



USO DE DROGAS Y CONDUCCIÓN EN CANARIAS

FM Fundación **MAPFRE**
guanarteme

FECHA

Junio 2017

Autores:

Por parte de Fundación MAPFRE:

Jesús Monclús

Jorge Ortega

Por parte de Ikerfel:

Juan de Dios Mozas Galán, Dirección del proyecto

Eva Molero Hidalgo, Área técnica

Ana Benítez del Pozo, Coordinación de campo

María José Martínez Garmendia, Centro de cálculo

© Textos: sus autores

© Esta edición:

2017, Fundación MAPFRE

Pº de Recoletos, 23. 28004 Madrid

www.fundacionmapfre.org

La información contenida en el presente estudio puede utilizarse haciendo referencia a la misma del siguiente modo: "Uso de drogas y conducción en Canarias. © Fundación MAPFRE, 2017"

CONTENIDOS

PRÓLOGO	4
1. OBJETIVO DE LA INVESTIGACIÓN	6
2. FICHA TÉCNICA	7
3. CARACTERIZACIÓN DE LA MUESTRA	8
4. RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN	12
4.1. Población conductora en comparación con la población no conductora	12
4.2. Caracterización de la población conductora	14
4.2.1. Uso y hábitos sobre la conducción	16
4.2.2. Autoimagen como conductor	21
4.3. Significados de la conducción	28
4.4. Percepciones generales sobre conducción y riesgos	30
4.5. Conducción en situaciones de ocio	33
4.5.1. Uso y hábitos sobre la conducción en situaciones de ocio	33
4.5.2. Grado de acuerdo/desacuerdo con ciertas ideas asociadas a la conducción y consumo de sustancias	36
4.5.3. Percepciones acerca de los efectos en la conducción del consumo de sustancias	39
4.5.4. Comportamientos personales de consumo de sustancias y conducción	40
4.6. Consumo de sustancias	50
4.7. Información y estrategias de prevención	53
4.7.1. Información sobre los efectos de sustancias en la conducción	53
4.7.2. Estrategias de prevención en seguridad vial	55
5. CONSIDERACIONES FINALES	57

Prólogo

Viajar por carretera, o por nuestras ciudades, es ahora dos veces más seguro que hace apenas 10 años, si consideramos la evolución de las tasas poblacionales de fallecidos en nuestro país. A pesar de ello, casi 1.700 personas pierden su vida cada año a nivel estatal. En Canarias, en el año 2015 perdieron la vida un total de 62 personas (la cifra más alta en los últimos cinco años, por cierto) y otras 347 resultaron hospitalizadas por un siniestro de circulación.

Por lo tanto, para alcanzar el Objetivo Cero víctimas graves y mortales que defiende Fundación MAPFRE de cara al año 2030 en ciudad y 2050 en carretera, aún necesitamos redoblar los esfuerzos y seguir luchando contra esta lacra social sin bajar la guardia y, sobre todo, prestando especial atención a las nuevas amenazas a la vida en las carreteras.

En estos momentos, las dos amenazas emergentes principales, en mi opinión, son las distracciones causadas por el móvil y las nuevas tecnologías y, en segundo lugar, la conducción bajo los efectos de las drogas distintas del alcohol. Digo emergentes no porque sean recientes (se sabe desde años que son un problema muy importante) sino sobre todo porque su participación en los siniestros, día a día, siguen mostrando su verdadera y creciente magnitud.

En este estudio nos centramos en la segunda de estas amenazas a la salud pública. En estos momentos, circulan por nuestras carreteras más conductores bajo los efectos de drogas como el cannabis o la cocaína, que bajo la influencia del alcohol.

Según el último estudio sobre la prevalencia en el año 2015 del consumo de drogas y alcohol en conductores de vehículos en España publicado por la Dirección General de Tráfico española en septiembre de 2016, el 11,8% de ellos dio positivo en alguna sustancia psicoactiva: más de uno de cada diez... Mientras que el 2,6% dio positivo en alcohol (con una tasa de alcoholemia superior a 0,05 mg de alcohol por litro de aire espirado), un 7,5% dio positivo en cannabis y un 4,7% en cocaína. En muchas ocasiones, los conductores dieron positivo en varias sustancias. Otro 1,3% había consumido estimulantes anfetamínicos o drogas de diseño, un 0,7% benzodiazepinas; un 0,6% opiáceos o metadona; y un 0,2% ketamina.

Respecto a la evolución de la prevalencia entre 2013 y 2015, y una vez ajustados los resultados para hacerlos comparables, el estudio indica que se ha producido una ligera disminución de un punto porcentual en el número total de resultados positivos. Ello se debe a un descenso en el número de alcoholemias positivas ya que para el resto de sustancias se observaron leves incrementos.

Una droga tan popular como el cannabis produce los siguientes efectos negativos en la conducción: sensación de euforia (incluyendo una peligrosa apreciación subjetiva de

seguridad) y estado de ebriedad, hipersensibilidad con alteraciones de la percepción del espacio, el tiempo y la información sensorial (sobre todo la vista y, en particular, alteraciones en la percepción de los colores), alteraciones en la capacidad de reacción, conductas agresivas, dificultades para fijar la atención (el conductor entra a menudo en un estado de ensimismamiento apartando como resultado la atención del entorno vial), adormecimiento y fatiga... Creo que no hace falta comentar el peligro que supone todo ello para la seguridad de las personas en el tráfico.

Este estudio, realizado a partir de una muestra específica en las Islas Canarias, es el segundo de una serie de investigaciones que analizan el modo en el que los conductores de 18 a 50 años de edad se relacionan con el tráfico y los consumos de alcohol y otras drogas. El primero se centró en la situación de los jóvenes menores de 30 años en España y el tercero, aún sin publicar, analizará las mismas preguntas en Uruguay, país que se convirtió en el año 2013 en la primera nación en legalizar completamente la marihuana.

Las conclusiones de las diferentes oleadas de informes son sorprendentemente similares y aunque me gustaría remitir al lector a la sección final de este informe, me gustaría destacar tres de ellas. La primera, que un 4% de los entrevistados piensa que se puede consumir drogas en ciertas cantidades si se sabe cómo atenuar los efectos o se conduce con más cuidado. La segunda, que un 36% de los encuestados reconoce haber subido a un vehículo cuyo conductor había consumido cannabis, marihuana o porros. La tercera, que un 12% de los conductores ha circulado en los últimos seis meses tras haber consumido pastillas sintéticas, éxtasis, etc.; y que dicho porcentaje asciende hasta casi la mitad en el caso del alcohol.

Según el estudio, la estrategia de prevención más útil es la educación en las aulas, seguida del aumento de los controles en la vía pública y, ya a más distancia, las campañas de concienciación y el endurecimiento de las sanciones.

Queremos agradecer sinceramente a la Fundación de Ayuda contra la Drogadicción (FAD) su colaboración en la realización de este trabajo, tanto en su diseño inicial como en la presentación de sus resultados. Realmente ellos son los expertos en esta temática y esperamos seguir colaborando con ellos en futuras investigaciones y acciones preventivas.

A todos los conductores, y a todos los padres de jóvenes en particular, me gustaría pedirles que nunca, nunca, mezclen alcohol, drogas y conducción. Ni como conductores ni como pasajeros de personas que hayan consumido cualquier tipo de sustancia. Si nunca deberíamos poner nuestras manos sobre un volante después de haber consumido, aún menos deberíamos ponernos en manos de conductores que lo hayan hecho.

Jesús Monclús

Director de Prevención y Seguridad Vial, Fundación MAPFRE

1. Objetivos de la investigación

Los objetivos específicos son:

- Dimensionar a la población conductora y no conductora sobre la población total.
- Caracterizar a la población conductora y no conductora.
- Conocer los hábitos sobre conducción.
- Estimar qué es sinónimo de seguridad.
- Dibujar las conductas sobre el consumo de sustancias.
- Establecer la relación entre el consumo de sustancias y conducción.
- Determinar qué estrategias y campañas de prevención son más útiles para incidir en la seguridad vial.

2. Ficha técnica

El presente es un **estudio** de tipo **cuantitativo**, realizado mediante la técnica de entrevista online (Sistema CAWI en panel) mediante un cuestionario semiestructurado.

El **universo de análisis** ha sido hombres y mujeres de entre 18 y 50 años residentes en Islas Canarias.

En el estudio se realizó una **fase de pilotaje**, de un 2% de las entrevistas, en la que se evaluó que el flujo del cuestionario fuera correcto y la adecuada redacción de las preguntas. El resultado fue favorable, por lo que no se realizó ninguna modificación al cuestionario inicial.

Planteamiento metodológico: Se han realizado 400 entrevistas, lo que supone un error muestral de $\pm 5'00\%$ para un nivel de confianza del 95'5%, 2σ , distribuidas de la siguiente forma:

Tabla 1. Ficha técnica

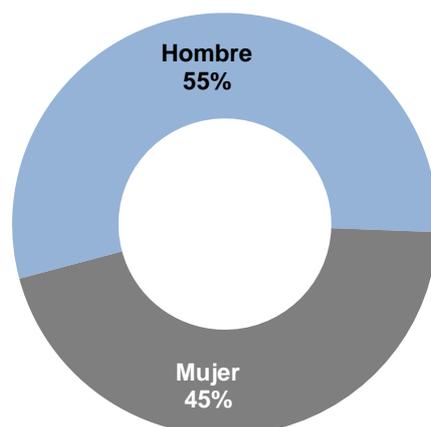
	Canarias	
Zona	Las Palmas	215
	Santa Cruz de Tenerife	185
Género	Hombre	218
	Mujer	182
Edad	Entre 18 y 22 años	59
	Entre 23 y 29 años	115
	Entre 30 y 40 años	122
	Entre 41 y 50 años	104
	TOTAL	400 ($\pm 5,00$)

El trabajo de campo se realizó entre el 25 de mayo y el 8 de junio de 2016.

3. Caracterización de la muestra

La muestra participante en el estudio se distribuye de la siguiente manera:

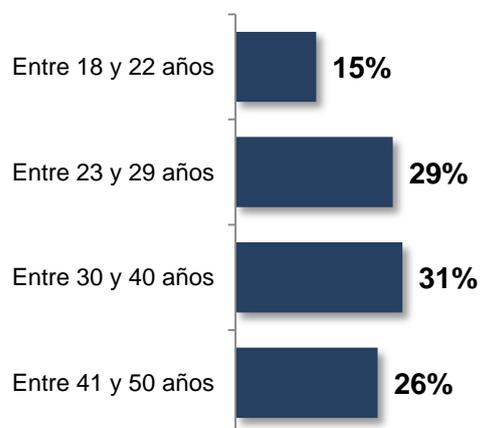
Gráfico 1. Distribución muestral por sexo



Base: Total de personas entrevistadas (400)

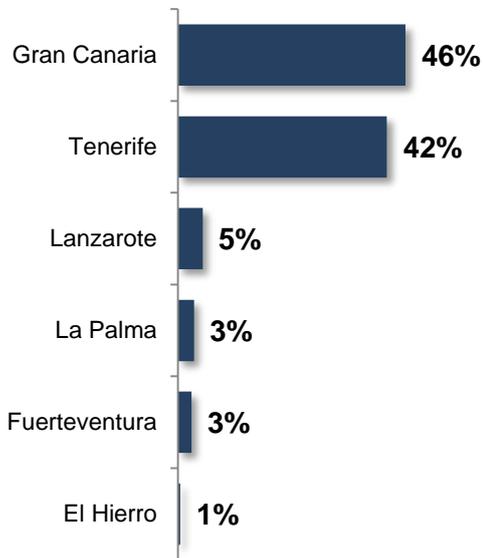
La pregunta de edad se agrupa en cuatro categorías para una mayor manejabilidad de los datos:

Gráfico 2. Distribución muestral por edad agrupada



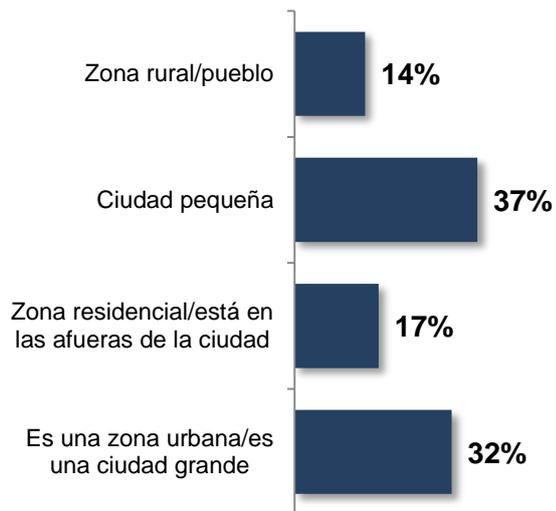
Base: Total de personas entrevistadas (400)

Gráfico 3. Distribución muestral por zona de residencia



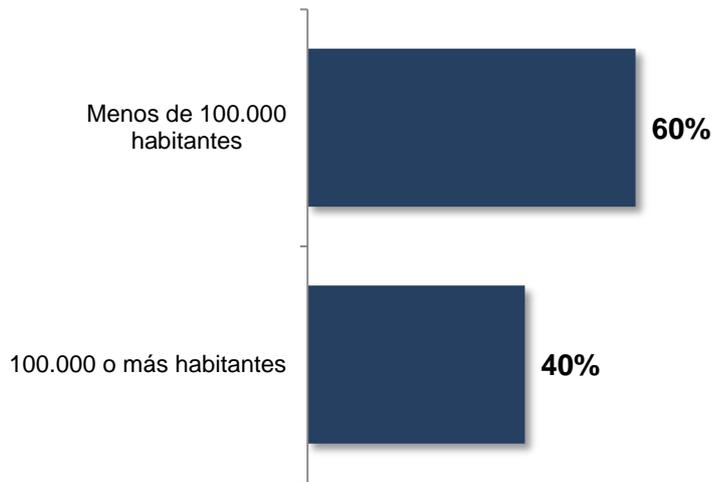
Base: Total de personas entrevistadas (400)

Gráfico 4. Distribución muestral por tipo zona de residencia



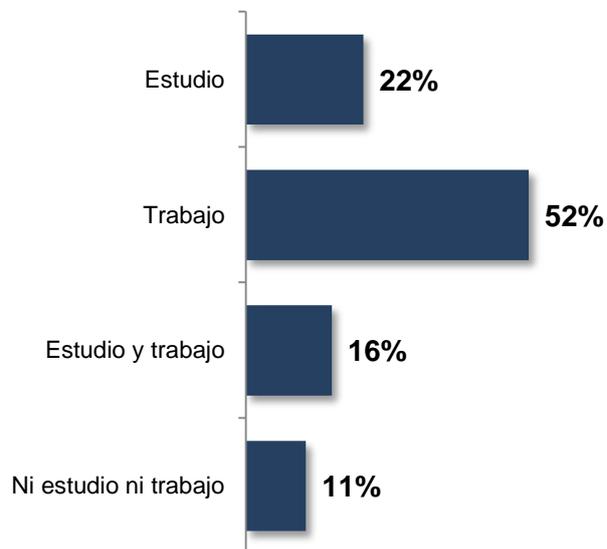
Base: Total de personas entrevistadas (400)

Gráfico 5. Distribución muestral por tamaño de hábitat



Base: Total de personas entrevistadas (400)

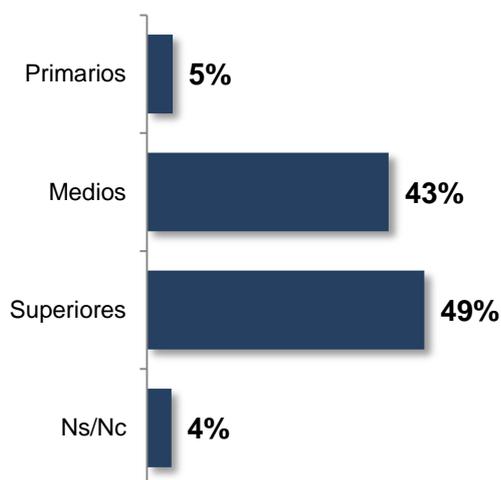
Gráfico 6. Distribución muestral por actividad principal del entrevistado



Base: Total de personas entrevistadas (400)

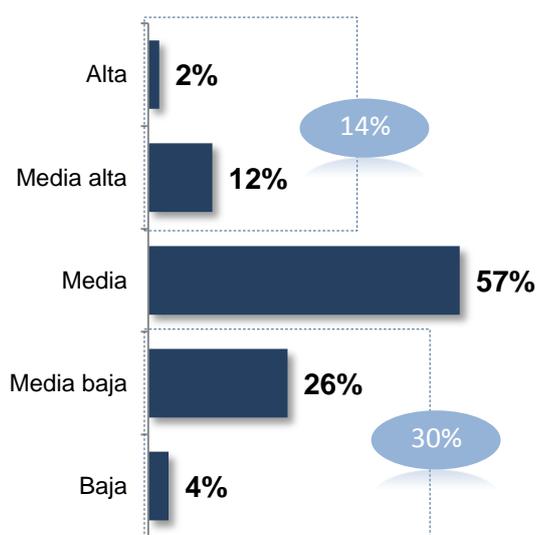
El nivel de estudios mostrado es el resultado de aquellos participantes en el estudio que están estudiando en la actualidad y de aquellos que no están estudiando en el momento del estudio:

Gráfico 7. Distribución muestral por nivel de estudios



Base: Total de personas entrevistadas (400)

Gráfico 8. Distribución muestral por clase social autopercebida



Base: Total de personas entrevistadas (400)

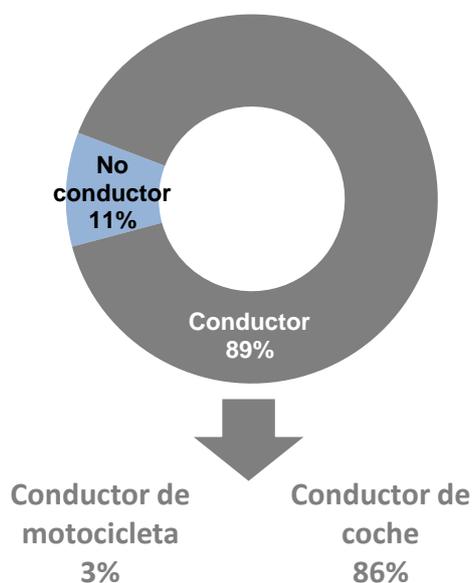
4. Resultados de la investigación

4.1. POBLACIÓN CONDUCTORA EN COMPARACIÓN CON LA POBLACIÓN NO CONDUCTORA

Para dimensionar y caracterizar la población de 18 a 50 años de Islas Canarias se establece la siguiente diferenciación:

- **Población conductora:** personas que poseen carnet de conducir de motocicleta o de coche y conducen con cierta frecuencia. Entre aquellas personas que poseen ambos tipos de carnet, se discrimina en función de la frecuencia con la que utilizan cada uno de estos vehículos para encuadrarlos como conductor de motocicleta o de coche.
- **Población no conductora:** personas que no poseen ningún carnet de conducir. Dentro de este colectivo también se contabiliza a aquellos que tienen carnet de conducir pero no conducen nunca.

