valoración de la eficacia de los trabajos para beneficios de la comunidad	118
Gráfica 115: Valoración media de la eficacia de los trabajos para beneficios de la comunidad en función de la calificación de las normas de tráfico (adecuadas/excesivas/escasas)	118
Gráfica 116: Valoración media de la eficacia de los trabajos para beneficios de la comunidad en función de la implicación en un juicio de tráfico	119
Gráfica 117: Distribución porcentual de las puntuaciones otorgadas para la valoración de la eficacia de la retirada total del carné	119
Gráfica 118: Valoración media de la eficacia de la retirada total del carné en función de la implicación en accidentes	120
Gráfica 119: Valoración media de la eficacia de la retirada total del carné en función de la calificación de las normas de tráfico (justas/injustas)	120
Gráfica 120: Valoración media de la eficacia de la retirada total del carné en función de la calificación de las normas de tráfico (adecuadas/excesivas/escasas)	120
Gráfica 121: Valoración media de la eficacia de la retirada total del carné en función de la calificación de las normas de tráfico (bien hechas/mal hechas)	121
Gráfica 122: Valoración media de la eficacia de la retirada total del carné en función del grado de acuerdo con la finalidad recaudatoria de la sanción	121
Gráfica 123: Valoración media de la eficacia de la retirada total del carné en función del grado de acuerdo con la finalidad educativa de la sanción	122
Gráfica 124: Valoración media de la eficacia de la retirada total del carné en función de las sanciones recibidas	122
Gráfica 125: Valoración media de la eficacia de la retirada total del carné en función de la consideración de la supervisión policial	123
Gráfica 126: Valoración media de la eficacia de la retirada total del carné en función de la implicación en un juicio de tráfico	123
Gráfica 127: Distribución porcentual de las puntuaciones otorgadas para la valoración de la eficacia del carné por puntos	123
Gráfica 128: Valoración media de la eficacia del carné por puntos en función de la calificación de las normas de tráfico (justas/injustas)	124
Gráfica 129: Valoración media de la eficacia del carné por puntos en función de la calificación de las normas de tráfico (adecuadas/excesivas/escasas)	124
Gráfica 130: Valoración media de la eficacia del carné por puntos en función de la calificación de las normas de tráfico (bien hechas/mal hechas)	124
Gráfica 131: Valoración media de la eficacia del carné por puntos en función del grado de acuerdo con de la finalidad recaudatoria de la sanción	125

Gráfica 132: Valoración media de la eficacia del carné por puntos en función del grado de acuerdo con la finalidad educativa de la sanción	125
Gráfica 133: Valoración media de la eficacia del carné por puntos en función de la valoración de la supervisión policial	125
Gráfica 134: Distribución porcentual de las puntuaciones otorgadas para la valoración de la eficacia del incremento de la responsabilidad penal	126
Gráfica 135: Valoración media de la eficacia del incremento de la responsabilidad penal en función de la implicación en accidentes	126
Gráfica 136: Valoración media de la eficacia del incremento de la responsabilidad penal en función de la calificación de las normas de tráfico (adecuadas/excesivas/escasas)	127
Gráfica 137: Valoración media de la eficacia del incremento de la responsabilidad penal en función de la calificación de las normas de tráfico (bien hechas/mal hechas)	127
Gráfica 138: Valoración media de la eficacia del incremento de la responsabilidad penal en función del grado de acuerdo con la finalidad recaudatoria de la sanción	127
Gráfica 139: Valoración media de la eficacia del incremento de la responsabilidad penal en función de las sanciones recibidas	128
Gráfica 140: Valoración media de la eficacia del incremento de la responsabilidad penal en función de la consideración de la supervisión policial	128
Gráfica 141: Distribución porcentual de las puntuaciones otorgadas para la valoración de la eficacia de ajustar la sanción económica a las posibilidades del sancionado	129
Gráfica 142: Distribución porcentual de las puntuaciones otorgadas para la valoración de la eficacia de incrementar el coste de los seguros	130
Gráfica 143: Valoración media de la eficacia de incrementar el coste de los seguros en función de la implicación en accidentes	131
Gráfica 144: Valoración media de la eficacia de incrementar el coste de los seguros en función del grado de acuerdo con la finalidad educativa de la sanción	131
Gráfica 145: Valoración media de la eficacia de incrementar el coste de los seguros en función del grado de acuerdo con la finalidad castigadora de la sanción	132
Gráfica 146: Valoración media de la eficacia de incrementar el coste de los seguros en función de las sanciones recibidas	132
Gráfica 147: Influencia de distintos factores en la accidentalidad. Promedio período 1999-2003. Fuente: Dirección General de Tráfico	138

BIBLIOGRAFÍA

El Mundo (2004). Aula del Mundo, 24 abril 2004

Alonso, F.; Esteban, C.; Calatayud, C.; Sanmartín, J.; Montoro, L.; et. al. (2002). La agresividad en la conducción: una visión a partir de las investigaciones internacionales. Cuadernos de reflexión Attitudes.

Alonso, F.; Sanmartín, J.; Calatayud, C. Esteban, C.; Montoro, L.; et. al. (2002). La agresividad en la conducción: una visión a partir de la población española. Cuadernos de reflexión Attitudes.

Alonso, F.; Esteban, C.; Calatayud, C.; Medina, J. E.; Montoro, L.; et. al. (2003). Una visión a partir de algunas prácticas internacionales. Cuadernos de reflexión Attitudes.

Alonso, F.; Sanmartín, J.; Calatayud, C. Esteban, C.; Montoro, L.; et. al. (2003). Formación y Educación Vial. Una visión a través de la población española. Cuadernos de reflexión Attitudes.

Alonso, F.; Esteban, C.; Calatayud, C. Montoro, L.; Alamar, B.; et. al. (2004). Los Jóvenes en el Tráfico. Circunstancias culturales, sociales y psicológicas. Cuadernos de reflexión Attitudes.

Alonso, F.; Sanmartín, J.; Calatayud, C. Esteban, C.; Montoro, L.; Alamar, B.; Ballestar, M.^a Luisa; et. al. (2004). Los Jóvenes en el Tráfico. Una visión en primera persona. Cuadernos de reflexión Attitudes.

Attitudes