



ESRA

www.esranet.eu

E-Survey of Road users' Attitudes

¿Nos preocupa la seguridad vial?

Principales resultados del proyecto ESRA1 en 38 países

Número de informe del estudio: 2018-R-02- EN

Fecha de publicación de este informe: 17/04/2018

Autores: Meesmann, Uta, Torfs, Katrien, Nguyen, Huong, & Van den Berghe, Wouter

Principal organización responsable de este informe: Vias institute, Bélgica

Editor responsable: Vias institute, Karin Genoe

Por favor, refiérase a este documento de la siguiente manera: Meesmann, U., Torfs, K., Nguyen, H., & Van den Berghe, W. (2018). ¿Nos preocupa la seguridad vial?. Principales resultados del proyecto ESRA1 en 38 países. Proyecto ESRA (E-Survey of Road users' Attitudes). Bruselas, Bélgica: Vias institute.



¿Nos preocupa la seguridad vial?

Principales resultados del proyecto ESRA1 en 38 países

Autores: Uta Meesmann, Katrien Torfs, Huong Nguyen, Wouter Van den Berghe (Vias institute, Bélgica)

Coordinación del proyecto: Uta Meesmann, Vias institute, Bélgica

Participantes del proyecto ESRA:

- Vias institute (previously Belgian Road Safety Institute), Belgium: Uta Meesmann, Katrien Torfs, Huong Nguyen, Marie Trotta, Wouter Van den Berghe
- AAAFTS - AAA Foundation for Traffic Safety, USA: *Woon Kim, Tara Kelley-Baker*
- Australian Government - Department of Infrastructure, Regional Development and Cities, Australia: *Cynthia Wallace, Christopher Karas, Olivia Sherwood, Debra Brodie-Reed, Nikolina Rajchinska*
- AVP - Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, Slovenia: *Vesna Marinko*
- BAST - Bundesanstalt für Strassenwesen, Germany: *Hardy Holte, Ariane Von Below*
- bfu - Beratungsstelle für Unfallverhütung, Switzerland: *Yvonne Achermann Stürmer, Uwe Ewert*
- CDV - Transport Research Centre, Czech Republic: *Pavlina Skladana*
- CTL - Centro di Ricerca per il Trasporto e la Logistica, 'Sapienza' Università di Roma, Italy: *Veronica Sgarra, Davide Shingo Usami*
- DGT - Direccion General de Trafico, Spain: *Fermina Sánchez*
- FiA – Federation Internationale de l'Automobile, France: *Maria Segui-Gomez*
- IFSTTAR - Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux, France: *Marie-Axelle Granié*
- ITS - Instytutu Transportu Samochodowego, Poland: *Ilona Buttler*
- KFV - Kuratorium für Verkehrssicherheit, Austria: *Gerald Furian, Christian Brandstaetter, Susanne Kaiser, Angelika Witzik*
- KOTI - The Korea Transport Institute, Republic of Korea: *Sangjin Han, Hyejin Lee*
- KTI - KTI Institute for Transport Sciences Non-Profit Ltd., Hungary: *Péter Holló, Miklós Gábor, Gábor Pauer*
- Liikenneturva - Finnish Road Safety Council, Finland: *Juha Valtonen, Leena Pöysti*
- NRSA - Israel National Road Safety Authority, Israel: *Yiftach Gordon*
- NTUA - National Technical University of Athens, Greece: *George Yannis, Alexandra Laiou, Athanasios Theofilatos*
- PRP - Prevenção Rodoviária Portuguesa, Portugal: *Alain Areal, Carlos Pires, José Trigo*
- Raadet for Sikker Trafik - The Danish Road Safety Council, Denmark: *Jesper Sølund*
- RSA - Road Safety Authority, Ireland: *Velma Burns, Sharon Heffernan*
- SWOV - Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, The Netherlands: *Henk Stipdonk, Charles Goldenbeld*
- TI - Transport Institute, University College London, United Kingdom: *Nicola Christie*
- TIRF - Traffic Injury Research Foundation, Canada: *Ward Vanlaar, Steve Brown, Heather Woods-Fry*
- VTI - Väg- och transportforskningsinstitut, Sweden: *Anna Vadeby*

Agradecimientos

Los coordinadores del proyecto ESRA y los autores de este informe quieren agradecer a las 26 organizaciones participantes por su compromiso entusiasta, su flexibilidad y su actitud cooperativa. Asimismo, desean mostrar su gratitud a los siete miembros del grupo principal ESRA (BFU, CTL, KFV, ITS, NTUA, PRP y Vias institute) por la elaboración conjunta de los informes de la encuesta ESRA1, a Arturo Cervantes Trejo, Víctor Pavarino, Teresita Guzmán y Roy Rojas por la revisión de las versiones del cuestionario utilizadas en los distintos países latinoamericanos y a FiA por financiar este informe final, así como por la ampliación del proyecto a 13 países de América Latina en 2017.

La versión original en inglés del informe ha sido traducida por Montserrat Ruiz, a excepción del cuestionario (Apéndice 3) que fue traducido en 2015 por la Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior, Gobierno de España.

Índice de contenidos

1 Antecedentes	12
1.1 Monitorización de las actitudes y el desempeño relacionados con la seguridad vial	12
1.2 La iniciativa ESRA	12
2 Metodología	15
2.1 Recopilación de datos y descripción de la muestra	15
2.2 Procesamiento y presentación de los datos	18
2.3 Coste y financiación externa.....	19
3 Principales resultados	20
3.1 Tasa de mortalidad en las carreteras y preocupación por la seguridad vial: perspectiva general 20	
3.2 Modos de transporte.....	22
3.2.1 Resultados a nivel grupal	22
3.2.2 Resultados a nivel nacional	23
3.3 Conductas viales autodeclaradas	25
3.3.1 Resultados a nivel grupal	26
3.3.2 Resultados a nivel nacional	31
3.4 Aceptación de las conductas viales de riesgo.....	33
3.4.1 Resultados a nivel grupal	33
3.4.2 Resultados a nivel nacional	34
3.5 Actitudes frente a la seguridad vial	36
3.5.1 Resultados a nivel grupal	36
3.5.2 Resultados a nivel nacional	37
3.6 Seguridad subjetiva	40
3.7 Aplicación de normas y sanciones de tráfico.....	42
3.7.1 Resultados a nivel grupal	44
3.7.2 Resultados a nivel nacional	44
3.8 Respaldo a las medidas políticas.....	46
3.8.1 Resultados a nivel grupal	46
3.8.2 Resultados a nivel nacional	47
3.9 Limitaciones de la encuesta ESRA1	50
4 Conclusiones y recomendaciones	52
4.1 Cumplimiento de los objetivos iniciales	52
4.2 Dieciséis aspectos clave de la primera encuesta ESRA	52
4.3 Recomendaciones para el desarrollo futuro del proyecto ESRA	54
Listado de tablas y figuras	56
Publicaciones de la encuesta ESRA1	58
Referencias	59
Apéndice 1: Características de la recopilación de datos en cada país	60
Apéndice 2: Variables dicotómicas de cada país/grupo	62
Apéndice 3: Cuestionario ESRA 2015	86

Listado de abreviaturas

Abreviaturas

AROSO	Arab Road Safety Organisation [organización árabe para la seguridad vial]
CAS	Concentración de alcohol en sangre
BELDAM	Belgian Daily Mobility [movilidad diaria de la población belga]
DDI	Driver Distraction and Inattention conference [conferencia sobre distracción y falta de atención de los conductores]
DUI	Driving under influence of a psychoactive substance (alcohol, drugs or medication) [conducción bajo los efectos de una sustancia psicoactiva (alcohol, drogas o medicamentos)]
CE	Comisión Europea
ERSO	European Road Safety Observatory [observatorio europeo de seguridad vial]
ESRA	E-Survey of Road users' Attitudes [encuesta en línea sobre las actitudes de los usuarios de la vía]
ETSC	European Transport Safety Council [consejo europeo de seguridad en el transporte]
EU	European Union [UE - Unión Europea] pero, en las figuras y tablas de este informe "UE" hace referencia a los 20 países que participan en el proyecto ESRA
FERSI	Forum of European Road Safety Research Institutes [foro de centros europeos de investigación en materia de seguridad vial]
IRTAD	International Traffic Safety Data and analysis Group [grupo internacional de análisis y datos sobre seguridad vial]
LOI	Length of Interview [duración de la entrevista]
OISEVI	Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial
RS5C	Road Safety on Five Continents [la seguridad vial en los cinco continentes]
RSS	Road Safety and Simulation conference [conferencia sobre simulación y seguridad vial]
SARTRE	Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe [actitudes sociales frente al riesgo vial en Europa]
SDR	Socially Desirable Responding [respuesta socialmente deseable]
TRA	Transport Research Arena [área de investigación sobre transporte]
TRB	Transportation Research Record [registro de investigaciones sobre transporte]
TSCI	Traffic Safety Culture Index [encuesta sobre actitudes y comportamientos de la sociedad americana con respecto a las cuestiones más importantes de la seguridad vial]
OMS	Organización Mundial de la Salud

Códigos de los países

AR	Argentina
AT	Austria
AU	Australia
BE	Bélgica
BO	Bolivia

BR	Brasil
CA	Canadá
CH	Suiza
CL	Chile
CO	Colombia
CR	Costa Rica
CZ	República Checa
DE	Alemania
DK	Dinamarca
EC	Ecuador
EL	Grecia
ES	España
FI	Finlandia
FR	Francia
GT	Guatemala
HU	Hungría
IE	Irlanda
IL	Israel
IT	Italia
KR	República de Corea
MX	México
NL	Países Bajos
NO	Noruega
PE	Perú
PL	Polonia
PT	Portugal
PY	Paraguay
SE	Suecia
SI	Eslovenia
UK	Reino Unido
US	Estados Unidos
UY	Uruguay
VE	Venezuela

Códigos de los grupos

Europa	AT, BE, CH, DE, DK, EL, ES, FI, FR, HU, IE, IT, NL, PL, PT, SE, SI, UK, CZ, NO
LATAM	AR, BO, BR, CL, CO, CR, EC, GT, MX, PY, PE, UY, VE (miembros de OISEVI)
ESRA	Todos los países de la encuesta ESRA1 2015 – 2017

Pesos de la muestra ESRA

Peso de cada país	Peso de cada país en función del sexo y la edad
Peso de la muestra europea	Peso del grupo basado en los pesos de cada país y en el tamaño de la población de cada país en el conjunto de países europeos
Peso de la muestra LATAM	Peso del grupo basado en los pesos de cada país y en el tamaño de la población de cada país en el conjunto de países latinoamericanos

Peso de la muestra ESRA

Peso del grupo basado en los pesos de cada país y en el tamaño de la población de cada país en el conjunto de todos los países participantes

Resumen

Objetivo y metodología

El proyecto ESRA (*E-Survey of Road users' Attitudes* [encuesta en línea sobre las actitudes de los usuarios de la vía]) es una iniciativa conjunta de varias organizaciones centradas en la investigación y de institutos que trabajan en el ámbito de la seguridad vial en 38 países. Su objetivo es recopilar datos (inter)nacionales sobre las opiniones, actitudes y conductas frente al riesgo vial asumidas por los usuarios de la vía. El proyecto se financió con recursos propios de los socios.

La primera encuesta ESRA1 se realizó a través de Internet (en línea) y se utilizaron muestras representativas (al menos N = 1.000) de la población adulta de los 38 países. Se desarrolló un cuestionario común, que se tradujo a 33 idiomas o variantes de un idioma según el país. La encuesta abarcó una serie de temas, entre los que se incluyen: las actitudes frente a las conductas viales de riesgo, las conductas viales (de riesgo) autodeclaradas y el respaldo a las medidas políticas sobre seguridad vial. El trabajo de campo se llevó a cabo en tres fases: 1) junio/julio de 2015, 2) noviembre de 2016 y 3) julio/agosto de 2017. En total, la encuesta ESRA1 incluye a casi 40.000 encuestados de 38 países de todo el mundo. De ahí que haya generado un gran volumen de datos. La descripción del proyecto y los resultados del mismo se pueden consultar en la página web: www.esranet.eu.

Este informe recoge los principales resultados de la encuesta ESRA1 desarrollada en 38 países (2015-2017). Los temas abordados son: "mortalidad en las carreteras y preocupación por la seguridad vial", "modos de transporte", "conductas viales autodeclaradas", "aceptación de las conductas viales de riesgo", "actitudes frente a la seguridad vial", "seguridad subjetiva", "aplicación de normas y sanciones de tráfico" y "respaldo a las medidas políticas". El informe pone de manifiesto las diferencias entre los distintos grupos y países y contribuye a profundizar en diferentes cuestiones relacionadas con la seguridad vial, tales como el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol o de las drogas/medicación, la distracción y la fatiga y los sistemas de protección. Presta especial atención a los datos más recientes de países latinoamericanos.

Principales resultados: los dieciséis aspectos clave de la primera encuesta ESRA

Dieciséis aspectos clave de la encuesta ESRA1

Preocupación por la seguridad vial

1. Los usuarios de la vía de los países latinoamericanos están más preocupados por los accidentes de tráfico que los usuarios de los países europeos, lo cual es un reflejo de las mayores tasas de mortalidad en estos países en comparación con las tasas de Europa.

Modos de transporte

2. Los modos de transporte más utilizados en los países que participaron en la encuesta ESRA1 son: "caminar", "coche como conductor", "coche como pasajero" y "transporte público".
3. Montar en bicicleta es menos frecuente en América Latina que en Europa. Solo el 15% de los usuarios de la vía de América Latina afirma que la bicicleta es para ellos uno de los "tres principales" modos de transporte, mientras que en Europa la tasa se sitúa en el 22%. En los Países Bajos la cifra es del 52%, la más elevada de los 38 países encuestados.

Conductas viales autodeclaradas

4. El exceso de velocidad es un problema importante en todos los países participantes de la en-

cuesta ESRA. Así, por ejemplo, el 68% de los conductores entrevistados reconoce haber excedido la velocidad en autopistas (media del grupo Europa: 73%; media del grupo LATAM: 56%).

5. La conducta vial de riesgo más frecuente en los países latinoamericanos es conducir cuando se está demasiado cansado para ello. El 67% de los conductores latinoamericanos afirma que en el último año ha conducido un coche a pesar de ser conscientes de que estaban demasiado cansados para hacerlo (media del grupo Europa: 60%; media del grupo ESRA: 62%).
6. La diferencia más destacada entre los encuestados latinoamericanos y los europeos se observa en la utilización del cinturón de seguridad en los asientos traseros. Tan solo el 39% de los usuarios de la vía en América Latina utiliza siempre el cinturón de seguridad cuando viaja en la parte trasera del vehículo, en comparación con el 62% en Europa (media del grupo ESRA: 52%).

Aceptación de las conductas viales de riesgo

7. La (no) aceptación de ciertas conductas viales de riesgo por parte de los usuarios latinoamericanos es muy similar a la de los usuarios europeos y a la de otros países de la encuesta ESRA, excepto en el caso del exceso de velocidad.
8. La principal diferencia entre los encuestados latinoamericanos y los europeos se observa en la aceptación de las sanciones por exceso de velocidad. Solo el 19% de los encuestados de América Latina considera que el exceso de velocidad en autopista es aceptable, mientras que para los encuestados europeos esa cifra es del 33%. La tasa del grupo Europa está en consonancia con la mayor prevalencia de las sanciones por exceso de velocidad en autopista por parte de los conductores europeos, en comparación con los conductores latinoamericanos.

Seguridad subjetiva

9. Los usuarios de la vía en los países de América Latina se sienten menos seguros frente al tráfico que los usuarios europeos. Los encuestados daneses y finlandeses son los que más seguros se sienten y los venezolanos los que menos.
10. En Europa, el transporte público se considera un medio de desplazamiento muy seguro. Sin embargo, más de la mitad de los encuestados latinoamericanos piensa que utilizar el transporte público es bastante inseguro.

Aplicación de normas y sanciones de tráfico

11. Casi el 70% de todos los encuestados considera que las normas de tráfico relacionadas con el alcohol y las drogas no se están aplicando con la suficiente efectividad.
12. Casi el 20% de todos los usuarios de la vía cree que las sanciones por consumo de alcohol y drogas al volante son demasiado severas.
13. El grado de aplicación de normas y sanciones con respecto a la conducción bajo los efectos del alcohol varía considerablemente según el país. Tan solo el 2% de los conductores daneses confiesa que ha sido sometido a controles de alcoholemia en uno de sus desplazamientos habituales, frente al 44% de los conductores polacos.

Respaldo a las medidas políticas

14. Aproximadamente el 80% de los encuestados está de acuerdo con el enfoque que opta por la tolerancia cero con el alcohol para los conductores noveles y con la instalación del sistema "alcolock" para reincidentes.
15. Los encuestados de los países de América Latina muestran, en general, (en todos los temas) un mayor apoyo a las medidas políticas sobre seguridad vial que los encuestados de los países europeos.
16. En los Países Bajos, que tienen la mayor tasa de utilización de la bicicleta para desplazarse, según manifiestan los encuestados, el respaldo a la ley que obligue a todos los ciclistas a lle-

var casco es muy bajo. Solo el 19% de los encuestados holandeses apoya esta medida, mientras que el 69% de la muestra global ESRA está a favor de la misma (media del grupo Europa: 59%; media del grupo LATAM: 84%).

Conclusiones y principales recomendaciones para el desarrollo futuro del proyecto ESRA

El proyecto ESRA ha demostrado la viabilidad del establecimiento de una serie de indicadores fiables sobre el desempeño de la seguridad vial que permitan la comparación entre países. Actualmente, está previsto llevar a cabo una segunda edición de ESRA en 2018 y, posteriormente, repetir la encuesta cada tres años. De esta manera, se podrá disponer de un conjunto de indicadores sobre el desempeño de la seguridad vial para un número mayor de países en todo el mundo.

Para conseguirlo, es aconsejable mantener la esencia del enfoque actual en las futuras ediciones de la encuesta ESRA. Sin embargo, en particular la ampliación prevista para incluir a otros países deja clara la necesidad de reflexionar sobre el futuro de la iniciativa. Del análisis de este informe se extraen varias recomendaciones con respecto al desarrollo del proyecto. En concreto, se recomienda:

- Poner los datos derivados de la encuesta ESRA a disposición de los observatorios de seguridad vial a nivel regional, nacional e internacional, para asegurar que los indicadores sobre el desempeño de la seguridad vial producidos por ESRA se utilicen como fuente de información y respaldo a la formulación de políticas a nivel regional, nacional e internacional.
- Utilizar los datos obtenidos en la encuesta ESRA como base para el desarrollo de indicadores sobre el desempeño de la seguridad vial que sean aplicables a nivel internacional.
- Contribuir a la definición de objetivos a medio y largo plazo para estos indicadores de desempeño.

Asimismo, cabe admitir que existe un número creciente de países de medianos y bajos ingresos, así como regiones y ciudades, que también se podrían beneficiar de participar en el proyecto ESRA. Dicha ampliación requerirá que la red ESRA aborde tres cuestiones importantes: 1) la viabilidad de utilizar paneles de acceso a internet en determinados países para obtener una muestra representativa de la población adulta y la necesidad o posibilidad de desarrollar métodos alternativos para la recopilación de datos; 2) la aplicación plena de las preguntas actuales en el contexto de los países de ingresos medianos y bajos; y 3) la viabilidad de incluir algunas preguntas que varíen en función del país, al tiempo que se mantiene la estructura subyacente de la base de datos (de esta manera se brinda al socio nacional la oportunidad de incluir también una o dos preguntas que sean específicas para su país).

1 Antecedentes

1.1 Monitorización de las actitudes y el desempeño relacionados con la seguridad vial

Las tendencias en el desempeño de la seguridad vial y el éxito de las medidas políticas se pueden monitorizar a través de indicadores sobre seguridad vial. Entre las fuentes de datos más destacadas para evaluar el estado de la seguridad vial cabe citar las estadísticas sobre accidentes, las encuestas a pie de calle y las encuestas mediante cuestionarios. Estas últimas, especialmente si se llevan a cabo en línea, son un método relativamente poco costoso de obtener indicadores sobre prácticas relacionadas con la seguridad y comportamientos de los usuarios de la vía. Una ventaja fundamental de este tipo de encuestas es que ofrecen información sobre los determinantes sociocognitivos del comportamiento: las actitudes, la norma social percibida, la percepción del riesgo o los hábitos existentes. Los factores sociocognitivos nos pueden ayudar a comprender las motivaciones que subyacen a determinadas conductas (p. ej. Ajzen, 1991; Rosenstock, 1974; Rogers, 1975; Vanlaar y Yannis, 2006). Resulta tentador utilizar dichos indicadores extraídos de las encuestas basadas en cuestionarios para realizar análisis comparativos. Sin embargo, los resultados de las encuestas realizadas en distintos países rara vez se pueden comparar debido a las diferencias en los objetivos, el alcance, la metodología, las preguntas planteadas o la muestra de población entrevistada.

Por este motivo, en 1991, la Comisión Europea puso en marcha el proyecto europeo SARTRE (acrónimo de *Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe* [actitudes sociales frente al riesgo vial en Europa]; página web: www.attitudes-roadsafety.eu/). Se planteó un único diseño para todos los países, se desarrolló un cuestionario común y se realizaron entrevistas cara a cara a una muestra representativa de la población adulta de cada país. Se completaron cuatro ediciones de la encuesta SARTRE (1991, 1996, 2002, 2010). En las tres primeras ediciones del proyecto SARTRE, las encuestas iban dirigidas tan solo a los conductores de turismos. En la cuarta edición, el grupo objetivo se amplió a los usuarios de vehículos de dos ruedas a motor, los peatones, los ciclistas y los usuarios del transporte público (Cestac y Delhomme, 2012). La encuesta SARTRE4 fue la última valoración a gran escala de las actitudes sociales frente al riesgo vial en Europa antes de ESRA1. Desde 2010, se han llevado a cabo campañas sobre seguridad vial para mejorar la situación de la seguridad en la Unión Europea y en los países miembros, pero no se ha realizado ningún estudio actualizado que valore la evolución de las actitudes, las conductas y las percepciones de los usuarios de la vía pública. De ahí que, en 2015, Vias institute (anteriormente *Belgian Road Safety Institute* [instituto belga para la seguridad vial]) puso en marcha la iniciativa ESRA (*E-Survey of Road users' Attitudes* [encuesta en línea sobre las actitudes de los usuarios de la vía]) dirigida a cubrir esa laguna en el conocimiento.

1.2 La iniciativa ESRA

La red ESRA

Cuando Vias institute (anteriormente denominado *Belgian Road Safety Institute* [instituto belga para la seguridad vial]) puso en marcha la iniciativa ESRA (*E-Survey of Road users' Attitudes* [encuesta en línea sobre las actitudes de los usuarios de la vía]; página web: www.esranet.eu) en 2015, su objetivo inicial era desarrollar un método coste-efectivo de recopilación de información fiable sobre actitudes y desempeño de los usuarios de la vía en una serie de países europeos. Un requisito importante era que los datos obtenidos pudieran constituir la base para el desarrollo de indicadores sobre el desempeño de la seguridad vial que permitieran la comparación entre países. Dado que los plazos eran ajustados, inicialmente estaba previsto que unos diez países se unieran a la iniciativa. Desde el principio, se esperaba que la idea fuera lo suficientemente interesante como para atraer a otros países en una fase

posterior. En la primera etapa de la encuesta ESRA1 participaron diecisiete países y el interés fue en aumento. Pronto se pusieron en marcha dos fases más. En tan solo dos años y medio, ESRA se ha convertido en una red de encuestas a nivel mundial que incluye a 38 países de los cinco continentes (Figura 1).

Objetivos

El objetivo del proyecto ESRA es ofrecer respaldo científico a los responsables de formular políticas relacionadas con la seguridad vial a nivel nacional e internacional. Al utilizar un método de muestreo uniforme y un cuestionario idéntico, se garantiza que los resultados de los países participantes se puedan comparar.

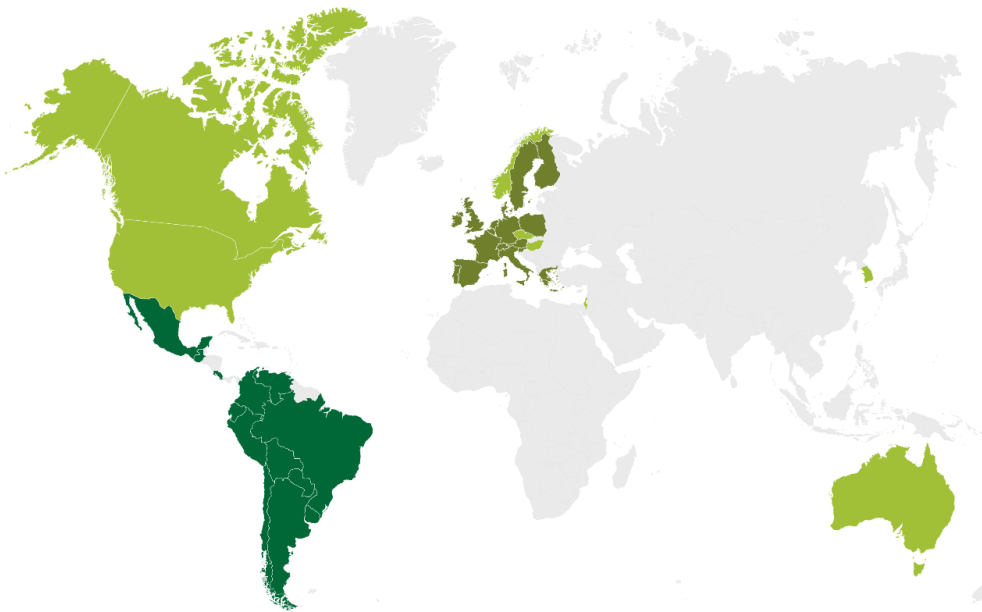


Figura 1: Cobertura geográfica y evolución de la encuesta ESRA1

Nota: En color verde oliva, los países que participaron en la fase 1 (2015); en color verde claro, los países que participaron en la fase 2 (2016); y en color verde oscuro, los países de la fase 3 (2017).

Metodología: resumen

Tras considerar detenidamente diferentes opciones, el consorcio ESRA optó por realizar una encuesta web a través de paneles de acceso a internet. La primera encuesta (ESRA1) se llevó a cabo utilizando una muestra representativa (N = 1.000) de la población adulta de cada uno de los 38 países (panel de acceso a internet en línea). Se desarrolló un cuestionario común y se tradujo a 33 idiomas o variantes de un idioma según el país. El cuestionario aborda cuatro temas principales relacionados con la seguridad vial (el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos de sustancias psicoactivas, la distracción/fatiga y los sistemas de protección), con diferentes subtemas, que se incluyen en la Tabla 1 (33 preguntas; más de 200 variables por encuestado). El trabajo de campo se llevó a cabo en tres fases: 1) junio/julio de 2015, 2) noviembre de 2016, y 3) julio/agosto de 2017. En total, la base de datos de ESRA1 incluye a casi 40.000 encuestados de 38 países de todo el mundo.

Publicaciones

Los resultados de la encuesta ESRA1 se resumen en tres informes principales (uno por cada fase), seis informes temáticos (exceso de velocidad; conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas; distracción y fatiga; cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil; seguridad subjetiva y percepción del riesgo; y aplicación y respaldo a las medidas políticas sobre seguridad vial) y 25 hojas informativas de otros tantos países. Asimismo, los resultados se han presentado en artículos científicos e informes nacionales y en conferencias internacionales, entre las que se incluyen: TRA, TRB, DDI, RSS, Australasian, AROSO, IRTAD, ETSC, RS5C, etc. En la página 58 se puede obtener información sobre las publicaciones de la encuesta ESRA1.

Planes futuros

Está previsto repetir la encuesta cada tres años, manteniendo un conjunto básico de preguntas en cada edición, lo cual permite el desarrollo de series cronológicas de indicadores sobre el desempeño de la seguridad vial. La siguiente edición (ESRA2) se pondrá en marcha en 2018.

2 Metodología

2.1 Recopilación de datos y descripción de la muestra

Encuesta panel en línea

Dado que el proyecto ESRA se centra en las percepciones y actitudes asumidas por los usuarios de la vía, el equipo ESRA optó por plantear un cuestionario autoadministrado, en concreto, una encuesta web a través de paneles de acceso. Tres agencias de investigación de mercado (iVOX, GfK y Punto de Fuga)¹ se encargaron de la organización del trabajo de campo, bajo la supervisión de Vías insitute. El enfoque adoptado tiene ciertas ventajas en comparación con otros tipos de encuestas, especialmente dado el carácter internacional del estudio. En primer lugar, en las encuestas web autoadministradas las respuestas son menos tendentes a la deseabilidad social que las respuestas de las encuestas dirigidas por un entrevistador. Y en segundo lugar, tienen también algunos beneficios prácticos como la duración de la encuesta, la elección del momento oportuno y el coste (De Leeuw, y cols., 2008; Baker, y cols., 2010; Goldenbeld y de Craen, 2013). Sin embargo, hay que admitir que el acceso a internet varía de unos países a otros, por lo que la cobertura y el muestreo podrían no ser del todo adecuados (en el Apéndice 1 se incluye información sobre el acceso a internet en cada país). En resumen, contar con un método de muestreo uniforme, un cuestionario idéntico y una programación uniforme del cuestionario, permite que los resultados de los países participantes de la encuesta ESRA1 sean totalmente comparables.