Gráfico 9. Población conductora en comparación con la población no conductora



Base: Total de personas entrevistadas (400)

Como se observa en el gráfico anterior, en Islas Canarias la población conductora es muy superior a la población no conductora: la primera asciende al 89% frente al 11%.

Se observan diferencias entre la población conductora y la no conductora. La primera se concentra en los varones y en municipios de 100 mil habitantes o más. Mientras, la población no conductora tiene más presencia en el segmento femenino y entre los menores de 23 años.

Tabla 2. Caracterización población conductora vs no conductora

		Población conductora (n=358)	Población no conductora (n=42)
SEXO	Hombre	55%	50%
	Mujer	45%	50%
EDAD	Entre 18 y 22 años	12%	38%
	Entre 23 y 29 años	29%	26%
	Entre 30 y 40 años	32%	17%
	Entre 41 y 50 años	27%	19%
HÁBITAT	Menos de 100.000 habitantes	59%	71%
	100.000 o más habitantes	41%	29%
CLASE SOCIAL	Media alta + alta	14%	10%
	Media	57%	55%
	Media baja + baja	28%	36%

Porcentajes calculados en sentido vertical

 Porcentajes destacados en sentido horizontal

4.2. CARACTERIZACIÓN DE LA POBLACIÓN CONDUCTORA

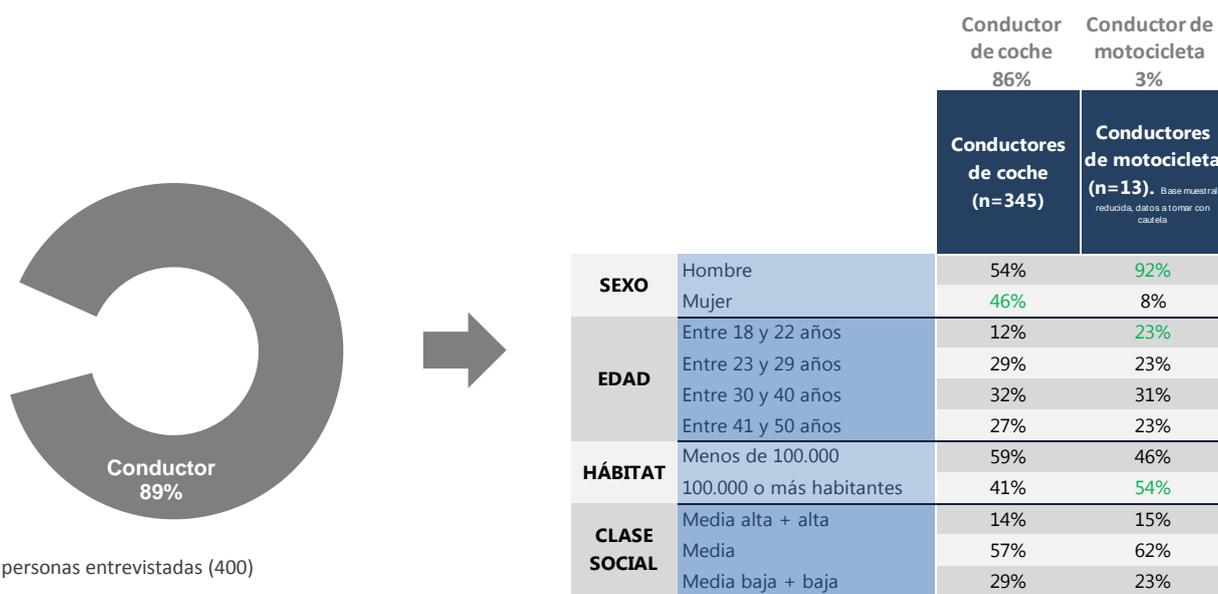
En las Islas Canarias, la población conductora supone un 89% del total, concentrándose en conductores de coche (86%) sobre conductores de motocicleta (3%).

Atendiendo a la variable sexo, son los varones los que destacan en ambas categorías aunque entre los conductores de motocicleta suponen un 92%.

Teniendo en cuenta la edad, en el segmento más joven –de 18 a 29 años– tiene una mayor presencia la motocicleta mientras que entre los mayores de 29 años la presencia es mayor del coche.

En los municipios mayores de 100.000 habitantes predominan los conductores de moto mientras que los que en los que tienen un tamaño menor lo hacen los conductores de coche.

Tabla 3. Caracterización población conductora



Base: Total de personas entrevistadas (400)

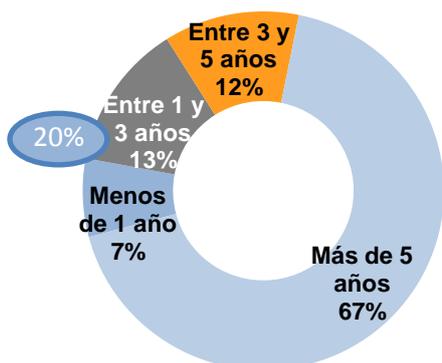
Porcentajes calculados en sentido vertical

% Porcentajes destacados en sentido horizontal

La antigüedad en la posesión de los carnets de conducir es mayor de 5 años en ambas tipologías de conductores, aunque entre los conductores de moto hay que resaltar la antigüedad menor a tres años, que supone un 39%.

Gráfico 10. Antigüedad en la posesión del carnet de conducir

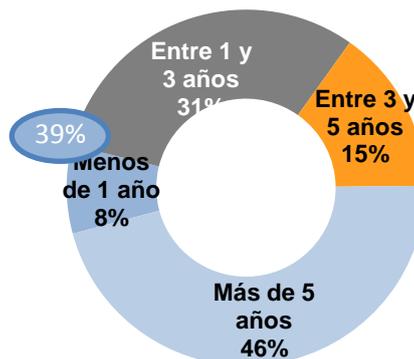
CONDUCTORES DE COCHE



Base: Conductores de coche (n=345)

Porcentaje correspondiente a menos de 3 años

CONDUCTORES DE MOTO



Base: Conductores de moto (n=13). Base muestral reducida, datos a tomar con cautela

Porcentaje correspondiente a menos de 3 años

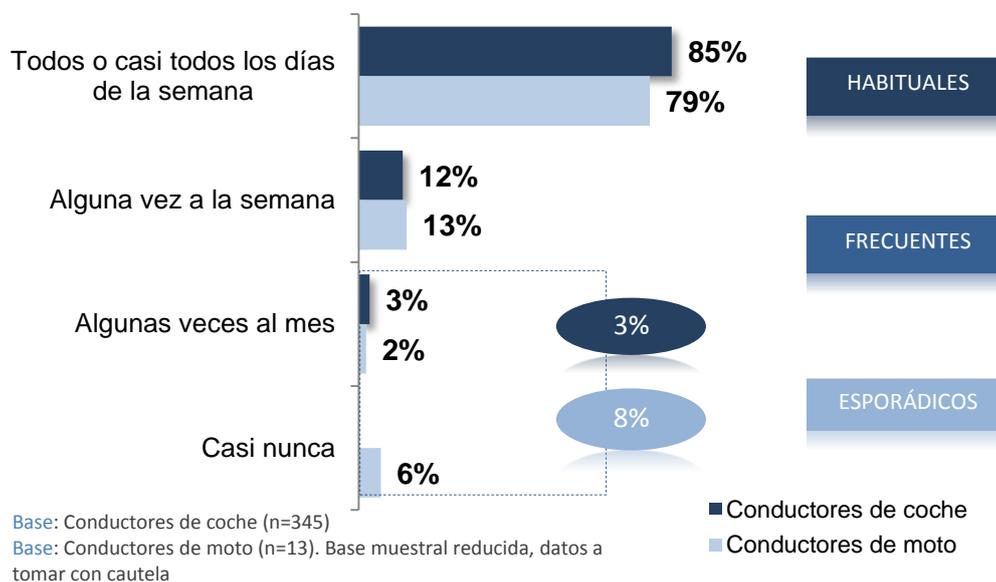
4.2.1. Uso y hábitos sobre la conducción

En función de la frecuencia de uso del vehículo, se establece la siguiente tipología de conductores:

- Los **habituales**, que son aquellos que lo usan todos o casi todos los días de la semana.
- Los **frecuentes**, que lo hacen alguna vez a la semana.
- Los **esporádicos**: que conducen algunas veces al mes o no lo hacen casi nunca.

En Canarias los conductores, tanto de coche como de moto, son habituales: utilizan su vehículo todos los días (85% y 79% respectivamente). Los conductores frecuentes suponen el 12% de los que conducen un coche frente al 13% de los conductores de motocicleta y en lo referente a los conductores esporádicos hay una mayor presencia entre los que conducen una motocicleta (8%) que entre los conductores de coche (3%).

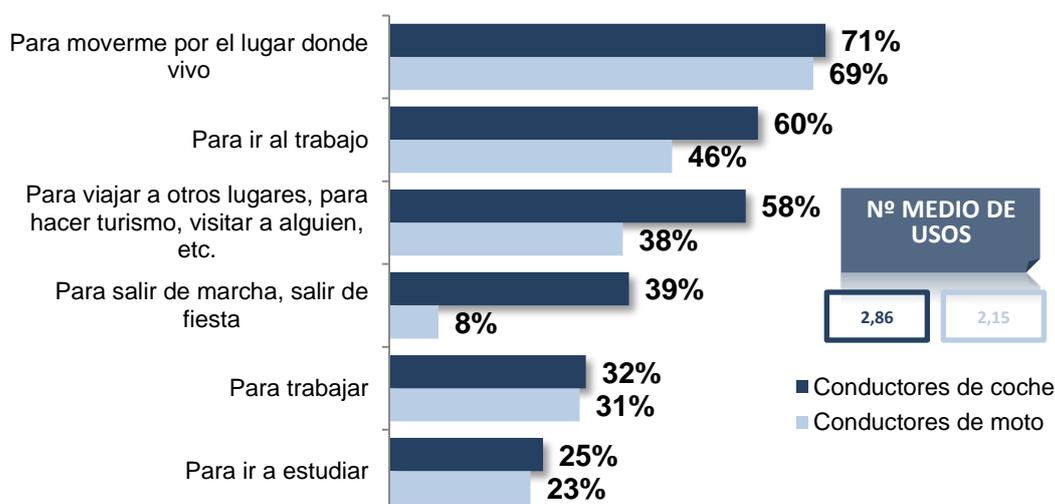
Gráfico 11. Frecuencia de la conducción



La utilización de los vehículos está vinculada a más de una actividad aunque principalmente está destinada para la movilidad por el lugar de residencia y para ir al trabajo, así como para viajar a otros lugares.

A la hora de salir de marcha, se observan diferencias entre los conductores: son los que conducen un coche los que utilizan para este fin en una proporción del 39% mientras que los conductores de motocicleta lo hacen en un 8%.

Gráfico 12. Usos de vehículo



Base: Conductores de coche (n=345)

Base: Conductores de moto (n=13). Base muestral reducida, datos a tomar con cautela

Centrándonos en los conductores de coche, el uso de este vehículo para ir al trabajo es mayoritario entre los mayores de 29 años y entre aquellos que tienen una antigüedad de más de 5 años en la posesión del carnet.

Para ir a estudiar, el coche es utilizado principalmente por los menores de 30 años, por aquellos que tienen o están cursando un nivel de estudios medio o superior y por los que se definen con una clase social media- alta.

Tabla 4. Usos del coche: segmentación

		CONDUCTORES DE AUTO					
		Para ir al trabajo	Para ir a estudiar	Para trabajar	Para salir de marcha, salir de fiesta	Para viajar a otros lugares, para hacer turismo, visitar a alguien, etc.	Para moverme por el lugar donde vivo
SEXO	Hombre (n=185)	61%	22%	35%	37%	56%	68%
	Mujer (n=160)	60%	29%	29%	42%	61%	74%
EDAD	Entre 18 y 22 años (n=40)	23%	68%	10%	33%	38%	78%
	Entre 23 y 29 años (n=101)	58%	38%	33%	46%	59%	65%
	Entre 30 y 40 años (n=111)	74%	13%	40%	40%	62%	71%
	Entre 41 y 50 años (n=93)	62%	9%	33%	34%	60%	73%
HÁBITAT	De 2.000 a 99.999 habitantes (n=186)	62%	24%	31%	42%	57%	73%
	100.000 o más habitantes (n=140)	61%	24%	35%	38%	61%	70%
ANTIGÜEDAD CARNÉ CONDUCIR	Menos de 3 años (n=71)	31%	51%	14%	34%	44%	63%
	Entre 3 y 5 años (n=42)	57%	33%	33%	45%	55%	67%
	Más de 5 años (n=232)	70%	16%	38%	40%	63%	74%
NIVEL DE ESTUDIOS	Medios (n=144)	64%	22%	31%	39%	54%	68%
	Superiores (n=172)	59%	31%	31%	39%	60%	73%
CLASE SOCIAL	Media alta + alta (n=49)	63%	31%	41%	47%	59%	67%
	Media (n=197)	61%	26%	29%	38%	59%	71%
	Media baja + baja (n=99)	58%	20%	34%	38%	55%	72%

Porcentajes calculas en sentido horizontal

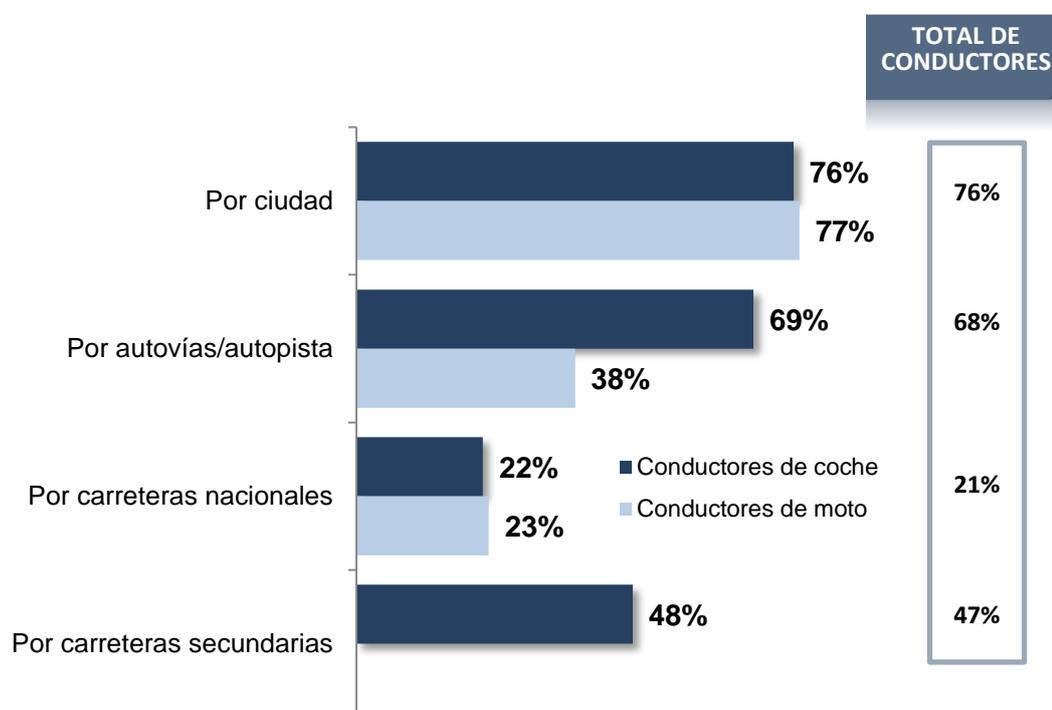
 Porcentajes destacados en sentido vertical

Debido a su reducida base muestral, no se muestra la segmentación de los usos de la motocicleta.

En Islas Canarias, principalmente se conduce por ciudad, ya sean los conductores de coche (76%) o conductores de motocicleta (77%).

Los conductores de coche conducen en una proporción mayor por autovías o autopistas (69%) que los conductores de motocicleta (38%) y por carreteras secundarias, vías por las que los conductores de moto afirman no transitar.

Gráfico 13. Vías por las que se conduce con más frecuencia



Base: Conductores de coche (n=345)

Base: Conductores de moto (n=13). Base muestral reducida, datos a tomar con cautela

Atendiendo al tamaño del municipio en el que se reside, los residentes en municipios con menor número de habitantes, menos de 100 mil, son los que conducen en mayor medida por carreteras secundarias. En contraposición, los residentes en municipios de 100 habitantes o más lo hacen por ciudad.

