

INFORMES PORTAL MAYORES

Número 64

Seguridad vial y personas mayores. Un análisis desde la perspectiva de la norma y las infracciones

Autor: Alonso, Francisco
Filiación: Universidad de Valencia
Contacto:
Fecha de creación: 01-10-2006

Para citar este documento:

ALONSO, Francisco (2006). "La seguridad vial y las personas mayores. Un análisis desde la perspectiva de la norma y las infracciones". Madrid, Portal Mayores, *Informes Portal Mayores*, nº 64. [Fecha de publicación: 06/10/2006].
<<http://www.imsersomayores.csic.es/documentos/documentos/alonso-seguridad-01.pdf>>

Una iniciativa del IMSERSO y del CSIC © 2003
ISSN: 1885-6780

Portal Mayores | <http://www.imsersomayores.csic.es>



Seguridad vial y personas mayores. Un análisis desde la perspectiva de la norma y las infracciones

**SEGURIDAD VIAL Y PERSONAS MAYORES.
UN ANÁLISIS DESDE LA PERSPECTIVA DE LA NORMA Y LAS
INFRACCIONES**

Francisco Alonso
Doctor en Psicología
Profesor Titular de la Universidad de Valencia. (Perfil: Tráfico y Seguridad Vial)
Director de Estudios y Programas de Iniciativas de Educación y Seguridad Vial
Director del Programa de Educación Vial para Personas Mayores del IMSERSO

1. Introducción	4
2. Las personas mayores en el tráfico: Problemáticas y soluciones.	5
2.1. <i>Un problema de partida: algunos datos epidemiológicos referidos a los accidentes de tráfico de las personas mayores.</i>	5
2.2. <i>Características diferenciales del colectivo de personas mayores en el ámbito del tráfico.</i>	7
2.3. <i>Hacia una búsqueda de soluciones a la problemática de los accidentes de tráfico en las personas mayores.</i>	9
2.4. <i>La necesidad y la importancia de la Educación Vial en el colectivo de los mayores</i>	11
3. Conocimientos, actitudes y comportamientos infractores de las personas mayores en nuestro país.	12
3.1. <i>Una aproximación al ciclo legislativo-ejecutivo a través de nuestros mayores</i>	12
3.2. <i>Una aproximación a las infracciones de nuestros mayores a través de nuestros mayores</i>	14
4. Bibliografía	220

Introducción

Es un hecho que nuestro país envejece. Pero en nuestra envejecida sociedad actual, las personas de edad avanzada, su comportamiento, no es el de un "anciano". En la actualidad, una edad de jubilación relativamente temprana, las mejoras en salud y calidad de vida, así como en los sistemas de soporte económico para la jubilación, se han traducido en una vejez más larga y en nuevas oportunidades para la vivencia de la misma.

En consecuencia es necesario establecer estrategias que puedan fomentar la movilidad de nuestros mayores que quieren ser útiles, mantenerse activos, mantener su independencia. Esta tarea contribuirá a incrementar la calidad de vida para este colectivo en uno de sus factores más vitales.

No obstante, magníficas estrategias de intervención, sin políticas legislativas en materia de tráfico y circulación, acordes con la evolución gerontológica y las nuevas demandas de nuestra cambiante sociedad, podrían proporcionar efectos beneficiosos, si bien incompletos. Afrontar un reto plurifactorial, implica una decidida implicación por parte de todas las instancias involucradas, entre las que obviamente se encuentran los legisladores.

Es cierto que algo se ha avanzado en este sentido. De gran interés resulta observar la inclusión en nuestros textos reguladores en materia de tráfico, de aspectos como los recogidos en el artículo 11.¹ del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, modificado y matizado mediante Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el cuerpo legal antecitado y desarrollados en el artículo 17² del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico. En él, con una redacción matizada del antiguo artículo 17³ del Decreto de 25 de septiembre de 1934, por el que se aprobaba el Código de la Circulación y sus Anexos, se viene a poner de manifiesto que existe un

¹ Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Artículo 11. Normas generales de conductores. 1. Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar sus vehículos. Al aproximarse a otros usuarios de la vía, deberán adoptar las precauciones necesarias para su seguridad, especialmente cuando se trate de niños, ancianos, personas ciegas o en general personas con discapacidad y con problemas de movilidad.

² Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico. Artículo 17. Control del vehículo o de animales. 1. Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar sus vehículos o animales. Al aproximarse a otros usuarios de la vía, deberán adoptar las precauciones necesarias para su seguridad, especialmente cuando se trate de niños, ancianos, invidentes u otras personas manifiestamente impedidas.