Alcance y cuestionario

De cara a la comparabilidad, no solo entre países, sino también con otras encuestas previas, casi todas las preguntas de la encuesta ESRA1 se basaron en o se obtuvieron directamente de cuestionarios validados desarrollados en Bélgica (Meesmann y Schoeters, 2017; Belgian Road Safety Institute, 2015), otros países de Europa (Cestac y Delhomme, 2012) y Estados Unidos (AAA Foundation for Traffic Safety, 2016). Las 222 (sub)preguntas de la encuesta ESRA1 abarcan cuatro temas principales (el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos de sustancias psicoactivas, la distracción/fatiga y los sistemas de protección), con diferentes subtemas, que se enumeran en la Tabla 1. La versión del cuestionario en español está disponible en el Apéndice 3. Dado que la duración máxima estimada para completar la encuesta en línea se estableció en 20 minutos, no todos los temas se pudieron cubrir con la misma profundidad. Los resultados se pueden vincular a las características sociodemográficas de los encuestados: sexo, edad o nivel educativo.

Tabla 1: Temas abordados en el cuestionario ESRA1

Tema	Número de preguntas	Número de subpreguntas y variables originales
Actitudes frente a la seguridad vial	3	64
Conducta de otros usuarios de la vía	2	18
Seguridad subjetiva y percepción del riesgo	2	28
Implicación en colisiones de tráfico	2	15
Aplicación de normas y sanciones de tráfico	6	11
Conductas viales (de riesgo) autodeclaradas	2	31
Respaldo a las medidas políticas	2	23
Utilización de los distintos modos de transporte	6	20
Otros temas (p. ej. información sociodemográfica)	7	12
Total	33	222

¹ En el Apéndice 1 se pueden consultar los proveedores de paneles en cada país.

Vias institute desarrolló una primera versión del cuestionario ESRA1 en inglés británico. Esa versión maestra es la que utilizaron los socios del proyecto para traducir al idioma (o idiomas) de su país. En total, el cuestionario ESRA1 se llevó a cabo en 33 idiomas o variantes de un idioma según el país (véase Tabla 2) y se programó en cuatro caracteres diferentes (latín, griego, hebreo y coreano).

Tabla 2: Variantes de un idioma según el país en el que se llevó a cabo la encuesta ESRA1

Idiomas	Variantes de un idioma según el país
Checo	Checo (CZ)
Danés	Danés (DK)
Holandés	Holandés (BE), Holandés (NL)
Inglés	Inglés (australiano), Inglés (CA), Inglés (IE), Inglés (británico), Inglés (americano)
Finés	Finés (FI)
Francés	Francés (BE), Francés (CA), Francés (CH), Francés (FR)
Alemán	Alemán (AT), Alemán (CH), Alemán (DE)
Griego	Griego (EL)
Húngaro	Húngaro (HU)
Hebreo	Hebreo (IL)
Italiano	Italiano (CH), Italiano (IT)
Coreano	Coreano (KR)
Noruego	Noruego (NO)
Polaco	Polaco (PL)
Portugués	Portugués (BR), Portugués (PT)
Esloveno	Esloveno (SI)
Español	Español (ES), Español (MX), Español (Sudamérica)
Sueco	Sueco (SE)

Participantes y descripción de la muestra

La Figura 1 refleja la cobertura geográfica de la encuesta. En cada país, la muestra de encuestados debía ser representativa de la población adulta del país (≥ 18 años), incluyendo, por lo tanto, a todo tipo de usuarios de la vía: conductores de coche, motociclistas, ciclistas y peatones. El número previsto de encuestados era de 1.000 en cada país. Las agencias de investigación de mercado utilizaron cuotas para la edad y el sexo (entrelazados) y monitorizaron la distribución geográfica. La muestra total está formada por 38.738 usuarios de la vía de 38 países. La Tabla 3 presenta la distribución de la muestra según el país, el sexo y el grupo de edad.

Tabla 3: Características de la muestra en cada país (muestra no ponderada)

País	Tamaño de la muestra	Sexo		Grupo de edad		
		Varón	Mujer	18-34	35-54	55+
Argentina	999	50%	50%	26%	43%	31%
Australia	1.002	49%	51%	25%	39%	36%
Austria	1.019	52%	48%	27%	39%	34%
Bélgica	1.000	52%	48%	26%	38%	36%
Bolivia	522	55%	45%	19%	36%	44%
Brasil	987	43%	57%	26%	55%	18%
Canadá	1.059	49%	51%	40%	48%	12%
Chile	1.004	53%	47%	25%	34%	41%
Colombia	998	49%	51%	30%	41%	29%
Costa Rica	1.025	52%	48%	33%	45%	22%
República Checa	1.164	56%	44%	41%	40%	19%
Dinamarca	1.077	46%	54%	32%	44%	24%
Ecuador	1.001	52%	48%	38%	38%	24%
Finlandia	1.016	51%	49%	31%	54%	14%
Francia	1.000	44%	56%	25%	34%	40%
Alemania	999	51%	49%	33%	41%	26%
Grecia	1.113	49%	51%	30%	42%	27%
Guatemala	1.042	48%	52%	27%	42%	32%
Hungría	1.255	48%	52%	29%	39%	32%
Irlanda	999	47%	53%	19%	44%	38%
Israel	1.316	52%	48%	37%	42%	21%
Italia	837	52%	48%	34%	46%	21%
México	993	48%	52%	30%	40%	30%
Países Bajos	1.106	49%	51%	47%	39%	14%
Noruega	1.004	47%	53%	32%	33%	35%
Paraguay	532	55%	45%	33%	35%	32%
Perú	998	50%	50%	43%	39%	19%
Polonia	1.085	56%	44%	53%	38%	9%
Portugal	1.028	50%	50%	44%	40%	16%
República de Corea	1.007	50%	50%	39%	40%	21%
Eslovenia	1.002	48%	52%	47%	39%	15%
España	1.021	50%	50%	44%	44%	12%
Suecia	1.297	50%	50%	45%	38%	17%
Suiza	1.000	52%	48%	57%	34%	8%
Reino Unido	1.162	62%	38%	57%	36%	7%
Estados Unidos	1.075	48%	52%	45%	36%	19%
Uruguay	997	48%	52%	39%	39%	22%
Venezuela	997	49%	51%	46%	37%	17%
TOTAL	38.738					

Nota: Italia utilizó distintos métodos de muestreo. En este resumen solo se ha tenido en cuenta el muestreo en línea.

Recopilación de datos

El trabajo de campo se llevó a cabo en tres fases: 1) junio/julio de 2015, 2) noviembre de 2016, y 3) julio/agosto de 2017. En el Apéndice 1 se incluye un resumen de los detalles del trabajo de campo en cada país.

2.2 Procesamiento y presentación de los datos

Los archivos con los datos depurados de las compañías de investigación de mercado se fusionaron en uno y se incluyeron las respuestas de todos los encuestados de los 38 países. Los paquetes estadísticos utilizados fueron SPSS (IBM SPSS Statistics para Windows, Versión 23.0) y R (R core team, 2015 y 2017).

División dicotómica de los datos

Tomando como base el anterior proyecto SARTRE y las encuestas nacionales sobre actitudes, los datos originales se transformaron en variables dicotómicas. Al combinar los resultados de las variables en variables binarias se pueden obtener estimaciones más efectivas. La transformación dicotómica se realizó a nivel central y se utilizó en todos los informes de la encuesta ESRA1. Las divisiones dicotómicas y las categorías de referencia para cada pregunta se indican en el cuestionario del Apéndice 3.

Grupos

Se delimitaron tres grupos para poder comparar los resultados a nivel grupal:

- Europa: Austria, Bélgica, República Checa, Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Países Bajos, Noruega, Polonia, Portugal, Eslovenia, España, Suecia, Suiza y Reino Unido.
- LATAM²: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Guatemala, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.
- ESRA: Todos los países de la encuesta ESRA 2015 – 2017 (todos los anteriores más: Australia, Canadá, Israel, República de Corea y Estados Unidos).

Ponderación de los datos

Dependiendo del nivel de análisis, se aplicaron dos pesos diferentes: 1) el peso de cada país y 2) el peso de los grupos. El peso de cada país tuvo en cuenta pequeñas correcciones con respecto a la representatividad nacional de la muestra en función del sexo y de tres grupos de edad: 18-34 años; 35-54 años; ≥55 años (entrelazados). La ponderación se basó en las estadísticas poblacionales de las bases de datos de las Naciones Unidas (2017). Además, el peso de los grupos también tuvo en cuenta el tamaño de la población de cada país en el conjunto total de países incluidos en ese grupo.

Presentación de los datos

Este informe tiene como objetivo ofrecer un resumen de los principales resultados obtenidos en las tres fases (2015-2017) de la primera encuesta ESRA. En él se incluyen los resultados de los 38 países que participaron en la iniciativa ESRA1. Se presta especial atención a los datos más recientes de los países de América Latina. Se destacan las diferencias entre grupos y países y se ofrece información detallada sobre varios temas relacionados con la seguridad vial, como el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas/medicación, la distracción/fatiga y los sistemas de

² Todos los miembros del grupo LATAM que participaron son, además, miembros de OISEVI

protección. Las cuestiones tratadas en este documento son: "mortalidad en las carreteras y preocupación por la seguridad vial", "modos de transporte", "conductas viales autodeclaradas", "aceptación de las conductas viales de riesgo", "actitudes frente a la seguridad vial", "seguridad subjetiva", "aplicación de normas y sanciones de tráfico" y "respaldo a las medidas políticas". En el Apéndice 2 se pueden consultar los resultados a nivel nacional y grupal de todas las variables seleccionadas en este informe.

2.3 Coste y financiación externa

Se intentó que el coste de la iniciativa ESRA fuera el menor posible. Para ello, se aplicaron dos principios: 1) la utilización de servicios de panel en línea y 2) el reparto del trabajo de análisis entre las organizaciones socias del proyecto.

La financiación para cubrir el coste de la encuesta y de los recursos personales necesarios para realizar los análisis provino de los propios socios del proyecto, en general, de fuentes nacionales (excepto en los países de América Latina, donde el gasto se cubrió con fondos de FiA).

En la mayoría de los países, el coste de la recopilación de datos osciló entre 4.000 € y 8.000 € (por 1.000 encuestados). En general, el desembolso económico para la creación de la base de datos de la encuesta ESRA1 (38 países) ascendió aproximadamente a 200.000 €.

El cuestionario ESRA1 fue desarrollado inicialmente por Vias institute, partiendo de elementos de cuestionarios ya existentes. Los socios nacionales fueron responsables de traducir la versión maestra al idioma (o variante del mismo) de su país. Además, se encargaron de validar los resultados que aparecen en la hoja informativa de su país. El análisis de los datos comunes fue un trabajo conjunto de los siete miembros del grupo principal de la iniciativa ESRA1 (Vias institute, KFV, PRP, CTL, NTUA, ITS y BfU), quienes dedicaron más de 30 personas-mes a analizar y producir una primera serie de informes en 2016. En 2017, el análisis y la elaboración de informes corrieron a cargo de Vias institute, con la financiación de FiA.

3 Principales resultados

La base de datos ESRA1 está compuesta por casi 40.000 cuestionarios cumplimentados de 38 países; a menor escala, cuenta con más de 200 variables por cada encuestado. Incluye información recogida durante los tres periodos en los que se desarrolló la encuesta (2015, 2016 y 2017). El tamaño total y los numerosos temas de esta base de datos hacen que sea imposible realizar un análisis exhaustivo en un solo informe. Por lo tanto, al elaborar este documento, se realizó una selección de temas que pudieran ser más útiles para las actuales investigaciones y políticas en materia de seguridad vial: 1) modos de transporte, 3) conductas viales autodeclaradas, 3) aceptación de las conductas viales de riesgo, 4) actitudes frente a la seguridad vial, 5) seguridad subjetiva, 6) aplicación de normas y sanciones de tráfico y 7) respaldo a las medidas políticas sobre seguridad vial. Dentro de estos temas, el informe incluye comparaciones de cuestiones transversales como el exceso de velocidad, los sistemas de protección, la distracción/fatiga y la conducción bajo los efectos de sustancias psicoactivas (alcohol y/o drogas). La encuesta ESRA1 se dirige principalmente a los conductores de coches. Sin embargo, siempre que haya resultados disponibles, en este apartado se incluyen también datos sobre motociclistas, ciclistas y peatones.

En la encuesta ESRA1, ESRA se define como un grupo, formado por los 38 países participantes. Dentro del grupo ESRA, se distinguen dos subgrupos: LATAM y Europa. El grupo LATAM está compuesto por 13 países de América Latina (miembros de OISEVI). El grupo Europa lo forman 20 países europeos (miembros de ERSO). El informe actual destaca los datos más recientes de los países del grupo LATAM y los compara con los datos de la muestra global ESRA. Los resultados adicionales sobre países europeos, sexo y edad, así como el análisis en profundidad de temas específicos, se recogen en el informe principal de la encuesta ESRA1 2015 (Torfs, y cols., 2016) y en los seis informes temáticos (exceso de velocidad; conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas; distracción y fatiga; cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil; seguridad subjetiva y percepción del riesgo; aplicación de normas y sanciones de tráfico; y respaldo a las medidas políticas sobre seguridad vial).

3.1 Tasa de mortalidad en las carreteras y preocupación por la seguridad vial: perspectiva general

Antes de profundizar en los resultados de la encuesta ESRA1, conviene analizar brevemente el nexo entre la tasa de mortalidad en las carreteras (muertes por cada 100.000 habitantes) y la preocupación (en porcentaje) por los accidentes de tráfico. Para conocer mejor esta relación, se utilizan los datos sobre las tasas de mortalidad ofrecidos por la OMS y por los países participantes en la encuesta ESRA1. La relación entre la magnitud del problema medida objetivamente y la percepción de esa magnitud constituye una de las razones de ser de la encuesta ESRA1.

La relación entre los parámetros tasa de mortalidad en carretera y preocupación por los accidentes de tráfico se muestra en la Figura 2 a través del método "*loess smoothing*". La línea azul representa la línea de mejor ajuste, mientras que el área gris corresponde al intervalo de confianza del 95% en torno a ese (mejor) ajuste. El coeficiente de correlación (R^2) del 0,55 indica una relación moderadamente marcada entre la tasa de mortalidad en carretera y la preocupación por los accidentes de tráfico por parte de los encuestados de los países que participan en la iniciativa ESRA1. Este coeficiente implica que el porcentaje de preocupación por los accidentes de tráfico de un país probablemente se vea afectado por el ratio de mortalidad de ese país.

Lo más destacable es que de los 13 países de América Latina, 12 se encuentran en la zona gris; la única excepción es Brasil (BR). Ecuador (EC), Bolivia (BO), Argentina (AR), México (MX), Chile (CL), Paraguay (PY), Guatemala (GT), Colombia (CO), Perú (PE) y Costa Rica (CR) están dentro de la zona gris. El ratio de mortalidad por 100 000 habitantes de estos países está entre 12 y 22, y el porcentaje

de preocupación entre 80 y 90. Es 95% cierto que los resultados de estos países se encuentran dentro de la media real. De estos datos se puede deducir que los países de América Latina con el ratio de mortalidad más elevado probablemente tengan también porcentajes más altos de preocupación por los accidentes de tráfico. Sin embargo, Venezuela se mantiene al margen de sus vecinos más próximos, aunque se encuentra dentro del área gris. Existen varias razones posibles que expliquen esta diferencia. Por un lado, los datos de mortalidad asociada al tráfico son antiguos (2008) en comparación con los del resto de países latinoamericanos y, por otro lado, la inestabilidad económica, política y social en la última década también podría influir en el ratio.

Brasil (BR) se encuentra en el extremo superior de la relación, pero está fuera del área gris. Este resultado no tiene una certeza del 95%.

Otra manifestación interesante aparece en el otro extremo de esta relación, donde se encuentran Israel (IL), Dinamarca (DK) y Suecia (SE). Dinamarca y Suecia están por debajo de la línea ajustada y fuera del área gris, e Israel está por encima de la línea azul y fuera del área gris. Son valores atípicos.

PREOCUPACIÓN POR LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO Y TASA DE MORTALIDAD EN LAS CARRETERAS

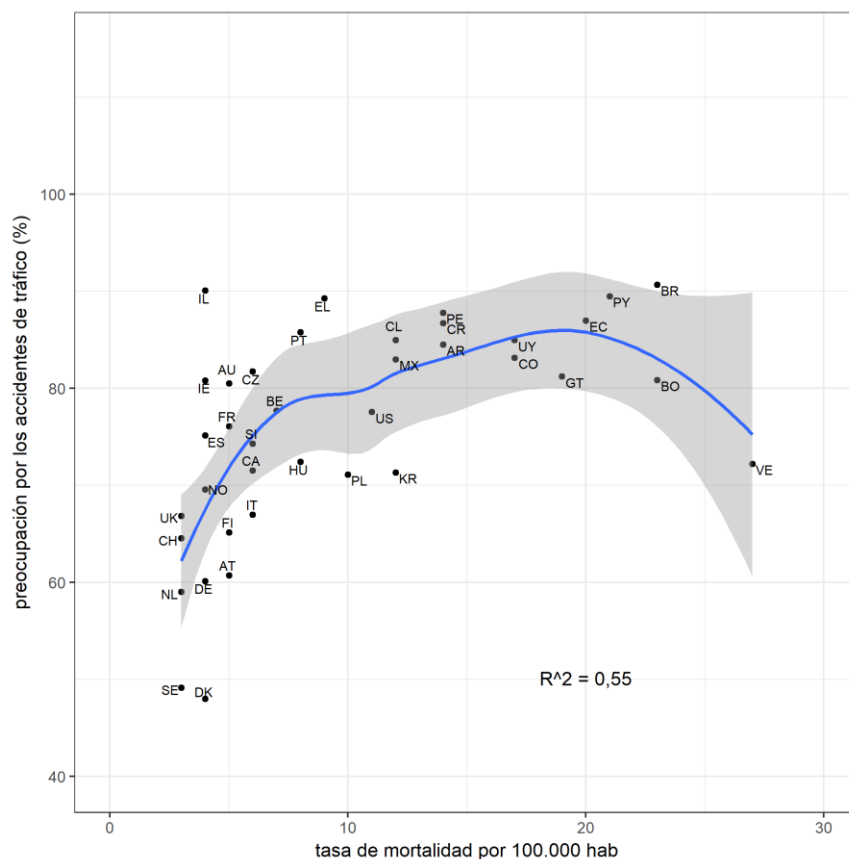


Figura 2: Tasa de mortalidad en las carreteras (OMS, 2008, 2015) vs. preocupación por los accidentes de tráfico (ESRA, 2015-2017), por país

Notas:

(1) Los datos sobre mortalidad asociada al tráfico de Venezuela son del año 2008, mientras que los del resto de países son del año 2015.

(2) El porcentaje de preocupación de los participantes en la encuesta ESRA1 se basa en las puntuaciones 1 y 2 en una escala del 1 al 4, en la que 1 significa "muy preocupado" y 4 "nada preocupado". Por ejemplo, el 60% de los encuestados alemanes (DE) está preocupado por los accidentes de tráfico.

3.2 Modos de transporte

Los accidentes de tráfico son en su mayoría sucesos aleatorios; ocurren en la red de transporte como resultado de la interacción entre los usuarios de la vía, la infraestructura y los aspectos técnicos. Para entender las actitudes y las conductas manifestadas por los encuestados, es preciso analizar antes el uso que estos hacen del transporte. A este respecto, la pregunta que se planteó a los participantes de la encuesta era: "¿Cuál ha sido su forma de desplazarse más frecuente en los últimos 12 meses?". Asimismo, se les pidió que consideraran las "3 principales" formas de desplazamiento de entre todas las citadas, pero sus respuestas no se ordenaron (es decir, primera, segunda y tercera). La respuesta a esta cuestión, además de identificar los modos de transporte más frecuentes, también sirve como indicador para conocer qué modos están más implicados en los accidentes de tráfico y ofrece el punto de vista general de los usuarios de la vía en relación a las colisiones de tráfico.

3.2.1 Resultados a nivel grupal

MODOS DE TRANSPORTE MÁS FRECUENTES

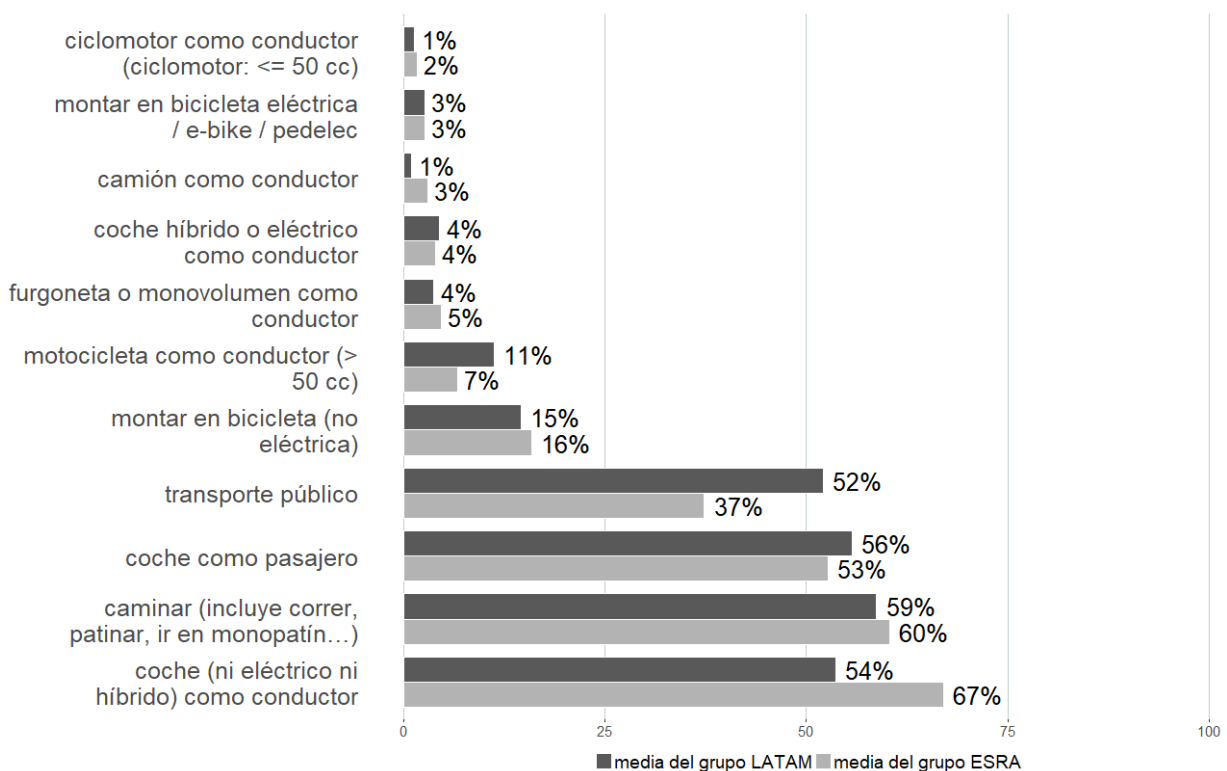


Figura 3: Modos de transporte más frecuentes en los últimos doce meses, clasificados en "los 3 primeros" según los encuestados, por grupo³

Nota: la media del grupo ESRA está basada en el peso del grupo ESRA y la media del grupo LATAM en el peso del grupo LATAM.

³ Las personas suelen omitir los desplazamientos cortos (por ejemplo, ir caminando hasta el aparcamiento). Por eso, el porcentaje de encuestados que afirma haber caminado durante los últimos 12 meses es una infravaloración del porcentaje real (p.ej., Zmud, Lee-Gosselin, Carrasco, & Munizaga, 2013; Zhao y cols., 2015)

La Figura 3 muestra los modos de desplazamiento más frecuentes en los últimos doce meses clasificados en “los 3 primeros” según los encuestados, por grupo. El color gris claro representa la media del grupo ESRA y ofrece una visión global de los 38 países participantes. El color gris oscuro corresponde a la media del grupo LATAM y representa los resultados de los 13 países latinoamericanos que participan en el proyecto. Asimismo, la media del grupo ESRA se utiliza como referencia para clasificar los modos de transporte: de los menos frecuentes a “los 3 más frecuentes”. El porcentaje indica la proporción de encuestados que prefieren un determinado modo.

“Coche como conductor”, “caminar”, “coche como pasajero”, “transporte público” y “montar en bicicleta” son los modos de transporte más populares entre los encuestados tanto del grupo ESRA como del grupo LATAM. Las tasas de “coche como conductor” y “caminar” en el grupo ESRA están en un 67% y un 60%, respectivamente; la diferencia entre estas dos formas de desplazarse es de aproximadamente un 7%. Por lo tanto, la mayor parte de los desplazamientos diarios en el grupo ESRA se realiza caminando o conduciendo un coche. Estos dos modos de transporte son también elegidos por los encuestados del grupo LATAM en un 59% (caminar) y un 54% (conducir); la diferencia ronda el 5%. Sin embargo, los porcentajes del grupo LATAM son inferiores; la preferencia por caminar es ligeramente superior.

“Coche como pasajero” es el tercer modo de transporte más popular (53% en el grupo ESRA y 56% en el grupo LATAM), mientras que el transporte público se sitúa en cuarta posición (37% en el grupo ESRA y 52% en el grupo LATAM). Montar en bicicleta es la quinta forma de desplazamiento más frecuente para los encuestados del grupo ESRA (16%) y del grupo LATAM (15%).

A nivel grupal, el orden de los modos de transporte en el caso de los usuarios de la vía del grupo LATAM es similar al orden registrado en la muestra global ESRA. De estos resultados se puede concluir que los participantes de la muestra global ESRA y los encuestados del grupo LATAM están más dispuestos a caminar, conducir, viajar en coche como pasajeros o utilizar el transporte público que a montar en bicicleta. La Figura 3 también demuestra que el nivel de utilización de la bicicleta es muy similar en ambos grupos, ESRA y LATAM.

3.2.2 Resultados a nivel nacional

Tabla 4: Los cinco modos de transporte más frecuentes de entre “los 3 primeros” en los últimos doce meses, por país (los cinco más frecuentes, los cinco menos frecuentes)

País/Grupo	Caminar	Coche como conductor	Coche como pasajero	Transporte público	Montar en bicicleta
Argentina	73%	55%	49%	52%	18%
Australia	61%	75%	62%	35%	11%
Austria	61%	62%	34%	39%	23%
Bélgica	64%	75%	51%	30%	32%
Bolivia	54%	31%	56%	68%	5%
Brasil	57%	64%	56%	45%	15%
Canadá	69%	70%	60%	26%	13%
Chile	61%	51%	55%	56%	13%
Colombia	60%	43%	50%	54%	20%
Costa Rica	59%	50%	62%	64%	10%
República Checa	84%	62%	57%	47%	21%
Dinamarca	72%	75%	54%	24%	45%

País/Grupo	Caminar	Coche como conductor	Coche como pasajero	Transporte público	Montar en bicicleta
Ecuador	65%	37%	61%	66%	12%
Finlandia	84%	74%	59%	30%	28%
Francia	63%	83%	41%	30%	15%
Alemania	63%	77%	39%	31%	33%
Grecia	64%	75%	41%	40%	7%
Guatemala	56%	54%	58%	45%	5%
Hungría	78%	52%	46%	47%	33%
Irlanda	68%	79%	59%	34%	13%
Israel	69%	75%	56%	45%	8%
Italia	66%	84%	43%	27%	22%
México	56%	54%	58%	56%	17%
Países Bajos	53%	68%	39%	22%	51%
Noruega	70%	69%	56%	39%	21%
Paraguay	38%	57%	47%	47%	6%
Perú	63%	21%	62%	64%	11%
Polonia	68%	59%	47%	38%	35%
Portugal	71%	82%	62%	28%	7%
República de Corea	73%	64%	35%	74%	12%
Eslovenia	30%	87%	24%	13%	16%
España	70%	79%	50%	44%	8%
Suecia	79%	64%	52%	37%	30%
Suiza	63%	73%	40%	43%	18%
Reino Unido	65%	72%	53%	41%	8%
Estados Unidos	50%	72%	60%	15%	9%
Uruguay	66%	46%	47%	51%	16%
Venezuela	53%	41%	61%	64%	5%
Media del grupo LATAM	59%	54%	56%	52%	15%
Media del grupo Europa	66%	75%	46%	35%	22%
Media del grupo ESRA	60%	67%	53%	37%	16%


 cinco primeros cinco últimos

Nota: El resultado individual de cada país se pondera en función del peso individual de ese país; la media del grupo ESRA, en función del peso del grupo ESRA; la media del grupo LATAM, en función del peso del grupo LATAM; y la media del grupo Europa, en función del peso del grupo Europa.