Tabla 5. Vías por las que se conduce con más frecuencia según tamaño del municipio

CONDUCTORES DE AUTO		Menos de 2.000 habitantes (n=19)	De 2.000 a 99.999 habitantes (n=186)	100.000 o más habitantes (n=140)
TIPO DE VÍA	Por ciudad	42%	75%	82%
	Por autovías/	63%	71%	66%
	Por carreteras nacionales	26%	26%	16%
	Por carreteras secundarias	63%	55%	37%

Porcentajes calculado en sentido horizontal. Posible respuesta múltiple por lo que los resultados pueden sumar más del 100%

% Porcentajes destacados en sentido vertical

CONDUCTORES DE MOTO		De 2.000 a 99.999 habitantes (n=6)	100.000 o más habitantes (n=7)
TIPO DE VÍA	Por ciudad	83%	71%
	Por autovías/	33%	43%
	Por carreteras secundarias	17%	29%

Porcentajes calculado en sentido horizontal. Posible respuesta múltiple por lo que los resultados pueden sumar más del 100%

% Porcentajes destacados en sentido vertical

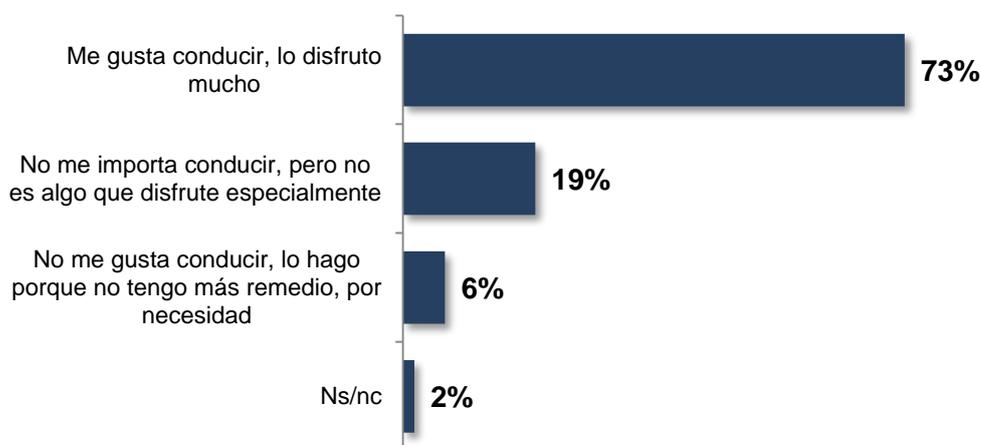
4.2.2. Autoimagen como conductor

¿Qué imagen tienen los conductores de sí mismos? ¿Y de los demás? ¿Qué se siente al conducir? ¿Cómo se definen los conductores? Estas preguntas se incluyeron en el cuestionario para conocer los aspectos más subjetivos de la conducción y configurar la percepción que tienen los propios conductores sobre sí mismos y sobre el resto de conductores.

En Islas Canarias, para los que conducen un vehículo –ya sea un coche o una moto– conducir es un placer de forma mayoritaria: al 73% de los conductores les gusta conducir, lo disfruta mucho frente al 25% que se encuadraría dentro del plano una posición más funcional y con menor grado de disfrute.

A los entrevistados se les daba la opción de respuesta “Odio conducir” y cabe señalar que ningún canario se ha decantado por ella.

Gráfico 14. Sentido de la conducción: De las siguientes frases, ¿cuál es la que mejor expresa lo que sientes al conducir?



Base: Conductores de coche y motocicleta (358)

Atendiendo a diferentes variables de segmentación, no existen diferencias significativas ni porcentajes a destacar. Los resultados se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 6. Sentido de la conducción: segmentación

		Me gusta conducir, lo disfruto mucho	No me gusta conducir, lo hago porque no tengo más remedio, por necesidad	No me importa conducir, pero no es algo que disfrute especialmente
SEXO	Hombre (n=197)	74%	6%	19%
	Mujer (n=161)	72%	7%	19%
EDAD	Entre 18 y 22 años (n=43)	70%	5%	23%
	Entre 23 y 29 años (n=104)	74%	6%	18%
	Entre 30 y 40 años (n=115)	70%	9%	20%
	Entre 41 y 50 años (n=96)	77%	4%	18%
COLECTIVO	Conductor de coche (n=345)	73%	6%	19%
	Conductor de moto (n=13)	69%	8%	23%
ANTIGÜEDAD CARNÉ CONDUCIR	Menos de 3 años (n=76)	70%	7%	22%
	Entre 3 y 5 años (n=44)	75%	7%	14%
	Más de 5 años (n=238)	74%	6%	19%

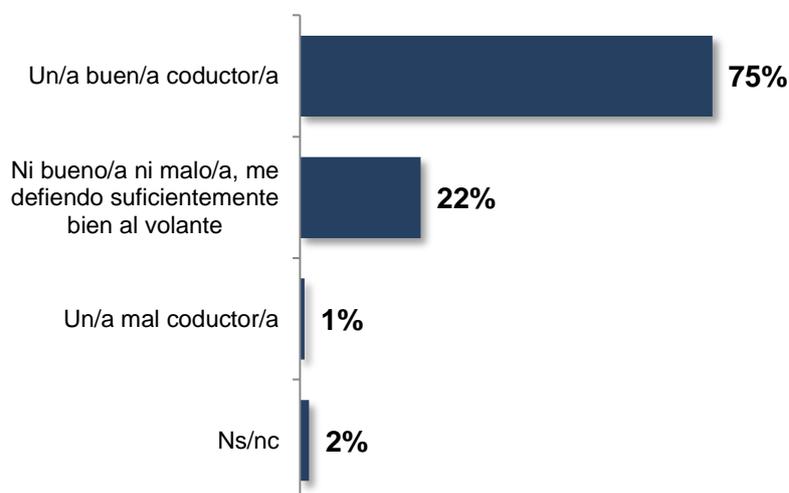
Porcentajes calculado en sentido horizontal

📊 Porcentajes destacados en sentido vertical

A la hora de definirse como conductores, los participantes canarios en el estudio podían seleccionar tres opciones excluyentes entre sí con un escalado que iba desde “Buen conductor” hasta “Mal conductor” pasando por la opción intermedia de “ni bueno, ni malo”.

El 75% de los conductores se percibe como un buen conductor mientras que el 22% se posiciona en una posición neutra, no caracterizándose ni buen ni malo. Una proporción muy pequeña, que no llega ni al 1%, se define como “mal conductor”:

Gráfico 15. Autoimagen como conductor: Dirías que, en general, eres...



Base: Conductores de coche y motocicleta (358)

Realizando una segmentación de estos resultados por diferentes variables, no existen diferencias a la hora de autodefinirse como un buen conductor o ni bueno ni malo por género, edad y colectivo, es decir, si se conducen un coche o una moto.

Las únicas diferencias encontradas se refieren a la antigüedad de posesión del carnet ya que los que más veteranos, con más de 5 años, son los que en mayor proporción se definen como buenos conductores mientras que los conductores que se autodefinen neutrales son los más noveles –con menos de 3 años.

A la hora de hablar de esta autoimagen, por su escasa proporción y base muestral, no se tiene en cuenta las respuestas correspondientes a “Un mal conductor”.

Tabla 7. Autoimagen como conductor: segmentación

		Un/a buen/a conductor/a	Ni bueno/a ni malo/a, me definiendo suficientemente bien al volante
SEXO	Hombre (n=197)	75%	22%
	Mujer (n=161)	76%	22%
EDAD	Entre 18 y 22 años (n=43)	72%	26%
	Entre 23 y 29 años (n=104)	73%	24%
	Entre 30 y 40 años (n=115)	77%	19%
	Entre 41 y 50 años (n=96)	77%	22%
COLECTIVO	Conductor de coche (n=345)	75%	22%
	Conductor de moto (n=13)	85%	15%
ANTIGÜEDAD CARNÉ CONDUCIR	Menos de 3 años (n=76)	64%	34%
	Entre 3 y 5 años (n=44)	68%	25%
	Más de 5 años (n=238)	80%	18%

Porcentajes calculados en sentido horizontal

 Porcentajes destacados en sentido vertical

Atendiendo al cruce del sentimiento que provoca la conducción por la autoimagen como conductor, y eliminando las respuestas correspondientes a “Un mal conductor”, los resultados arrojan que entre los que se consideran buenos conductores el sentimiento de la conducción es placentero: se disfruta mucho en el 81% de los casos mientras que entre los que se sitúan en una posición neutral - ni bueno ni malo- la conducción funcional, el no disfrutar especialmente es significativamente mayor.

Tabla 8. Sentimiento de la conducción por autoimagen como conductor

	Un/a buen/a conductor/a (n=270)	Ni bueno/a ni malo/a, me defiendo suficientemente bien al volante (n=79)
Me gusta conducir, lo disfruto mucho	81%	52%
No me gusta conducir, lo hago porque no tengo más remedio, por necesidad	4%	11%
No me importa conducir, pero no es algo que disfrute especialmente	15%	37%

Porcentajes calculados en sentido vertical

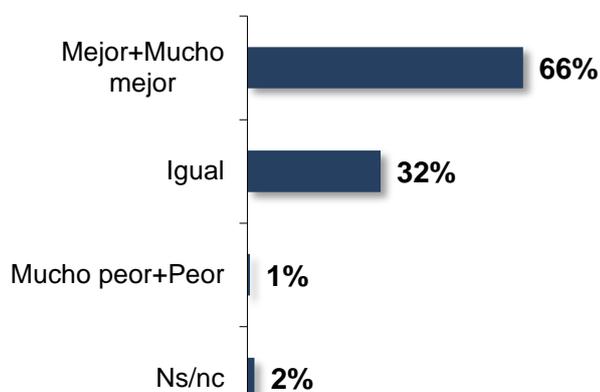
📊 Porcentajes destacados en sentido horizontal

Además de señalar la autoimagen de sí mismos como conductores, se les pidió a los entrevistados que lo hicieran comparativamente con el resto de conductores. La visión propia que se tiene como conductor es bastante positiva: el 66% de los conductores se considera mejor o mucho mejor que los otros.

El 32% considera que no es mejor ni peor, sino que es igual a los demás.

Las posturas negativas representan únicamente un 1%: sólo unos cuantos conductores manifiestan ser peores o mucho peores que el resto.

Gráfico 16. Con respecto a los demás conductores, te consideras...



Base: Conductores de coche y motocicleta (n=358). En una escala de 1 a 5, donde 1 significa “Mucho mejor” y 5 “Mucho peor”. Para facilitar la comprensión, las medias aparecen invertidas.

Atendiendo a las diferentes variables, sólo se muestran los datos correspondientes a los conductores que se consideran mejores o mucho mejores y los que se consideran igual. Los correspondientes a los valores peor o mucho peor no se muestran por su reducida base muestral.

Como se aprecia en la siguiente tabla, no se aprecian diferencias ni existen porcentajes a destacar:

Tabla 9. Con respecto a los demás conductores, te consideras...: segmentación

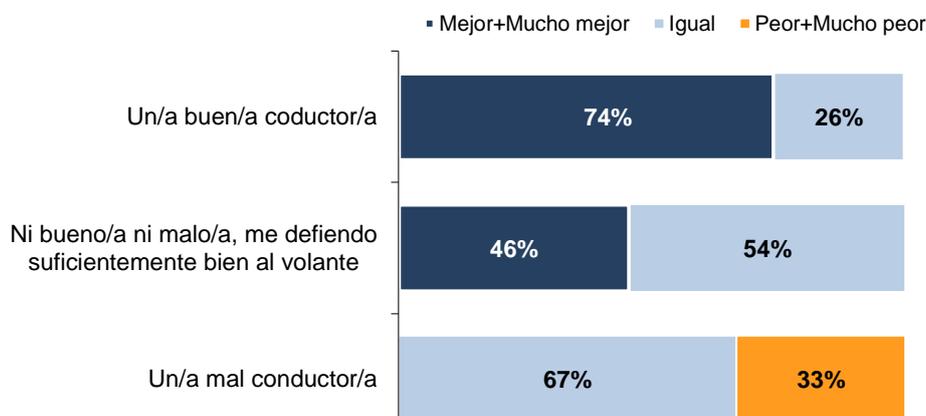
		Mejor+Mucho mejor	Igual
SEXO	Hombre (n=197)	66%	31%
	Mujer (n=161)	65%	32%
EDAD	Entre 18 y 22 años (n=43)	63%	35%
	Entre 23 y 29 años (n=104)	72%	26%
	Entre 30 y 40 años (n=115)	69%	29%
	Entre 41 y 50 años (n=96)	57%	41%
COLECTIVO	Conductor de coche (n=345)	66%	32%
	Conductor de moto (n=13)	62%	38%
ANTIGÜEDAD CARNÉ CONDUCIR	Menos de 3 años (n=76)	64%	34%
	Entre 3 y 5 años (n=44)	64%	32%
	Más de 5 años (n=238)	67%	31%

Porcentajes calculados en sentido horizontal

 Porcentajes destacados en sentido vertical

Si realizamos el cruce de la autoimagen de los conductores por la imagen comparativa que se tiene de los demás usuarios de vehículos la fotografía resultante es nítida: los buenos conductores opinan que conducen mejor o mucho mejor que los demás usuarios de la vía (74%) mientras que los que opinan que son malos conductores no se encuadran en esa categoría comparativa sino que mayoritariamente creen que son similares al resto (casi 7 de cada 10) o peores/mucho peores (el 33%).

Gráfico 17. Autoimagen como conductor por comparativa con otros conductores



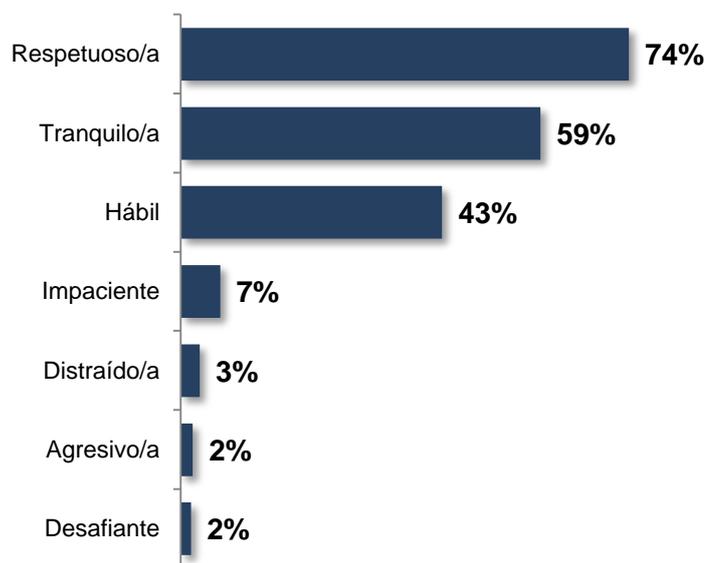
Base: Conductores de coche y motocicleta (n=358).

Con el fin de elaborar una imagen más detallada, también se les pidió a los conductores que se definieran con dos adjetivos de un listado de 7 calificativos.

Por la proporción de conductores que mencionan cada uno de los ítems propuestos, tal y como se muestra en el siguiente gráfico, los atributos con los que más se definen los canarios son dos: respetuoso (74%) y tranquilo (59%). En tercera posición está el ser hábil, característica definitoria para el 43% de los conductores.

De forma minoritaria se produce la elección de adjetivos menos positivos como impaciente (7%), distraído (3%), agresivo (2%) o desafiante (2%).

Gráfico 18. Autodefinition al volante



Base: Conductores de coche y motocicleta (n=358).

Atendiendo a las diferentes variables de segmentación, no se aprecian diferencias a la hora de definirse, tal y como se muestra a continuación:

Tabla 10. Autodefinición al volante: segmentación

		Respetuoso/a	Tranquilo/a	Hábil	Impaciente	Distraído/a	Agresivo/a	Desafiante
SEXO	Hombre (n=197)	74%	58%	45%	6%	2%	3%	2%
	Mujer (n=181)	73%	60%	41%	8%	5%	1%	2%
EDAD	Entre 18 y 22 años (n=43)	79%	45%	48%	10%	5%	2%	2%
	Entre 23 y 29 años (n=104)	71%	58%	45%	11%	3%	3%	3%
	Entre 30 y 40 años (n=116)	75%	61%	45%	3%	4%	2%	2%
	Entre 41 y 50 años (n=88)	73%	64%	36%	5%	1%	1%	
COLECTIVO	Conductor de coche (n=346)	73%	59%	43%	7%	3%	2%	2%
	Conductor de moto (n=13)	92%	54%	46%		8%		
ANTIGÜEDAD CARNÉ CONDUCIR	Menos de 3 años (n=76)	80%	55%	40%	8%	4%	3%	3%
	Entre 3 y 5 años (n=44)	69%	60%	40%	12%	5%	2%	
	Más de 5 años (n=238)	72%	60%	44%	5%	3%	2%	2%

Porcentajes calculados en sentido horizontal

¿Cuáles son los adjetivos que se utilizan para definirse en función de la autoimagen que se tenga de sí mismo? Los resultados se muestran en la siguiente tabla y reflejan que los buenos conductores se declaran mayoritariamente respetuosos (76%), tranquilos (56%) y hábiles (47%), siendo este dato significativamente superior que frente a aquellos que no se declaran ni buenos ni malos.

Los que no se califican como ni como buenos ni como malos se definen como tranquilos (72%) de manera significativa mayor frente a los buenos conductores (56%) y respetuosos (68%).

No se muestran los datos referidos a los que se califican como malos conductores puesto que la base muestral es muy reducida.

Tabla 11. Autoimagen por autodefinición al volante

	Un/a buen/a conductor/a (n=270)	Ni bueno/a ni malo/a, me definiendo suficientemente bien al volante (n=79)
Respetuoso/a	76%	68%
Tranquilo/a	56%	72%
Hábil	47%	28%
Impaciente	6%	9%
Distraído	1%	9%
Agresivo/a	1%	3%
Desafiante	1%	3%

Porcentajes calculados en sentido vertical

 Porcentajes destacados en sentido horizontal

4.3. SIGNIFICADOS DE LA CONDUCCIÓN

Para conocer los múltiples y diferentes significados de la conducción, a todos los entrevistados independientemente de si eran conductores o no, se les realizó la pregunta de qué significa conducir bien dándoles la posibilidad de realizar esta definición a través de la selección de dos frases.

Los datos ponen de manifiesto que en Islas Canarias para la población de 18 a 50 años de edad conducir bien es un concepto con múltiples significados: sólo hay un atributo señalado por más de la mitad de los entrevistados, el 53% opina que se basa en respetar las normas de circulación y señales de tráfico. Conducir con prudencia ocuparía el segundo lugar (31%). Saber adaptarse a las circunstancias del tráfico (25%) y tener reflejos, capacidad de reacción (24%) estarían disputándose el tercer puesto.

Otros atributos basados en la habilidad y pericia del conductor tienen menos peso, como no perder los nervios (16%), conocer las capacidades y recursos al volante (10%) y conducir con confianza (9%) así como aquellos relacionados con la adaptación de la conducción al momento, es decir, adaptar la velocidad a las circunstancias (18%) y superar la torpeza de otros conductores (5%).

Para la población canaria conducir bien no es sinónimo de conducir con agilidad, con rapidez ni sacar el máximo partido al vehículo pues ambas respuestas son elegidas de forma muy minoritaria (un 4% y un 2% respectivamente).

Gráfico 19. Elementos de buena conducción. ¿Qué significa para ti conducir bien?



Segmentando estas respuestas por distintas variables, los resultados son muy similares. Únicamente conducir con prudencia es significativamente mayor entre aquellos que no son conductores frente a los que sí lo son, independientemente de si conducen un coche o una motocicleta.

Tabla 12. Elementos de buena conducción: segmentación

		Adaptar la velocidad a las circunstancias al margen de las señales de tráfico	Conducir con prudencia	No perder los nervios al volante, conducir relajado/a	Conducir con confianza	Saber adaptarse a las circunstancias del tráfico	Conocer las propias capacidades y recursos al volante	Respetar las normas de circulación y señales de tráfico	Conducir con agilidad, con rapidez	Tener reflejos, capacidad de reacción	Sacar el máximo partido al vehículo	Superar la torpeza de otros/as conductores/as
SEXO	Hombre (n=218)	20%	32%	15%	7%	28%	13%	49%	4%	24%	1%	5%
	Mujer (n=182)	16%	29%	17%	12%	23%	7%	58%	4%	25%	2%	5%
EDAD	Entre 18 y 22 años (n=69)	17%	32%	19%	8%	19%	19%	51%	3%	22%	2%	3%
	Entre 23 y 29 años (n=116)	16%	36%	14%	12%	24%	8%	51%	4%	26%	1%	7%
	Entre 30 y 40 años (n=122)	14%	25%	18%	9%	32%	12%	51%	4%	28%	2%	4%
	Entre 41 y 50 años (n=104)	26%	31%	13%	7%	22%	6%	60%	4%	19%	2%	4%
COLECTIVO	Conductor (n=350)	18%	29%	16%	9%	27%	11%	52%	4%	26%	2%	5%
	No conductor (n=42)	21%	45%	14%	14%	14%	7%	67%	5%	10%		
ANTIGÜEDAD CARNÉ CONducIR	Menos de 3 años (n=76)	20%	29%	16%	11%	20%	14%	51%	5%	24%	3%	4%
	Entre 3 y 5 años (n=44)	14%	30%	16%	14%	32%	11%	50%	2%	25%		7%
	Más de 5 años (n=238)	18%	29%	16%	7%	28%	9%	52%	4%	27%	2%	5%

Porcentajes calculados en sentido horizontal

 Porcentajes destacados en sentido vertical

4.4. PERCEPCIONES GENERALES SOBRE CONDUCCIÓN Y RIESGOS

Para obtener una aproximación acerca de las percepciones generales de algunos riesgos en la conducción, tanto si se es conductor como pasajero, se realizaron una serie de preguntas empleando en las respuestas una escala de 0 a 10 –donde 0 es nada de acuerdo y 10 totalmente de acuerdo– los entrevistados tenían que posicionarse en cada una de las afirmaciones mostradas.

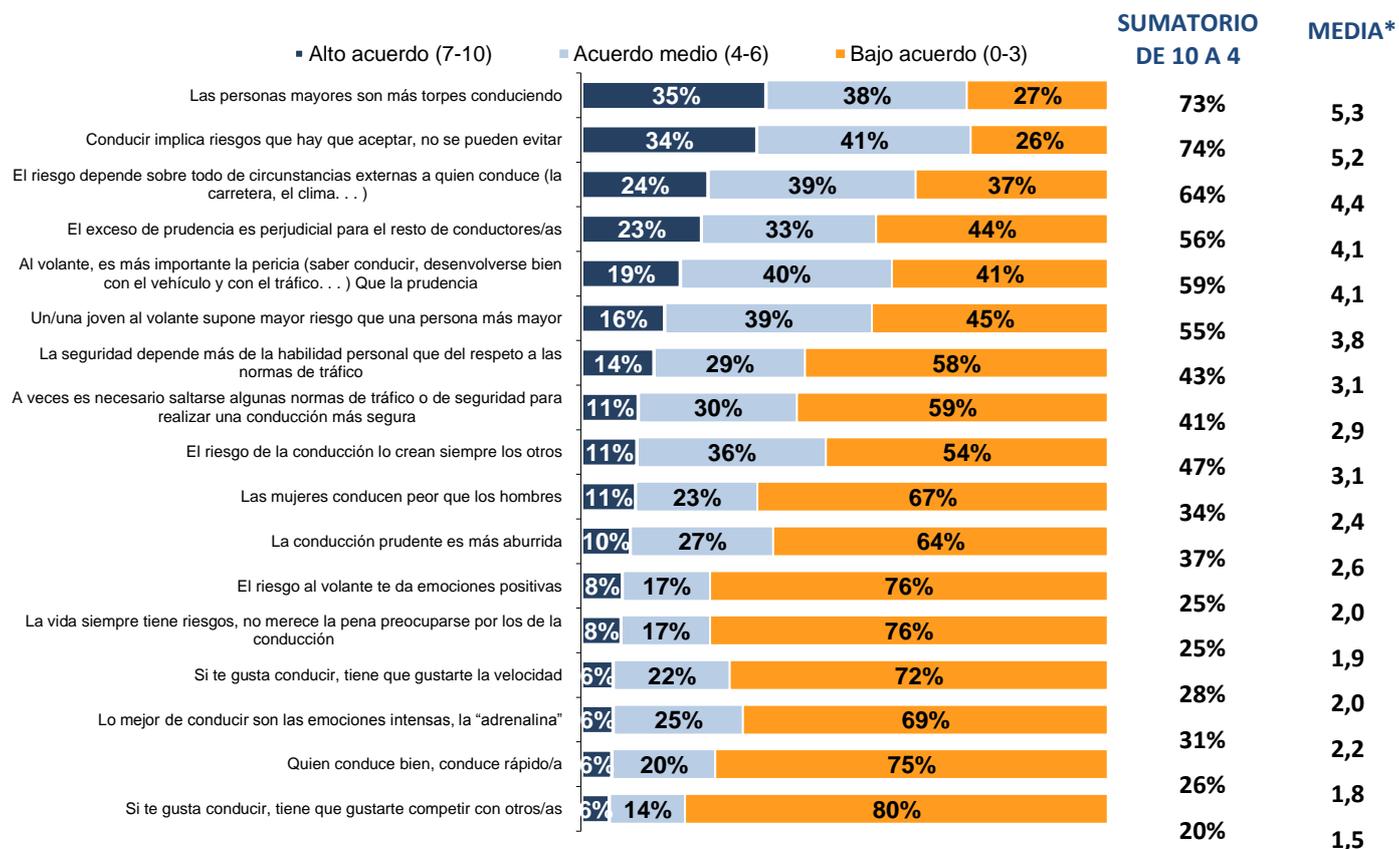
Para facilitar la comprensión, los resultados se agrupan en tres niveles de acuerdo: las puntuaciones de 7 a 10, correspondientes a alto nivel de acuerdo y mostrando los resultados de mayor a menor en función de este sumatorio; 6 y 4, nivel de acuerdo medio; y 3 a 0, nivel de bajo acuerdo. Al lado, se encuentra la media de cada una de las afirmaciones.

Tal y como se muestra en el siguiente gráfico (Gráfico 20), y atendiendo al sumatorio de las puntuaciones con mayor grado de acuerdo (valores de 7 a 10), sólo encontraríamos 4 afirmaciones con las que el 20% de entrevistados o comparten esta opinión: “las personas mayores son más torpes conduciendo”, “conducir implica riesgos que hay que aceptar”, “el riesgo depende sobre todo de las circunstancias externas a quien conduce” y “el exceso de prudencia es perjudicial”.

Pero atendiendo al sumatorio de las valoraciones otorgadas de 4 a 10, es decir, niveles de acuerdo medio y alto acuerdo, son seis las afirmaciones que superan el 50%. Además de las mencionadas en el párrafo anterior, se le suman “al volante es más importante la pericia que la prudencia” y “un joven al volante supone un riesgo mayor que una persona más mayor”.

Observando los datos desde el punto de vista contrario, es decir, desde las valoraciones con un mayor grado de desacuerdo (de 0 a 4) son cuatro las afirmaciones que unifican a más del 80% de los entrevistados: “si te gusta conducir, tiene que gustarte la velocidad”; “el riesgo al volante te da emociones positivas”; “quién conduce bien, conduce rápido” y “la vida siempre tiene riesgos, no tienes que preocuparte por los de la conducción”.

Grafico 20. Grado de acuerdo/desacuerdo con las siguientes afirmaciones sobre conducción y riesgos



Base: Total de personas entrevistadas (400)

*En una escala de 0 a 10, donde 0 es Nada de acuerdo y 10 Totalmente de acuerdo

Para lograr una mayor interpretación de los datos, realizamos un análisis factorial que nos permite encontrar grupos homogéneos y buscar una reducción de dimensionalidad de los datos.

En función de este análisis, podemos establecer dos dimensiones, que traducimos a posturas ante el riesgo de la conducción, que explican el 49% de la varianza: la dimensión más explicativa es la que podemos considerar como “asunción del riesgo en la conducción de manera positiva” y la segunda, la que podríamos denominar como “riesgo equiparado a las habilidades de los conductores”.

Como se indica en la siguiente tabla, la dimensión de asunción del riesgo en la conducción de manera positiva se compone por afirmaciones como “si te gusta conducir, tiene que gustarte la velocidad”, “si te gusta conducir, tiene que gustarte competir con otros”, “el riesgo al volante te da emociones positivas”, “quien conduce bien, conduce rápido” o “lo mejor de conducir son las emociones intensas, la adrenalina”.

La otra dimensión, el riesgo equiparado a las habilidades de los conductores reúne las percepciones relacionadas con “las personas mayores son más torpes conduciendo”, “conducir implica riesgos que hay que aceptar, no se puede evitar”, “el riesgo depende sobre todo de las circunstancias externas a quién conduce” o “la seguridad depende más de la habilidad personal que del respeto a las normas del tráfico”.

Tabla 13. Dimensiones de las posiciones ante el riesgo

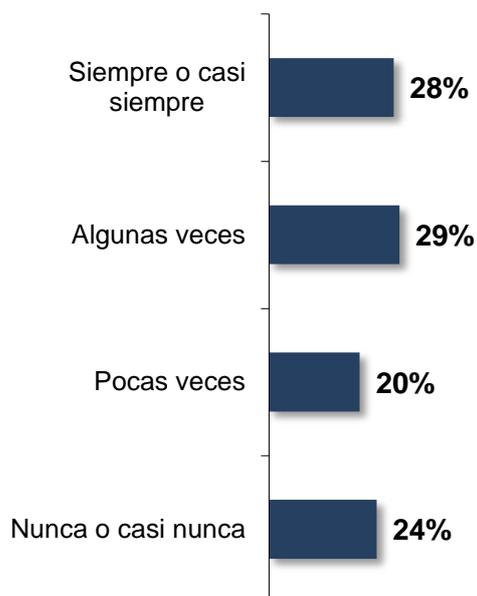
	DIMENSIONES	
	De asunción del riesgo en la conducción de manera positiva	Riesgo equiparado a las habilidades de los conductores
Si te gusta conducir, tiene que gustarte competir con otros/as	0,856	
Si te gusta conducir, tiene que gustarte la velocidad	0,835	
El riesgo al volante te da emociones positivas	0,802	
Quien conduce bien, conduce rápido/a	0,787	
Lo mejor de conducir son las emociones intensas, la “adrenalina”	0,761	
La vida siempre tiene riesgos, no merece la pena preocuparse por los de la conducción	0,685	
La conducción prudente es más aburrida	0,667	
Las mujeres conducen peor que los hombres	0,534	
El riesgo de la conducción lo crean siempre los otros	0,508	
A veces es necesario saltarse algunas normas de tráfico o de seguridad para realizar una conducción más segura	0,443	
Al volante, es más importante la pericia (saber conducir, desenvolverse bien con el vehículo y con el tráfico. . .) Que la prudencia		0,642
Conducir implica riesgos que hay que aceptar, no se pueden evitar		0,633
El riesgo depende sobre todo de circunstancias externas a quien conduce (la carretera, el clima. . .)		0,603
La seguridad depende más de la habilidad personal que del respeto a las normas de tráfico		0,588
Las personas mayores son más torpes conduciendo		0,580
El exceso de prudencia es perjudicial para el resto de conductores/as		0,523
Un/una joven al volante supone mayor riesgo que una persona más mayor		0,403

4.5. CONDUCCIÓN EN SITUACIONES DE OCIO

4.5.1. Uso y hábitos sobre la conducción en situaciones de ocio

En Islas Canarias, el uso del vehículo para desplazamientos de ocio entre la población de 18 y 50 años es frecuente: sólo el 24% de los entrevistados no lo utiliza cuando sale “de fiesta” mientras que el 76% lo usa con cierta frecuencia.

Gráfico 21. Frecuencia en uso del vehículo en situaciones de ocio: Independientemente de que conduzcas tú o lo haga otra persona, ¿con qué frecuencia conduces tú cuando sales “de fiesta”?



Base: Total de personas entrevistadas (400).

En una escala de 1 a 4 donde 1 significa “Siempre o casi siempre” y 4 “Nunca o casi nunca”. Para facilitar la comprensión, las medias aparecen invertidas.

Atendiendo a las variables de segmentación, no se encuentran diferencias en la frecuencia de la conducción en situaciones de ocio. Tal y como se muestra en la siguiente tabla, los conductores (ya sean de auto o de motocicleta) utilizan el coche en mayor proporción y de manera significativa siempre o casi siempre frente a la población no conductora y a la inversa, aquellos que no conducen utilizan el vehículo pocas veces en los momentos de ocio en mayor proporción que los que conducen un vehículo.

Tabla 14. Frecuencia en uso del vehículo: segmentación

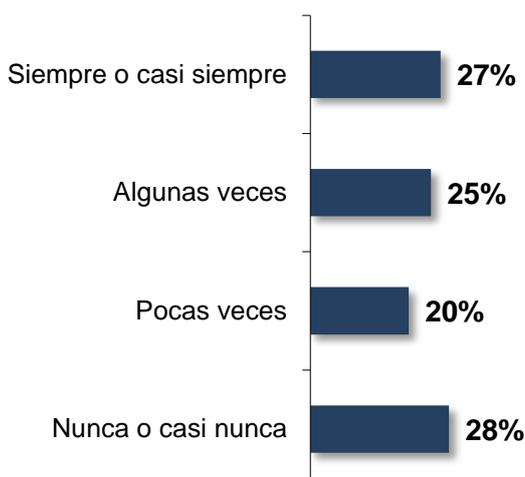
	Conductor (n=358)	No conductor (n=42)
Nunca o casi nunca	21%	31%
Pocas veces	21%	23%
Algunas veces	30%	31%
Siempre o casi siempre	29%	15%

Porcentajes calculados en sentido vertical

 Porcentajes destacados en sentido horizontal

A la población conductora se le preguntó la frecuencia en la conducción en situaciones de ocio. Los resultados se muestran en el siguiente gráfico y son muy parecidos a los obtenidos en la frecuencia del uso en situaciones de ocio, independientemente de que se conduzca o no.

Gráfico 22. ¿Con qué frecuencia conduces tú cuando sales "a bailar"?



Base: Conductores de coche y motocicleta (n=358).

En una escala de 1 a 4 donde 1 significa "Siempre o casi siempre" y 4 "Nunca o casi nunca". Para facilitar la comprensión, las medias aparecen invertidas.

Atendiendo a las diferentes variables de segmentación indicadas mostradas en la siguiente tabla, se observa que los varones conductores son los que menos utilizan el vehículo en situaciones de ocio de manera significativa frente a las mujeres.

Los conductores con menor antigüedad en la posesión del carnet son los que con menor frecuencia conducen para salir “de fiesta” mientras que los más veteranos, con más de 5 años de antigüedad en la posesión del carnet de conducir de coche o de moto, lo que sacan el vehículo en situaciones de ocio con una mayor frecuencia de siempre o casi siempre.