La Tabla 4 presenta información sobre la utilización de los cinco modos de transporte más comunes a nivel nacional. Muestra el porcentaje de encuestados en cada país que identifica cada modo de transporte como uno de sus "3 primeros". En cada modo, el color lila indica las cinco tasas más altas, mientras que el color marrón claro representa las cinco últimas. "Caminar" es la principal opción de entre las "3 primeras" para los encuestados de Finlandia (84%), República Checa (84%), Suecia (79%), Hungría (78%) y Argentina (73%). Asimismo, la media nacional de 36 de los 38 países está por encima del 50%, oscilando entre el 50% y el 84%. Sin embargo, la media nacional en relación a esta forma de desplazamiento en Paraguay y Eslovenia es del 38% y del 30%, respectivamente. Los

últimos puestos los ocupan Bolivia (54%), los Países Bajos (53%) y Venezuela (53%), seguidos de Paraguay y Eslovenia. La conclusión que se extrae de estas cifras es que los usuarios de la vía en Finlandia, República Checa, Suecia, Hungría y Argentina muestran una mayor predisposición a caminar que los usuarios de Paraguay, Eslovenia, Bolivia, los Países Bajos y Venezuela.

Curiosamente, el 87% de los encuestados eslovenos prefiere conducir; en este país se registra la media nacional más alta para el modo de transporte "coche como conductor". Esto nos ofrece más información sobre el bajo porcentaje de entrevistados de este país que opta por "caminar". Eslovenia tiene el segundo porcentaje más bajo de los 38 países en la categoría "caminar", lo cual puede deberse a que los usuarios de la vía de este país están más dispuestos a conducir que a caminar. Los cuatro siguientes países con la tasa más alta de "coche como conductor" son europeos: Italia (84%), Francia (83%), Portugal (82%) y España (79%). No resulta sorprendente que la media de estos países en la categoría conducir sea alta, ya que se trata de países industrializados. Aunque sus centros urbanos son peatonales, parece que los usuarios prefieren desplazarse conduciendo. En el otro extremo, los países latinoamericanos: Perú (21%), Bolivia (31%), Ecuador (37%), Venezuela (41%) y Colombia (43%), tienen los porcentajes más bajos de encuestados que eligen este modo entre "los 3 primeros" modos de desplazamiento en los últimos doce meses. Estos resultados podrían indicar que las infraestructuras o la propiedad de vehículos privados están todavía en desarrollo en estos países del grupo LATAM.

Australia (62%), Costa Rica (62%), Perú (62%), Portugal (62%) y Ecuador (61%) ocupan los cinco primeros puestos en la categoría "coche como pasajero"; la probabilidad de que los usuarios de la vía viajen como pasajeros es mayor en estos países en comparación con otros países encuestados. Eslovenia (24%), Austria (34%), República de Corea (35%), los Países Bajos (39%) y Alemania (39%) se encuentran en el extremo opuesto. Los resultados de Eslovenia refuerzan el dato registrado en la categoría "coche como conductor"; es más probable que un usuario esloveno sea conductor a que sea peatón o pasajero de coche.

Tras "coche como pasajero", el cuarto modo de transporte más popular es el transporte público. La República de Corea (74%), Bolivia (68%), Ecuador (66%), Perú (64%) y Venezuela (64%) son los países con las tasas más elevadas para este modo. Sin embargo, los porcentajes de preferencia por el transporte público son mucho más bajos en Eslovenia (13%), EE.UU. (15%), Países Bajos (22%), Dinamarca (24%) y Canadá (26%). De nuevo, el resultado de Eslovenia ayuda a entender mejor las cifras registradas en la categoría "coche como conductor".

Por último, montar en bicicleta es el quinto modo de transporte más popular. Los Países Bajos (52%), Dinamarca (45%), Polonia (35%), Alemania (33%) y Hungría (33%) son los cinco países con las tasas más altas, mientras que Guatemala (5%), Bolivia (5%), Venezuela (5%), Paraguay (6%) y Portugal (7%) están en el extremo opuesto. Los resultados de Dinamarca y los Países Bajos reafirman su imagen como países que disponen de infraestructuras adecuadas para los desplazamientos en bicicleta.

3.3 Conductas viales autodeclaradas

Hablar por teléfono mientras se conduce, conducir después de haber bebido alcohol, circular por encima del límite de velocidad, no utilizar el cinturón de seguridad y cruzar la calle como ciclista con el semáforo en rojo, son ejemplos de conductas agresivas o negligentes en la carretera. Estos comportamientos están en el origen de la mayoría de las colisiones. De ahí que la encuesta ESRA1 contenga preguntas al respecto. Se pidió a los entrevistados que evaluaran con qué frecuencia habían mantenido cada conducta en los últimos doce meses utilizando una escala de 5 puntos, en la que 1 significaba "nunca" y 5 "(casi) siempre". Los resultados que se presentan en las siguientes secciones hacen referencia a la división dicotómica de las puntuaciones 2-5 ("al menos una vez") para distracción/fatiga,

DUI y exceso de velocidad; muestran los porcentajes de encuestados que manifestaron haber mantenido una conducta concreta al menos una vez en los últimos doce meses. En el caso de los sistemas de protección ("utilización del cinturón de seguridad" y "utilización de los sistemas de retención infantil"), los resultados se refieren al porcentaje de encuestados que declararon que "(casi) siempre" (puntuación 5) habían utilizado un sistema de protección en los últimos doce meses.

3.3.1 Resultados a nivel grupal

La Figura 4 muestra las conductas seguras y de riesgo reconocidas por los usuarios de la vía en los últimos doce meses. Cada tipo de conducta se representa con un color en función del tema: exceso de velocidad (rojo), sistemas de protección (verde), DUI (amarillo) y distracción/fatiga (azul). Los tonos claros corresponden a la media del grupo ESRA; estos valores ofrecen la visión global de los 38 países. Por su parte, los tonos oscuros representan la media del grupo LATAM; estos resultados son específicos de los 13 países latinoamericanos. Asimismo, las preguntas relativas a las conductas de riesgo tienen respuestas negativas y las relativas a las conductas seguras tienen respuestas positivas. Ambos tipos de respuesta están separados por una línea discontinua: las respuestas negativas se sitúan por encima y las positivas por debajo. La media del grupo ESRA se utiliza como referencia para el orden descendente de las respuestas a cada lado de la línea discontinua.

La conducta de riesgo que más reconocen los entrevistados es el exceso de velocidad. Las conductas "circular por encima del límite de velocidad en autopista" y "circular por encima del límite de velocidad fuera de zonas urbanas (exceptuando autopistas)" registran la medias más altas en el grupo ESRA (68% y 65%, respectivamente) y en el grupo LATAM (56% y 51%, respectivamente). De ello se puede derivar que el exceso de velocidad es un problema importante tanto para la muestra global ESRA como para los países del grupo LATAM.

Existe una diferencia notable entre las tasas de los países LATAM y los porcentajes de la muestra global ESRA en las conductas "darse cuenta de que estaba demasiado cansado para conducir" y "hablar por un teléfono móvil "manos libres" mientras conduce": el 62% y el 55% (respectivamente) en el grupo ESRA y el 67% y el 58% (respectivamente) en el grupo LATAM. Estos resultados indican que la probabilidad de que los encuestados conduzcan cuando estén cansados o utilicen el teléfono al volante es mayor en el grupo LATAM que en la muestra global ESRA.

Los datos relativos al riesgo de conducir bajo los efectos de sustancias psicoactivas son los más bajos, tanto en el grupo ESRA como en el grupo LATAM. Las conductas de riesgo incluidas son: "conducir tras haber consumido alcohol" (30% y 29%, respectivamente), "conducir mientras tomaba medicación que puede afectar a la conducción" (25% y 21%, respectivamente) y "conducir tras haber consumido drogas ilegales" (14% y 12%, respectivamente). En términos de DUI, la variación entre los países LATAM y la muestra global ESRA es inferior al 5%.

CONDUCTAS VIALES AUTODECLARADAS RELACIONADAS CON LOS OCUPANTES DE VEHÍCULOS

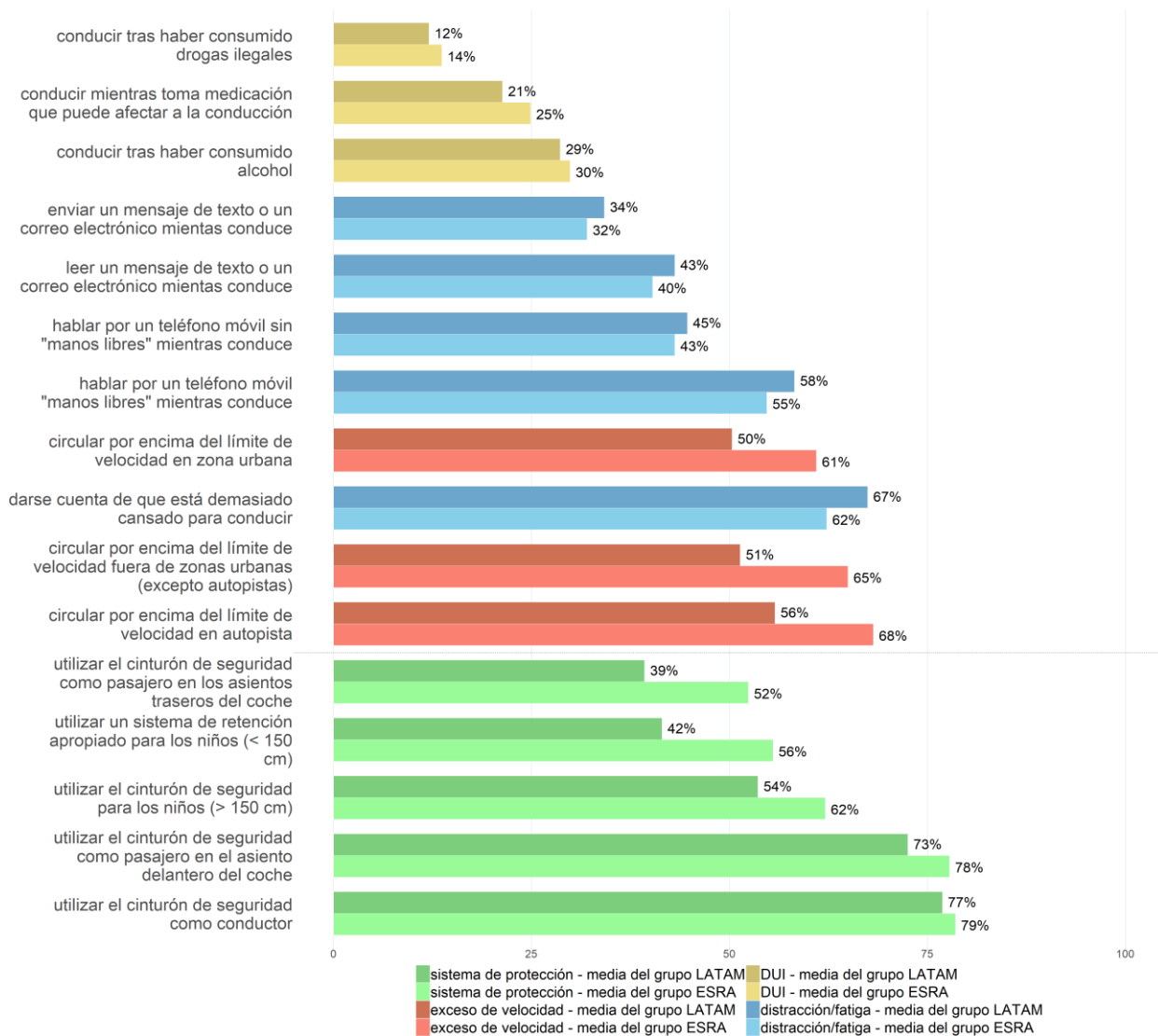


Figura 4: Conductas viales autodeclaradas relacionadas con los ocupantes de vehículos en los últimos doce meses, por grupo

Notas:

(1) Los porcentajes de encuestados con una conducta de riesgo concreta "al menos una vez" durante los últimos doce meses (es decir, puntuaciones 2-5 en una escala de 5 puntos, en la que 1 significa "nunca" y 5 (casi) siempre") se presentan por encima de la línea discontinua. Por ejemplo, el porcentaje de encuestados que reconoce haber conducido tras consumir alcohol "al menos una vez".

(2) Los porcentajes de encuestados con una conducta de riesgo concreta "(casi) siempre" durante los últimos doce meses (es decir, con puntuación 5 en una escala de 5 puntos, en la que 1 significa "nunca" y 5 (casi) siempre") se presentan por debajo de la línea discontinua. Por ejemplo, el porcentaje de encuestados que reconoce que "(casi) siempre" utiliza el cinturón de seguridad cuando conduce.

(3) En Eslovenia, la conducta "hablar por un teléfono móvil sin "manos libres" mientras conduce" hace referencia a hablar por teléfono mientras se conduce, independientemente de si se utiliza el sistema "manos libres" o no.

(4) La especificación sobre la altura de los niños (por encima/debajo de "150 cm") se ha adaptado en función de las políticas de cada país (p. ej. en Bélgica las leyes cifran la altura en "135 cm")

(5) El peso del grupo ESRA está basado en los 38 países; el peso del grupo LATAM se basa en los 13 países latinoamericanos que participan en el proyecto.

La parte del cuestionario sobre conductas seguras hace referencia a la utilización de los sistemas de protección por parte de los ocupantes de vehículos, ya sean estos conductores o pasajeros. Los porcentajes más altos corresponden a la "utilización del cinturón de seguridad como conductor" y la "utilización del cinturón de seguridad como pasajero en los asientos delanteros"; la diferencia entre las tasas de los países LATAM y las tasas de la muestra global ESRA es inferior al 5%. Parece que más de tres cuartas partes de los encuestados que conducen o viajan como pasajeros en la parte delantera del coche utilizan el cinturón de seguridad. En términos de retención infantil adecuada, los porcentajes reportados para las conductas "llevar a niños (<150 cm) en el coche con el sistema de retención adecuado" y "llevar a niños (>150 cm) en el coche con el cinturón de seguridad" son del 56% y el 62%, respectivamente, en el grupo ESRA. La probabilidad de que los encuestados utilicen los sistemas de retención infantil parece ser menor en el grupo LATAM que en la muestra global ESRA. La conducta menos reconocida, con un 52% (ESRA) y un 39% (LATAM), es "utilizar el cinturón de seguridad como pasajero en los asientos traseros del coche". En general, según reconocen los encuestados, parece que la utilización del cinturón de seguridad es más frecuente en los asientos delanteros que en los asientos traseros del coche. En otras palabras, aproximadamente 4 de cada 10 pasajeros de la parte trasera de un coche en el grupo LATAM utilizan el cinturón de seguridad y la cifra en el grupo ESRA es de 5 de cada 10 encuestados; aproximadamente 8 de cada 10 conductores en los grupos LATAM y ESRA llevan puesto el cinturón de seguridad.

CONDUCTAS VIALES DE RIESGO AUTODECLARADAS RELACIONADAS CON LOS USUARIOS DE VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS

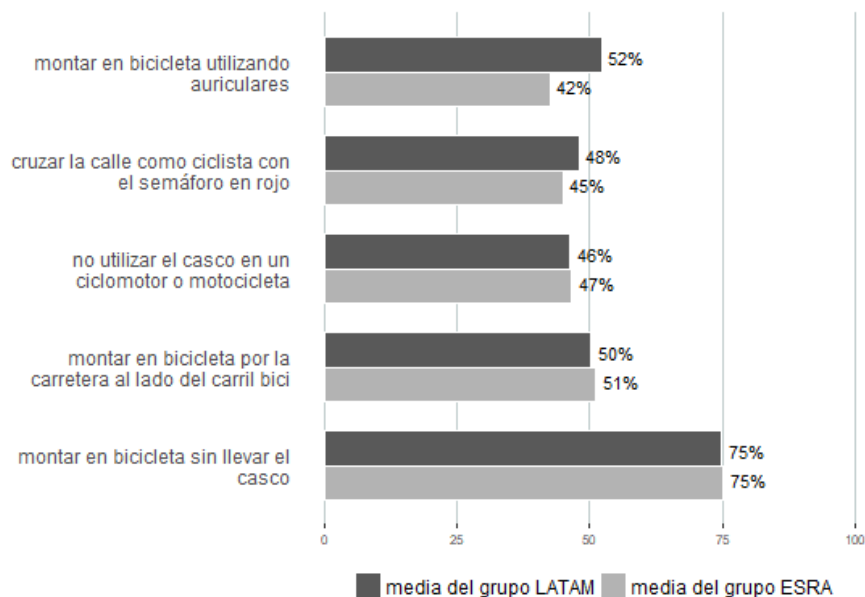


Figura 5: Conductas viales de riesgo autodeclaradas relacionadas con los usuarios de vehículos de dos ruedas en los últimos doce meses, por grupo

Notas:

(1) Se presentan los porcentajes de encuestados con una determinada conducta de riesgo "al menos una vez" durante los últimos 12 meses (es decir, puntuaciones 2-5 en una escala de 5 puntos, en la que 1 significa "nunca" y 5 "(casi) siempre". Un ejemplo es el 52% de los encuestados del grupo LATAM que montan en bicicleta con auriculares.

(2) La bicicleta de dos ruedas sin motor se indica como "montar en bicicleta".

(3) La media del grupo ESRA se pondera en función del peso del grupo ESRA y la media del grupo LATAM, en función del peso del grupo LATAM.

Cada vez más son más los usuarios de la vía que eligen los vehículos de dos ruedas (bicicleta, e-bike, ciclomotor y motocicleta) para desplazarse. Con frecuencia, no existen infraestructuras diseñadas e independientes para este tipo de vehículos, como el carril bici. En muchos países comparten la red viaria con los coches, lo cual convierte a los ciclistas en usuarios vulnerables. Por lo tanto, es sumamente valioso comprender sus prácticas en materia de seguridad vial. La Figura 6 muestra las medias ponderadas del grupo ESRA (gris claro) y del grupo LATAM (gris oscuro) para cada conducta autodeclarada de los usuarios de vehículos de dos ruedas. Aproximadamente tres cuartas partes de los ciclistas de los grupos ESRA y LATAM han manifestado que no utilizan el casco cuando van en bicicleta. Las tasas son del 42% en el caso del grupo ESRA y del 52% en el grupo LATAM. Las conductas auto-declaradas: "montar en bicicleta por la carretera al lado del carril bici", "cruzar la calle como ciclista con el semáforo en rojo" y "no utilizar el casco en un ciclomotor o motocicleta" registran tasas de entre el 45% y el 50% en ambos grupos. La diferencia entre las tasas de la muestra global ESRA y las tasas del grupo LATAM es aproximadamente del 1% al 3%.

Caminar es el medio de transporte más común para los encuestados del grupo LATAM y el segundo para la muestra global ESRA. Los peatones se consideran los usuarios más vulnerables ya que presentan mayor probabilidad de sufrir lesiones graves en caso de colisión con otros tipos de usuarios. La mayoría de las vías urbanas en ambos grupos cuentan con aceras para peatones. Sin embargo, en ocasiones estos usuarios tienen que compartir la vía con ciclistas y conductores, en concreto, a la hora de cruzar la calle. De ahí que para entender mejor la situación de los peatones frente al tráfico resulta útil conocer cuáles son sus prácticas en relación la seguridad vial. La Figura 6 muestra la media del grupo ESRA (gris claro) y la media del grupo LATAM (gris oscuro) para una serie de conductas viales de riesgo autodeclaradas relacionadas con los peatones.

CONDUCTAS VIALES DE RIESGO AUTODECLARADAS RELACIONADAS CON LOS PEATONES

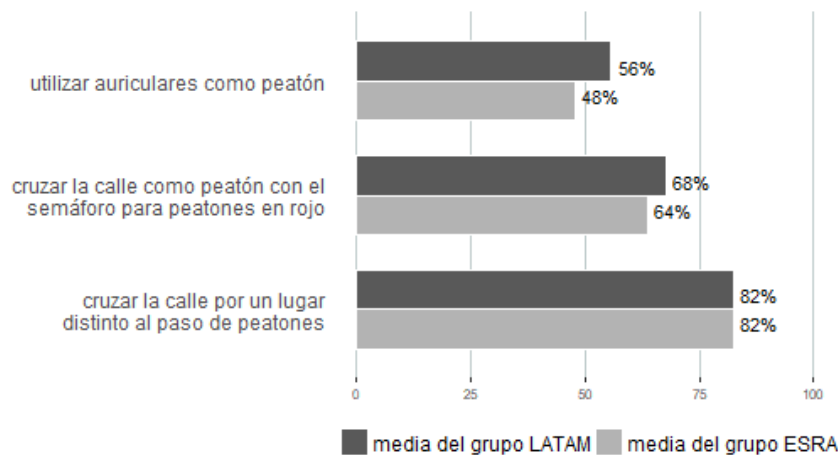


Figura 6: Conductas viales de riesgo autodeclaradas relacionadas con los peatones en los últimos doce meses, por grupo

Notas:

(1) Se presentan los porcentajes de encuestados con una determinada conducta segura o de riesgo "al menos una vez" durante los últimos doce meses (es decir, las puntuaciones 2-5 en una escala de 5 puntos, en la que 1 significa "nunca" y 5 (casi) siempre". Por ejemplo, el 48% de los encuestados del grupo ESRA ha admitido haber usado auriculares mientras caminaba "al menos una vez".

(2) La media del grupo ESRA se pondera en función del peso del grupo ESRA y la media del grupo LATAM, en función del peso del grupo LATAM.

"Cruzar la calle por un lugar distinto al paso de peatones" es la conducta que registra las tasas más altas (82%), tanto para la media general ESRA como para la media del grupo LATAM; aproximada-

mente las cuatro quintas partes de los peatones no cruzan la calle por la infraestructura designada para ello, los pasos de peatones. La segunda conducta más admitida por los encuestados es "cruzar la calle como peatón con el semáforo en rojo (para peatones)". Así, el 64% de los entrevistados del grupo ESRA y el 68% de los encuestados del grupo LATAM admite haber mantenido esta conducta "al menos una vez" en los últimos doce meses.

Finalmente, el 48% de los encuestados del grupo ESRA y el 56% de los encuestados del grupo LATAM reconoce "utilizar los auriculares como peatón". La variación entre los resultados globales del grupo ESRA y los del grupo LATAM es del 1% en la conducta "cruzar la calle por un lugar distinto al paso de peatones", del 4% en la conducta "cruzar la calle como peatón con el semáforo en rojo (para peatones)" y del 8% en la conducta "utilizar los auriculares como peatón". Parece más probable que los encuestados de ambos grupos crucen la calle como peatones con el semáforo en rojo (para peatones) a que utilicen auriculares cuando caminen. Los porcentajes de uso de auriculares por parte de los peatones son similares a los de los ciclistas.

3.3.2 Resultados a nivel nacional

Tabla 5: Conductas viales autodeclaradas en los últimos doce meses, por país y grupo (las cinco primeras, las cinco últimas)

País/Grupo	DISTRACCIÓN	DUI	EXCESO DE VELOCIDAD	FATIGA	SISTEMA DE PROTECCIÓN
	hablar por un teléfono móvil sin "manos libres" cuando conduce	conducir después de haber consumido alcohol	circular por encima del límite de velocidad en autopista	conducir siendo consciente de que está demasiado cansado	utilizar el cinturón de seguridad en los asientos traseros
Argentina	36%	28%	52%	70%	43%
Australia	28%	31%	61%	57%	77%
Austria	47%	30%	81%	57%	66%
Bélgica	28%	43%	73%	53%	75%
Bolivia	51%	33%	60%	76%	17%
Brasil	46%	29%	51%	61%	44%
Canadá	25%	28%	77%	54%	72%
Chile	42%	24%	64%	73%	39%
Colombia	40%	18%	60%	73%	30%
Costa Rica	50%	27%	63%	73%	49%
República Checa	41%	11%	73%	65%	63%
Dinamarca	42%	32%	81%	52%	82%
Ecuador	50%	33%	56%	76%	29%
Finlandia	73%	18%	84%	67%	86%
Francia	31%	41%	68%	66%	70%
Alemania	35%	30%	80%	57%	72%
Grecia	61%	29%	71%	56%	15%
Guatemala	59%	29%	61%	79%	40%
Hungría	39%	11%	62%	51%	55%
Irlanda	30%	20%	61%	52%	71%
Israel	43%	18%	79%	61%	66%
Italia	55%	34%	76%	70%	24%
México	45%	32%	61%	70%	40%
Países Bajos	24%	29%	78%	46%	64%
Noruega	51%	13%	89%	67%	75%
Paraguay	54%	30%	61%	74%	40%
Perú	38%	27%	56%	76%	30%
Polonia	48%	12%	57%	64%	53%
Portugal	46%	34%	81%	59%	53%
República de Corea	60%	26%	77%	72%	22%
Eslovenia	60%	30%	73%	77%	54%
España	35%	35%	74%	66%	70%
Suecia	62%	13%	82%	51%	81%
Suiza	35%	38%	80%	61%	60%

País/Grupo	DISTRACCIÓN	DUI	EXCESO DE VELOCIDAD	FATIGA	SISTEMA DE PROTECCIÓN
Reino Unido	22%	28%	66%	50%	75%
Estados Unidos	50%	32%	73%	60%	56%
Uruguay	32%	18%	62%	65%	42%
Venezuela	50%	32%	62%	74%	33%
Media del grupo LATAM	45%	29%	56%	67%	39%
Media del grupo Europa	38%	30%	73%	60%	62%
Media del grupo ESRA	43%	30%	68%	62%	52%

 cinco primeras
  cinco últimas

Nota: El resultado individual de cada país se pondera en función del peso individual de ese país; la media del grupo ESRA, en función del peso del grupo ESRA; la media del grupo LATAM, en función del peso del grupo LATAM; y la media del grupo Europa, en función del peso del grupo Europa.

La Tabla 5 muestra las tasas registradas en cada país para una selección de conductas autodeclaradas. Los cinco países con los valores más altos aparecen resaltados en color lila, mientras que los cinco países con los valores más bajos se presentan en marrón claro. Las tasas más altas de exceso de velocidad en autopista según reconocen los encuestados corresponden a países del norte de Europa (Noruega, Finlandia, Suecia y Dinamarca) y Austria, con 89%, 84%, 82%, 81% y 81%, respectivamente. En el extremo opuesto, los países de América Latina: Brasil (51%), Argentina (52%), Ecuador (56%) y Perú (56%), junto con Polonia (57%) registran los porcentajes más bajos en esta conducta autodeclarada.

En cuanto a la conducción bajo los efectos de sustancias psicoactivas (alcohol), los países de Europa occidental: Bélgica, Francia, Suiza, España y Portugal, presentan los porcentajes notificados más altos en la conducta "conducir después de haber consumido alcohol", con 43%, 41%, 38%, 35% y 34%, respectivamente. Los países con las tasas más bajas en este comportamiento corresponden al norte y centro de Europa: Hungría (11%), República Checa (11%), Polonia (12%), Noruega (13%) y Suecia (13%).

Respecto a la fatiga, Guatemala (79%), Eslovenia (77%), Bolivia (76%), Ecuador (76%) y Perú (76%) son los cinco países con las tasas más altas notificadas en cuanto a la conducta "conducir siendo consciente de que está demasiado cansado". Las tasas informadas más bajas corresponden a los Países Bajos (46%), Reino Unido (50%), Hungría (51%), Suecia (51%) e Irlanda (52%).

Por último, utilizar el cinturón de seguridad cuando se viaja como pasajero en los asientos traseros del coche se considera una conducta segura; los resultados referidos para este comportamiento son los más bajos de entre todos los comportamientos incluidos en este análisis, también en los países de América Latina. Si observamos esta conducta a nivel nacional, los países con las tasas notificadas más altas son Finlandia (86%), Dinamarca (82%), Suecia (81%), Australia (77%) y Noruega (75%). En el otro extremo, los países con las tasas más bajas son Grecia (15%), Bolivia (17%), República de Corea (22%), Italia (24%) y Ecuador (29%). Esto indica que los encuestados de los cinco primeros países tienen más probabilidades de utilizar el cinturón de seguridad cuando viajan como pasajeros que los de los cinco últimos países.

3.4 Aceptación de las conductas viales de riesgo

El reconocimiento de las conductas viales por parte de los encuestados está influenciado por su aceptación personal de esas conductas y por sus suposiciones sobre la aceptación de los demás. Con el fin de entender el comportamiento autodeclarado, en la encuesta ESRA1 se incluyeron preguntas relativas a ambos tipos de aceptación. En este apartado se presentan cinco conductas viales de riesgo: "conducir cuando tiene tanto sueño que le cuesta mantener los ojos abiertos", "conducir cuando cree haber bebido demasiado", "hablar por un teléfono móvil sin "manos libres" cuando conduce", "no utilizar el cinturón de seguridad en los asientos traseros" y "circular 20 km/h por encima del límite de velocidad en autopista". Las tasas representan la división dicotómica de los valores 4 y 5 en una escala de respuestas de 5 puntos; es decir, el porcentaje de encuestados en cada grupo o país que considera que una conducta es aceptable (Figura 7).

3.4.1 Resultados a nivel grupal

La aceptación de cualquiera de las conductas viales de riesgo enumeradas es inferior al 30%, tanto en los encuestados de los países de América Latina como en la muestra global ESRA. Los porcentajes de los países latinoamericanos son muy similares a las tasas de la muestra global ESRA, excepto en el caso del exceso de velocidad. En ambos tipos de aceptación, el exceso de velocidad presenta los porcentajes más altos tanto en el grupo ESRA como en el grupo LATAM; le siguen "no utilizar el cinturón de seguridad en los asientos traseros", "hablar por un teléfono móvil sin "manos libres" cuando conduce", "conducir cuando tiene tanto sueño que le cuesta mantener los ojos abiertos" y "conducir cuando cree haber bebido demasiado".

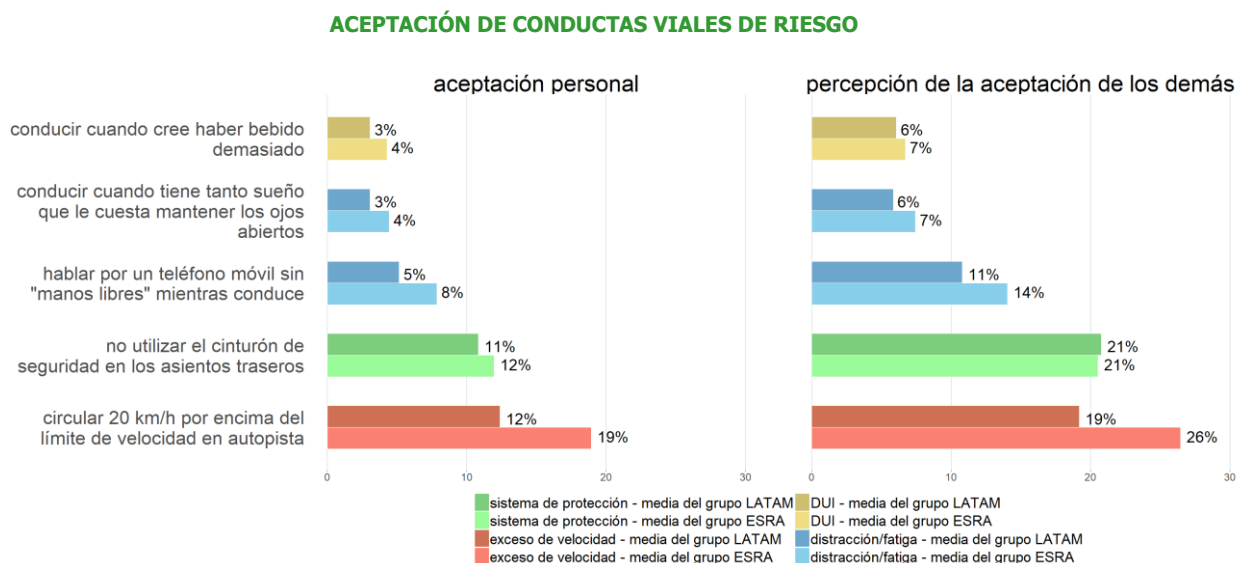


Figura 7: Aceptación personal y percepción de la aceptación de los demás en los últimos doce meses, por grupo

Notas:

(1) La aceptación se expresa por medio de una escala de 5 puntos, en la que 1 significa "inaceptable" y 5 "aceptable". Los porcentajes se refieren a las puntuaciones 4 y 5, que indican que un comportamiento es aceptable. Por ejemplo, el porcentaje de encuestados que considera que conducir tras haber consumido alcohol es aceptable.

(2) En Eslovenia, la conducta "hablar por un teléfono móvil sin "manos libres" mientras conduce" hace referencia a hablar por teléfono mientras se conduce, independientemente de si se utiliza el sistema "manos libres" o no.

(3) El peso del grupo ESRA se basa en los 38 países; el peso del grupo LATAM está basado en los 13 países de América Latina que participan en el proyecto.

3.4.2 Resultados a nivel nacional

La Tabla 6 recoge la percepción de la aceptación de los demás en relación a una selección de temas. Para cada conducta, las cinco tasas más altas se resaltan en lila y las cinco más bajas en marrón claro. En general, a nivel nacional, los porcentajes que reflejan la percepción de la aceptación que los demás hacen de las conductas seleccionadas no supera el 50%.

Tabla 6: Percepción de la aceptación de los demás, por país y grupo (los cinco primeros países, los cinco últimos países)

País/Grupo	EXCESO DE VELOCIDAD	DISTRACCIÓN	FATIGA	DUI	SISTEMA DE PROTECCIÓN
	circular 20 km/h por encima del límite de velocidad en autopista	hablar por un teléfono móvil sin "manos libres" cuando conduce	conducir cuando tiene tanto sueño que le cuesta mantener los ojos abiertos	conducir cuando cree haber bebido demasiado	no utilizar el cinturón de seguridad en los asientos traseros
Argentina	22%	14%	7%	8%	23%
Australia	14%	12%	9%	9%	9%
Austria	43%	14%	4%	3%	17%
Bélgica	30%	8%	3%	4%	14%
Bolivia	24%	13%	8%	5%	29%
Brasil	16%	10%	7%	6%	19%
Canadá	31%	8%	6%	6%	9%
Chile	17%	7%	4%	4%	17%
Colombia	19%	7%	3%	3%	22%
Costa Rica	17%	8%	5%	4%	19%
República Checa	28%	10%	3%	1%	17%
Dinamarca	30%	8%	3%	1%	8%
Ecuador	16%	7%	4%	4%	18%
Finlandia	26%	24%	4%	2%	20%
Francia	28%	11%	6%	7%	11%
Alemania	40%	20%	10%	6%	19%
Grecia	36%	25%	10%	12%	45%
Guatemala	22%	13%	6%	7%	23%
Hungría	26%	5%	1%	1%	16%
Irlanda	23%	12%	6%	6%	12%
Israel	40%	15%	5%	5%	14%
Italia	46%	32%	14%	7%	54%
México	23%	12%	6%	7%	22%
Países Bajos	31%	6%	4%	3%	16%
Noruega	32%	11%	4%	3%	8%
Paraguay	24%	14%	5%	7%	25%
Perú	16%	9%	5%	5%	17%
Polonia	34%	17%	6%	5%	24%
Portugal	44%	8%	3%	4%	17%
República de Corea	22%	14%	6%	6%	25%

País/Grupo	EXCESO DE VELOCIDAD	DISTRACCIÓN	FATIGA	DUI	SISTEMA DE PROTECCIÓN
Eslovenia	28%	9%	5%	4%	9%
España	33%	9%	5%	5%	11%
Suecia	40%	21%	7%	4%	12%
Suiza	30%	6%	3%	2%	21%
Reino Unido	17%	7%	5%	4%	10%
Estados Unidos	27%	18%	11%	10%	22%
Uruguay	23%	8%	4%	4%	21%
Venezuela	26%	15%	6%	8%	27%
Media del grupo LATAM	19%	11%	6%	6%	21%
Media del grupo Europa	33%	15%	7%	5%	21%
Media del grupo ESRA	26%	14%	7%	7%	21%

 cinco primeros
  cinco últimos

Notas:

(1) La aceptación se expresa por medio de una escala de 5 puntos, en la que 1 significa "inaceptable" y 5 "aceptable". Los porcentajes se refieren a las puntuaciones 4 y 5, que indican que un comportamiento es aceptable. Por ejemplo, el porcentaje de encuestados que considera que conducir tras haber consumido alcohol es una conducta aceptable.

(2) El resultado individual de cada país se pondera en función del peso individual de ese país; la media del grupo ESRA, en función del peso del grupo ESRA; la media del grupo LATAM, en función del peso del grupo LATAM; y la media del grupo Europa, en función del peso del grupo Europa.

Los límites de velocidad en autopista son superiores a los límites permitidos en vías rurales y urbanas; superar dichos límites puede conllevar situaciones de riesgo. Los cinco primeros países en cuanto a exceso de velocidad son Israel (40%) y cuatro países europeos: Austria (43%), Italia (46%), Portugal (44%) y Suecia (40%). Los cinco últimos países son cuatro países latinoamericanos: Brasil (16%), Chile (10%), Ecuador (16%) y Perú (16%), y el Reino Unido (17%). Estas cifras de percepción de la aceptación de los demás son bastante elevadas en comparación con las del resto de conductas a nivel nacional y en ambos extremos. De ello se puede deducir que es menos probable que los conductores de los cuatro países de América Latina y el Reino Unido consideren aceptable circular 20 km/h por encima del límite de velocidad en autopista a que lo hagan los conductores de Israel y de los cuatro países europeos.

"Hablar por un teléfono móvil sin "manos libres" cuando conduce" es una de las posibles fuentes de distracción para los conductores. Los cinco países con las tasas más elevadas se encuentran en Europa: Finlandia (24%), Alemania (20%), Grecia (25%), Italia (32%) y Suecia (21%). En cambio, los cinco países con los porcentajes más bajos son cuatro países europeos: Hungría (5%), los Países Bajos (6%), Suiza (6%) y el Reino Unido (7%), además de Ecuador (7%). Como conclusión, se puede afirmar que es más probable que los conductores de los cinco primeros países consideren que utilizar el teléfono mientras conducen es aceptable a que lo hagan los conductores de los cinco últimos países.

Conducir es una actividad que requiere un alto nivel de alerta y concentración; en un estado de fatiga, los conductores carecen del nivel suficiente de estas capacidades físicas y mentales. Los cinco países con las tasas más elevadas en cuanto a "conducir cuando tiene tanto sueño que le cuesta mantener los ojos abiertos" son: Australia (9%), EE.UU. (11%), Alemania (10%), Grecia (10%) e Italia (14%). Por otro lado, los cinco países con las tasas más bajas son: Hungría (1%) y Bélgica, Colombia,

Dinamarca y Suiza (los cuatro con el 3%). El rango de aceptación de esta conducta es el más bajo de entre las conductas seleccionadas en lo que respecta a percepción de la aceptación de los demás. Asimismo, estas tasas indican que los conductores de los cinco primeros países probablemente consideren que esta conducta es aceptable, mientras que los conductores de los cinco últimos países estarían menos predispuestos a pensarlo.

La conducción bajo los efectos del alcohol puede afectar significativamente a la capacidad de los conductores en términos de habilidad para conducir de forma segura y reaccionar a los cambios en la carretera. Esta conducta se percibe como aceptable en mayor medida entre los encuestados de Grecia (12%), EE.UU. (10%), Australia (9%), Argentina (8%) y Venezuela (8%); estos países forman los cinco primeros puestos. Los cinco últimos países son todos europeos: República Checa (1%), Dinamarca (1%), Hungría (1%), Finlandia (2%) y el Reino Unido (2%). Los encuestados de los cinco primeros países están más dispuestos a pensar que conducir después de haber consumido mucho alcohol es una conducta aceptable, mientras que para los cinco últimos países este comportamiento es menos aceptable.

El cinturón de seguridad es fundamental para salvar vidas en caso de colisión, siempre y cuando se utilice. Su uso no solo es importante para los conductores, sino que también es esencial para quienes viajan en la parte trasera del vehículo. Pese a que los beneficios del uso del cinturón de seguridad en los asientos traseros son bien conocidos, resulta sorprendente que aproximadamente el 20% de los encuestados del grupo ESRA piensa que para otras personas "no utilizar el cinturón de seguridad en los asientos traseros" es aceptable. A nivel nacional, los cinco países con las tasas más altas de usuarios que consideran que dicha conducta es aceptable son: Bolivia (29%), Grecia (45%), Italia (54%), Paraguay (25%) y Venezuela (27%). Completando los últimos puestos están Australia (9%), Canadá (9%), Ecuador (8%), Noruega (8%) y Eslovenia (9%); los usuarios de la vía en estos países probablemente consideren menos aceptable "no utilizar el cinturón de seguridad en los asientos traseros" que los usuarios de los cinco primeros puestos.

3.5 Actitudes frente a la seguridad vial

Otro aspecto esencial a la hora de distinguir la conducta real de los conductores es conocer su actitud hacia las prácticas viales. La encuesta ESRA1 plantea una serie de preguntas en las que los encuestados muestran si están de acuerdo o no con varias afirmaciones sobre percepción del riesgo y normas sociales. La respuesta de los encuestados se muestra de forma dicotómica a partir de una escala que va del 1 "en desacuerdo" al 5 "de acuerdo": las puntuaciones 4 y 5 implican estar de acuerdo con una afirmación sobre una determinada conducta y se muestran en los gráficos y tablas de esta sección como porcentajes.

3.5.1 Resultados a nivel grupal

La Figura 8 ilustra las respuestas de los encuestados de la muestra global ESRA y de los países del grupo LATAM a una selección de afirmaciones sobre varios temas (distracción, DUI, fatiga, sistemas de protección y exceso de velocidad). Los porcentajes de todas las conductas en ambos grupos son similares; los porcentajes de los países del grupo LATAM están dentro del 5% de los resultados de la muestra global ESRA.

ACTITUDES FRENTE A LA SEGURIDAD VIAL

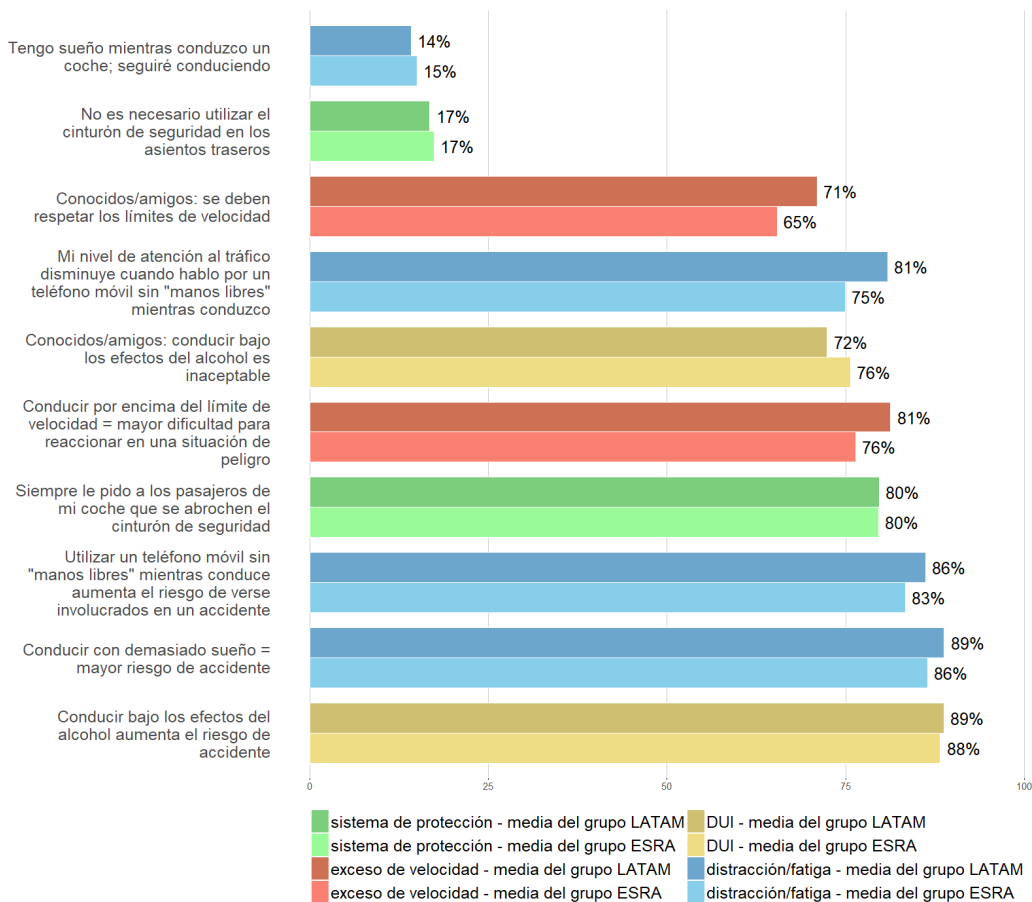


Figura 8: Actitudes frente a la seguridad vial en los últimos doce meses, por grupo

Notas:

(1) La actitud se expresa por medio de una escala de 5 puntos, en la que 1 significa "en desacuerdo" y 5 "de acuerdo". Los porcentajes representan las puntuaciones 4 y 5, que implican estar de acuerdo con un determinado enunciado. Por ejemplo, el porcentaje de encuestados que está de acuerdo con el enunciado: "Incluso si tengo sueño mientras conduzco, seguiré conduciendo".

(2) En Eslovenia, la conducta "hablar por un teléfono móvil sin "manos libres" mientras conduce" hace referencia a hablar por teléfono mientras se conduce, independientemente de si se utiliza el sistema "manos libres" o no.

(3) El peso del grupo ESRA se basa en los 38 países; el peso del grupo LATAM está basado en los 13 países de América Latina que participan en el proyecto.

3.5.2 Resultados a nivel nacional

A nivel nacional, el análisis de las actitudes de los encuestados frente a la seguridad vial se centra en la percepción del riesgo; la selección de conductas se hace de forma intencionada de manera que concuerde con la selección hecha en los apartados "conductas autodeclaradas" y "percepción de la aceptación de los demás". Los comportamientos elegidos corresponden a los temas: distracción, DUI, fatiga, sistemas de protección y exceso de velocidad. La Tabla 7 presenta la tasa por país y grupo. En cada conducta, los cinco primeros resultados se muestran en color lila y los cinco últimos en color marrón claro.

Tabla 7: Percepción del riesgo, por país y grupo (los cinco primeros países, los cinco últimos países)

País/Grupo	DISTRACCIÓN	DUI	EXCESO DE VELOCIDAD	FATIGA	SISTEMA DE PROTECCIÓN
	Utilizar un teléfono sin manos libres = mayor riesgo de accidente	DUI alcohol = aumenta el riesgo de accidente	Exceso de velocidad -> mayor dificultad para reaccionar ante un peligro	Conducir con demasiado sueño = mayor riesgo de accidente	No es necesario utilizar el cinturón de seguridad en los asientos traseros
Argentina	85%	88%	83%	88%	13%
Australia	88%	91%	81%	88%	13%
Austria	83%	91%	62%	85%	13%
Bélgica	91%	90%	65%	87%	7%
Bolivia	90%	92%	86%	91%	14%
Brasil	86%	87%	78%	87%	18%
Canadá	83%	88%	77%	85%	14%
Chile	85%	91%	85%	89%	15%
Colombia	87%	91%	84%	91%	21%
Costa Rica	92%	95%	89%	95%	14%
República Checa	86%	93%	70%	91%	13%
Dinamarca	85%	93%	74%	87%	7%
Ecuador	87%	90%	84%	91%	19%
Finlandia	81%	96%	79%	93%	6%
Francia	75%	82%	64%	81%	14%
Alemania	82%	86%	66%	83%	13%
Grecia	83%	90%	82%	88%	23%
Guatemala	90%	93%	87%	93%	14%
Hungría	86%	94%	75%	88%	15%
Irlanda	82%	86%	77%	86%	11%
Israel	84%	88%	71%	85%	9%
Italia	87%	95%	84%	91%	23%
México	85%	89%	80%	88%	16%
Países Bajos	85%	88%	59%	81%	13%
Noruega	82%	93%	75%	91%	9%
Paraguay	91%	94%	90%	96%	16%
Perú	88%	90%	86%	90%	16%
Polonia	82%	89%	74%	86%	21%
Portugal	88%	92%	77%	93%	14%
República de Corea	84%	88%	81%	88%	27%
Eslovenia	58%	86%	74%	87%	14%
España	82%	84%	73%	87%	12%
Suecia	77%	87%	71%	82%	11%
Suiza	86%	89%	68%	87%	18%
Reino Unido	81%	87%	74%	83%	12%
Estados Unidos	81%	88%	76%	84%	22%

País/Grupo	DISTRACCIÓN	DUI	EXCESO DE VELOCIDAD	FATIGA	SISTEMA DE PROTECCIÓN
Uruguay	87%	89%	82%	90%	16%
Venezuela	90%	91%	86%	92%	16%
Media del grupo LATAM	86%	89%	81%	89%	17%
Media del grupo Europa	82%	88%	72%	85%	15%
Media del grupo ESRA	83%	88%	76%	86%	17%



Notas:

(1) La actitud se expresa por medio de una escala de 5 puntos, en la que 1 significa "en desacuerdo" y 5 "de acuerdo". Los porcentajes representan las puntuaciones 4 y 5, que implican estar de acuerdo con el enunciado sobre una conducta. Por ejemplo, el porcentaje de encuestados que está de acuerdo con la afirmación "incluso si tengo sueño mientras conduzco un coche, seguiré conduciendo" o el porcentaje de encuestados que está de acuerdo con la afirmación "Utilizar un teléfono sin manos libres significa tener mayor riesgo de accidente".

(2) En Eslovenia, la conducta "hablar por un teléfono móvil sin "manos libres" mientras conduce" hace referencia a hablar por teléfono mientras se conduce, independientemente de si se utiliza el sistema "manos libres" o no.

(3) El resultado individual de cada país se pondera en función del peso individual de ese país; la media del grupo ESRA, en función del peso del grupo ESRA; la media del grupo LATAM, en función del peso del grupo LATAM; y la media del grupo Europa, en función del peso del grupo Europa.

Las tasas que muestran la actitud de los encuestados frente a una serie de afirmaciones sobre percepción del riesgo contribuyen a conocer mejor la conducta de los conductores. Los resultados registrados en comportamientos relacionados con la distracción, la conducción bajo los efectos de sustancias psicoactivas, la fatiga, los sistemas de protección y el exceso de velocidad son alentadores.

En primer lugar, en cuanto a la distracción, las tasas de 37 de los 38 países están por encima del 75%; los encuestados coinciden en que utilizar un teléfono sin "manos libres" cuando conducen es una conducta de riesgo. Solo el 58% de los encuestados de Eslovenia está de acuerdo en que este tipo de distracción es un riesgo. Ampliando el análisis al comportamiento autodeclarado, el 60% de los encuestados de Eslovenia ha reconocido haber utilizado un teléfono móvil sin "manos libres" cuando conducía en los últimos doce meses. De ello se puede deducir que los conductores eslovenos están más dispuestos a adoptar esta conducta insegura.

En el caso de la conducción bajo los efectos del alcohol, más del 80% de los encuestados en los 38 países coincide en que este comportamiento puede aumentar el riesgo de sufrir una colisión. Francia tiene el porcentaje más bajo con un 82%. Esta tasa está relacionada con la tasa del comportamiento autodeclarado; el 41% de los encuestados de este país reconoce que ha conducido tras haber ingerido alcohol. Los conductores franceses son más propensos a conducir después de haber consumido alcohol que otros conductores del grupo ESRA. Por otro lado, la probabilidad de que los conductores húngaros conduzcan bajo los efectos del alcohol es menor; la conducta autodeclarada (DUI) es del 11% y la percepción del riesgo (DUI) del 94%.

El exceso de velocidad presenta el rango más amplio de los cinco comportamientos (59% el porcentaje más bajo y 90% el más alto). Las tasas de cinco países latinoamericanos: Bolivia (86%), Costa Rica (89%), Guatemala (87%), Paraguay (90%) y Perú (86%) conforman los cinco primeros puestos. Los cinco últimos puestos, con las tasas más bajas, corresponden a cinco países europeos: Austria (62%), Bélgica (65%), Francia (64%), Alemania (66%) y los Países Bajos (59%). Analizando el exceso de velocidad de manera transversal en cuanto al área geográfica y a los temas (actitudes, conducta au-

todeclarada y percepción de la aceptación de los demás), los conductores latinoamericanos generalmente tienden a considerar esta conducta arriesgada. Esto se refleja en sus bajos porcentajes de exceso de velocidad autodeclarada y de percepción de la aceptación que los demás hacen de este comportamiento.

La somnolencia es un signo de fatiga y conducir cuando uno se siente fatigado es arriesgado. Más de las cuatro quintas partes de los encuestados opina que se trata de una conducta de riesgo. Este comportamiento registra el rango menor en lo referente a percepción del riesgo: del 83% al 96%.

Por último, "no es necesario utilizar el cinturón de seguridad en los asientos traseros" es la afirmación con los porcentajes más bajos, oscilando entre el 6% y el 27%. Las tasas de aceptación también son bajas.

3.6 Seguridad subjetiva

Cuando una persona decide utilizar un determinado modo de transporte, uno de los factores que tiene en cuenta es la sensación personal de seguridad, además de otras cuestiones como la accesibilidad económica, la protección, la calidad de la infraestructura, etc. La encuesta ESRA1 incluye preguntas relacionadas con la seguridad personal. Los encuestados valoran subjetivamente la sensación de seguridad asociada a cada modo de transporte y lo hacen basándose en una escala que va del 0 (muy inseguro) al 10 (muy seguro). En este caso, en el informe solo recoge el análisis detallado de los resultados a nivel nacional, dada la gran diversidad de infraestructuras y sistemas de transporte de los países encuestados.

La Tabla 8 recoge las puntuaciones de los distintos países y grupos. En color lila se destacan los cinco países con las puntuaciones más altas y en marrón claro los cinco países con las puntuaciones más bajas.

Tabla 8: Seguridad subjetiva respecto de una selección de modos de transporte, por país y grupo (los cinco primeros países, los cinco últimos países)

País/Grupo	Caminar	Coche como conductor	Coche como pasajero	Transporte público	Montar en bicicleta	Motocicleta (≤50)
Argentina	5,4	6,2	5,8	5,7	4,9	5,1
Australia	7,1	7,4	7,0	7,2	6,3	7,2
Austria	7,5	7,9	7,1	8,3	6,2	5,3
Bélgica	6,1	6,5	6,5	7,3	5,4	4,2
Bolivia	5,8	6,9	5,5	4,4	4,3	8,2
Brasil	5,4	6,7	6,2	5,4	5,2	4,8
Canadá	6,9	7,3	7,0	7,6	6,0	6,6
Chile	5,9	6,8	6,2	4,8	4,7	4,5
Colombia	5,0	6,7	6,4	4,7	4,5	4,8
Costa Rica	5,4	7,5	7,0	6,0	5,0	4,2
República Checa	6,1	6,1	5,9	7,1	5,2	4,5
Dinamarca	8,3	8,2	7,7	8,4	7,4	5,4
Ecuador	5,8	7,5	6,5	4,4	5,7	5,4
Finlandia	7,9	7,8	7,5	8,3	7,3	6,4
Francia	6,2	6,3	6,1	7,3	4,9	4,3
Alemania	7,5	7,8	7,0	8,0	6,4	5,8

País/Grupo	Caminar	Coche como conductor	Coche como pasajero	Transporte público	Montar en bicicleta	Motocicleta (≤50)
Grecia	6,7	6,6	6,2	7,4	4,8	4,4
Guatemala	4,2	7,1	6,7	2,4	4,4	5,1
Hungría	6,7	6,1	6,2	7,3	5,5	5,3
Irlanda	6,6	7,1	6,8	7,6	5,2	5,8
Israel	6,3	5,9	5,6	6,4	5,0	4,1
Italia	7,0	7,6	6,6	8,0	5,2	6,0
México	5,1	6,7	6,4	4,5	4,9	4,8
Países Bajos	7,0	7,3	7,1	7,5	6,7	6,7
Noruega	7,5	7,9	7,2	7,7	6,7	5,7
Paraguay	4,7	7,4	6,8	4,1	4,9	3,1
Perú	5,2	6,1	5,0	3,7	4,7	5,6
Polonia	6,6	6,4	6,3	7,3	5,7	5,5
Portugal	6,4	6,9	6,4	7,3	5,2	6,6
República de Corea	6,4	6,1	6,1	6,5	5,4	5,2
Eslovenia	6,1	6,5	6,4	7,1	5,3	4,8
España	7,2	7,1	6,7	7,6	5,2	5,8
Suecia	7,5	7,4	6,9	7,4	6,6	5,8
Suiza	7,2	7,4	6,9	8,3	6,0	5,6
Reino Unido	7,2	7,1	6,9	7,4	5,2	4,5
Estados Unidos	6,7	7,4	7,1	7,3	6,8	7,6
Uruguay	5,6	6,4	5,9	5,5	4,6	4,2
Venezuela	3,3	5,5	4,8	2,6	3,6	2,4
Media del grupo LATAM	5,2	6,8	6,1	4,5	4,8	4,8
Media del grupo Europa	7,0	7,1	6,7	7,6	6,0	5,6
Media del grupo ESRA	6,4	7,0	6,5	6,3	5,7	5,5

 cinco primeros  cinco últimos

Notas:

(1) La sensación de seguridad subjetiva se expresa por medio de una escala de 11 puntos que va desde 0 "muy inseguro" a 10 "muy seguro".