Tabla 15. Frecuencia en la conducción: segmentación

		Nunca o casi nunca	Pocas veces	Algunas veces	Siempre o casi siempre
SEXO	Hombre (n=194)	34%	20%	23%	23%
	Mujer (n=158)	22%	20%	27%	31%
EDAD	Entre 18 y 22 años (n=42)	55%	14%	14%	17%
	Entre 23 y 29 años (n=102)	25%	17%	31%	26%
	Entre 30 y 40 años (n=113)	22%	19%	31%	28%
	Entre 41 y 50 años (n=95)	27%	28%	15%	29%
ANTIGÜEDAD CARNÉ CONDUCIR	Menos de 3 años (n=75)	41%	16%	31%	12%
	Entre 3 y 5 años (n=42)	21%	19%	31%	29%
	Más de 5 años (n=235)	26%	22%	22%	31%

Porcentajes calculados en sentido horizontal

 Porcentajes destacados en sentido vertical

4.5.2. Grado de acuerdo/desacuerdo con ciertas ideas asociadas a la conducción y consumo de sustancias

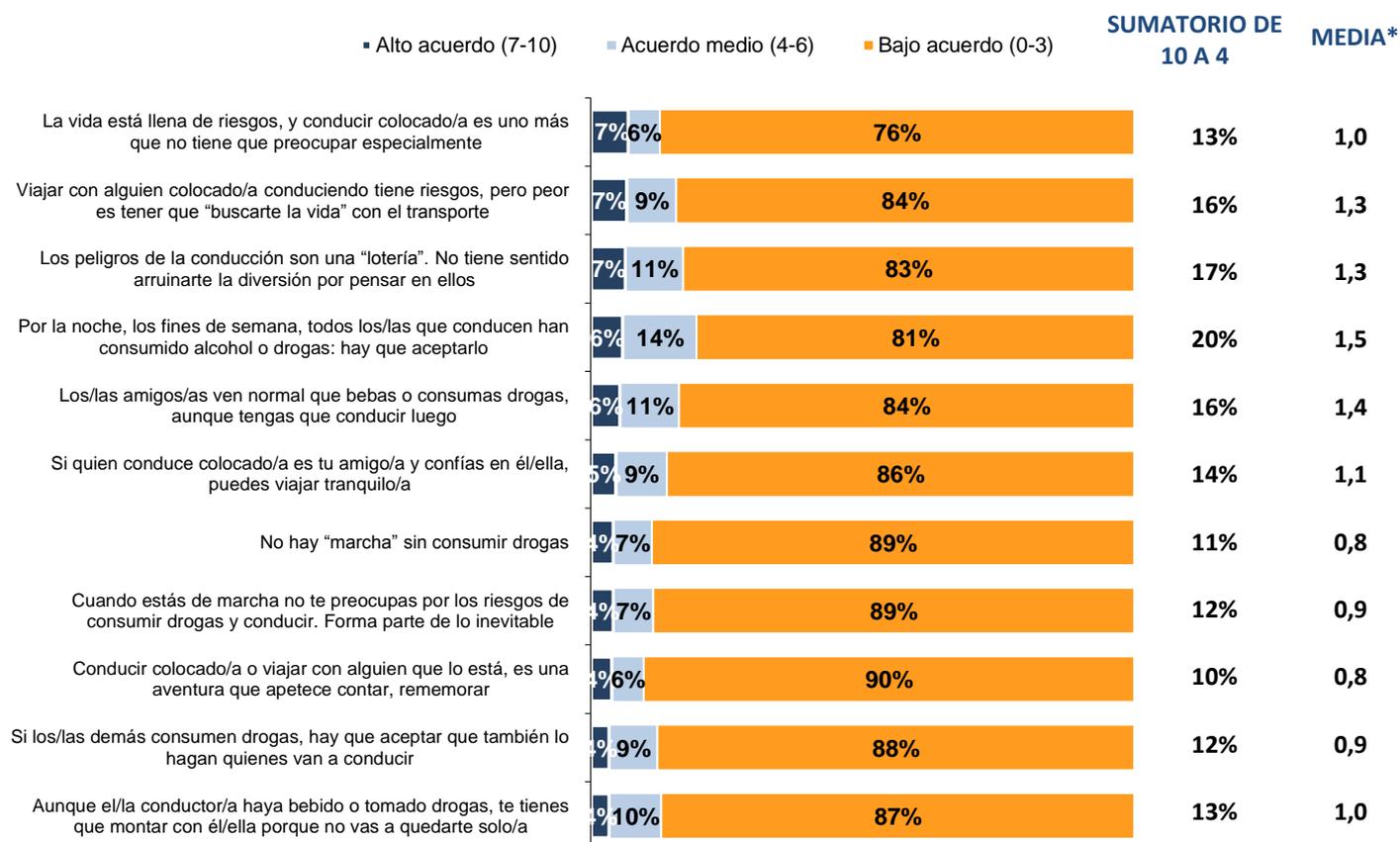
Para conocer la combinación entre el consumo de sustancias y la conducción, tanto si es población conductora como si no se es, los entrevistados tenían que posicionarse ante ciertas afirmaciones empleando una escala de 0 a 10, donde 0 es nada de acuerdo y 10 totalmente de acuerdo.

Para facilitar la comprensión, los resultados se agrupan en tres grados de acuerdo: las puntuaciones de 7 a 10, correspondientes a un alto acuerdo y mostrando los resultados de mayor a menor en función de este sumatorio; 6 y 4, algo de acuerdo; y 3 a 0, bajo acuerdo. Al lado, se encuentra la media de cada una de las afirmaciones.

Tal y como se muestra en el gráfico 23, la mayoría de las proposiciones presenta un grado de acuerdo muy bajo, sin apenas mostrar matices. Solamente cabe resaltar que los ítems que atendiendo al sumatorio de un alto acuerdo y acuerdo medio (valoraciones de 4 a 10) alcanzan un porcentaje nada desdeñable de entrevistados: “por la noche, los fines de semana, todos los conducen han consumidos, hay que aceptarlo” (20%) y “los peligros de la conducción son una lotería, no tiene sentido arruinarse la diversión por pensar en ello” (17%). Estas afirmaciones son las que alcanzan un menor nivel de desacuerdo, con puntuaciones de 0 a 3, lo que significa una mayor permisividad y aceptación ante estas conductas.

De igual manera ocurre con “los amigos ven normal que bebas o consumas drogas, aunque tengas que conducir luego”, afirmación con la que están de acuerdo el 16% de los entrevistados.

Gráfico 23. Grado de acuerdo/desacuerdo con las siguientes afirmaciones sobre conducción y consumo de sustancias



Base: Total de personas entrevistadas (400)

*En una escala de 0 a 10, donde 0 es Nada de acuerdo y 10 Totalmente de acuerdo

Para tener una mejor comprensión de los datos y atendiendo a las diferentes variables de segmentación los datos mostrados hacen referencia a las valoraciones más positiva, correspondientes a los valores de 4 a 10.

Tal y como se muestra en la siguiente tabla, se observan pocas diferencias y las únicas variables que discriminan, y no en todas las proposiciones, son la edad, el sexo y si se es conductor de coche y conductor de moto.

En general, los hombres presentan porcentajes más altos de acuerdo frente a las mujeres.

Tabla 16. Acuerdo 4-10 con afirmaciones sobre conducción y consumo de sustancias: segmentación

	SEXO		EDAD				COLECTIVO		
	Hombre (n=218)	Mujer (n=182)	Entre 18 y 22 años (n=59)	Entre 23 y 29 años (n=115)	Entre 30 y 40 años (n=122)	Entre 41 y 50 años (n=104)	Conductor de coche (n=345)	Conductor de moto (n=13)	No conductor (n=42)
No hay "marcha" sin consumir drogas	14%	8%	10%	12%	11%	11%	11%	15%	14%
Si los/las demás consumen drogas, hay que aceptar que también lo hagan quienes van a conducir	16%	8%	10%	14%	11%	13%	12%	23%	12%
Conducir colocado/a o viajar con alguien que lo está, es una aventura que apetece contar, recordar	13%	6%	7%	12%	9%	10%	10%	15%	10%
La vida está llena de riesgos, y conducir colocado/a es uno más que no tiene que preocupar especialmente	15%	10%	12%	13%	12%	13%	12%	15%	17%
Los/las amigos/as ven normal que bebas o consumas drogas, aunque tengas que conducir luego	19%	13%	15%	18%	15%	16%	16%	15%	17%
Los peligros de la conducción son una "lotería". No tiene sentido arruinar la diversión por pensar en ellos	18%	16%	10%	17%	23%	13%	17%	8%	21%
Si quien conduce colocado/a es tu amigo/a y confías en él/ella, puedes viajar tranquilo/a	18%	9%	15%	16%	12%	13%	13%	8%	21%
Viajar con alguien colocado/a conduciendo tiene riesgos, pero peor es tener que "buscarte la vida" con el transporte	19%	12%	10%	18%	16%	15%	16%	8%	14%
Por la noche, los fines de semana, todos los/las que conducen han consumido alcohol o drogas: hay que aceptarlo	23%	15%	19%	22%	16%	21%	18%	31%	29%
Aunque el/la conductor/a haya bebido o tomado drogas, te tienes que montar con él/ella porque no vas a quedarte solo/a	16%	9%	15%	15%	12%	11%	13%	15%	12%
Cuando estás de marcha no te preocupas por los riesgos de consumir drogas y conducir. Forma parte de lo inevitable	14%	8%	8%	13%	11%	13%	11%	8%	19%

Porcentajes calculados en sentido vertical

 Porcentajes dadas en sentido vertical

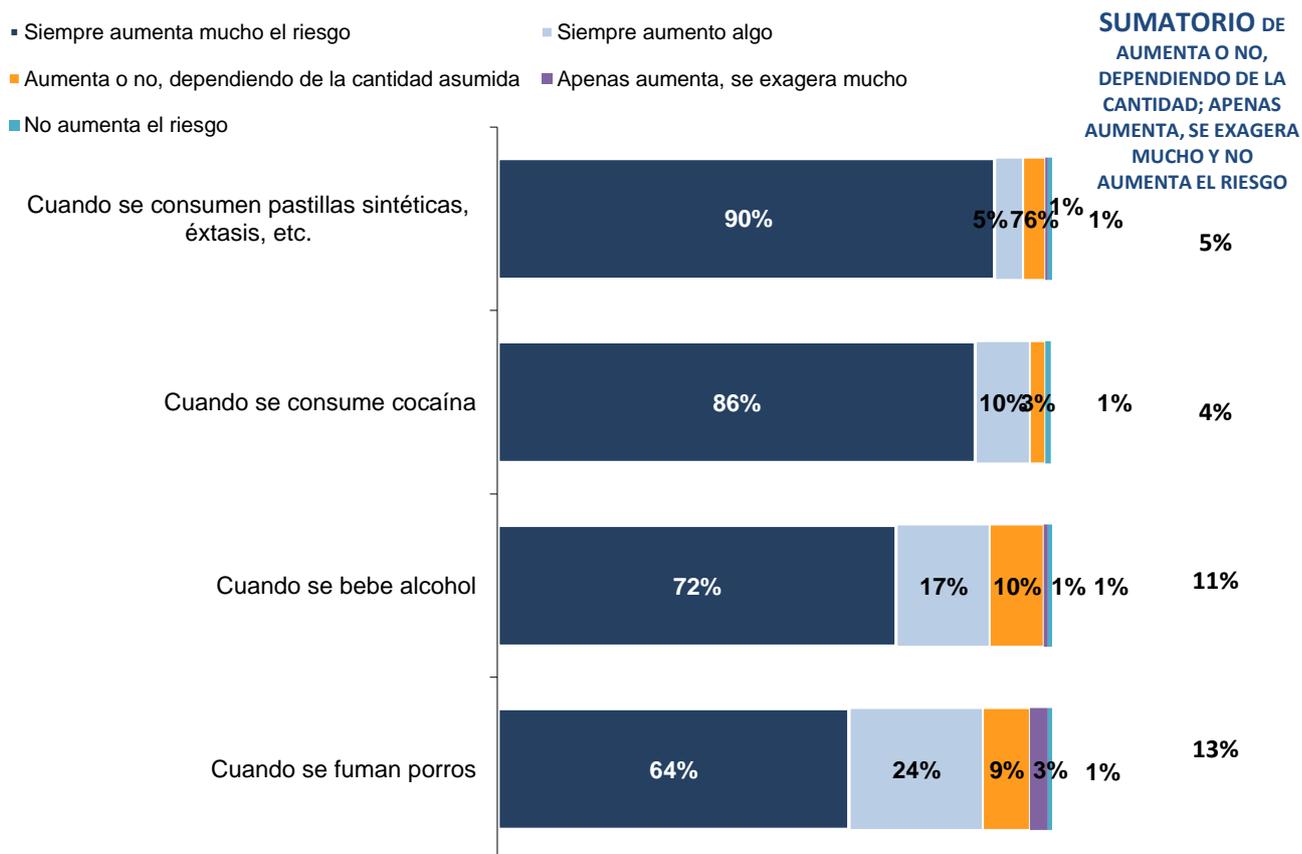
4.5.3. Percepciones acerca de los efectos en la conducción del consumo de sustancias

Para conocer la percepción que tiene la población de 18 a 50 años en Islas Canarias sobre los efectos en la conducción del consumo de ciertas sustancias como factor de riesgo en el caso de accidentes se preguntó en qué medida consumir determinadas sustancias influía en el riesgo de tener un accidente.

Ante el consumo de cualquier sustancia, el riesgo siempre aumenta mucho, especialmente en el consumo de “pastillas sintéticas, éxtasis, etc.” (90%) aunque en menor proporción cuando se fuman porros (64%).

La relación entre el consumo y el riesgo de tener un accidente es variable, es decir, aumenta o no, en función de la cantidad consumida alcanza un porcentaje mencionable en cuanto a la bebida de alcohol (10%) y al fumar porros (9%)

Gráfico 24. Influencia del consumo de sustancias en el riesgo de tener un accidente



Base: Total de personas entrevistadas (400)

4.5.4. Comportamientos personales de consumo de sustancias y conducción

Para complementar el consumo de sustancias y su relación con la conducción, se les planteó a los entrevistados el escenario del consumo de ciertas sustancias si hay que conducir para volver a casa, tanto si se es población conductora como si son no conductores.

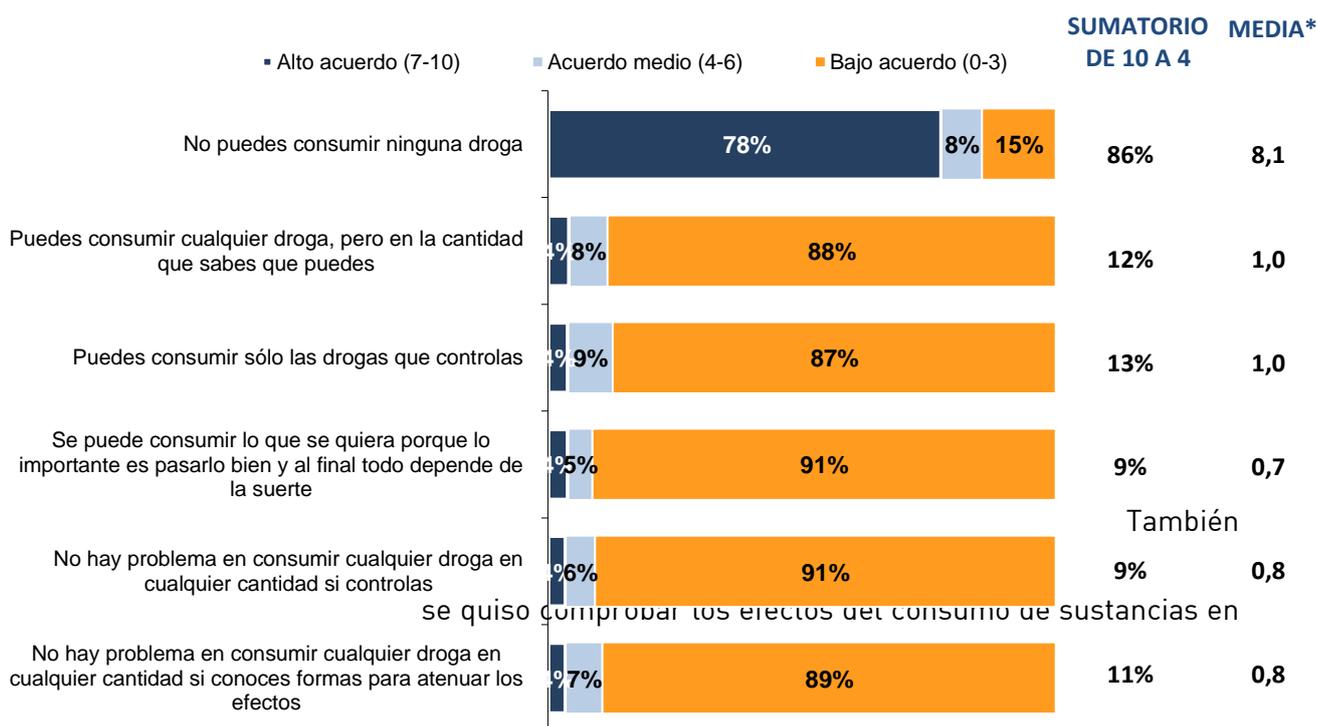
La escala utilizada va de 0 a 10, donde 0 es nada de acuerdo y 10 totalmente de acuerdo. Para facilitar la comprensión de los resultados, los resultados se agrupan en tres grados de acuerdo: las puntuaciones de 7 a 10, correspondientes a un alto grado de acuerdo y mostrando los resultados de mayor a menor en función de este sumatorio; 6 y 4, algo de acuerdo; y 3 a 0, poco o nada de acuerdo. Al lado, se encuentra la media de cada una de las afirmaciones.

El hecho de no poder consumir ninguna droga a la hora de conducir de vuelta al hogar es la opción con la que los entrevistados manifiestan un mayor grado de acuerdo (valoraciones de 4 a 10): el 86% manifiesta un alto o medio grado de acuerdo.

El resto de opciones obtienen un porcentaje de grado de acuerdo que no debe caer en saco roto: el 13% afirma estar de acuerdo con que puedes consumir sólo las drogas que controlas y el 12% que puedes consumir cualquier droga pero sólo en las cantidades que sabes que puedes.

No hay problema en consumir cualquier droga en cualquier cantidad si sabes cómo atenuar los efectos alcanza al 11% de los entrevistados.