(2) Los modos elegidos están basados en "los tres más" comunes.

(3) El resultado individual de cada país se pondera en función del peso individual de ese país; la media del grupo ESRA, en función del peso del grupo ESRA; la media del grupo LATAM, en función del peso del grupo LATAM; y la media del grupo Europa, en función del peso del grupo Europa.

Con respecto a "caminar", los cinco países con las puntuaciones más altas son países del norte y oeste de Europa: Dinamarca (8,3), Finlandia (7,9), Noruega (7,5), Austria (7,5) y Alemania (7,5), mientras que los cinco países con las tasas más bajas son países latinoamericanos: México (5,1), Colombia (5,0), Paraguay (4,7), Guatemala (4,2) y Venezuela (3,3). Un dato interesante que conviene tener en cuenta es que las puntuaciones de los países de América Latina están por debajo del 6 y sus resultados conforman los trece últimos países.

"Coche como conductor" es el modo de transporte con menos diferencias entre puntuaciones, oscilando entre 5,5 y 8,2; una interpretación podría ser que, en general, los usuarios de la vía se sienten

bastante seguros cuando conducen un coche. Los países con las puntuaciones más altas son: Dinamarca (8,2), Finlandia (7,8), Noruega (7,9), Austria (7,9) y Alemania (7,1), los mismos países que en la categoría "caminar". Por su parte, los países con las puntuaciones más bajas son: República Checa (6,1), Hungría (6,1), Israel (5,9), República de Corea (6,1) y Venezuela (5,5). El dato de Venezuela es destacable: su puntuación de seguridad es la más baja y su nivel de uso (41%) también es el más bajo de todos los países respecto a los tres modos de conducción más comunes.

Una vez más, Dinamarca (7,7), Finlandia (7,5), Noruega (7,2) y Austria (7,1) están entre los países con la puntuación más alta en cuanto a la sensación subjetiva de seguridad asociada a viajar en "coche como pasajero"; los Países Bajos (7,1) completan los cinco primeros puestos. Israel (5,6), junto con cuatro países de América Latina: Argentina (5,8), Bolivia (5,5), Perú (5,0) y Venezuela (4,8) tienen las puntuaciones más bajas.

En la categoría "transporte público" es donde se aprecian mayores diferencias de puntuación: de 2,4 a 8,4. Las puntuaciones más altas corresponden a cinco países del norte y oeste de Europa: Dinamarca (8,4), Austria (8,3), Finlandia (8,3), Suiza (8,3) y Alemania (8,0). En el otro extremo, cinco países de América Latina registran las puntuaciones más bajas: Ecuador (4,4), Paraguay (4,1), Perú (3,7), Guatemala (2,4) y Venezuela (2,6). Asimismo, los 13 países latinoamericanos cuentan con las trece puntuaciones más bajas para este modo de transporte.

"Montar en bicicleta" es una forma alternativa de desplazarse que está en desarrollo en muchos países de la encuesta ESRA1; se trata del quinto medio de transporte más popular de entre los tres medios de transporte más utilizados. Dinamarca (7,4), Finlandia (7,3), EE.UU. (6,8), los Países Bajos (6,7) y Noruega (6,7) tienen las cinco puntuaciones más altas en cuanto a seguridad subjetiva, mientras que Uruguay (4,6), Colombia (4,5), Bolivia (4,3), Guatemala (4,4) y Venezuela (3,6) tienen las puntuaciones más bajas. No es sorprendente que Dinamarca y los Países Bajos aparezcan entre los cinco primeros puestos, ya que se trata de países conocidos por contar con una gran infraestructura para bicicletas.

Los "ciclomotores" se están convirtiendo en un modo de transporte popular en áreas urbanas, dado que los usuarios buscan una solución al creciente problema de los atascos y una forma más eficaz de desplazarse. La puntuación relativa a la seguridad subjetiva de este medio oscila entre 2,4 y 8,2; es la puntuación con mayores diferencias presentada en esta sección. Los países con las cinco puntuaciones más altas son: Bolivia (8,2), Australia (7,2), EE.UU. (7,6), los Países Bajos (6,7) y Canadá (6,6). En el otro extremo están: Costa Rica (4,2), Uruguay (4,2), Israel (4,1), Paraguay (3,1) y Venezuela (2,4).

De estos resultados se pueden extraer varias conclusiones. Los encuestados de Dinamarca y Finlandia se sienten seguros al utilizar los cinco modos de transporte más populares, es decir, caminar, conducir un coche, montar en bicicleta, utilizar el transporte público y ser pasajero de un coche. Los usuarios de Austria y Noruega se sienten seguros cuando caminan, conducen un coche y se desplazan como pasajeros de un coche. Por otro lado, los usuarios de los países de América Latina se sienten inseguros cuando caminan, conducen un coche, montan en bicicleta, viajan en un coche como pasajeros y utilizan el transporte público. Solo los encuestados de Bolivia se sienten seguros cuando conducen una motocicleta (≤ 50 cc). Los datos más llamativos corresponden a Venezuela; este país tiene la cifra de seguridad subjetiva más baja en cinco de los seis medios de transporte.

3.7 Aplicación de normas y sanciones de tráfico

En esta sección se abordan los siguientes temas relacionados con la aplicación de normas y sanciones de tráfico: alcohol, drogas, sistemas de protección (cinturón de seguridad) y exceso de velocidad. La encuesta ESRA1 incluye preguntas para conocer la opinión de los encuestados respecto a la severidad de las sanciones ("las sanciones son demasiado severas") y a la aplicación de las normas de tráfico

("no se realizan suficientes controles sobre las normas de tráfico"). Las opciones de respuesta son "sí", "no" y "no sabe/no contesta". Las tasas presentadas en los siguientes apartados indican el porcentaje de encuestados que respondió "sí".

3.7.1 Resultados a nivel grupal

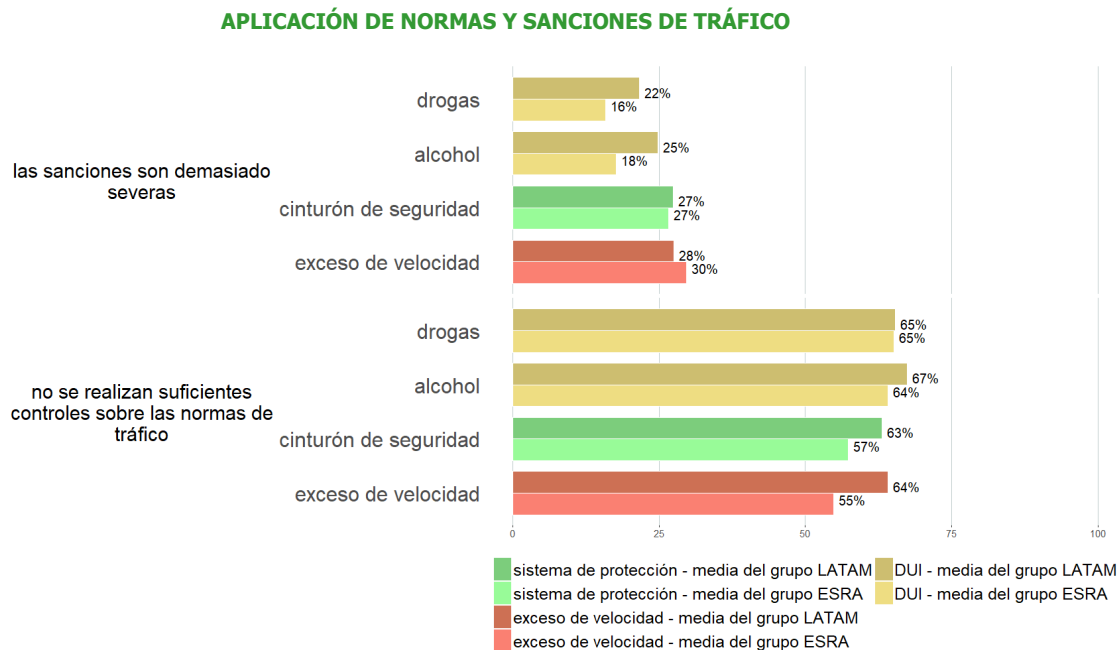


Figura 9: Opinión sobre la aplicación de sanciones y normas de tráfico, por grupo

Notas:

(1) Los porcentajes hacen referencia a la respuesta afirmativa "sí", que supone estar de acuerdo con los enunciados sobre las sanciones y las normas de tráfico.

(2) La media del grupo ESRA se pondera en función del peso del grupo ESRA y la media del grupo LATAM, en función del peso del grupo LATAM.

La Figura 9 muestra los porcentajes de aplicación de sanciones y normas de tráfico en el grupo ESRA y en el grupo LATAM. Cada tema se representa con un color; los colores más claros indican los valores de la muestra ESRA, mientras que los colores más oscuros corresponden a los países del grupo LATAM. No existen muchas diferencias en cuanto a la opinión acerca de la aplicación de sanciones y normas de tráfico entre los grupos LATAM y ESRA, excepto en la aseveración de que las sanciones en caso de consumo de drogas y alcohol al volante son demasiado duras y la afirmación de que no se realizan suficientes controles sobre las normas relativas al exceso de velocidad y a la utilización del cinturón de seguridad (sistema de protección). El porcentaje de encuestados que opina que las sanciones por drogas y alcohol al volante son demasiado severas y que no se realizan suficientes controles sobre las normas relacionadas con el exceso de velocidad y la utilización del cinturón de seguridad es mayor en el grupo LATAM que en la muestra global ESRA.

3.7.2 Resultados a nivel nacional

La aplicación de las normas de tráfico y el problema de las sanciones difieren considerablemente de unos países a otros. El test de alcoholemia se ha convertido una herramienta universal para controlar la conducción bajo los efectos del alcohol en aplicación de la legislación en muchas partes del mundo. Por lo tanto, el análisis de las tasas a nivel nacional se centra en el "control de alcoholemia en un desplazamiento habitual".

La Figura 10 muestra los porcentajes de cada país, la media del grupo Europa, la media del grupo LATAM y la media de la muestra global ESRA. La media del grupo Europa es la más baja; la media de

la muestra global ESRA está en la zona media y la media del grupo LATAM es la más alta. En general, los resultados están mezclados desde el punto de vista geográfico. Los países con porcentajes por debajo de la media del grupo ESRA son en su mayoría países europeos, EE.UU. y tres países del grupo LATAM (Brasil, Costa Rica y Venezuela). Los países con porcentajes por encima de la media del grupo LATAM son Australia, tres países europeos (Francia, Eslovenia y Polonia), República de Corea, y ocho países latinoamericanos (Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, México, Perú y Paraguay). Las tasas indican que los conductores de Polonia (44,4%), Paraguay (40,0%), México (34,2%), Ecuador (33,2%), República de Corea (33,0%) y Australia (31,7%) tienen más probabilidades de ser sometidos a un test de alcoholemia en un desplazamiento habitual que los conductores de Dinamarca (2,0%), Finlandia (4,1%), Israel (8,0%), Alemania (8,3%), Reino Unido (9,2%), Irlanda (9,5%), Hungría (10,1%), Países Bajos (10,4%), Venezuela (11,0%), Noruega (12,0%), Suecia (13,2%), Bélgica (13,9%), Austria (14,9%), Italia (14,9%), Grecia (15,0%), media del grupo Europa (17,9%), Canadá (18,1%), Guatemala (18,3%), Estados Unidos (18,8%), Suiza (19,1%), Brasil (19,2%), República Checa (20,8%), media del grupo ESRA (21,4%), Portugal (22,5%), Costa Rica (22,9%), España (23,7%), Uruguay (24,0%), media del grupo LATAM (25,3%), Eslovenia (27,5%), Chile (28,1%), Argentina (28,4%), Perú (28,6%), Francia (28,8%), Bolivia (29,5%), Colombia (31,2%), Australia (31,7%), República de Corea (33,0%), Ecuador (33,2%), México (34,2%), Paraguay (40,0%) y Polonia (44,4%).

APLICACIÓN DE LOS CONTROLES DE ALCOHOLEMIA

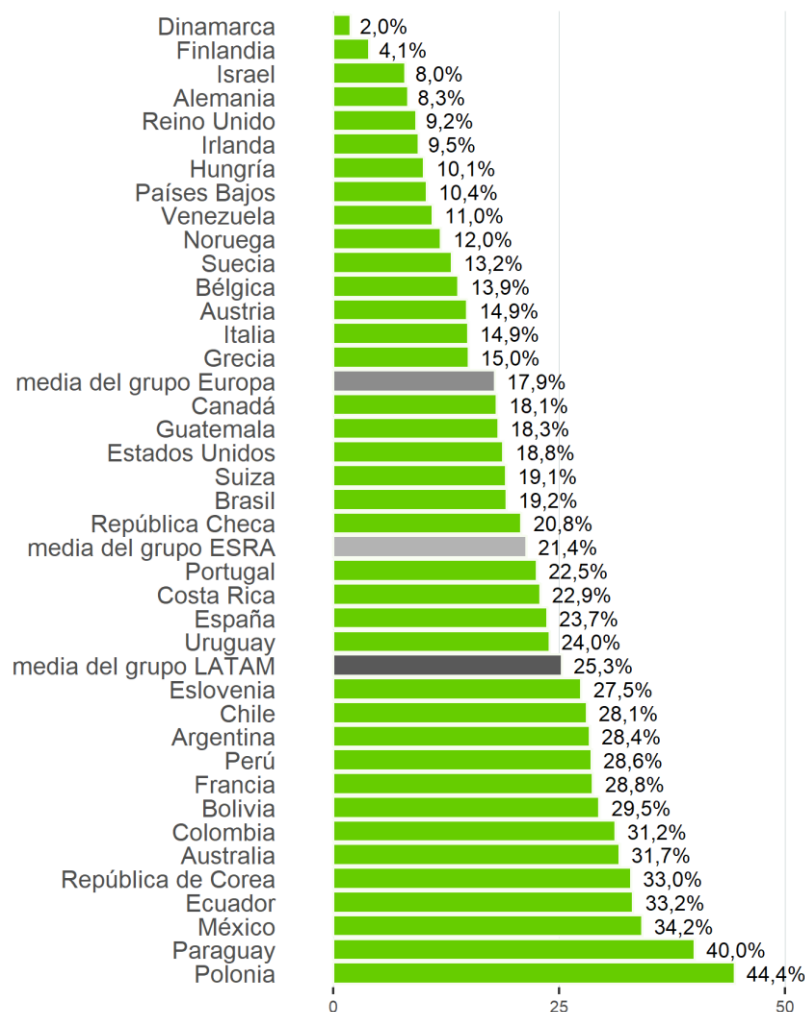


Figura 10: Estimación de la probabilidad de ser sometido a un control de alcoholemia en un desplazamiento habitual, por país y grupo

Notas:

(1) Los porcentajes representan la puntuación 4 (alta) y 5 (muy alta) en una escala de 5 puntos, en la que 1 significa "probabilidad muy baja" y 5 "probabilidad muy alta"; indican la probabilidad de ser sometido a un control de alcoholemia por parte de la policía.

(2) El resultado individual de cada país se pondera en función del peso individual de ese país; la media del grupo ESRA, en función del peso del grupo ESRA; la media del grupo LATAM, en función del peso del grupo LATAM; y la media del grupo Europa, en función del peso del grupo Europa.

3.8 Respaldo a las medidas políticas

El cuestionario ESRA1 incluye preguntas sobre el respaldo de los encuestados a las medidas políticas dirigidas a reducir el número de incidentes asociados a montar en bicicleta sin casco, conducir mientras se habla por teléfono y conducir bajo los efectos del alcohol (tanto conductores noveles, como conductores experimentados y reincidentes). Los temas de interés en este apartado son la distracción, la conducción bajo los efectos del alcohol y los sistemas de protección. Las opciones de respuesta son "a favor", "en contra" y "sin opinión". Las tasas que aparecen en la figura y la tabla de esta sección representan el número de encuestados que respondieron "a favor".

3.8.1 Resultados a nivel grupal

La figura 11 muestra las cifras de apoyo a una serie de medidas políticas: "tolerancia cero con la utilización de cualquier tipo de teléfono móvil al volante (manual o manos libres) para todos los conductores", "tolerancia cero con el alcohol (0,0%) para todos los conductores", "disponer de una ley que obligue a todos los ciclistas a llevar el casco", "exigir la instalación de un "alcolock" a los conductores que hayan sido sancionados por conducir bajo los efectos del alcohol en más de una ocasión" y "tolerancia cero con el alcohol (0,0%) para los conductores noveles (menos de 2 años de antigüedad en el permiso)". Los colores más claros corresponden a la media global ESRA, mientras que los colores más oscuros representan la media del grupo LATAM.

En lo que respecta a las medidas relacionadas con la conducción tras la ingesta de alcohol, los porcentajes de apoyo son mayores en los países del grupo LATAM que en la muestra global ESRA. El respaldo a estas políticas está en línea con los altos porcentajes de aplicación de normas y sanciones para la conducción bajo los efectos del alcohol en muchos países de América Latina, tanto a nivel grupal como nacional; la mayor diferencia entre el grupo LATAM y la muestra global ESRA corresponde a la "tolerancia cero con el alcohol (0,0%) para todos los conductores".

Pese a que la bicicleta es el quinto modo de transporte más popular en los países del grupo LATAM, el respaldo a una ley que obligue a los ciclistas a llevar casco es muy alto; esto posiblemente esté relacionado con los altos porcentajes de preocupación por las colisiones de tráfico en los países de América Latina.

Finalmente, la política menos respaldada de las cinco representadas es la "tolerancia cero con la utilización de cualquier tipo de teléfono móvil al volante (manual o manos libres) para todos los conductores". El apoyo a esta medida es mucho mayor en los países del grupo LATAM que en el grupo ESRA en general, lo cual probablemente se deba a los altos porcentajes de percepción del riesgo registrados en los países de América Latina con respecto a esta conducta causante de distracción.

RESPALDO A LAS MEDIDAS POLÍTICAS

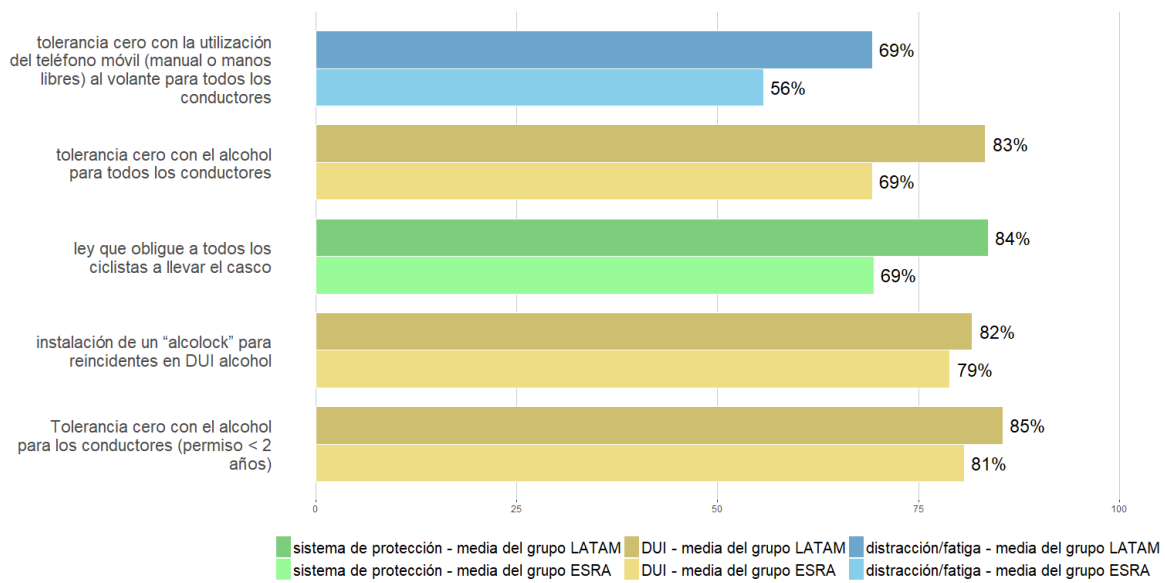


Figura 11: Respaldo a las medidas políticas

Notas:

(1) Los porcentajes representan el "respaldo" a las medidas políticas.

(2) La media del grupo ESRA se pondera en función del peso del grupo ESRA y la media del grupo LATAM, en función del peso del grupo LATAM.

3.8.2 Resultados a nivel nacional

La Tabla 9 muestra la tasa de respaldo a una selección de medidas políticas a nivel nacional; se trata de las mismas medidas analizadas a nivel de grupo en la sección previa. En cada medida, los cinco porcentajes más altos se resaltan en color lila y los cinco más bajos se representan en marrón claro.

Tabla 9: Respaldo a las medidas políticas, por país y grupo (los cinco primeros países, los cinco últimos países)

País/Grupo	«alcolock» para reincidentes	tolerancia cero con el alcohol para los conductores noveles (<2 años)	tolerancia cero con el alcohol para todos los conductores	tolerancia cero con la utilización del teléfono móvil al volante	ley que obligue a los ciclistas a llevar el casco
Argentina	85%	86%	81%	71%	78%
Australia	80%	83%	51%	61%	80%
Austria	64%	86%	52%	36%	51%
Bélgica	80%	83%	58%	45%	46%
Bolivia	92%	86%	84%	76%	92%
Brasil	72%	88%	83%	70%	78%
Canadá	83%	83%	62%	60%	69%
Chile	90%	87%	88%	61%	88%
Colombia	89%	83%	88%	62%	91%
Costa Rica	93%	86%	83%	66%	94%

País/Grupo	«alcolock» para reinci- dentes	tolerancia cero con el alcohol para los conduc- tores noveles (<2 años)	tolerancia cero con el alcohol para todos los conductores	tolerancia cero con la utiliza- ción del telé- fono móvil al volante	ley que obli- gue a los ciclistas a llevar el cas- co
República Checa	76%	90%	74%	35%	59%
Dinamarca	84%	68%	48%	38%	44%
Ecuador	89%	80%	83%	68%	91%
Finlandia	94%	71%	52%	28%	45%
Francia	74%	73%	50%	55%	53%
Alemania	63%	87%	63%	42%	44%
Grecia	85%	77%	60%	55%	79%
Guatemala	94%	89%	85%	67%	92%
Hungría	86%	85%	80%	49%	50%
Irlanda	82%	79%	68%	57%	75%
Israel	84%	89%	77%	57%	82%
Italia	89%	76%	50%	30%	81%
México	84%	83%	80%	71%	86%
Países Bajos	70%	84%	71%	47%	19%
Noruega	78%	77%	68%	48%	63%
Paraguay	93%	87%	84%	70%	93%
Perú	93%	87%	90%	72%	91%
Polonia	82%	80%	71%	43%	50%
Portugal	72%	78%	57%	43%	78%
República de Corea	81%	73%	80%	56%	71%
Eslovenia	76%	87%	54%	45%	54%
España	80%	82%	71%	54%	71%
Suecia	84%	79%	72%	43%	50%
Suiza	64%	79%	49%	41%	61%
Reino Unido	78%	77%	64%	61%	72%
Estados Unidos	78%	76%	63%	51%	64%
Uruguay	86%	82%	77%	68%	78%
Venezuela	90%	82%	84%	68%	94%
Media del grupo LATAM	82%	85%	83%	69%	84%
Media del grupo Europa	77%	80%	61%	46%	59%
Media del grupo ESRA	79%	81%	69%	56%	69%

 cinco primeros
  cinco últimos

Notas:

(1) El porcentaje representa el "respaldo" a las medidas políticas.

(2) El resultado individual de cada país se pondera en función del peso individual de ese país; la media del grupo ESRA, en función del peso del grupo ESRA; la media del grupo LATAM, en función del peso del grupo LATAM; y la media del grupo Europa, en función del peso del grupo Europa.

La medida "alcolock para reincidentes" supone que los conductores que hayan sido sancionados por conducir bajo los efectos del alcohol en más de una ocasión deban instalar un sistema de bloqueo para evitar que el motor arranque cuando el nivel de alcohol en sangre exceda el límite legal. Finlandia (94%) y cuatro países de América Latina: Costa Rica (93%), Guatemala (94%), Paraguay (93%) y Perú (93%) tienen los cinco porcentajes más altos de apoyo a esta medida. En el extremo opuesto, los porcentajes más bajos a favor de esta política se registran en cinco países de Europa occidental: Austria (64%), Alemania (63%), Países Bajos (70%), Portugal (72%) y Suiza (64%).

Con el fin de promover las buenas prácticas en la conducción y evitar la reincidencia, la conducción bajo los efectos del alcohol debe ser abordada de manera estricta en los conductores noveles. La medida "tolerancia cero con el alcohol (0,0%) para los conductores noveles (menos de 2 años de antigüedad en el permiso)" tiene como objetivo inculcar a los nuevos conductores (menos de 2 años de antigüedad en el permiso) la norma de conducir un vehículo sin la influencia del alcohol. La República Checa (90%), Israel (89%) y tres países de América Latina: Brasil (88%), Guatemala (89%) y Paraguay (87%) tienen los cinco porcentajes más altos de apoyo a esta medida. La República de Corea (73%) y cuatro países de Europa occidental: Dinamarca (68%), Finlandia (71%), Francia (73%) e Italia (76%) forman los cinco últimos países. La República Checa destaca entre los países de su mismo grupo en la encuesta ESRA1; el porcentaje de encuestados de este país que reconoce haber conducido un coche tras ingerir alcohol es del 11%. Este dato nos hace suponer que la probabilidad de que los conductores checos, especialmente los noveles, conduzcan después de haber consumido alcohol es menor que la de otros países de la encuesta ESRA1.

La "tolerancia cero con el alcohol (0,0%) para todos los conductores" es una medida política que expresa la intolerancia de la sociedad hacia el consumo de alcohol al volante, sea cual sea el nivel de experiencia del conductor. También pretende cultivar la práctica adecuada de conducir sin la presencia del alcohol a lo largo de toda la vida de un conductor. Chile (88%), Colombia (88%), Guatemala (85%), Paraguay (84%) y Perú (90%) son cinco países latinoamericanos con mayor respaldo a esta medida. Los cinco países con el apoyo más bajo son Australia (51%) y cuatro países europeos: Dinamarca (48%), Francia (50%), Italia (50%) y Suiza (49%). Un país que conviene destacar es Dinamarca, que se sitúa entre los cinco últimos en cuanto al respaldo a esta medida. Pese a que solo el 1% de los encuestados daneses opina que la conducción bajo los efectos del alcohol es aceptable, también son los participantes daneses los que menos probabilidad manifiestan de que la policía les someta a un control de sustancias psicoactivas en un desplazamiento habitual. Todo ello hace pensar que la aplicación y el respaldo al control del alcohol al volante en Dinamarca son escasos.

La distracción producida por los dispositivos portátiles de telecomunicación se ha convertido en un problema en los últimos años; la sociedad se ha vuelto menos tolerante con estos conductores distraídos. La "tolerancia cero con la utilización del teléfono móvil al volante" es una medida (potencial) que trata de reducir las lesiones y las muertes debidas a este tipo de distracción al volante. Cinco países de América Latina: Argentina (71%), Bolivia (76%), México (71%), Paraguay (72%) y Perú (72%), tienen el nivel más alto de respaldo público. El menor apoyo lo encontramos en países europeos: Austria (36%), República Checa (35%), Dinamarca (38%), Finlandia (28%) e Italia (30%).

Actualmente, las medidas políticas dirigidas a los ciclistas están siendo motivo de debate y se están poniendo en marcha en todo el mundo con el objetivo de reducir el número de lesiones que sufren estos usuarios. Una de las (posibles) medidas es la implantación de una "ley que obligue a los ciclistas a llevar el casco". Los cinco países con el mayor apoyo son países de América Latina: Bolivia (92%), Costa Rica (94%), Guatemala (92%), Paraguay (93%) y Venezuela (94%). Los países que muestran menor respaldo son países europeos: Bélgica (46%), Dinamarca (44%), Finlandia (45%), Alemania (44%) y los Países Bajos (19%). Resulta interesante destacar que los Países Bajos y Dinamarca se encuentran entre los países con menor apoyo a estas medidas, a pesar del gran número de ciclistas que circula por sus carreteras.

3.9 Limitaciones de la encuesta ESRA1

Como se ha visto en este capítulo, la encuesta ESRA1 ofrece un conjunto de datos único sobre las opiniones, actitudes y conductas de los usuarios de la vía en relación a la seguridad vial. El tamaño total de la muestra es de 38.738 usuarios de 38 países. La información es reciente (2015-2017), fiable y se puede comparar entre países. Por lo tanto, los resultados pueden servir de base para realizar una evaluación comparativa de la cultura de la seguridad vial a nivel regional y global. Aun así, de esta primera edición de la encuesta se pueden extraer varias lecciones⁴ que son útiles para futuras ediciones.

En primer lugar, contar con una metodología y un procedimiento de muestreo estandarizados en todos los países participantes es esencial a la hora de obtener datos totalmente fiables y comparables (p. ej., De Leeuw y cols., 2008). Aunque esta cuestión claramente se tuvo en cuenta, lo cierto es que surgieron algunos problemas. Por ejemplo, durante el muestreo algunas compañías nacionales de investigación de mercado utilizaron tres categorías de edad y otras compañías utilizaron seis. En los países de América Latina, el grupo de mayor edad tenía como límite los 69 años, dado que en estos países no se pudo obtener una muestra representativa que incluyera encuestados de más edad. Asimismo, cada compañía de investigación de mercado (iVOX, GfK y Punto de Fuga) programó el cuestionario para los países de los que era responsable. La programación se controló a nivel central, pero puede que no se hayan detectado algunas diferencias menores. Para alcanzar el objetivo de 1.000 encuestados, la recopilación de datos en Italia se realizó en línea y también a través de entrevistas telefónicas. Con el fin de no mezclar métodos, los datos de las entrevistas telefónicas no se han incluido en los análisis presentados en este informe. Además, en Eslovenia se produjo un pequeño error en la traducción de algunos elementos. Por estas razones, Italia y Eslovenia tuvieron que ser excluidas de algunas preguntas.

En segundo lugar, las investigaciones basadas en encuestas presentan numerosos sesgos y tendencias generales de respuesta, lo cual es especialmente cierto en estudios en los que participan varios países (véase, por ejemplo, Tellis & Chandrasekaran, 2010; Lajunen, Corry, Summala, & Hartley, 1997). Estos sesgos pueden conducir a conclusiones erróneas (es decir, a confundir las diferencias en las respuestas socialmente deseadas con las diferencias reales en el rasgo evaluado). De hecho, los datos de la muestra ESRA revelaron diferencias entre países en las tendencias generales de respuesta en varias preguntas. Por ejemplo, según su evolución, Dinamarca es uno de los países que menos preocupación muestra por los diferentes problemas sociales, mientras que Grecia y Portugal se encuentran entre los países con mayor grado de preocupación. Desafortunadamente, el cuestionario actual ESRA no incluye una escala sobre deseabilidad social, por lo que conviene ser prudentes a la hora de interpretar los resultados.

En tercer lugar, algunas de las preguntas fueron excluidas de los análisis por diversos motivos. Por ejemplo, en este informe no se han analizado los datos sobre exposición (Q8 del cuestionario; Apéndice 1). Asimismo, del apartado sobre implicación en colisiones, tampoco se ha incluido la parte de la pregunta referida a incidentes (Q21b del cuestionario; Apéndice 3). Además, en el Reino Unido y EE.UU. la medida km/h se adaptó a millas/h, pero al no disponer de la conversión del número real de kilómetros, se produjeron diferencias entre estos elementos (por ejemplo, 10 millas/h equivale a 16 km/h), lo cual podría explicar esa parte de los resultados del Reino Unido y EE.UU.

Finalmente, como queda de manifiesto en esta sección, es necesario realizar algunas mejoras a la hora de diseñar la segunda edición de la encuesta ESRA en 2018. Se mantendrá un conjunto básico de preguntas en cada encuesta, lo cual permite realizar comparaciones y desarrollar series cronológicas de indicadores de desempeño en materia de seguridad vial. Si se considera oportuno, podrían

⁴ El listado de limitaciones presentado aquí no es exhaustivo.

añadirse nuevas preguntas y algunas de las existentes podrían ser modificadas o eliminadas con el fin de obtener una mejor calidad en las respuestas. Esta será una decisión conjunta de todas las organizaciones participantes.

4 Conclusiones y recomendaciones

4.1 Cumplimiento de los objetivos iniciales

Cuando Vias institute (anteriormente llamado *Belgian Road Safety Institute* [instituto belga para la seguridad vial]) puso en marcha la iniciativa ESRA en 2015, su objetivo inicial era desarrollar un método coste-efectivo de recopilación de información fiable sobre las actitudes y el desempeño de los usuarios de la vía en una serie de países europeos. Un requisito importante era que los datos obtenidos pudieran constituir la base para el desarrollo de indicadores sobre el desempeño de la seguridad vial que se pudieran comparar entre países. Inicialmente estaba previsto que unos diez países se unieran a la iniciativa. Desde el principio, se esperaba que la idea fuera lo suficientemente interesante como para atraer a otros países en una fase posterior.

Se puede afirmar con seguridad que estos objetivos iniciales se han logrado e incluso superado. En un periodo de tan solo dos años y medio, esta iniciativa europea se ha convertido en una encuesta global que abarca a 38 países. El cuestionario se ha traducido a 33 idiomas o variantes de un idioma según el país y se ha recabado información de casi 40.000 usuarios de la vía en una sola base de datos. Asimismo, se espera que aumente el número de países que participe en la siguiente edición de la encuesta (ESRA2). Varias organizaciones y asociaciones internacionales activas en el ámbito de la seguridad vial han expresado su interés por la iniciativa ESRA; ya están teniendo en cuenta o utilizando los resultados de la encuesta en sus iniciativas y publicaciones.

Tan solo dos años y medio después de poner en marcha el proyecto, se han publicado tres informes generales, seis informes temáticos en profundidad, 25 hojas informativas de otros tantos países y un número creciente de artículos. Este es un logro destacable, fruto del compromiso entusiasta, la flexibilidad y la actitud cooperativa de las 26 organizaciones participantes.

4.2 Dieciséis aspectos clave de la primera encuesta ESRA

El conjunto de datos del cuestionario ESRA1 incluye casi 40.000 registros, cada uno con más de 200 variables. Por lo tanto, los resultados que se presentan en este informe son solo una parte de la información que se puede obtener del análisis de los datos de la encuesta.

Con tantos resultados disponibles, resulta difícil identificar los hallazgos más interesantes. No obstante, en el siguiente recuadro se recogen algunas de las conclusiones más destacadas que se extraen de este informe, en particular, al comparar los países latinoamericanos (LATAM) con los países europeos (Europa).

Dieciséis aspectos clave de la encuesta ESRA1

Preocupación por la seguridad vial

1. Los usuarios de la vía de los países latinoamericanos están más preocupados por los accidentes de tráfico que los usuarios de los países europeos, lo cual es un reflejo de las mayores tasas de mortalidad en estos países en comparación con las tasas de Europa.

Modos de transporte

2. Los modos de transporte más utilizados en los países que participaron en la encuesta ESRA1 son: "caminar", "coche como conductor", "coche como pasajero" y "transporte público".

3. Montar en bicicleta es menos frecuente en América Latina que en Europa. Solo el 15% de los usuarios de la vía de América Latina afirma que la bicicleta es para ellos uno de los “tres principales” modos de transporte, mientras que en Europa la tasa se sitúa en el 22%. En los Países Bajos la cifra es del 52%, la más elevada de los 38 países encuestados.

Conductas viales autodeclaradas

4. El exceso de velocidad es un problema importante en todos los países participantes de la encuesta ESRA. Así, por ejemplo, el 68% de los conductores entrevistados reconoce haber excedido la velocidad en autopistas (media del grupo Europa: 73%; media del grupo LATAM: 56%).
5. La conducta vial de riesgo más frecuente en los países latinoamericanos es conducir cuando se está demasiado cansado para ello. El 67% de los conductores latinoamericanos afirma que en el último año ha conducido un coche a pesar de ser conscientes de que estaban demasiado cansados para hacerlo (media del grupo Europa: 60%; media del grupo ESRA: 62%).
6. La diferencia más destacada entre los encuestados latinoamericanos y los europeos se observa en la utilización del cinturón de seguridad en los asientos traseros. Tan solo el 39% de los usuarios de la vía en América Latina utiliza siempre el cinturón de seguridad cuando viaja en la parte trasera del vehículo, en comparación con el 62% en Europa (media del grupo ESRA: 52%).

Aceptación de las conductas viales de riesgo

7. La (no) aceptación de ciertas conductas viales de riesgo por parte de los usuarios latinoamericanos es muy similar a la de los usuarios europeos y a la de otros países de la encuesta ESRA, excepto en el caso del exceso de velocidad.
8. La principal diferencia entre los encuestados latinoamericanos y los europeos se observa en la aceptación de las sanciones por exceso de velocidad. Solo el 19% de los encuestados de América Latina considera que el exceso de velocidad en autopista es aceptable, mientras que para los encuestados europeos esa cifra es del 33%. La tasa del grupo Europa está en consonancia con la mayor prevalencia de las sanciones por exceso de velocidad en autopista por parte de los conductores europeos, en comparación con los conductores latinoamericanos.

Seguridad subjetiva

9. Los usuarios de la vía en los países de América Latina se sienten menos seguros frente al tráfico que los usuarios europeos. Los encuestados daneses y finlandeses son los que más seguros se sienten y los venezolanos los que menos.
10. En Europa, el transporte público se considera un medio de desplazamiento muy seguro. Sin embargo, más de la mitad de los encuestados latinoamericanos piensa que utilizar el transporte público es bastante inseguro.

Aplicación de normas y sanciones de tráfico

11. Casi el 70% de todos los encuestados considera que las normas de tráfico relacionadas con el alcohol y las drogas no se están aplicando con la suficiente efectividad.
12. Casi el 20% de todos los usuarios de la vía cree que las sanciones por consumo de alcohol y drogas al volante son demasiado severas.
13. El grado de aplicación de normas y sanciones con respecto a la conducción bajo los efectos del alcohol varía considerablemente según el país. Tan solo el 2% de los conductores daneses confiesa que ha sido sometido a controles de alcoholemia en uno de sus desplazamientos habituales, frente al 44% de los conductores polacos.

Respaldo a las medidas políticas

14. Aproximadamente el 80% de los encuestados está de acuerdo con el enfoque que opta por la tolerancia cero con el alcohol para los conductores noveles y con la instalación del sistema "alcolock" para reincidentes.
15. Los encuestados de los países de América Latina muestran, en general, (en todos los temas) un mayor apoyo a las medidas políticas sobre seguridad vial que los encuestados de los países europeos.
16. En los Países Bajos, que tienen la mayor tasa de utilización de la bicicleta para desplazarse, según manifiestan los encuestados, el respaldo a la ley que obligue a todos los ciclistas a llevar casco es muy bajo. Solo el 19% de los encuestados holandeses apoya esta medida, mientras que el 69% de la muestra global ESRA está a favor de la misma (media del grupo Europa: 59%; media del grupo LATAM: 84%).

4.3 Recomendaciones para el desarrollo futuro del proyecto ESRA

El proyecto ESRA ha demostrado la viabilidad del establecimiento de una serie de indicadores fiables sobre el desempeño de la seguridad vial que permita la comparación entre países. Actualmente, se prevé llevar a cabo la segunda edición de ESRA en 2018 y posteriormente repetir la encuesta cada tres años. De esta manera, se podrá disponer de un conjunto de indicadores sobre el desempeño de la seguridad vial para un número mayor de países en todo el mundo.

Para conseguirlo, es aconsejable mantener la esencia del enfoque actual en las futuras ediciones de la encuesta ESRA. Es decir:

- Utilizar una muestra representativa (N=1.000) de la población de todos los países participantes (aunque este requisito podría adaptarse en el caso de países (muy) grandes/pequeños).
- Llevar a cabo el trabajo de campo por medio de servicios de panel en línea, lo cual garantiza una muestra representativa de la población (este es el enfoque con mayor coste-efectividad).
- Utilizar un cuestionario común⁵, traducido al idioma de cada país, para todos los países participantes (asegurando así la comparabilidad y la interpretación correcta de los resultados).
- Contar con una organización que coordine y gestione todas las actividades, con un grupo principal de socios que comparta sus recursos y su experiencia a la hora de analizar los principales resultados de la encuesta ESRA.
- Continuar con la implicación de organizaciones o institutos locales dedicados a la investigación con el suficiente conocimiento en materia de seguridad vial en cada país (para asegurar la calidad de las traducciones y la interpretación significativa de los resultados nacionales y para verificar los resultados en función de otras fuentes nacionales).

Sin embargo, en particular la ampliación prevista para incluir a otros países deja clara la necesidad de reflexionar sobre el desarrollo futuro de la encuesta ESRA. Del análisis de este informe se extraen varias recomendaciones con respecto a la evolución del proyecto. En concreto, se recomienda:

- Poner los datos derivados de la encuesta ESRA a disposición de los observatorios de seguridad vial a nivel regional, nacional e internacional, para asegurar que los indicadores sobre el desempeño de la seguridad vial producidos por ESRA se utilicen como fuente de información y respaldo a la formulación de políticas a nivel regional, nacional e internacional.

⁵ con una programación común y centralizada de las preguntas

- Utilizar los datos obtenidos en la encuesta ESRA como base para el desarrollo de indicadores sobre el desempeño de la seguridad vial que sean aplicables a nivel internacional.
- Contribuir a la definición de objetivos a medio y largo plazo para estos indicadores de desempeño.

Asimismo, cabe admitir que existe un número creciente de países de medianos y bajos ingresos, así como regiones y ciudades, que también se podrían beneficiar de participar en el proyecto ESRA. Dicha ampliación requerirá que la red ESRA aborde tres cuestiones importantes: 1) la viabilidad de utilizar paneles de acceso a internet en determinados países para obtener una muestra representativa de la población adulta y la necesidad o posibilidad de desarrollar métodos alternativos para la recopilación de datos; 2) la aplicación plena de las preguntas actuales en el contexto de los países de ingresos medianos y bajos; y 3) la viabilidad de incluir algunas preguntas que varíen en función del país, al tiempo que se mantiene la estructura subyacente de la base de datos (de esta manera se brinda al socio nacional la oportunidad de incluir también una o dos preguntas que sean específicas para su país).

Listado de tablas y figuras

Tabla 1: Temas abordados en el cuestionario ESRA1	15
Tabla 2: Variantes de un idioma según el país en el que se llevó a cabo la encuesta ESRA1	16
Tabla 3: Características de la muestra en cada país (muestra no ponderada)	17
Tabla 4: Los cinco modos de transporte más frecuentes de entre "los 3 primeros" en los últimos doce meses, por país (los cinco más frecuentes, los cinco menos frecuentes)	23
Tabla 5: Conductas viales autodeclaradas en los últimos doce meses, por país y grupo (las cinco primeras, las cinco últimas).....	31
Tabla 6: Percepción de la aceptación de los demás, por país y grupo (los cinco primeros países, los cinco últimos países)	34
Tabla 7: Percepción del riesgo, por país y grupo (los cinco primeros países, los cinco últimos países).....	38
Tabla 8: Seguridad subjetiva respecto de una selección de modos de transporte, por país y grupo (los cinco primeros países, los cinco últimos países).....	40
Tabla 9: Respaldo a las medidas políticas, por país y grupo (los cinco primeros países, los cinco últimos países).....	47
Tabla 10: Características de la recopilación de datos en cada país	60
Tabla 11: ¿En qué medida se siente Vd. preocupado por los siguientes temas?	62
Tabla 12: En la zona donde Vd. vive, ¿en qué medida resulta aceptable para la mayoría de las personas que un conductor...? Parte 1	64
Tabla 13: En la zona donde Vd. vive, ¿en qué medida resulta aceptable para la mayoría de las personas que un conductor...? Parte 2	66
Tabla 14: ¿En qué medida es aceptable para Vd. que un conductor...? Parte 1	68
Tabla 15: ¿En qué medida es aceptable para Vd. que un conductor...? Parte 2	70
Tabla 16: En los últimos 12 meses, Vd. como usuario de la vía, ¿con qué frecuencia ...? Parte 1	72
Tabla 17: En los últimos 12 meses, Vd. como usuario de la vía, ¿con qué frecuencia ...? Parte 2	74
Tabla 18: En los últimos 12 meses, Vd. como usuario de la vía, ¿con qué frecuencia ...? Parte 3	76
Tabla 19: En los últimos 12 meses, Vd. como usuario de la vía, ¿con qué frecuencia ...? Parte 4	78
Tabla 20: En los últimos 12 meses, Vd. como usuario de la vía, ¿con qué frecuencia ...? Parte 5	80
Tabla 21: En uno de sus desplazamientos habituales (como conductor), ¿qué probabilidad hay de que la policía le someta a un control de?	82
Tabla 22: En los últimos 12 meses, ¿cuántas veces le ha parado la policía para someterle a un control de ...?	84
Figura 1: Cobertura geográfica y evolución de la encuesta ESRA1	13
Figura 2: Tasa de mortalidad en las carreteras (OMS, 2008, 2015) vs. preocupación por los accidentes de tráfico (ESRA, 2015-2017), por país	21
Figura 3: Modos de transporte más frecuentes en los últimos doce meses, clasificados en "los 3 primeros" según los encuestados, por grupo	22
Figura 4: Conductas viales autodeclaradas relacionadas con los ocupantes de vehículos en los últimos doce meses, por grupo	27
Figura 5: Conductas viales de riesgo autodeclaradas relacionadas con los usuarios de vehículos de dos ruedas en los últimos doce meses, por grupo	28
Figura 6: Conductas viales de riesgo autodeclaradas relacionadas con los peatones en los últimos doce meses, por grupo	29
Figura 7: Aceptación personal y percepción de la aceptación de los demás en los últimos doce meses, por grupo	33
Figura 8: Actitudes frente a la seguridad vial en los últimos doce meses, por grupo.....	37
Figura 9: Opinión sobre la aplicación de sanciones y normas de tráfico, por grupo	44

Figura 10: Estimación de la probabilidad de ser sometido a un control de alcoholemia en un desplazamiento habitual, por país y grupo	45
Figura 11: Respaldo a las medidas políticas.....	47

Publicaciones de la encuesta ESRA1

Informes principales

Meesmann, U., Torfs, K., Nguyen, H., & Van den Berghe, W. (2018). *Do we care about road safety? Key findings from the ESRA1 project in 38 countries*. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes). Brussels, Belgium: Vias institute.

Meesmann, U., Torfs, K., & Van den Berghe, W. (2017). [The ESRA-project: Synthesis of the main findings from the 1st ESRA survey in 25 countries](#). ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Brussels, Belgium: Belgian Road Safety Institute.

Torfs, K., Meesmann, U., Van den Berghe, W., & Trotta, M. (2016). [ESRA 2015 – The results. Synthesis of the main findings from the ESRA survey in 17 countries](#). ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes). Brussels, Belgium: Belgian Road Safety Institute.

Seis informes temáticos (2015)

Yannis, G., Laiou, A., Theofilatos, A., & Dragomanovits, A. (2016). [Speeding](#). *ESRA thematic report no. 1*. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitude). Athens, Greece: National Technical University of Athens.

Achermann Stürmer, Y. (2016). [Driving under the influence of alcohol and drugs](#). *ESRA thematic report no. 2*. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitude). Bern, Switzerland: Swiss Council for Accident Prevention.

Trigoso J., Areal A., & Pires C. (2016). [Distraction and fatigue](#). *ESRA thematic report no. 3*. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes). Lisbon, Portugal: Prevenção Rodoviária Portuguesa.

Trotta, M., Meesmann, U., Torfs, K., Van den Berghe, W., Shingo Usami, D., & Sgarra, V. (2016). [Seat belt and child restraint systems](#). *ESRA thematic report no. 4*. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes). Brussels, Belgium: Belgian Road Safety Institute.

Furian, G., Brandstätter, C., Kaiser, S., & Witzik, A. (2016). [Subjective safety and risk perception](#). *ESRA thematic report no. 5*. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes). Vienna, Austria: Kuratorium für Verkehrssicherheit.

Buttler, I. (2016). [Enforcement and support for road safety policy measures](#). *ESRA thematic report no. 6*. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes). Warsaw, Poland: Instytutu Transportu Samochodowego.

Hoja descriptiva de cada país (2015 + 2016)

2015: Austria, Bélgica, República Checa, Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Países Bajos, Noruega, Polonia, Portugal, Eslovenia, España, Suecia, Suiza y Reino Unido;

2016: Australia, Canadá, Israel, República de Corea y Estados Unidos de América.

Estas publicaciones están disponibles en www.esranet.eu. Además, los resultados se han recogido en artículos científicos e informes nacionales y se presentan en conferencias internacionales, como: TRA, TRB, DDI, RSS, AustralAsian, AROSO, IRTAD, ETSC, RS5C etc.

Referencias

- Baker, R., Blumberg, S. J., Brick, J. M., Couper, M. P., Courtright, M., Dennis, J. M., et al. (2010). AAPOR Report on en línea panels. *Public Opinion quarterly*, 74(4), 711-781
- Belgian Road Safety Institute (2015). *Nationale VerkeersONveiligheidsenquête 2014 (NVOV⁶)*. Retrieved from http://enquetebivv.be/files/folder_nl.pdf [19.12.17]
- Cestac, J., & Delhomme, P. (Eds.) (2012). *European road users' risk perception and mobility. The SARTRE 4 survey*. Lyon: Public Imprim. Retrieved from http://www.attitudes-roadsafety.eu/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=uploads/media/Sartre-4-report.pdf&t=1513812409&hash=68ae3d1fd45eb79231b341cfa1ec8ea7 [19.12.17]
- De Leeuw, E. D., Hox, J. J., & Dillman, D. A. (2008). *International handbook of survey methodology*. New York, NY: Taylor & Francis.
- Goldenbeld, C., & de Craen, S. (2013). The comparison of road safety survey answers between web-panel and face-to-face; Holandés results of SARTRE-4 survey. *Journal of Safety Research*, 46, 13-20.
- IBM Corp. Released 2013. IBM SPSS Statistics for Windows, Version 22.0. Armonk, NY: IBM Corp
- Lajunen, T., Corry, A., Summala, H., & Hartley, L. (1997). Impression management and self-deception in traffic behaviour inventories. *Personality and individual differences*, 22(3), 341-353.
- Meesmann, U., Boets, S., & Silverans, P. (2014). *Appendix Methodology & Questionnaire. Results of the BIVV/IBSR three-yearly road safety attitude survey*. Brussels, Bélgica: Belgian Road Safety Institute (BIVV/IBSR) - Road Safety Knowledge Centre. Retrieved from <http://www.vias.be/publications/Bijlage%20Methodologie%20en%20vragenlijst/Appendix%20Methodology%20&%20Questionnaire%20-%20Results%20of%20the%20BIVV-IBSR%20three-yearly%20road%20safety%20attitude%20survey.pdf> [19.12.17]
- R Core Team (2015). R: A idioma and environment for statistical computing. R Foundation for Statistical Computing, Vienna, Austria. URL <https://www.R-project.org/>
- Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (2012). *SWOV Fact Sheet – Subjective safety in traffic*. Retrieved from https://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Subjective_safety.pdf [19.12.17]
- Tellis, G. J., & Chandrasekaran, D. (2010). Does culture matter? Assessing response biases in cross-national survey research. *International Journal of Research in Marketing, Forthcoming*, 19-10.
- United Nations Statistics Division (2017). UN data. Internetpenetration. Retrieved from http://data.un.org/Data.aspx?d=WDI&f=Indicator_Code%3AIT.NET.USER.P2 [19.12.17]
- Zhao, F., Pereira, F. C., Ball, R., Kim, Y., Han, Y., Zegras, C., & Ben-Akiva, M. (2015). Exploratory analysis of a smartphone-based travel survey in Singapore. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2(2494), 45-56.
- Zmud, J., Lee-Gosselin, M., Munizaga, M., & Carrasco, J. A. (Eds.) (2013). *Transport survey methods: Best practice for decision making*. Emerald Group Publishing.

⁶ Disponible en holandés, francés y alemán

Apéndice 1: Características de la recopilación de datos en cada país

Tabla 10: Características de la recopilación de datos en cada país

País	Cuota de los grupos de edad	Tamaño de la muestra (total)	Fechas del trabajo de campo (2015)	Agencia de investigación de mercado	Proveedor nacional de panel	Idiomas	Duración media de la entrevista (minutos)	Usuarios de internet* (por cada 100 habitantes)
Argentina	3	999	13/07 - 24/07/2017	Punto de Fuga	CINT	Español (Sudamérica)	23	69%
Australia	3	1.002	8/12 - 17/12/2017	GfK	CINT	Inglés (AU)	20	85%
Austria	6	1.019	22/06 – 03/07/2015	iVOX	Research Now	Alemán (AT)	22	84%
Bélgica	3	1.000	17/06 – 25/06/2015	iVOX	iVOX	Holandés (BE) Francés (BE)	21	85%
Bolivia	3	522	21/07 - 21/08/2017	GfK	GfK	Español (Sudamérica)	31	45%
Brasil	3	987	13/07 - 18/07/2017	Punto de Fuga	CINT	Portugués (BR),	22	59%
Canadá	3	1.059	28/09 - 10/10/2016	GfK	CINT	Inglés (CA)	19	88%
Chile	3	1.004	13/07 - 24/07/2017	Punto de Fuga	CINT	Español (Sudamérica)	25	64%
Colombia	3	998	13/07 - 18/07/2017	Punto de Fuga	CINT	Español (Sudamérica)	26	56%
Costa Rica	3	1.025	21/07 - 21/08/2017	GfK	GfK	Español (Sudamérica)	27	60%
República Checa	3	1.164	21/09 - 03/10/2016	iVOX	iVOX	Checo (CZ)	25	81%
Dinamarca	3	1.077	02/06 – 03/07/2015	iVOX	Norstat	Danés (DK)	23	96%
Ecuador	3	1.001	21/07 - 15/08/2017	GfK	GfK	Español (Sudamérica)	27	49%
Finlandia	3	1.016	02/06 – 30/06/2015	iVOX	Norstat	Finés (FI)	23	93%
Francia	6	1.000	29/06 – 14/07/2015	iVOX	Research Now	Francés (FR)	18	85%
Alemania	3	999	17/06 – 30/06/2015	iVOX	Bilendi	Alemán (DE)	21	88%
Grecia	3	1.113	03/06 – 03/07/2015	iVOX	The Hellenic Research House	Griego (EL)	24	67%
Guatemala	3	1.042	21/07 - 20/08/2017	GfK	GfK	Español (Sudamérica)	27	27%
Hungría	3	1.255	28/09 - 05/10/2016	iVOX	iVOX	Húngaro (HU)	25	73%
Irlanda	3	999	22/06 – 03/07/2015	iVOX	Research Now	Inglés (IE)	20	80%
Israel	3	1.316	27/09 - 02/10/2017	iVOX	Panelview	Hebreo (IL), Inglés (IL)	22	79%

País	Cuota de los grupos de edad	Tamaño de la muestra (total)	Fechas del trabajo de campo (2015)	Agencia de investigación de mercado	Proveedor nacional de panel	Idiomas	Duración media de la entrevista (minutos)	Usuarios de internet* (por cada 100 habitantes)
Italia	3	837 (1.050)	06/06 – 25/09/2015	iVOX	CTL	Italiano (IT)	21 (25)	66%
México	3	993	13/07 - 24/07/2016	Punto de Fuga	CINT	Español (MX)	23	57%
Países Bajos	3	1.106	04/06– 23/06/2015	iVOX	Panel Inzicht	Holandés (NL)	21	93%
Noruega	3	1.004	13/12 - 27/12/2016	GfK	SSI	Noruego (NO)	20	97%
Paraguay	3	532	21/07 - 21/08/2017	GfK	GfK	Español (Sudamérica)	29	51%
Perú	3	998	21/07 - 04/08/2017	GfK	GfK	Español (Sudamérica)	28	41%
Polonia	6	1.085	22/06 – 14/07/2015	iVOX	MarketAgent	Polaco (PL)	22	68%
Portugal	3	1.028	05/06 – 07/07/2015	iVOX	Netquest	Portugués (PT)	23	69%
República de Corea	3	1.007	28/09 - 13/10/2016	GfK	CINT	Coreano (KR)	18	90%
Eslovenia	6	1.002	22/06 – 12/07/2015	iVOX	MarketAgent	Esloveno (SI)	22	73%
España	3	1.021	29/06 – 22/07/2015	iVOX	Research Now	Español (ES)	21	79%
Suecia	6	1.297	02/06 – 22/06/2015	iVOX	Research Now	Sueco (SE)	21	91%
Suiza	6	1.000	17/06 – 01/07/2015	iVOX	Bilendi	Alemán (CH) Francés (CH) Italiano (CH)	22	89%
Reino Unido	6	1.162	22/06 – 06/07/2015	iVOX	Research Now	Inglés (británico)	17	92%
Estados Unidos	3	1.075	28/09 - 05/10/2016	GfK	CINT	Inglés (americano)	19	75%
Uruguay	3	997	13/07 - 24/07/2017	Punto de Fuga	CINT	Español (Sudamérica)	25	65%
Venezuela	3	997	19/07 - 24/07/2017	Punto de Fuga	CINT	Español (Sudamérica)	26	62%
TOTAL		38.738						

Notas:

(1) Todos los países (excepto Italia³) utilizaron un panel en línea con muestreo por cuotas (edad*sexo), mientras que la distribución geográfica fue monitorizada. En los análisis comunes de la encuesta ESARA solo se incluyeron los datos en línea de Italia. En la tabla, se indica entre paréntesis el tamaño total de la muestra de Italia, incluyendo los datos de las entrevistas telefónicas.