Gráfico 25. Influencia del consumo de sustancias en la conducción de vuelta a casa



Base: Total de personas entrevistadas (400)

*En una escala de 0 a 10, donde 0 es Nada de acuerdo y 10 Totalmente de acuerdo

la conducción y para ello se preguntó a los entrevistados una batería en la que tenían que posicionarse en una escala de 0 a 10, donde 0 es nada de acuerdo y 10 totalmente de acuerdo.

De nuevo, para facilitar la comprensión de los resultados, se utiliza la agrupación de la escala en tres valores: de 7 a 10, alto acuerdo; de 6 a 4, acuerdo medio y de 0 a 3, bajo acuerdo.

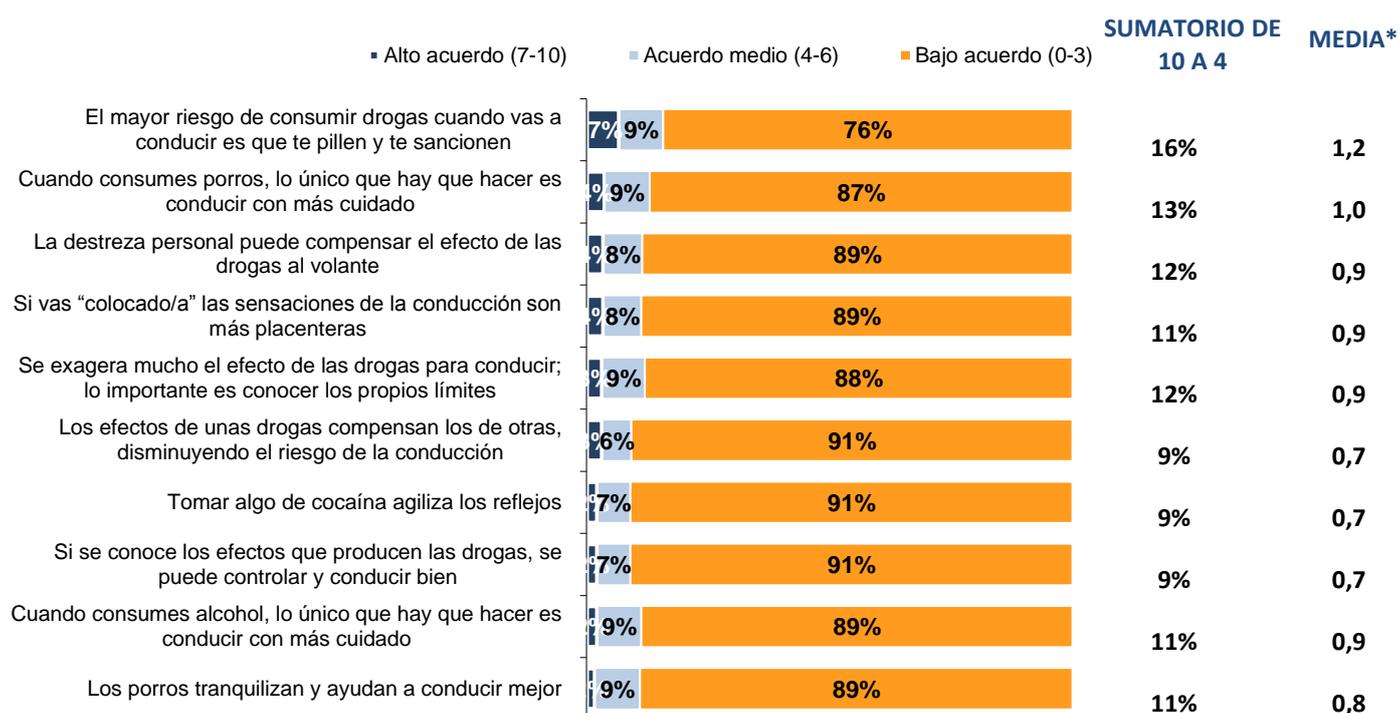
Como en preguntas anteriores, las asociaciones entre el consumo de sustancias y conducción provocan un alto grado de desacuerdo: en todos los ítems preguntados, las valoraciones de 0 a 3 superan el 75%.

Pero también nos encontramos con población en las Islas Canarias con una edad entre los 18 y los 50 años que manifiesta un grado de acuerdo alto, especialmente ante ciertas situaciones: aunque la proporción no es muy grande, existe un 16% que está de acuerdo con que el mayor riesgo de consumir drogas cuando conduces es que te pillen y te sancionen.

Mientras, un 13% manifiesta (con valoraciones de 4 a 10) que cuando consumes porros lo único que hay que hacer es conducir con más cuidado al igual que cuando bebes alcohol (11%).

Se exagera mucho el efecto que producen las drogas para conducir, lo importante es conocer los propios límites es compartido con un alto grado de acuerdo por el 12%.

Gráfico 26. Efectos del consumo de sustancias en la conducción



Base: Total de personas entrevistadas (400)

*En una escala de 0 a 10, donde 0 es Nada de acuerdo y 10 Totalmente de acuerdo

Para tener una mejor comprensión de los datos y atendiendo a las diferentes variables de segmentación los datos mostrados hacen referencia a las valoraciones más positiva, correspondientes a los valores de 4 a 10.

Tal y como se muestra en la siguiente tabla, se observan pocas diferencias y las únicas variables que discriminan, y no en todas las proposiciones, son la edad y el sexo.

Tabla 17. Acuerdo 4-10 con efectos del consumo de ciertas sustancias en la conducción: segmentación

		El mayor riesgo de consumir drogas cuando vas a conducir es que te pillen y te sancionen	Cuando consumes porros, lo único que hay que hacer es conducir con más cuidado	Cuando consumes alcohol, lo único que hay que hacer es conducir con más cuidado	Se exagera mucho el efecto de las drogas para conducir; lo importante es conocer los propios límites
SEXO	Hombre (n=218)	19%	14%	13%	15%
	Mujer (n=182)	12%	12%	9%	8%
EDAD	Entre 18 y 22 años (n=59)	15%	14%	15%	15%
	Entre 23 y 29 años (n=115)	20%	19%	15%	17%
	Entre 30 y 40 años (n=122)	14%	12%	8%	11%
	Entre 41 y 50 años (n=104)	13%	7%	9%	7%
COLECTIVO	Conductor de coche (n=345)	14%	13%	10%	12%
	Conductor de moto (n=13)	31%	8%	15%	8%
HÁBITAT	De 2.000 a 99.999 habitantes (n=214)	28%	20%	21%	20%
	100.000 o más habitantes (n=159)	11%	11%	8%	8%

Porcentajes calculados en sentido horizontal

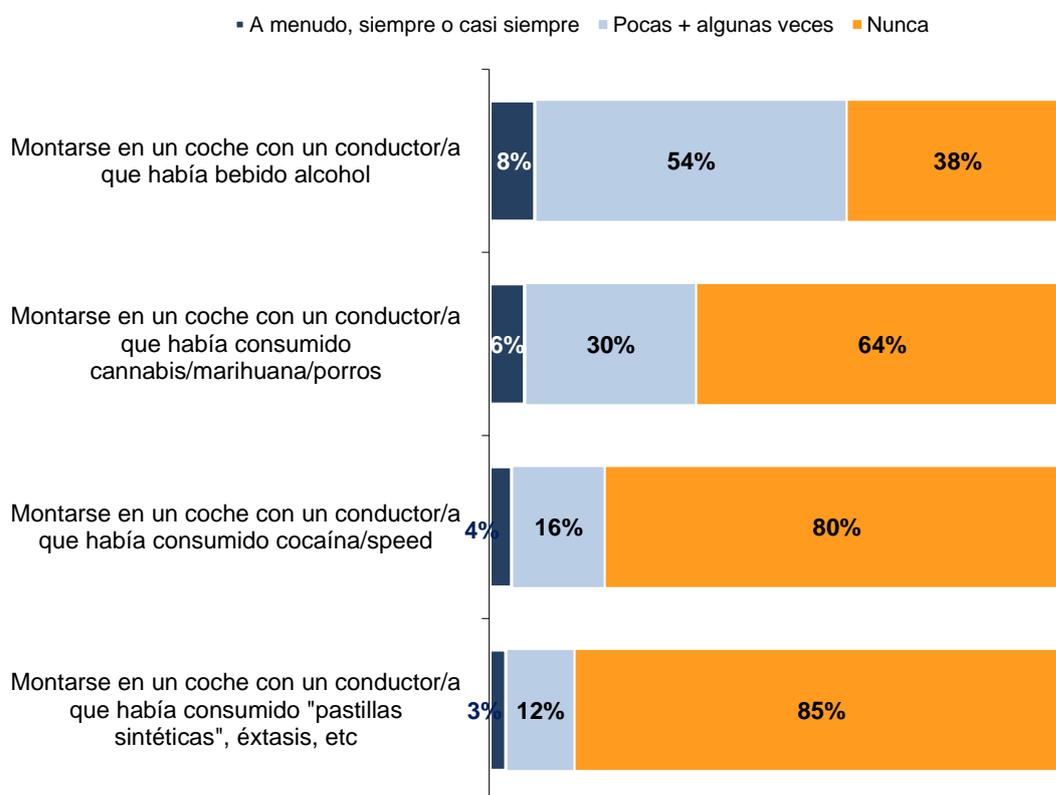
 Porcentajes destacados en sentido vertical

Para observar el comportamiento realizado y la combinación entre el consumo de sustancias y conducción en los últimos 6 meses se realizó a los entrevistados unas preguntas con el fin de tener distintas perspectivas: conductas realizadas por los otros (amigos o conocidos), conductas realizadas de forma personal, pero sin ser el conductor del vehículo y las acciones llevadas a cabo siendo el conductor. Para ello, se utilizó una escala de 0, frecuencia igual a nunca, a 5, casi siempre y en la que los resultados se muestran agrupados en tres valores de frecuencia: nunca, pocas o algunas veces y una frecuencia mayor aunando a menudo, siempre o casi siempre y siendo ordenados en función de este valor.

El grupo de amigos y conocidos de los participantes en el estudio en Islas Canarias se monta en coches con conductores que han consumido pastillas sintéticas, éxtasis y cocaína/speed con poca frecuencia: el 85% y el 80% respectivamente no lo realizan nunca.

Sin embargo, montarse en un vehículo cuyo conductor haya consumido otro tipo de sustancias es más habitual: el 36% se ha subido a un coche cuyo conductor ha consumido cannabis, marihuana o porros y el 64% en uno que ha bebido alcohol.

Gráfico 27. Realización de conductas de otros como ocupante en los últimos 6 meses: consumo de sustancias y conducción

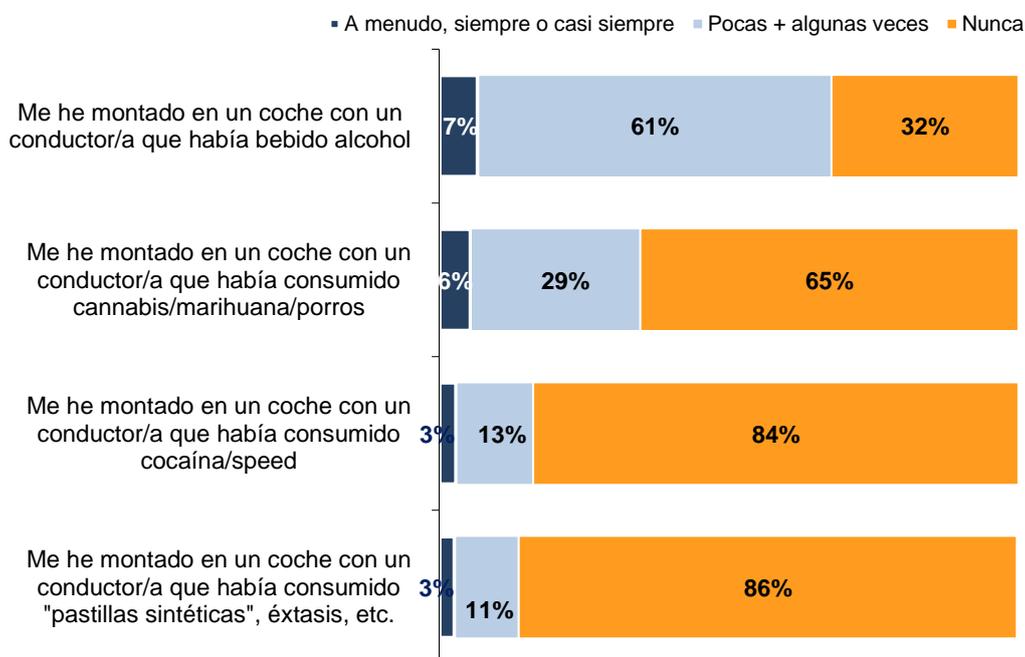


Base: Total de personas entrevistadas (400)

La población en Islas Canarias situada entre los 18 y los 50 años expone de forma mayoritaria no haberse montado, como ocupante de un vehículo, con conductores que hayan consumido pastillas sintéticas y cocaína o speed: así lo afirma el 86% y el 84% respectivamente.

En lo que se refiere a otras sustancias, como cannabis/marihuana/porros y alcohol la frecuencia de montarse en un vehículo, se puede decir que es notable, especialmente en el caso de las bebidas alcohólicas: el 68% de los canarios situados en esta franja de edad señala haberlo hecho alguna vez.

Gráfico 28. Realización de conductas propias como ocupante en los últimos 6 meses: consumo de sustancias y conducción



Base: Total de personas entrevistadas (400)

Las diferencias entre las conductas realizadas con cierta frecuencia como ocupante entre las que realizan en el entorno del entrevistado y las propias se plasman en la siguiente tabla. Como se puede observar en la misma, los entrevistados ponen de manifiesto que estas acciones las realizan con una mayor frecuencia los demás en el caso de que el conductor haya tomando cannabis/marihuana o porros o pastillas sintéticas, etc., mientras que reconocen haberlo hecho ellos mismos en mayor medida que sus amigos en el consumo de cocaína y especialmente en el consumo de alcohol.

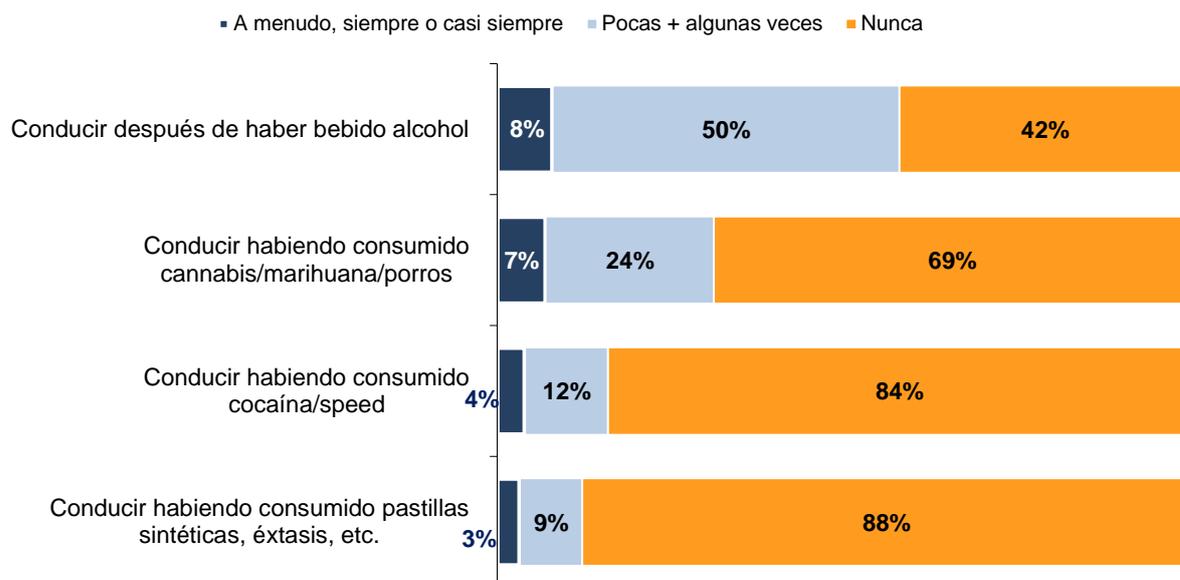
Tabla 18. Realización de conductas de otros y propias como ocupante en los últimos 6 meses: consumo de sustancias y conducción

	Conductas realizadas en los últimos 6 meses (a menudo, siempre, casi siempre, pocas o algunas veces)		
	Amigos/conocidos	Propia	Diferencial
Montarse en un coche con un conductor/a que había bebido alcohol	62%	68%	6%
Montarse en un coche con un conductor/a que había consumido cannabis/marihuana/porros	36%	35%	-1%
Montarse en un coche con un conductor/a que había consumido cocaína/speed	15%	16%	1%
Montarse en un coche con un conductor/a que había consumido "pastillas sintéticas", éxtasis, etc	16%	14%	-2%

 Porcentajes destacados en sentido vertical

Como conductores, el entorno de los entrevistados conduce después de haber consumido ciertas sustancias con distinta frecuencia según la materia: si hablamos de pastillas sintéticas, éxtasis, etc., la conducción en el entorno en los últimos 6 meses se ha realizado con cierta frecuencia en una proporción pequeña, 12%, mientras que si hablamos de alcohol la proporción asciende al 58%.