(2) Para las cuotas se utilizaron tres o seis grupos de edad: 3 grupos de edad = 18-34a, 35-54a y 55+; 6 grupos de edad = 18-24a, 25-34a, 35-44a, 45-54a, 55-64a y 65+; en los países del grupo LATAM el grupo de mayor edad era 55-69a.

(3) *fuente United Nations Statistics Division, 2017

Apéndice 2: Variables dicotómicas de cada país/grupo

Tabla 11: ¿En qué medida se siente Vd. preocupado por los siguientes temas?

Puede contestar utilizando una escala del 1 al 4, en la que 1 significa "muy preocupado" y 4 "nada preocupado". Los números intermedios se pueden utilizar para matizar su respuesta. => % de preocupación (puntuación 1-2)

País/Grupo	Nivel de delin- cuencia	Contaminación	Accidentes de trá- fico	Calidad de la sanidad	Atascos de tráfico	Desempleo
Argentina	94%	80%	85%	87%	61%	86%
Australia	76%	77%	81%	82%	73%	77%
Austria	76%	84%	61%	47%	49%	78%
Bélgica	80%	79%	78%	77%	68%	70%
Bolivia	84%	81%	81%	85%	76%	81%
Brasil	94%	89%	91%	91%	80%	87%
Canadá	69%	72%	72%	79%	64%	67%
Chile	91%	91%	85%	90%	73%	82%
Colombia	92%	92%	83%	86%	82%	82%
Costa Rica	88%	87%	87%	80%	85%	86%
República Checa	87%	82%	82%	74%	63%	63%
Dinamarca	55%	60%	48%	65%	27%	44%
Ecuador	84%	87%	87%	80%	74%	86%
Finlandia	72%	70%	65%	68%	32%	77%
Francia	80%	85%	76%	81%	67%	79%
Alemania	75%	78%	60%	46%	51%	57%
Grecia	90%	88%	89%	91%	79%	90%
Guatemala	91%	90%	81%	83%	86%	86%
Hungría	78%	84%	72%	85%	59%	69%
Irlanda	79%	76%	81%	86%	68%	79%
Israel	79%	74%	90%	72%	77%	64%

País/Grupo	Nivel de delincuencia	Contaminación	Accidentes de tráfico	Calidad de la sanidad	Atascos de tráfico	Desempleo
Italia	65%	68%	67%	66%	61%	62%
México	94%	90%	83%	90%	81%	85%
Países Bajos	67%	62%	59%	74%	44%	68%
Noruega	72%	64%	70%	83%	60%	65%
Paraguay	92%	87%	90%	88%	86%	80%
Perú	92%	90%	88%	89%	83%	81%
Polonia	71%	71%	71%	82%	73%	73%
Portugal	86%	87%	86%	87%	64%	89%
República de Corea	59%	70%	71%	57%	67%	69%
Eslovenia	67%	73%	74%	69%	58%	84%
España	71%	79%	75%	81%	54%	86%
Suecia	71%	67%	49%	69%	31%	58%
Suiza	72%	82%	65%	44%	59%	66%
Reino Unido	70%	66%	67%	77%	68%	66%
Estados Unidos	80%	75%	78%	81%	66%	70%
Uruguay	89%	76%	85%	77%	49%	77%
Venezuela	96%	82%	72%	86%	64%	84%
Media del grupo LATAM	93%	88%	86%	89%	78%	85%
Media del grupo Europa	73%	75%	69%	70%	60%	70%
Media del grupo ESRA	81%	79%	77%	79%	68%	75%

Tabla 12: En la zona donde Vd. vive, ¿en qué medida resulta aceptable para la mayoría de las personas que un conductor...? Parte 1

Puede contestar utilizando una escala del 1 al 5, en la que 1 significa "inaceptable" y 5 "aceptable". Los números intermedios se pueden utilizar para matizar su respuesta. => % de preocupación (puntuación 4-5)

País/Grupo	circule 20 km/h por encima del límite de velocidad en autovía / autopista	circule 20 km/h por encima del límite de velocidad en una calle residencial	circule 20 km/h por encima del límite de velocidad en una zona urbana	hable por un teléfono móvil sin "manos libres" cuando conduce	escriba mensajes de texto o correos electrónicos mientras conduce	mire o actualice las redes sociales (por ejemplo: Facebook, twitter, etc.) mientras conduce	conduzca cuando tiene tanto sueño que le cuesta mantener los ojos abiertos
Argentina	22%	13%	15%	14%	10%	8%	7%
Australia	14%	10%	11%	12%	9%	9%	9%
Austria	43%	6%	9%	14%	3%	3%	4%
Bélgica	30%	13%	6%	8%	5%	4%	3%
Bolivia	24%	16%	18%	13%	9%	10%	8%
Brasil	16%	12%	11%	10%	7%	10%	7%
Canadá	31%	7%	9%	8%	6%	6%	6%
Chile	17%	7%	9%	7%	5%	6%	4%
Colombia	19%	9%	9%	7%	4%	6%	3%
Costa Rica	17%	8%	9%	8%	6%	6%	5%
República Checa	28%	6%	7%	10%	3%	2%	3%
Dinamarca	30%	2%	2%	8%	3%	2%	3%
Ecuador	16%	11%	10%	7%	4%	5%	4%
Finlandia	26%	4%	5%	24%	5%	4%	4%
Francia	28%	10%	11%	11%	8%	9%	6%
Alemania	40%	9%	12%	20%	8%	8%	10%
Grecia	36%	18%	18%	25%	13%	12%	10%
Guatemala	22%	13%	14%	13%	7%	8%	6%
Hungría	26%	7%	10%	5%	2%	1%	1%
Irlanda	23%	8%	8%	12%	8%	7%	6%
Israel	40%	12%	22%	15%	13%	9%	5%

País/Grupo	circule 20 km/h por encima del límite de velocidad en autovía / autopista	circule 20 km/h por encima del límite de velocidad en una calle residencial	circule 20 km/h por encima del límite de velocidad en una zona urbana	hable por un teléfono móvil sin "manos libres" cuando conduce	escriba mensajes de texto o correos electrónicos mientras conduce	mire o actualice las redes sociales (por ejemplo: Facebook, twitter, etc.) mientras conduce	conduzca cuando tiene tanto sueño que le cuesta mantener los ojos abiertos
Italia	46%	35%	29%	32%	19%	14%	14%
México	23%	11%	13%	12%	8%	8%	6%
Países Bajos	31%	15%	5%	6%	4%	4%	4%
Noruega	32%	5%	5%	11%	5%	4%	4%
Paraguay	24%	16%	15%	14%	9%	9%	5%
Perú	16%	11%	11%	9%	6%	6%	5%
Polonia	34%	13%	20%	17%	9%	7%	6%
Portugal	44%	10%	13%	8%	5%	3%	3%
República de Corea	22%	14%	16%	14%	9%	9%	6%
Eslovenia	28%	6%	5%	9%	5%	-	5%
España	33%	8%	12%	9%	5%	5%	5%
Suecia	40%	8%	8%	21%	9%	7%	7%
Suiza	30%	3%	4%	6%	3%	2%	3%
Reino Unido	17%	6%	6%	7%	5%	5%	5%
Estados Unidos	27%	13%	14%	18%	13%	12%	11%
Uruguay	23%	9%	9%	8%	5%	5%	4%
Venezuela	26%	13%	15%	15%	10%	10%	6%
Media del grupo LA-TAM	19%	11%	12%	11%	7%	8%	6%
Media del grupo Europa	33%	12%	13%	15%	8%	7%	7%
Media del grupo ESRA	26%	12%	13%	14%	9%	9%	7%

Tabla 13: En la zona donde Vd. vive, ¿en qué medida resulta aceptable para la mayoría de las personas que un conductor...? Parte 2

Puede contestar utilizando una escala del 1 al 5, en la que 1 significa "inaceptable" y 5 "aceptable". Los números intermedios se pueden utilizar para matizar su respuesta. => % de preocupación (puntuación 4-5)

País/Grupo	conduzca cuando cree que ha bebido demasiado	conduzca 1 hora después de haber consumido drogas (que no sean medicación)	conduzca después de haber consumido tanto drogas (que no sean medicación), como alcohol	no utilice el cinturón de seguridad en los asientos traseros	no utilice el cinturón de seguridad en los asientos delanteros	lleve a niños en el coche sin el sistema de retención (silla infantil, cinturón, etc.)
Argentina	8%	7%	6%	23%	13%	14%
Australia	9%	11%	8%	9%	8%	9%
Austria	3%	2%	2%	17%	7%	3%
Bélgica	4%	3%	2%	14%	8%	3%
Bolivia	5%	7%	7%	29%	22%	26%
Brasil	6%	6%	6%	19%	9%	9%
Canadá	6%	6%	5%	9%	6%	7%
Chile	4%	5%	3%	17%	6%	9%
Colombia	3%	4%	3%	22%	6%	10%
Costa Rica	4%	5%	4%	19%	6%	8%
República Checa	1%	2%	2%	17%	7%	2%
Dinamarca	1%	1%	1%	8%	4%	1%
Ecuador	4%	3%	3%	18%	5%	12%
Finlandia	2%	13%	1%	20%	8%	2%
Francia	7%	6%	6%	11%	9%	7%
Alemania	6%	5%	5%	19%	10%	8%
Grecia	12%	13%	14%	45%	26%	14%
Guatemala	7%	6%	5%	23%	13%	16%
Hungría	1%	1%	1%	16%	5%	2%
Irlanda	6%	6%	4%	12%	6%	6%
Israel	5%	4%	3%	14%	4%	7%
Italia	7%	7%	9%	54%	19%	20%

México	7%	6%	6%	22%	11%	15%
País/Grupo	conduzca cuando cree que ha bebido demasiado	conduzca 1 hora después de haber consumido drogas (que no sean medicación)	conduzca después de haber consumido tanto drogas (que no sean medicación), como alcohol	no utilice el cinturón de seguridad en los asientos traseros	no utilice el cinturón de seguridad en los asientos delanteros	lleve a niños en el coche sin el sistema de retención (silla infantil, cinturón, etc.)
Países Bajos	3%	4%	2%	16%	7%	4%
Noruega	3%	3%	2%	8%	5%	2%
Paraguay	7%	7%	6%	25%	12%	19%
Perú	5%	5%	4%	17%	6%	13%
Polonia	5%	5%	5%	24%	13%	8%
Portugal	4%	4%	3%	17%	4%	4%
República de Corea	6%	8%	6%	25%	9%	9%
Eslovenia	4%	6%	5%	9%	8%	4%
España	5%	5%	4%	11%	6%	6%
Suecia	4%	5%	4%	12%	10%	5%
Suiza	2%	2%	2%	21%	9%	3%
Reino Unido	4%	5%	4%	10%	5%	5%
Estados Unidos	10%	10%	10%	22%	13%	11%
Uruguay	4%	6%	4%	21%	8%	10%
Venezuela	8%	8%	8%	27%	16%	17%
Media del grupo LATAM	6%	6%	6%	21%	10%	12%
Media del grupo Europa	5%	5%	5%	21%	10%	8%
Media del grupo ESRA	7%	7%	6%	21%	11%	10%

Tabla 14: ¿En qué medida es aceptable para Vd. que un conductor...? Parte 1

Puede contestar utilizando una escala del 1 al 5, en la que 1 significa "inaceptable" y 5 "aceptable". Los números intermedios se pueden utilizar para matizar su respuesta. => % de preocupación (puntuación 4-5)

País/Grupo	circule 20 km/h por encima del límite de velocidad en autovía / autopista	circule 20 km/h por encima del límite de velocidad en una calle residencial	circule 20 km/h por encima del límite de velocidad en una zona urbana	hable por un teléfono móvil sin "manos libres" cuando conduce	escriba mensajes de texto o correos electrónicos mientras conduce	conduzca cuando tiene tanto sueño que le cuesta mantener los ojos abiertos	conduzca cuando cree que ha bebido demasiado
Argentina	12%	5%	6%	6%	3%	3%	3%
Australia	13%	9%	9%	10%	8%	8%	7%
Austria	36%	3%	7%	10%	2%	1%	1%
Bélgica	27%	10%	5%	3%	2%	1%	2%
Bolivia	12%	7%	8%	5%	2%	3%	3%
Brasil	11%	5%	6%	6%	5%	4%	4%
Canadá	26%	5%	7%	6%	4%	4%	4%
Chile	10%	4%	5%	4%	2%	3%	3%
Colombia	12%	4%	4%	4%	2%	1%	1%
Costa Rica	10%	4%	3%	2%	1%	1%	2%
República Checa	24%	4%	5%	5%	1%	1%	1%
Dinamarca	24%	1%	1%	5%	1%	1%	1%
Ecuador	10%	4%	4%	3%	1%	1%	1%
Finlandia	20%	2%	2%	11%	2%	0%	1%
Francia	25%	6%	6%	7%	5%	4%	5%
Alemania	24%	4%	6%	9%	3%	3%	3%
Grecia	20%	6%	4%	6%	4%	2%	3%
Guatemala	12%	4%	4%	5%	2%	1%	1%
Hungría	23%	5%	7%	3%	1%	1%	0%
Irlanda	15%	4%	4%	5%	3%	2%	3%
Israel	33%	8%	14%	10%	9%	4%	4%
Italia	31%	18%	19%	8%	7%	5%	6%

País/Grupo	circule 20 km/h por encima del límite de velocidad en autovía / autopista	circule 20 km/h por encima del límite de velocidad en una calle residencial	circule 20 km/h por encima del límite de velocidad en una zona urbana	hable por un teléfono móvil sin "manos libres" cuando conduce	escriba mensajes de texto o correos electrónicos mientras conduce	conduzca cuando tiene tanto sueño que le cuesta mantener los ojos abiertos	conduzca cuando cree que ha bebido demasiado
México	15%	6%	7%	6%	5%	4%	4%
Países Bajos	28%	13%	4%	6%	2%	3%	3%
Noruega	29%	3%	3%	7%	3%	3%	2%
Paraguay	14%	7%	6%	5%	3%	3%	2%
Perú	8%	4%	4%	3%	2%	2%	2%
Polonia	30%	11%	16%	14%	7%	5%	4%
Portugal	37%	5%	5%	3%	1%	2%	1%
República de Corea	13%	8%	10%	9%	5%	5%	4%
Eslovenia	24%	4%	4%	5%	2%	2%	2%
España	24%	4%	6%	5%	4%	3%	2%
Suecia	30%	3%	4%	12%	3%	3%	3%
Suiza	27%	2%	3%	6%	2%	2%	1%
Reino Unido	12%	3%	4%	4%	4%	4%	4%
Estados Unidos	19%	8%	10%	13%	8%	8%	7%
Uruguay	16%	3%	4%	3%	1%	1%	1%
Venezuela	16%	4%	6%	5%	3%	2%	2%
Media del grupo LATAM	12%	5%	6%	5%	4%	3%	3%
Media del grupo Europa	25%	7%	8%	7%	4%	3%	3%
Media del grupo ESRA	19%	7%	8%	8%	5%	4%	4%

Tabla 15: ¿En qué medida es aceptable para Vd. que un conductor...? Parte 2

Puede contestar utilizando una escala del 1 al 5, en la que 1 significa "inaceptable" y 5 "aceptable". Los números intermedios se pueden utilizar para matizar su respuesta. => % de preocupación (puntuación 4-5)

País/Grupo	conduzca 1 hora después de haber consumido drogas (que no sean medicación)	conduzca después de haber consumido tanto drogas (que no sean medicación), como alcohol	no utilice el cinturón de seguridad en los asientos traseros	no utilice el cinturón de seguridad en los asientos delanteros	lleve a niños en el coche sin el sistema de retención (silla infantil, cinturón, etc.)
Argentina	4%	2%	10%	6%	5%
Australia	8%	7%	8%	8%	7%
Austria	1%	1%	13%	5%	1%
Bélgica	1%	1%	8%	4%	1%
Bolivia	3%	3%	15%	9%	8%
Brasil	5%	4%	10%	5%	5%
Canadá	5%	4%	8%	5%	4%
Chile	2%	2%	10%	3%	4%
Colombia	2%	1%	14%	3%	4%
Costa Rica	2%	1%	9%	2%	2%
República Checa	1%	0%	11%	5%	1%
Dinamarca	1%	0%	5%	2%	1%
Ecuador	2%	2%	10%	3%	5%
Finlandia	6%	0%	8%	6%	2%
Francia	4%	3%	9%	7%	4%
Alemania	3%	2%	9%	5%	3%
Grecia	4%	3%	23%	7%	2%
Guatemala	2%	1%	9%	4%	5%
Hungría	1%	1%	12%	3%	1%
Irlanda	3%	3%	7%	3%	3%
Israel	3%	3%	9%	3%	5%
Italia	5%	5%	25%	7%	0%

País/Grupo	conduzca 1 hora después de haber consumido drogas (que no sean medicación)	conduzca después de haber consumido tanto drogas (que no sean medicación), como alcohol	no utilice el cinturón de seguridad en los asientos traseros	no utilice el cinturón de seguridad en los asientos delanteros	lleve a niños en el coche sin el sistema de retención (silla infantil, cinturón, etc.)
México	4%	4%	11%	7%	6%
Países Bajos	3%	2%	11%	5%	3%
Noruega	2%	2%	6%	3%	2%
Paraguay	3%	3%	14%	4%	9%
Perú	2%	2%	8%	3%	3%
Polonia	4%	4%	19%	10%	7%
Portugal	2%	1%	10%	2%	1%
República de Corea	6%	4%	17%	7%	6%
Eslovenia	3%	2%	6%	6%	2%
España	3%	3%	6%	4%	3%
Suecia	3%	3%	8%	5%	3%
Suiza	2%	1%	15%	7%	3%
Reino Unido	4%	3%	6%	5%	4%
Estados Unidos	8%	7%	14%	10%	8%
Uruguay	2%	1%	11%	3%	2%
Venezuela	2%	2%	13%	6%	6%
Media del grupo LATAM	4%	3%	11%	5%	5%
Media del grupo Europa	3%	3%	12%	6%	3%
Media del grupo ESRA	5%	4%	12%	7%	5%

Tabla 16: En los últimos 12 meses, Vd. como usuario de la vía, ¿con qué frecuencia ...? Parte 1

Puede contestar utilizando una escala del 1 al 5, en la que 1 significa "nunca" y 5 "(casi) siempre". Los números intermedios se pueden utilizar para matizar su respuesta. (+ opciones de respuesta: "no es aplicable" y "no contesta") => % de al menos una vez (puntuación 2-5); en el caso del uso del cinturón de seguridad: % de (casi) siempre (puntuación 5).

País/Grupo	ha utilizado el cinturón de seguridad como conductor	ha utilizado el cinturón de seguridad como pasajero en el asiento delantero del coche	ha utilizado el cinturón de seguridad como pasajero en los asientos traseros del coche	ha obligado a los niños (< 150 cm) que viajaban con usted a usar un sistema de retención apropiado (silla infantil, alzador)
Argentina	76%	65%	43%	46%
Australia	80%	81%	77%	64%
Austria	82%	86%	66%	72%
Bélgica	89%	92%	75%	76%
Bolivia	67%	43%	17%	33%
Brasil	74%	73%	44%	34%
Canadá	84%	82%	72%	67%
Chile	78%	78%	39%	57%
Colombia	83%	80%	30%	41%
Costa Rica	91%	86%	49%	77%
República Checa	88%	88%	63%	74%
Dinamarca	88%	90%	82%	80%
Ecuador	87%	78%	29%	43%
Finlandia	92%	93%	86%	65%
Francia	76%	84%	70%	66%
Alemania	79%	85%	72%	66%
Grecia	74%	71%	15%	53%
Guatemala	79%	75%	40%	51%
Hungría	85%	88%	55%	83%
Irlanda	80%	84%	71%	65%
Israel	84%	86%	66%	67%

Italia	87%	85%	24%	75%
México	78%	71%	40%	47%
Países Bajos	84%	86%	64%	59%
Noruega	87%	88%	75%	76%
Paraguay	89%	85%	40%	55%
Perú	85%	77%	30%	40%
Polonia	77%	82%	53%	41%
Portugal	84%	85%	53%	49%
República de Corea	70%	61%	22%	32%
Eslovenia	72%	83%	54%	80%
España	80%	81%	70%	62%
Suecia	84%	87%	81%	66%
Suiza	79%	86%	60%	63%
Reino Unido	77%	86%	75%	57%
Estados Unidos	78%	76%	56%	65%
Uruguay	82%	81%	42%	61%
Venezuela	73%	71%	33%	50%
Media del grupo LATAM	77%	73%	39%	42%
Media del grupo Europa	80%	85%	62%	63%
Media del grupo ESRA	79%	78%	52%	55%

Tabla 17: En los últimos 12 meses, Vd. como usuario de la vía, ¿con qué frecuencia ...? Parte 2

Puede contestar utilizando una escala del 1 al 5, en la que 1 significa "nunca" y 5 "(casi) siempre". Los números intermedios se pueden utilizar para matizar su respuesta. (+ opciones de respuesta: "no es aplicable" y "no contesta") => % de al menos una vez (puntuación 2-5); en el caso del uso del cinturón de seguridad: % de (casi) siempre (puntuación 5).

País/Grupo	ha obligado a los niños (> 150 cm) que viajaban con usted a ponerse el cinturón de seguridad	ha escuchado música utilizando auriculares como peatón	ha montado en bicicleta sin llevar el casco	ha montado en bicicleta escuchando música con auriculares
Argentina	67%	53%	83%	45%
Australia	67%	38%	46%	48%
Austria	73%	35%	81%	20%
Bélgica	77%	26%	89%	23%
Bolivia	50%	67%	83%	56%
Brasil	36%	54%	72%	52%
Canadá	72%	47%	54%	40%
Chile	65%	60%	77%	51%
Colombia	61%	58%	72%	57%
Costa Rica	79%	57%	70%	41%
República Checa	74%	28%	75%	21%
Dinamarca	82%	40%	81%	35%
Ecuador	65%	58%	72%	53%
Finlandia	76%	42%	82%	32%
Francia	67%	33%	78%	26%
Alemania	69%	34%	86%	25%
Grecia	61%	44%	80%	38%
Guatemala	64%	50%	75%	51%
Hungría	86%	27%	90%	19%
Irlanda	68%	46%	66%	34%
Israel	74%	53%	66%	38%
Italia	68%	41%	73%	36%
México	66%	56%	77%	53%
Países Bajos	64%	35%	88%	32%
Noruega	80%	48%	75%	41%
Paraguay	70%	58%	68%	52%
Perú	69%	67%	77%	66%
Polonia	41%	39%	86%	31%
Portugal	43%	36%	63%	30%
República de Corea	41%	61%	79%	60%
Eslovenia	79%	33%	85%	29%
España	69%	50%	72%	35%
Suecia	75%	45%	83%	34%
Suiza	66%	37%	73%	26%
Reino Unido	61%	36%	59%	30%
Estados Unidos	70%	52%	68%	57%
Uruguay	70%	63%	86%	50%

Venezuela	67%	48%	76%	50%
Media del grupo LATAM	54%	56%	75%	52%
Media del grupo Europa	66%	38%	80%	29%
Media del grupo ESRA	62%	48%	75%	42%

Tabla 18: En los últimos 12 meses, Vd. como usuario de la vía, ¿con qué frecuencia ...? Parte 3

Puede contestar utilizando una escala del 1 al 5, en la que 1 significa "nunca" y 5 "(casi) siempre". Los números intermedios se pueden utilizar para matizar su respuesta. (+ opciones de respuesta: "no es aplicable" y "no contesta") => % de al menos una vez (puntuación 2-5); en el caso del uso del cinturón de seguridad: % de (casi) siempre (puntuación 5).

País/Grupo	ha montado en bicicleta por la carretera al lado del carril bici	no ha utilizado el casco en un ciclomotor o motocicleta	ha circulado por encima del límite de velocidad en zona urbana	ha circulado por encima del límite de velocidad fuera de zonas urbanas (exceptuando autopistas/autovías)	ha circulado por encima del límite de velocidad por autopistas/autovías	ha conducido tras haber consumido alcohol	ha conducido tras haber consumido drogas ilegales
Argentina	57%	50%	49%	51%	52%	28%	9%
Australia	58%	69%	52%	55%	61%	31%	17%
Austria	35%	13%	74%	84%	81%	30%	7%
Bélgica	34%	11%	67%	76%	73%	43%	3%
Bolivia	73%	58%	58%	61%	60%	33%	8%
Brasil	35%	37%	48%	47%	51%	29%	16%
Canadá	52%	55%	62%	69%	77%	28%	14%
Chile	57%	36%	56%	57%	64%	24%	12%
Colombia	62%	39%	52%	51%	60%	18%	7%
Costa Rica	72%	53%	52%	60%	63%	27%	7%
República Checa	36%	31%	74%	78%	73%	11%	4%
Dinamarca	37%	34%	75%	84%	81%	32%	6%
Ecuador	69%	46%	51%	55%	56%	33%	6%
Finlandia	42%	27%	85%	91%	84%	18%	3%
Francia	42%	27%	68%	73%	68%	41%	16%
Alemania	49%	22%	77%	82%	80%	30%	10%
Grecia	55%	55%	58%	64%	71%	29%	10%
Guatemala	64%	63%	53%	57%	61%	29%	6%
Hungría	29%	23%	74%	75%	62%	11%	3%
Irlanda	43%	56%	50%	59%	61%	20%	10%

País/Grupo	ha montado en bicicleta por la carretera al lado del carril bici	no ha utilizado el casco en un ciclomotor o motocicleta	ha circulado por encima del límite de velocidad en zona urbana	ha circulado por encima del límite de velocidad fuera de zonas urbanas (exceptuando autopistas/autovías)	ha circulado por encima del límite de velocidad por autopistas/autovías	ha conducido tras haber consumido alcohol	ha conducido tras haber consumido drogas ilegales
Israel	43%	27%	63%	72%	79%	18%	8%
Italia	94%	18%	73%	79%	76%	34%	7%
México	59%	65%	53%	55%	61%	32%	11%
Países Bajos	31%	26%	66%	75%	78%	29%	7%
Noruega	68%	34%	66%	83%	89%	13%	8%
Paraguay	65%	74%	57%	62%	61%	30%	6%
Perú	66%	61%	54%	52%	56%	27%	11%
Polonia	35%	43%	64%	68%	57%	12%	10%
Portugal	29%	23%	72%	77%	81%	34%	5%
República de Corea	67%	69%	69%	74%	77%	26%	24%
Eslovenia	84%	35%	61%	73%	73%	30%	9%
España	45%	29%	64%	64%	74%	35%	12%
Suecia	48%	43%	64%	79%	82%	13%	9%
Suiza	46%	22%	63%	75%	80%	38%	10%
Reino Unido	39%	38%	55%	60%	66%	28%	13%
Estados Unidos	64%	67%	62%	67%	73%	32%	19%
Uruguay	60%	47%	50%	54%	62%	18%	7%
Venezuela	69%	65%	47%	52%	62%	32%	7%
Media del grupo LATAM	50%	46%	50%	51%	56%	29%	12%
Media del grupo Europa	47%	27%	68%	73%	73%	30%	11%
Media del grupo ESRA	51%	47%	61%	65%	68%	30%	14%

Tabla 19: En los últimos 12 meses, Vd. como usuario de la vía, ¿con qué frecuencia ...? Parte 4

Puede contestar utilizando una escala del 1 al 5, en la que 1 significa "nunca" y 5 "(casi) siempre". Los números intermedios se pueden utilizar para matizar su respuesta. (+ opciones de respuesta: "no es aplicable" y "no contesta") => de % al menos una vez (puntuación 2-5); en el caso del uso del cinturón de seguridad: % de (casi) siempre (puntuación 5).