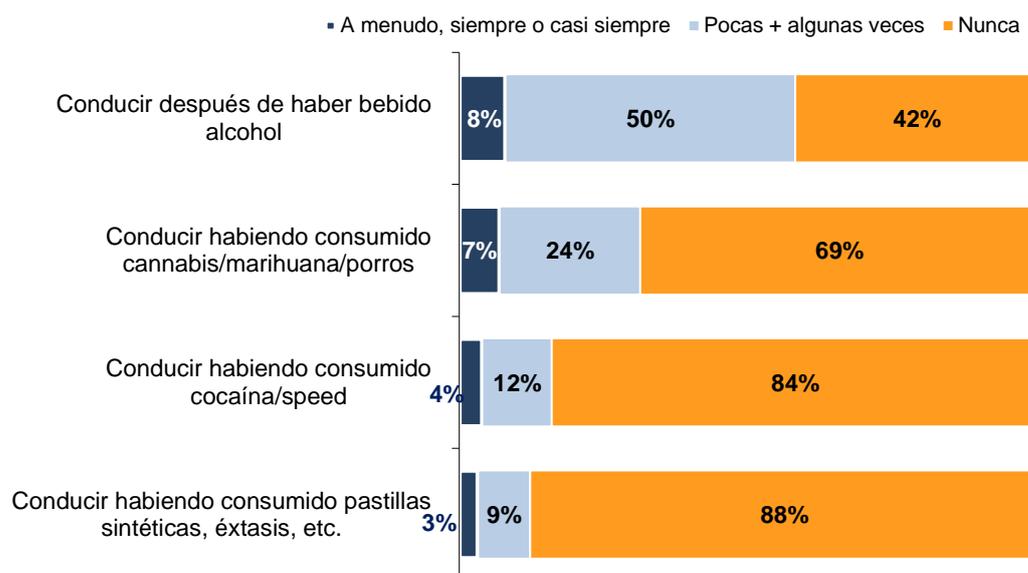
Gráfico 29. Realización de conductas de otros como conductores en los últimos 6 meses: consumo de sustancias y conducción



Base: Total de personas entrevistadas (400)

El grupo de amigos y conocidos de la población canaria de 18 a 50 años conduce después de haber consumido cocaína y pastillas sintéticas con menor frecuencia (84% y 88% respectivamente) mientras que circular con un vehículo después de haber consumido cannabis o después de haber consumido alcohol es una conducta que se realiza con una frecuencia mayor (31% y 58% respectivamente).

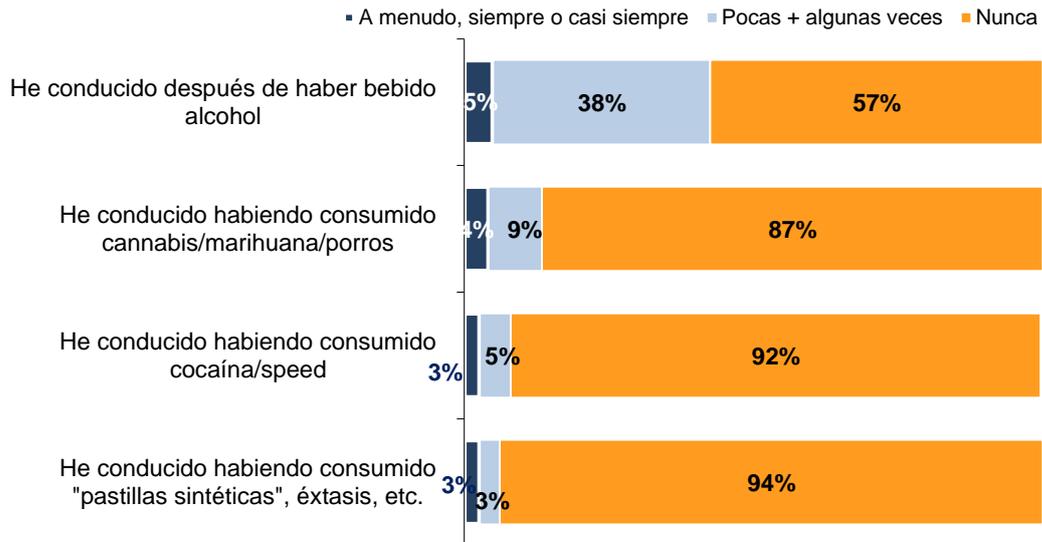
Gráfico 30. Realización de conductas de otros como conductores en los últimos 6 meses entre aquellos que son conductores: consumo de sustancias y conducción



Base: Conductores de coche y motocicleta (n=358)

Para saber, cómo se comportan los conductores de vehículos, ya sean de coche o de motocicleta, los resultados se muestran en el siguiente gráfico. Conducir habiendo consumido sustancias como pastillas sintéticas, cocaína o cannabis es poco frecuente mientras que conducir después de haber bebido alcohol es de un 43%.

Gráfico 31. Realización de conductas propias como conductor en los últimos 6 meses: consumo de sustancias y conducción



Base: Conductores de coche y motocicleta (n=358).

Para una mayor comprensión de los datos, se muestra en la siguiente tabla la frecuencia de la conducción cuando se han consumido sustancias mostrando los datos de cuándo lo ha hecho alguien del entorno y cuando lo han hecho ellos mismos.

De esta manera, son los demás los que en mayor proporción conducen cuando han consumido sustancias.

Tabla 19. Realización de conductas de otros y propias como conductor en los últimos 6 meses: consumo de sustancias y conducción

	Conductas realizadas en los últimos 6 meses (a menudo, siempre, casi siempre, pocas o algunas veces)		
	Amigos/conocidos	Propia	Diferencial
Conducir después de haber bebido alcohol	58%	43%	15%
Conducir habiendo consumido cannabis/marihuana/porros	31%	13%	18%
Conducir habiendo consumido cocaína/speed	16%	8%	8%
Conducir habiendo consumido "pastillas sintéticas", éxtasis, etc.	12%	6%	6%

 Porcentajes destacados en sentido vertical

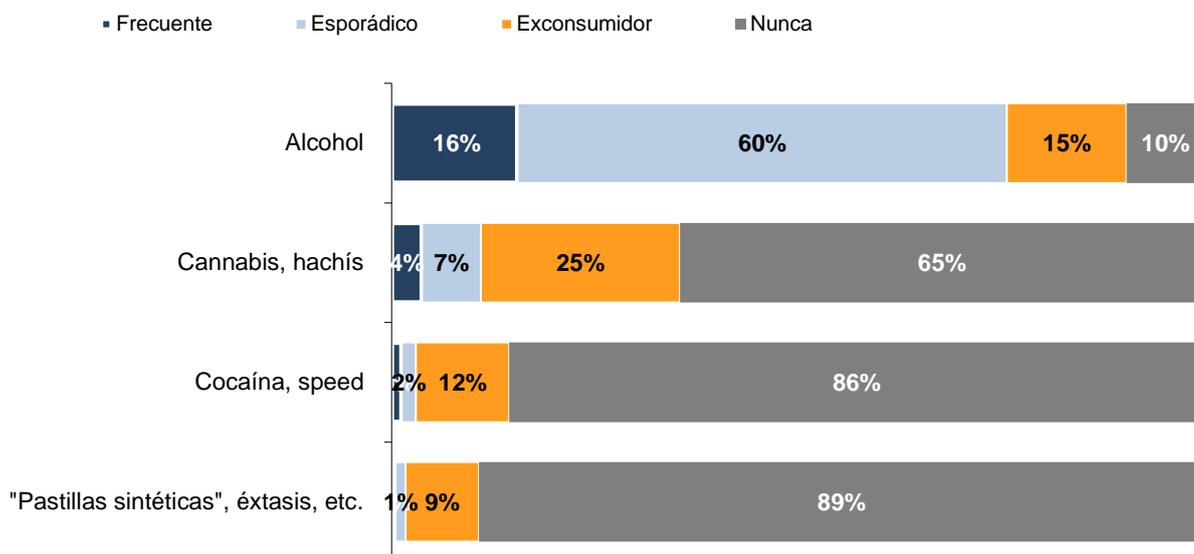
4.6. CONSUMO DE SUSTANCIAS

Con el fin de conocer el consumo de diversas sustancias, se les preguntó a los participantes en el estudio, que siendo totalmente sincero, señalaran el consumo a través de la siguiente escala: no lo he tomado nunca, indicativo de ausencia del consumo, hasta el consumo diario.

Para una mejor interpretación de los datos, se han aunado distintas categorías con el fin de caracterizar al consumidor de diferentes sustancia en función de la frecuencia: los que no la han tomado nunca; los que lo hacen de manera frecuente (todas las semanas o todos los días); los que lo hacen de manera esporádica (2-4 veces al año, y de vez en cuando, es decir, 1-2 veces al mes) y los exconsumidores, aquellos que lo han probado o lo han tomado con cierta frecuencia en el pasado pero que no en la actualidad y llevan al menos un año sin consumir.

En función de la sustancia, la frecuencia de consumo varía radicalmente: de las pastillas sintéticas, éxtasis, etc., de la que los entrevistados manifiestan prácticamente no ser consumidores, con un 89% que declara no haberla probado nunca y un 9% de exconsumidores al alcohol, donde los entrevistados manifiestan ser consumidores esporádicos o frecuentes en un 76%.

Gráfico 32. Consumo personal de sustancias



Exconsumidor: Lo he probado (1 ó 2 veces en mi vida) pero no he seguido tomando + lo tomé con cierta frecuencia pero lo he dejado, llevo al menos un año sin tomarlo.

Esporádico: Lo tomo de tarde en tarde (2-4 veces al año) + lo tomo de vez en cuando (1-2 veces al mes).

Frecuente: Lo tomo todas las semanas + lo tomo todos o casi todos los días

Nunca: No lo he tomado nunca

Base: Total de personas entrevistadas (400)

Atendiendo a las distintas variables de segmentación, las diferencias se muestran en la siguiente tabla y en la misma se puede observar cómo son los varones los que realizan un consumo frecuente de todas las sustancias frente a las mujeres.

Tabla 20. Consumo personal de sustancias: segmentación

		ALCOHOL				CANNABIS, HACHÍS			
		Frecuente (n=62)	Esporádico (n=241)	Ex - consumidor (n=59)	Nunca (n=38)	Frecuente (n=15)	Esporádico (n=29)	Ex - consumidor (n=98)	Nunca (n=258)
SEXO	Hombre	65%	51%	54%	58%	73%	55%	57%	52%
	Mujer	35%	49%	46%	42%	27%	45%	43%	48%
EDAD	Entre 18 y 22 años	13%	13%	20%	18%	27%	17%	9%	16%
	Entre 23 y 29 años	21%	30%	29%	34%	47%	45%	24%	28%
	Entre 30 y 40 años	34%	31%	24%	32%	20%	28%	37%	29%
	Entre 41 y 50 años	32%	26%	27%	16%	7%	10%	30%	28%
COLECTIVO	Conductor	90%	91%	86%	84%	87%	90%	89%	90%
	No conductor	10%	9%	14%	16%	13%	10%	11%	10%
CLASE SOCIAL	Media alta + alta	16%	14%	7%	18%	33%	21%	15%	11%
	Media	61%	56%	63%	47%	47%	41%	52%	61%
	Media baja + baja	23%	30%	31%	34%	20%	38%	33%	28%
NIVEL DE ESTUDIOS	Primarios	3%	2%	14%	9%	20%	7%	5%	3%
	Medios	42%	46%	52%	26%	53%	36%	51%	42%
	Superiores	55%	52%	34%	66%	27%	57%	44%	54%

Porcentajes calculados en sentido vertical

 Porcentajes destacados en sentido vertical

Exconsumidor: Lo he probado (1 ó 2 veces en mi vida) pero no he seguido tomando + lo tomé con cierta frecuencia pero lo he dejado, llevo al menos un año sin tomarlo.

Esporádico: Lo tomo de tarde en tarde (2-4 veces al año) + lo tomo de vez en cuando (1-2 veces al mes).

Frecuente: Lo tomo todas las semanas + lo tomo todos o casi todos los días

Nunca: No lo he tomado nunca

		COCAÍNA, SPEED				"PASTILLAS SINTÉTICAS", ÉXTASIS, ETC.			
		Frecuente (n=5)	Esporádico (n=7)	Ex - consumidor (n=46)	Nunca (n=342)	Frecuente (n=2)	Esporádico (n=5)	Ex - consumidor (n=36)	Nunca (n=357)
SEXO	Hombre	100%	71%	50%	54%	100%	60%	44%	55%
	Mujer		29%	50%	46%		40%	56%	45%
EDAD	Entre 18 y 22 años	20%		7%	16%			11%	15%
	Entre 23 y 29 años	20%	29%	15%	31%		20%	28%	29%
	Entre 30 y 40 años	40%	29%	48%	28%	50%	60%	42%	29%
	Entre 41 y 50 años	20%	43%	30%	25%	50%	20%	19%	27%
COLECTIVO	Conductor	80%	100%	85%	90%	100%	100%	89%	89%
	No conductor	20%		15%	10%			11%	11%
CLASE SOCIAL	Media alta + alta	80%	14%	15%	13%	50%	60%	19%	12%
	Media	20%	71%	43%	59%	50%	40%	36%	59%
	Media baja + baja		14%	41%	28%			44%	28%
NIVEL DE ESTUDIOS	Primarios			9%	4%			9%	4%
	Medios	60%	86%	58%	41%	50%	80%	54%	43%
	Superiores	40%	14%	33%	54%	50%	20%	37%	53%

Porcentajes calculados en sentido vertical

 Porcentajes destacados en sentido vertical

Exconsumidor: Lo he probado (1 ó 2 veces en mi vida) pero no he seguido tomando + lo tomé con cierta frecuencia pero lo he dejado, llevo al menos un año sin tomarlo.

Esporádico: Lo tomo de tarde en tarde (2-4 veces al año) + lo tomo de vez en cuando (1-2 veces al mes).

Frecuente: Lo tomo todas las semanas + lo tomo todos o casi todos los días

Nunca: No lo he tomado nunca

Tal y como se muestra en la siguiente tabla, se cruzaron los datos entre la población conductora que declara consumir las sustancias indicadas de manera frecuente o esporádica y los que manifiestan conducir después de haber consumido estas sustancias a menudo, siempre o casi siempre.

Sobre el total de conductores, aquellos que declaran ser consumidores frecuentes o esporádicos y conducir habiendo consumido sustancias suponen una proporción muy pequeña.

Tabla 21. Frecuencia de consumo personal de sustancias por frecuencia en la conducción entre los conductores

		CONSUMO FRECUENTE ESPORÁDICO			
		Alcohol	Cannabis, hachis	Cocaína, speed	Pastillas sintéticas, éxtasis, etc.
Frecuencia de siempre, casi siempre y a menudo	Conducir después de haber bebido alcohol	3%	1%	1%	1%
	Conducir habiendo consumido cannabis/marihuana/porros	3%	2%	1%	1%
	Conducir habiendo consumido cocaína/speed	1%	1%	1%	1%
	Conducir habiendo consumido "pastillas sintéticas", éxtasis, etc.	2%	1%	1%	1%

 Porcentajes destacados en sentido vertical

Esporádico: Lo tomo de tarde en tarde (2-4 veces al año) + lo tomo de vez en cuando (1-2 veces al mes).

Frecuente: Lo tomo todas las semanas + lo tomo todos o casi todos los días

Base: Conductores de auto y motocicleta (n=358)

4.7. INFORMACIÓN Y ESTRATEGIAS DE PREVENCIÓN

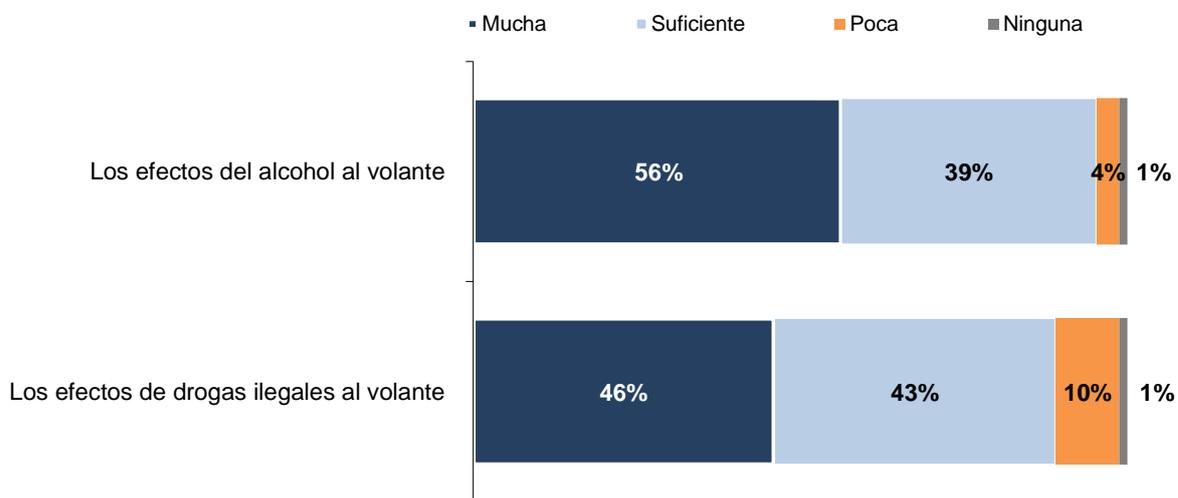
4.7.1. Información sobre los efectos de sustancias en la conducción

En Islas Canarias, la población de 18 a 50 años manifiesta tener suficiente o mucha información sobre los efectos del alcohol y de las drogas ilegales al volante aunque la misma varía en proporción: es en el alcohol donde esta cantidad de información está más extendida, el 95%, mientras que sobre las drogas ilegales es de un 89%.

En cuanto a las variables de segmentación, no existen diferencias significativas, a excepción de las que se muestran a continuación:

- En la cantidad de información sobre los efectos del alcohol al volante, es la población no conductora la que manifiesta tener poco o ninguna información frente a la población conductora.
- En la referente a los efectos de drogas ilegales al volante, también es la población no conductora la que tiene poca información frente a los conductores.

Gráfico 33. Información que tienes sobre los efectos de sustancias en la conducción



Base: Total de personas entrevistadas (400)

En cuanto a la información que se tiene según el tipo de consumidor de sustancias, los resultados se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 22. Información que tienes sobre los efectos de sustancias en la conducción por frecuencia de consumo personal de sustancias

		ALCOHOL				CANNABIS, HACHÍS			
		Frecuente (n=62)	Esporádico (n=241)	Ex - consumidor (n=59)	Nunca (n=38)	Frecuente (n=15)	Esporádico (n=29)	Ex - consumidor (n=98)	Nunca (n=258)
Los efectos del alcohol al volante	Ninguna		1%	3%		7%	3%	1%	1%
	Poca	5%	3%	3%	3%	7%	7%	3%	3%
	Suficiente	35%	44%	39%	13%	13%	45%	35%	41%
	Mucha	60%	51%	54%	84%	73%	45%	61%	55%
Los efectos de drogas ilegales al volante	Ninguna		1%	3%		7%		2%	1%
	Poca	6%	11%	8%	11%	13%	10%	12%	9%
	Suficiente	42%	49%	39%	16%	33%	45%	39%	45%
	Mucha	52%	39%	49%	74%	47%	45%	47%	46%

Porcentajes calculados en sentido vertical

 Porcentajes destacados en sentido vertical

Exconsumidor: Lo he probado (1 ó 2 veces en mi vida) pero no he seguido tomando + lo tomé con cierta frecuencia pero lo he dejado, llevo al menos un año sin tomarlo.

Esporádico: Lo tomo de tarde en tarde (2-4 veces al año) + lo tomo de vez en cuando (1-2 veces al mes).

Frecuente: Lo tomo todas las semanas + lo tomo todos o casi todos los días

Nunca: No lo he tomado nunca

		COCAÍNA, SPED				"PASTILLAS SINTÉTICAS", ÉXTASIS, ETC.			
		Frecuente (n=5)	Esporádico (n=7)	Ex - consumidor (n=46)	Nunca (n=342)	Frecuente (n=2)	Esporádico (n=5)	Ex - consumidor (n=36)	Nunca (n=357)
Los efectos del alcohol al volante	Ninguna	20%		4%	1%		20%	3%	1%
	Poca	20%		4%	3%	50%		3%	3%
	Suficiente	40%	86%	30%	39%	50%	40%	28%	40%
	Mucha	20%	14%	61%	57%		40%	67%	56%
Los efectos de drogas ilegales al volante	Ninguna	20%		2%	1%		20%	3%	1%
	Poca			11%	10%			8%	10%
	Suficiente	80%	71%	33%	43%	100%	40%	42%	43%
	Mucha		29%	54%	46%		40%	47%	46%

Porcentajes calculados en sentido vertical

 Porcentajes destacados en sentido vertical

Exconsumidor: Lo he probado (1 ó 2 veces en mi vida) pero no he seguido tomando + lo tomé con cierta frecuencia pero lo he dejado, llevo al menos un año sin tomarlo.

Esporádico: Lo tomo de tarde en tarde (2-4 veces al año) + lo tomo de vez en cuando (1-2 veces al mes).

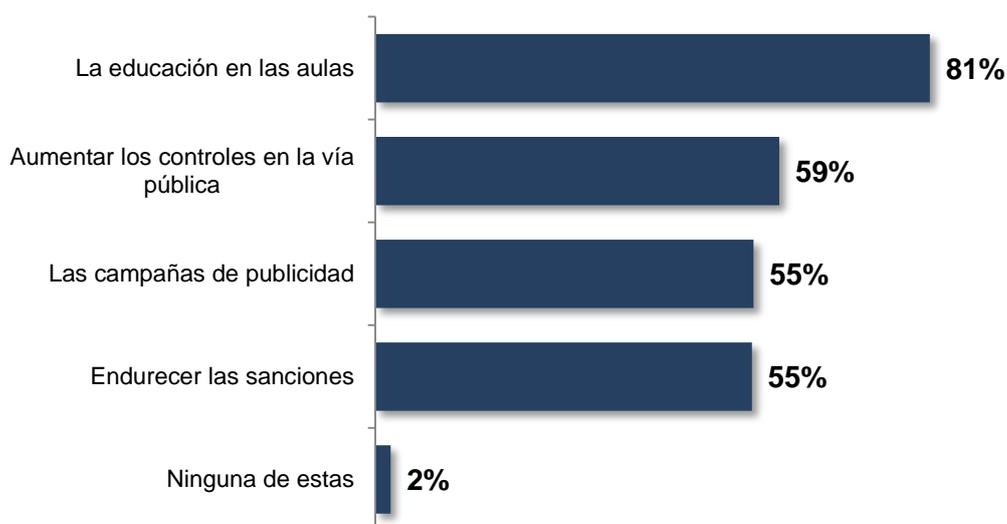
Frecuente: Lo tomo todas las semanas + lo tomo todos o casi todos los días

Nunca: No lo he tomado nunca

4.7.2. Estrategias de prevención en seguridad vial

Entre la población encuestada, las estrategias de prevención más útiles para incidir en la seguridad vial se encuentran en proporcionar educación en las aulas, congregando al 81% de los entrevistados. Aumentar los controles en la vía pública (de alcoholemia, de velocidad, etc.), realizar campañas de publicidad y endurecer las sanciones se sitúan por detrás, opciones elegidas por más de la población participante en el estudio.

Gráfico 34. Estrategias de prevención más útiles

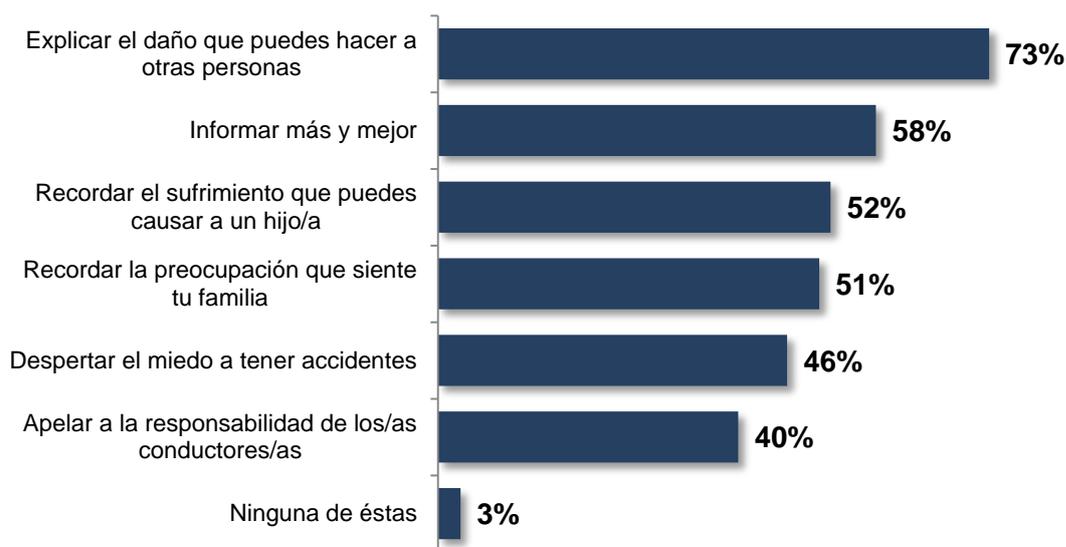


Base: Total de personas entrevistadas (400)

Para realizar una campaña de prevención que incida en la seguridad vial, todas las medidas mostradas serían útiles aunque destaca la explicación del daño que se puede hacer a otras personas, siendo la opción elegida por más de 7 de cada 10 entrevistados.

Apelar a la responsabilidad de los conductores es la opción elegida en último lugar: 4 de cada 10 personas señala su utilidad.

Gráfico 35. Campaña de prevención más útiles



Base: Total de personas entrevistadas (400)

5. Consideraciones finales

- El porcentaje de personas, con una edad comprendida entre los 18 y los 50 años, que poseen la licencia de conducción y que hacen uso, al menos de manera esporádica, del vehículo es del 89%, se distribuye de la siguiente manera: conductores de coche (86%) y de motocicleta (3%). La antigüedad mayoritaria de los carnés de conducir es superior a 5 años.
- El grupo más numeroso de personas sin licencia para conducir corresponde a las mujeres y menores de 23 años.
- Los mayores porcentajes de conductores se registran entre los varones y en poblaciones superiores a 100 mil habitantes.
- La movilidad de este segmento de la población se basa en el uso del vehículo: 8 de cada 10 conductores lo utiliza todos o casi todos los días de la semana y aunque su utilización es para cualquier tipo de actividad, las más comunes son el desplazamiento al centro de trabajo y la utilización por el lugar de residencia.
- El entorno urbano es el espacio por el que transitan principalmente los conductores en las Islas Canarias, haciéndolo por autovías o autopistas en segundo lugar.
- Para los conductores canarios conducir es una actividad placentera (73%), alejada de una posición más funcionalista que percibe los vehículos como medio de transporte. Ninguno de los entrevistados se ha decantado por la opción "Odio conducir".
- La imagen que tienen los conductores de sí mismos es muy positiva: por un lado, se consideran buenos conductores (el 75%), de los cuales el 81%

crea que conducir es una actividad placentera. Dentro de este 75 % también, el 66% se considera mejor o mucho mejor que los demás conductores.

- Los conductores se definen a sí mismos como respetuosos (74%), tranquilos (59%) y hábiles (43%) y de forma minoritaria se describen a sí mismos con adjetivos menos positivos como impaciente (7%), distraído (3%), agresivo (2%) o desafiante (2%).
- El término conducir bien es un concepto con múltiples significados para los conductores entrevistados: El 53% opina que para hacerlo hay que respetar las normas de seguridad y señales de tráfico, un 31 % opina que hay que conducir con prudencia, un 31% indica que hay que saber adaptarse a las circunstancias del tráfico, un 25% cree necesario tener reflejos y capacidad de reacción un 24%.
- Otros atributos basados en la habilidad y pericia del conductor tienen menos peso, como no perder los nervios (16%), conocer las capacidades y recursos al volante (10%) y conducir con confianza (9%). Los relacionados con las circunstancias específicas de la vía y el tráfico, es decir, adaptar la velocidad a las circunstancias (18%) y superar la torpeza de otros conductores (5%), también tienen menor peso.
- Respecto a los factores asociados al riesgo de la conducción existen 4 percepciones mayoritarias con un mayor grado de acuerdo, valores de 7 a 10 de la escala de conformidad con la afirmación realizada en la pregunta, siendo compartidas al menos por el 20% de la población de 18 a 50 años: las personas mayores son más torpes conduciendo, conducir implica riesgos que hay que aceptar, el riesgo depende sobre todo de las circunstancias externas a quien conduce y el exceso de prudencia es

perjudicial. Existe un rechazo (con el 80% o más desacuerdo) a otras posiciones vinculadas a la velocidad y a la competición: si te gusta conducir, tiene que gustarte la velocidad; el riesgo al volante te da emociones positivas; quien conduce bien, conduce rápido y la vida siempre tiene riesgos, no tienes que preocuparte por los de la conducción.

- Entre la población de 18 y 50 años, el uso del coche como medio de movilidad para ocio, independientemente de quien conduzca, está muy generalizado: casi 8 de cada 10 entrevistados lo utiliza como transporte cuando “sale de fiesta”.
- Los conductores varones y los noveles de ambos sexos, son los que menos utilizan el vehículo para desplazamientos por ocio.
- Para la mayoría de la población, con una edad comprendida entre 18 y 50 años la conducción y el consumo de sustancias no son actividades compatibles, Se manifiesta un rechazo evidente a vincular estas dos acciones que queda plasmado en el alto grado de desacuerdo mostrado ante las proposiciones mostradas. Para conocer esta percepción de las drogas como factor de riesgo, se preguntó en qué medida consumir determinadas sustancias influía en el riesgo de tener un accidente. Los resultados obtenidos son que ante el consumo de cualquier sustancia, el riesgo siempre aumenta mucho, especialmente en el consumo de “pastillas sintéticas, éxtasis, etc.” **(90%)** aunque en menor proporción cuando se fuman porros (64%).
- Cabe destacar que los ítems “por la noche, los fines de semana, todos los que conducen han consumido, hay que aceptarlo” y “los peligros de la conducción son una lotería, no tiene sentido arruinarse la diversión por

pensar en ello” son los que alcanzan un menor nivel de desacuerdo, con puntuaciones de 0 a 4. Esto significa una mayor permisividad y aceptación ante estas conductas. De igual manera ocurre con “los amigos ven normal que bebas o consumas drogas, aunque tengas que conducir luego”.

- La percepción que se tiene entre la relación existente consumo/, riesgo de tener un accidente, es variable, es decir, aumenta o no, en función de la cantidad consumida. Alcanza un porcentaje de permisividad del 10% en cuanto a la ingesta de alcohol y del 9% al fumar porros.
- Para complementar la información de la relación entre el consumo de sustancias y la conducción, se les planteó a los entrevistados el escenario del consumo de ciertas sustancias si hay que conducir para volver a casa, tanto si se es población conductora como si no: los datos ponen de manifiesto, de nuevo, la incompatibilidad entre consumo y conducción puesto que el 78% manifiesta un alto grado de acuerdo (valoraciones de 7 a 10) con el hecho de no poder consumir ninguna droga a la hora de conducir de vuelta al hogar.
- El resto de opciones obtienen un porcentaje de grado de acuerdo que cae en picado según aumenta la permisividad de los escenarios hasta situarse en un 4% en posiciones como: “puedes consumir cualquier droga, pero en la cantidad que sabes que puedes”; “no hay problema en consumir cualquier droga en cualquier cantidad si sabes cómo atenuar los efectos”.
- Los encuestados manifiestan un alto grado de desacuerdo ante afirmaciones como que la cocaína agiliza los reflejos o si se conocen los efectos de las drogas se puede controlar y conducir bien.

- Por el contrario existe una población situada entre los 18 y los 50 años que manifiesta un grado de acuerdo alto, especialmente ante ciertas situaciones: aunque la proporción es pequeña, existe un 7% que está totalmente o bastante de acuerdo con que el mayor riesgo de consumir drogas cuando conduces es que te pillen y te sancionen. Un 4% manifiesta (con valoraciones de 7 a 10) que cuando consumes porros lo único que hay que hacer es conducir con más cuidado, al igual que cuando bebes alcohol (2%) o se exagera mucho el efecto que producen las drogas para conducir, lo importante es conocer los propios límites es compartido con un alto grado de acuerdo por el 3%.
- El comportamiento declarado por los participantes al volante explica que el grupo etario de la población de 18 a 50 años nunca se monta en vehículos cuyos conductores hayan consumido pastillas sintéticas, éxtasis y cocaína/speed (85% y el 80% respectivamente).
- Sin embargo, montarse en un vehículo cuyo conductor haya consumido otro tipo de sustancias es algo más habitual: el 36% se ha subido a un coche cuyo conductor ha consumido cannabis, marihuana o porros y el 64% en uno que ha bebido alcohol.
- Un 12% del entorno de los entrevistados ha conducido con cierta frecuencia durante los últimos 6 meses después de haber consumido pastillas sintéticas o éxtasis, mientras que si hablamos de alcohol la proporción asciende al 58%.
- Los encuestados declaran conducir de manera poco frecuente, después de haber consumido sustancias como pastillas sintéticas, cocaína o cannabis (entre un 6% y un 13%) , mientras que el 43% declara conducir después de haber bebido alcohol.

- De esta manera, son los demás los que en mayor proporción conducen cuando han consumido sustancias.
- Respecto al consumo de sustancias entre los participantes en la encuesta el 76% indica ser consumidores esporádicos de alcohol, el 65% nunca ha probado el cannabis, 86% no lo ha hecho con la cocaína o el speed y el 89% nunca ha probado las drogas sintéticas.
- Son los varones los que realizan un consumo frecuente de todas las sustancias, a excepción de la cocaína/speed.
- Entre la población conductora que afirma ser consumidora de sustancias de manera frecuente o esporádica y que practica la conducción habiendo consumido estas sustancias (a menudo, siempre o casi siempre) la proporción es muy baja: los consumidores frecuentes de alcohol que afirman conducir bajo los efectos de esta sustancia son un 3%.
- En las Islas Canarias, la población de 18 a 50 años manifiesta tener suficiente o mucha información sobre los efectos del alcohol y de las drogas ilegales al volante. Es en el alcohol donde esta cantidad de información está más extendida, el 95%, mientras que sobre las drogas ilegales es de un 89%.
- En la cantidad de información sobre los efectos del alcohol o las drogas al volante, es la población no conductora la que manifiesta tener poca o ninguna información frente a la población conductora.
- Según los encuestados, las estrategias de prevención más útiles para incidir en la seguridad vial, son: proporcionar educación en las aulas, congregando al 81% de los entrevistados, seguidas del aumento de los controles en la vía pública (de alcoholemia, de velocidad, etc.), con un

59%. Las campañas de publicidad y el endurecimiento de las sanciones se sitúan por detrás, con un 55% cada una de ellas.

- Como argumentos para realizar una campaña de prevención de accidentes de tráfico todas las opciones mostradas en el cuestionario serían útiles, aunque existe un mayor porcentaje (73%) de personas que se identifican con basar la campaña en la explicación del daño que se puede hacer a otras personas. Apelar a la responsabilidad de los conductores es la opción menos elegida (40%) para la realización de esta campaña. Los resultados de la investigación ponen de manifiesto que los comportamientos al volante, que implican riesgos, y el consumo de sustancias, siguen estando muy presentes y aceptados en la sociedad canaria a pesar que se considera que se tiene la información suficiente sobre los efectos de las mismas a la hora de conducir.
- La permisividad y la aceptación de conductas al volante, tanto propias como ajenas, es mayor cuando se trata del alcohol y el cannabis, sustancias más presentes en la sociedad. Con la cocaína y las pastillas sintéticas es menor y por ende, el consentimiento es menor así como la confesión de su consumo.



www.fundacionmapfreguanarteme.org

Calle Juan de Quesada, 10
35001. Las Palmas de Gran Canaria