País/Grupo	ha conducido tras haber consumido drogas ilegales	ha hablado por un teléfono móvil sin "manos libres" mientras conducía	ha hablado por un teléfono móvil "manos libres" mientras conducía	ha leído un mensaje de texto o un correo electrónico mientras conducía	ha enviado un mensaje de texto o un correo electrónico mientras conducía	se ha dado cuenta de que estaba demasiado cansado para conducir
Argentina	9%	36%	46%	42%	29%	70%
Australia	17%	28%	47%	32%	27%	57%
Austria	7%	47%	63%	36%	28%	57%
Bélgica	3%	28%	41%	37%	27%	53%
Bolivia	8%	51%	60%	47%	39%	76%
Brasil	16%	46%	55%	40%	32%	61%
Canadá	14%	25%	45%	29%	24%	54%
Chile	12%	42%	64%	40%	29%	73%
Colombia	7%	40%	65%	41%	30%	73%
Costa Rica	7%	50%	68%	57%	47%	73%
República Checa	4%	41%	39%	37%	27%	65%
Dinamarca	6%	42%	51%	44%	35%	52%
Ecuador	6%	50%	63%	48%	38%	76%
Finlandia	3%	73%	52%	56%	41%	67%
Francia	16%	31%	37%	39%	30%	66%
Alemania	10%	35%	51%	32%	26%	57%
Grecia	10%	61%	62%	45%	30%	56%
Guatemala	6%	59%	71%	55%	49%	79%
Hungría	3%	39%	52%	22%	15%	51%
Irlanda	10%	30%	47%	36%	27%	52%
Israel	8%	43%	83%	54%	44%	61%

País/Grupo	ha conducido tras haber consumido drogas ilegales	ha hablado por un teléfono móvil sin "manos libres" mientras conducía	ha hablado por un teléfono móvil "manos libres" mientras conducía	ha leído un mensaje de texto o un correo electrónico mientras conducía	ha enviado un mensaje de texto o un correo electrónico mientras conducía	se ha dado cuenta de que estaba demasiado cansado para conducir
Italia	7%	55%	74%	49%	33%	70%
México	11%	45%	64%	46%	37%	70%
Países Bajos	7%	24%	45%	33%	25%	46%
Noruega	8%	51%	63%	46%	37%	67%
Paraguay	6%	54%	61%	58%	47%	74%
Perú	11%	38%	56%	42%	32%	76%
Polonia	10%	48%	55%	32%	25%	64%
Portugal	5%	46%	60%	44%	28%	59%
República de Corea	24%	60%	66%	61%	50%	72%
Eslovenia	9%	60%	52%	34%	27%	77%
España	12%	35%	56%	36%	26%	66%
Suecia	9%	62%	50%	45%	32%	51%
Suiza	10%	35%	50%	36%	29%	61%
Reino Unido	13%	22%	39%	27%	21%	50%
Estados Unidos	19%	50%	55%	42%	35%	60%
Uruguay	7%	32%	48%	43%	30%	65%
Venezuela	7%	50%	64%	50%	43%	74%
Media del grupo LATAM	12%	45%	58%	43%	34%	67%
Media del grupo Europa	11%	38%	51%	36%	27%	60%
Media del grupo ESRA	14%	43%	55%	40%	32%	62%

Tabla 20: En los últimos 12 meses, Vd. como usuario de la vía, ¿con qué frecuencia ...? Parte 5

Puede contestar utilizando una escala del 1 al 5, en la que 1 significa "nunca" y 5 "(casi) siempre". Los números intermedios se pueden utilizar para matizar su respuesta. (+ opciones de respuesta: "no es aplicable" y "no contesta") => % de al menos una vez (puntuación 2-5); en el caso del uso del cinturón de seguridad: % de (casi) siempre (puntuación 5).

País/Grupo	ha conducido mientras tomaba medicación que puede afectar a la conducción	ha cruzado la calle como peatón con el semáforo en rojo (para peatones)	ha cruzado la calle como ciclista con el semáforo en rojo	como peatón ha cruzado la calle por un lugar distinto al paso de peatones
Argentina	18%	63%	44%	85%
Australia	29%	53%	46%	82%
Austria	21%	50%	21%	82%
Bélgica	19%	56%	27%	92%
Bolivia	22%	73%	54%	85%
Brasil	25%	73%	52%	83%
Canadá	21%	55%	47%	79%
Chile	20%	71%	43%	84%
Colombia	12%	64%	40%	84%
Costa Rica	18%	60%	42%	86%
República Checa	16%	45%	24%	90%
Dinamarca	12%	62%	45%	94%
Ecuador	15%	70%	51%	81%
Finlandia	20%	75%	52%	96%
Francia	32%	76%	40%	84%
Alemania	22%	63%	39%	86%
Grecia	18%	75%	49%	87%
Guatemala	20%	55%	39%	79%
Hungría	7%	43%	15%	87%
Irlanda	18%	75%	44%	90%
Israel	17%	62%	35%	87%
Italia	15%	62%	48%	89%

País/Grupo	ha conducido mientras tomaba medicación que puede afectar a la conducción	ha cruzado la calle como peatón con el semáforo en rojo (para peatones)	ha cruzado la calle como ciclista con el semáforo en rojo	como peatón ha cruzado la calle por un lugar distinto al paso de peatones
México	22%	65%	48%	81%
Países Bajos	22%	64%	51%	86%
Noruega	19%	76%	48%	93%
Paraguay	17%	57%	33%	79%
Perú	24%	63%	46%	77%
Polonia	18%	46%	19%	83%
Portugal	19%	69%	35%	87%
República de Corea	28%	59%	62%	71%
Eslovenia	16%	38%	26%	84%
España	24%	82%	42%	92%
Suecia	16%	70%	39%	93%
Suiza	23%	59%	35%	88%
Reino Unido	22%	71%	34%	90%
Estados Unidos	34%	56%	58%	76%
Uruguay	12%	68%	41%	84%
Venezuela	15%	58%	44%	82%
Media del grupo LATAM	21%	68%	48%	82%
Media del grupo Europa	22%	66%	37%	88%
Media del grupo ESRA	25%	64%	45%	83%

Tabla 21: En uno de sus desplazamientos habituales (como conductor), ¿qué probabilidad hay de que la policía le someta a un control de?

Puede contestar utilizando una escala del 1 al 5, en la que 1 significa "probabilidad muy baja" y 5 "probabilidad muy alta". Los números intermedios se pueden utilizar para matizar su respuesta. (+ opción: "no sabe / no contesta") => % de probabilidad alta (puntuación 4-5).

País/Grupo	alcohol, es decir, control de alcoholemia	consumo de drogas ilegales	uso del cinturón de seguridad	límites de velocidad (se incluyen los controles de la policía con un radar móvil y/o radares fijos)
Argentina	28%	15%	27%	29%
Australia	32%	27%	29%	44%
Austria	15%	6%	18%	39%
Bélgica	14%	7%	10%	42%
Bolivia	29%	17%	20%	15%
Brasil	19%	14%	18%	20%
Canadá	18%	15%	19%	28%
Chile	28%	16%	28%	36%
Colombia	31%	17%	30%	34%
Costa Rica	23%	17%	31%	27%
República Checa	21%	7%	24%	40%
Dinamarca	2%	1%	2%	11%
Ecuador	33%	26%	42%	51%
Finlandia	4%	3%	3%	33%
Francia	29%	22%	27%	55%
Alemania	8%	6%	11%	25%
Grecia	15%	8%	22%	34%
Guatemala	18%	15%	19%	28%
Hungría	10%	4%	24%	44%
Irlanda	9%	7%	11%	27%
Israel	8%	5%	8%	15%
Italia	15%	13%	20%	34%
México	34%	19%	29%	29%

País/Grupo	alcohol, es decir, control de alcoholemia	consumo de drogas ilegales	uso del cinturón de seguridad	límites de velocidad (se incluyen los controles de la policía con un radar móvil y/o radares fijos)
Países Bajos	10%	6%	14%	36%
Noruega	12%	8%	17%	17%
Paraguay	40%	18%	33%	24%
Perú	29%	21%	33%	27%
Polonia	44%	16%	46%	53%
Portugal	23%	8%	23%	35%
República de Corea	33%	17%	31%	43%
Eslovenia	27%	13%	34%	43%
España	24%	13%	18%	42%
Suecia	13%	7%	9%	18%
Suiza	19%	11%	21%	43%
Reino Unido	9%	7%	9%	22%
Estados Unidos	19%	16%	28%	33%
Uruguay	24%	12%	24%	34%
Venezuela	11%	11%	25%	12%
Media del grupo LATAM	25%	16%	25%	25%
Media del grupo Europa	18%	11%	19%	36%
Media del grupo ESRA	21%	15%	24%	32%

Tabla 22: En los últimos 12 meses, ¿cuántas veces le ha parado la policía para someterle a un control de ...?

=> % de al menos una

País/Grupo	alcohol (es decir, control de alcohol- lemia)?	drogas/medicación
Argentina	32%	9%
Australia	50%	14%
Austria	17%	2%
Bélgica	17%	1%
Bolivia	29%	11%
Brasil	10%	5%
Canadá	9%	4%
Chile	22%	5%
Colombia	31%	12%
Costa Rica	8%	5%
República Checa	33%	4%
Dinamarca	6%	3%
Ecuador	17%	13%
Finlandia	37%	0%
Francia	23%	7%
Alemania	8%	2%
Grecia	22%	4%
Guatemala	9%	6%
Hungría	19%	2%
Irlanda	9%	2%
Israel	16%	2%
Italia	17%	5%
México	36%	12%
Países Bajos	17%	2%
Noruega	24%	4%
Paraguay	39%	10%
Perú	24%	11%
Polonia	47%	6%
Portugal	19%	2%
República de Co- rea	36%	4%
Eslovenia	25%	3%
España	29%	5%
Suecia	29%	3%
Suiza	14%	3%
Reino Unido	5%	4%
Estados Unidos	10%	8%
Uruguay	19%	6%
Venezuela	5%	4%
Media del grupo LATAM	21%	8%

País/Grupo	alcohol (es decir, control de alcoholemia)?	drogas/medicación
Media del grupo Europa	19%	4%
Media del grupo ESRA	19%	7%

Apéndice 3: Cuestionario ESRA 2015

Leyenda

Las variables dicotómicas se indican en color verde debajo de cada pregunta; la categoría de referencia se indica en cursiva.

Introducción

En el cuestionario, preguntamos sobre distintas situaciones de tráfico y su reacción ante ellas. Por favor, cuando responda **guíese únicamente por su opinión sobre la seguridad vial en [PAÍS]**, y no tenga en cuenta sus experiencias respecto a la seguridad vial en el extranjero.

¡Muchas gracias por su colaboración!

Información sociodemográfica (1)

Q1) Es usted... varón - mujer

Q2a) ¿En qué año nació? _ _ _ _

Q2b) ¿En qué mes nació? (desplegar)

Movilidad y exposición

Q3) ¿Tiene usted un permiso de conducción de coche vigente? sí – no

Q4) ¿Con qué frecuencia conduce un coche?

Ítems: Como mínimo 4 días a la semana – De 1 a 3 días a la semana – Unos pocos días al mes – Unos pocos días al año – Nunca – No sabe / no contesta

Q5a) Durante los últimos 12 meses, ¿cuál de los siguientes modos de transporte ha utilizado en [PAÍS]?

Ítems: caminar (peatón; se incluye correr, patinar, ir en monopatín,...) – montar en bicicleta eléctrica / e-bike / /pedelec – montar en bicicleta (no eléctrica) – ciclomotor como conductor (ciclomotor: ≤ 50 cc) – motocicleta como conductor (> 50 cc) – coche híbrido o eléctrico como conductor – coche (no eléctrico ni híbrido) como conductor – coche como pasajero – furgoneta o monovolumen como conductor – camión como conductor – transporte público – otros

Q5b) ¿Cuál ha sido su forma de desplazarse más frecuente en los últimos 12 meses? Ordene los modos de transporte en la columna derecha. Ponga primero el más frecuente, a continuación el segundo más frecuente y así sucesivamente. (arrastrar y soltar)

Ítems: solo se muestran los ítems marcados en Q5a

Si el encuestado tiene un permiso de conducir de coche y ha conducido un coche en el último año → Q6
De lo contrario → Q8

Q6) ¿Ha conducido un coche en los últimos 6 meses? sí – no

Q7) ¿Cuántos kilómetros⁷ estima que ha conducido un coche en los últimos 6 meses? __
km en total

Q8) Trate de recordar todos los desplazamientos que realizó ayer, no solo como conductor de coche sino también como peatón, ciclista, pasajero de coche,... ¿Cuántos kilómetros ha recorrido en cada uno de los siguientes modos de transporte?

Para indicar, por ejemplo, 500 metros (medio kilómetro): por favor introduzca 0,5 (Solo se puede utilizar 1 decimal). Si no se desplazó en alguno de estos modos, indíquelo con "0" km junto al mismo.

⁷ En el Reino Unido se utilizan millas en lugar de kilómetros.

Ítems: solo se muestran los ítems marcados en Q5a

Seguridad vial en general

Q9) ¿En qué medida se siente Vd. preocupado por los siguientes temas?

Puede contestar utilizando una escala del 1 al 4, en la que 1 significa "muy preocupado" y 4 "nada preocupado". Los números intermedios se pueden utilizar para matizar su respuesta.

Variable binaria: *preocupado (1-2) – no preocupado (3-4)*

Ítems: nivel de delincuencia – contaminación- accidentes de tráfico – calidad de la sanidad – atascos de tráfico – desempleo

Aceptación de las conductas viales de riesgo

Q10) En la zona donde Vd. vive, ¿en qué medida resulta aceptable para la mayoría de las personas que un conductor?

Puede contestar utilizando una escala del 1 al 5, en la que 1 significa "inaceptable" y 5 "aceptable". Los números intermedios se pueden utilizar para matizar su respuesta.

Variable binaria: *aceptable (4-5) – inaceptable (1-3)*

Ítems (aleatorio)

- circule 20 km/h por encima del límite de velocidad en autovía / autopista
- circule 20 km/h por encima del límite de velocidad en una calle residencial
- circule 20 km/h por encima del límite de velocidad en una zona urbana
- circule 20 km/h por encima del límite de velocidad en una zona escolar
- hable por un teléfono móvil sin "manos libres" cuando conduce
- escriba mensajes de texto o correos electrónicos mientras conduce
- mire o actualice las redes sociales (por ejemplo: Facebook, twitter, etc.) mientras conduce
- conduzca cuando tiene tanto sueño que le cuesta mantener los ojos abiertos
- pase por un semáforo cuando se acaba de poner en rojo, cuando se podría haber detenido de forma segura
- conduzca cuando cree que ha bebido demasiado
- conduzca 1 hora después de haber consumido drogas (que no sean medicación)
- conduzca después de haber consumido tanto drogas (que no sean medicación), como alcohol
- conduzca con un neumático sin la presión adecuada
- conduzca sin seguro
- aparque el coche donde no está permitido
- no utilice el cinturón de seguridad en los asientos traseros
- no utilice el cinturón de seguridad en los asientos delanteros
- lleve a niños en el coche sin el sistema de retención (silla infantil, cinturón, etc.)

Q11) ¿En qué medida es aceptable para Vd. que un conductor...?

Puede contestar utilizando una escala del 1 al 5, en la que 1 significa "inaceptable" y 5 "aceptable". Los números intermedios se pueden utilizar para matizar su respuesta.

Variable binaria: *aceptable (4-5) – inaceptable (1-3)*

Ítems (aleatorio): ídem Q10

Respaldo a las medidas políticas sobre seguridad vial

Q12) ¿Está a favor o en contra de las siguientes medidas?

Opciones de respuesta: *a favor* – en contra – sin opinión

Ítems (aleatorio):

- Uso obligatorio de neumáticos de invierno para turismos, camiones y autobuses
- Un permiso por puntos con un sistema de penalización para las infracciones de tráfico que pueda dar lugar a la retirada del permiso cuando se alcance un máximo o un mínimo de puntos

- Exigir la instalación de un “alcolock” (*) a los conductores que hayan sido sancionados por conducir bajo los efectos del alcohol en más de una ocasión (*) *alcolock: tecnología que impide arrancar un coche si el nivel de alcohol del conductor supera el límite permitido*
- Tolerancia cero con el alcohol (0,0%) para los conductores noveles (menos de 2 años de antigüedad en el permiso)
- Tolerancia cero con el alcohol (0,0%) para todos los conductores
- Tolerancia cero con la utilización de cualquier tipo de teléfono móvil al volante (manual o manos libres) para todos los conductores
- Prohibir la venta de alcohol en las estaciones de servicio / gasolineras situadas en las autovías / autopistas
- Permitir a los ciclistas saltarse los semáforos en rojo si así lo indica/permite una señal de tráfico específica
- Disponer de una ley que obligue a todos los ciclistas a llevar el casco
- Uso obligatorio de chalecos reflectantes para los peatones y ciclistas cuando la visibilidad sea reducida

Q13) ¿Qué opina de las normas y sanciones de tráfico en vigor en su país en cada uno de los siguientes temas?

Opciones de respuesta: *sí*– no – no sabe / no contesta

Ítems (orden fijo): en cada ocasión para: exceso de velocidad– alcohol – drogas – cinturón de seguridad

- Las normas de tráfico deberían ser más estrictas
- No se realizan suficientes controles sobre las normas de tráfico
- Las sanciones son demasiado severas

Conductas autodeclaradas

Q14) En los últimos 12 meses, Vd. como usuario de la vía, con qué frecuencia... ?

Puede contestar utilizando una escala del 1 al 5, en la que 1 significa “nunca” y 5 “(casi) siempre”. Los números intermedios se pueden utilizar para matizar su respuesta. (+ opciones de respuesta: “no es aplicable” y “no contesta”)

Variable binaria: *nunca (1) – al menos una vez (2-5)*

Variable binaria para el uso del cinturón de seguridad: *(casi) siempre (5) – no siempre (1-4)*

Ítems (aleatorio; solo se muestran los ítems compatibles con los tipos de usuario de la vía indicados en Q5a):

- ha utilizado el cinturón de seguridad como conductor
- ha utilizado el cinturón de seguridad como pasajero en el asiento delantero del coche
- ha utilizado el cinturón de seguridad como pasajero en los asientos traseros del coche
- ha obligado a los niños (< 150 cm)⁸ que viajaban con usted a utilizar el sistema de retención adecuado (silla infantil, alzador)
- ha obligado a los niños (> 150 cm) que viajaban con usted a ponerse el cinturón de seguridad
- ha escuchado música utilizando auriculares como peatón
- ha montado en bicicleta sin llevar el casco
- ha montado en bicicleta escuchando música con auriculares
- ha montado en bicicleta por la carretera al lado del carril bici
- no ha utilizado el casco en un ciclomotor o motocicleta
- ha circulado por encima del límite de velocidad en zona urbana
- ha circulado por encima del límite de velocidad fuera de zonas urbanas (exceptuando autopistas/autovías)
- ha circulado por encima del límite de velocidad por autopistas/autovías
- ha conducido tras haber consumido alcohol
- ha conducido tras haber consumido drogas ilegales
- ha hablado por un teléfono móvil sin “manos libres” mientras conducía

⁸ Adaptado en cada país a la legislación vigente (p. ej. en BE 135cm)

- ha hablado por un teléfono móvil "manos libres" mientras conducía
- ha leído un mensaje de texto o un correo electrónico mientras conducía
- ha enviado un mensaje de texto o un correo electrónico mientras conducía
- se ha dado cuenta de que estaba demasiado cansado para conducir
- ha parado y descansado porque estaba demasiado cansado para conducir
- ha conducido mientras tomaba medicación que puede afectar a la conducción
- ha conducido de manera agresiva
- ha conducido demasiado despacio
- ha conducido sin respetar la distancia de seguridad con los coches que le precedían
- no ha indicado la maniobra de adelantamiento, giro a la izquierda o a la derecha
- ha conducido de manera peligrosa
- ha cruzado la calle como peatón con el semáforo en rojo (para peatones)
- ha cruzado la calle como ciclista con el semáforo en rojo
- ha cruzado la calle como peatón por un lugar distinto al paso de peatones

Q15) Durante los últimos 30 días, ¿con qué frecuencia ha podido conducir un coche excediendo el límite legal de alcohol permitido para conducir? (desplegar) 0 – 30 + no contesta)

Variable binaria: nunca (0) – al menos una vez (1-30)

Actitudes frente a las conductas viales (de riesgo)

Q16) ¿En qué medida está de acuerdo con los siguientes enunciados?

Puede contestar utilizando una escala del 1 al 5, en la que 1 significa "totalmente en desacuerdo" y 5 "totalmente de acuerdo". Los números intermedios pueden utilizarse para matizar su respuesta.

Variable binaria: de acuerdo (4-5) – en desacuerdo (1-3)

Ítems (aleatorio)

- Conducir bajo los efectos del alcohol aumenta considerablemente el riesgo de sufrir un accidente
- La mayoría de mis conocidos/amigos consideran que conducir bajo los efectos del alcohol es inaceptable
- Si conduce bajo los efectos del alcohol, le resultará difícil reaccionar adecuadamente en una situación de peligro
- Conducir bajo los efectos de las drogas aumenta considerablemente el riesgo de sufrir un accidente
- La mayoría de mis conocidos/amigos consideran que conducir bajo los efectos de las drogas es inaceptable
- Conozco muy bien cual es mi límite en el consumo de drogas que me permite seguir conduciendo de manera segura
- Conducir rápido supone arriesgar la propia vida y la de los demás
- Tengo que conducir rápido, de lo contrario tengo la impresión de estar perdiendo el tiempo
- Conducir por encima del límite de velocidad hace que resulte más difícil reaccionar adecuadamente en una situación de peligro
- La mayoría de mis conocidos/amigos consideran que se deben respetar los límites de velocidad
- Normalmente los límites de velocidad establecidos son aceptables
- Al aumentar la velocidad en 10 km/h, es mucho más probable verse involucrado en un accidente de tráfico
- No es necesario ponerse el cinturón de seguridad en los asientos traseros
- Siempre le pido a los pasajeros de mi coche que se abrochen el cinturón de seguridad
- La información sobre la utilización de los sistemas de retención infantil está poco clara
- Es peligroso que los niños que viajen con Vd. no lleven puesto el cinturón de seguridad o no utilicen el sistema de retención adecuado
- En desplazamientos cortos, en realidad, no es necesario utilizar un sistema de retención infantil adecuado
- Mi nivel de atención al tráfico disminuye cuando hablo por un teléfono móvil "manos libres" mientras conduzco

- Mi nivel de atención al tráfico disminuye cuando hablo por un teléfono móvil sin "manos libres" mientras conduzco
- Casi todos los conductores de coche hablan alguna vez por un teléfono móvil sin "manos libres" mientras conducen
- Quienes hablan por un teléfono móvil sin "manos libres" mientras conducen tienen mayor riesgo de verse involucrados en un accidente de tráfico
- Cuando tengo sueño, no debería conducir un coche
- Incluso si tengo sueño mientras conduzco un coche, seguiré conduciendo
- Si tengo sueño mientras conduzco, el riesgo de sufrir un accidente aumenta

Seguridad subjetiva y percepción del riesgo

Q17)* ¿Cuál es su grado de (in)seguridad cuando utiliza los siguientes modos de transporte en [país]?

Puede contestar utilizando una escala de 0 al 10, en la que 0 significa "muy inseguro" y 10 "muy seguro". Los números intermedios se pueden utilizar para matizar su respuesta.

Ítems (aleatorio): solo se muestran los ítems marcados en Q5a

Q18) En su opinión, ¿cuántos accidentes de tráfico se deben a cada uno de los siguientes factores? Por favor, calcule un porcentaje de accidentes para cada factor. Es decir, cuántos de cada 100 accidentes se deben a los siguientes factores?. Realice una estimación para cada factor. Responda siempre dando una cifra entre 0 y 100. (+ opción: no lo sé) La suma total de todos los factores puede ser superior a 100.

Ítems (aleatorio):

- Fatiga al volante
- Conducir bajo los efectos del alcohol
- Conducir demasiado pegado al vehículo que circula delante
- Conducir demasiado rápido
- Tomar psicofármacos y conducir (*) *psicofármacos: medicamentos con efectos secundarios en el sistema nervioso central (por ejemplo, sedantes o antidepresivos)*
- Tomar drogas y conducir
- Carreteras en mal estado
- Diseño inadecuado de la vía
- Uso del teléfono móvil para realizar una llamada mientras se conduce sin utilizar un dispositivo de manos libre
- Congestión / atascos
- Condiciones meteorológicas adversas
- Fallos técnicos en el vehículo
- Estilo de conducción agresivo
- Falta de atención
- Falta de conocimiento del Código de Circulación
- Enviar un mensaje de texto mientras se conduce

Conductas de otros usuarios de la vía

Q19) ¿Puede especificar con qué frecuencia se ha visto frente a cada una de las siguientes conductas, como usuario de la vía?

Puede indicar su opinión utilizando un número de 0 a 10. '0' representa "nunca" y '10' representa "con mucha frecuencia". Los números intermedios se pueden utilizar para matizar su respuesta.

Ítems (aleatorio):

- conductores agresivos
- conductores distraídos (conductores que están ocupados haciendo otra cosa, por ejemplo, llamar por teléfono, sintonizar la radio, etc.)
- usuarios de la vía que no respetan las normas de tráfico
- conductores que exceden la velocidad / conductores que conducen demasiado rápido

- conductores que conducen demasiado despacio
- conductores que no respetan la distancia de seguridad
- conductores descuidados (por ejemplo, no utilizan los intermitentes)
- conductores que no tienen en cuenta las necesidades de otros usuarios de la vía (por ejemplo, bloquean una salida, etc.)
- conductores que cometen infracciones por conducción peligrosa

Q20) ¿Cree usted que las siguientes conductas han aumentado, disminuido o no han cambiado si las compara con hace 2 años?

Opciones de respuesta: *ha aumentado* – no ha cambiado – ha disminuido

Ítems (aleatorio): ídem Q19

Implicación en colisiones de tráfico

Q21a) En los últimos tres meses, ¿se ha visto involucrado en un accidente de tráfico como ...? (si no ha habido accidente: opción de respuesta: "ninguna de estas")

Ítems (pregunta con posible respuesta múltiple; solo se muestran los ítems indicados en Q5a):

Ítems adicionales para

- motociclismo: motociclista (50-125 cc) – motociclista (>125 cc)
- transporte público: en el tren – en el metro – en el tranvía – en el autobús

Q21b) Por favor, indique la gravedad del accidente:

Opciones de respuesta (pregunta con posible respuesta múltiple para cada modo de transporte (es decir, si un entrevistado ha sufrido múltiples accidentes como peatón, por ejemplo)): Sin daños materiales ni heridos⁹ – Solo daños materiales – Solo lesiones menores a mi mismo o a otros – En el que alguien tuvo que ser trasladado al hospital

Ítems: cada modo de transporte indicado en Q21a

⁹ Esta opción hace referencia a un "incidente", no a una colisión → excluido en el análisis

Aplicación de normas y sanciones de tráfico

Si Q3 = 'No' → Q23

Q22) En uno de sus desplazamientos habituales (como conductor), ¿qué probabilidad hay de que la policía le someta a un control de?

Puede indicar su opinión utilizando una escala del 1 al 5, en la que '1' significa "probabilidad muy baja" y '5' significa "probabilidad muy alta". Los números intermedios se pueden utilizar para matizar su respuesta. (+ opción: no sabe / no contesta)

Variable binaria: *probabilidad alta (4-5)* – *probabilidad baja (1-3)*

Ítems (aleatorio):

- ... alcohol, es decir, control de alcoholemia
- ... consumo de drogas ilegales
- ... uso del cinturón de seguridad
- ... límites de velocidad (se incluyen los controles de la policía con un radar móvil y/o radares fijos)

Q23a) En los últimos 12 meses, ¿cuántas veces...

Opciones de respuesta: número + no sabe / no contesta

Ítems:

- le ha parado la policía para someterle a un control?
- ha tenido que pagar una multa por cometer una infracción de tráfico? (excepto multas de aparcamiento)
- le han condenado por cometer una infracción de tráfico?

Q23b) La multa se debió a

Ítems (múltiples respuestas posibles): exceder los límites de velocidad – conducir bajo los efectos del alcohol – conducir bajo los efectos de las drogas (que no sean medicación) – no llevar puesto el cinturón de seguridad – llevar a niños en el coche sin el sistema de retención adecuado (silla infantil, cinturón de seguridad, etc.) – hablar por un teléfono móvil sin "manos libres" mientras conducía – otros motivos – no contesta

Q23c) La condena se debió a

Ítems (múltiples respuestas posibles): ídem Q23b

Q24 & Q25 solo se muestran a aquellos encuestados que hayan conducido un coche en los últimos 12 meses

Q24) En los últimos 12 meses, ¿cuántas veces le han realizado un control de alcoholemia cuando conducía un coche? ____

Variable binaria: *al menos una - nunca*

Q25) En los últimos 12 meses, ¿cuántas veces le han realizado un control de drogas/medicamentos cuando conducía? ____

Variable binaria: *al menos una - nunca*

Información sociodemográfica (2)

Q26) ¿Cuál es el máximo nivel de estudios o titulación que ha logrado?

Ítems: Ninguno – Educación primaria – Educación secundaria – Licenciatura o similar – Estudios de posgrado o superior – No contesta

Q27) ¿Cuál es el código postal de su municipio de residencia?¹⁰

¹⁰ Si en un país no se utilizan los códigos postales, esta pregunta se redactaría como sigue: ¿En qué país vive?



ESRA

www.esranet.eu

E-Survey of Road users' Attitudes