³ Decreto de 25 de septiembre de 1934, aprobando el Código de la Circulación y sus Anexos. Artículo 17. Los conductores de vehículos deben ser dueños, en todo momento, del movimiento de los mismos, y están obligados a moderar la marcha, y, si preciso fuera, a detenerla, en donde lo ordene la autoridad competente, cuando las circunstancias del tráfico, del camino, de la visibilidad o de los propios vehículos, prudencialmente, lo impongan para evitar posibles accidentes o cualquier perjuicio o molestia a los demás usuarios, y, especialmente, en las siguientes ocasiones: a) En aglomeraciones de cualquier clase y en los lugares de tráfico complejo, principalmente si circulan en mayor número los vehículos de marcha lenta (...) En todos estos casos, los conductores deben conservar el lado derecho y anunciar su presencia, extremando las precauciones en tanto no se hayan cerciorado de que la vía se encuentre libre.

grupo de personas altamente vulnerables en el sistema de tráfico, a las que se debe ofrecer una especial protección y consideración.

Observamos por tanto, que a partir del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, se incluye por primera vez el término "anciano", mostrando una nueva sensibilidad frente a textos pretéritos como el ya visto. En este sentido, en los desarrollos reglamentarios de la Ley de Tráfico, el legislador no ha sido ajeno a este nuevo tratamiento privilegiado de las personas mayores, así en los artículos 25⁴ y 46⁵ del citado Reglamento General de Circulación, nuevamente encontramos referencias a este grupo de especial protección, en el primero refiriéndose a la inmovilización del vehículo tras las pruebas de determinación alcohólica y en el segundo al establecer la obligatoriedad de la moderación de la velocidad en determinados supuestos.

Pero lo cierto es que debemos avanzar más desde el ámbito legislativo, y desde otro tipo de ámbitos de intervención complementarios, porque la problemática que actualmente este colectivo, y que más adelante explicaremos con mayor detenimiento, así lo requiere y merece.

Además no perdamos de vista que la movilidad de nuestros mayores se produce en interacción con otros usuarios con los que existe una vinculación emocional muy fuerte como son compañeros y miembros de su familia. De estos últimos los nietos son un colectivo especialmente relevante, por el importante papel que los mayores realizan como cuidadores de estos otros usuarios vulnerables de la vía y objeto de "otra educación vial".

Comentario: El termino empleado es "anciano" aunque nosotros pensamos que sería mejor haber utilizado el término "persona mayor"

Las personas mayores en el tráfico: Problemáticas y soluciones.

Un problema de partida: algunos datos epidemiológicos referidos a los accidentes de tráfico de las personas mayores.

Nuestros mayores constituyen el grupo de edad con mayor proyección de crecimiento social en nuestros días, de hecho se estima que para el año 2010 más de un 20% de la población en los países desarrollados habrá superado los 65 años. Su representación dentro del tráfico se ha visto incrementada en los últimos años, y si tenemos en cuenta el crecimiento esperado, todavía lo va a ser más. Y ello tanto de su papel de conductor, peatón y como usuario de los transportes públicos.

La movilidad se ha convertido a nivel general en un indicador fundamental del nivel de calidad de vida de nuestras sociedades y a nivel individual en reflejo del bienestar físico y psicológico de la persona.

⁴ Real Decreto 1428/2203, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación. Artículo 25. Inmovilización del vehículo. 1. En el supuesto de que el resultado de las pruebas y de los análisis, en su caso, fuera positivo, el agente podrá proceder, además, a la inmediata inmovilización del vehículo (...) y proveerá cuanto fuese necesario en orden a la seguridad de la circulación, la de las personas transportadas en general, especialmente si se trata de niños, ancianos, enfermos o inválidos, la del propio vehículo y la de su carga.

⁵ Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación. Artículo 46. Moderación de la velocidad. Casos. 1. Se circulará a velocidad moderada y, si fuera preciso, se detendrá el vehículo cuando las circunstancias lo exijan, especialmente en los casos siguientes: a. Cuando haya peatones en la parte de la vía que se esté utilizando o pueda preverse racionalmente su irrupción en ella, principalmente si se trata de niños, ancianos, invidentes u otras personas manifiestamente impedidas.

Este incremento en la movilidad de los mayores que hemos calificado como positivo no es menos cierto que lleva asociado unas repercusiones negativas directas: el mayor riesgo de verse implicado en un accidente de tráfico. Este último hecho ha sido objeto especial de estudio por parte de las “ciencias” que se ocupan del tráfico y la seguridad vial.

En este sentido la investigación sobre los mayores en tráfico se ha centrado principalmente en el estudio epidemiológico y estadístico de su accidentalidad, tanto como conductor y en especial en su papel de peatón, considerando aspectos como (1) la relación estadística entre el aumento de edad y el aumento del riesgo de accidente (2) la responsabilidad e implicación de los mayores en el accidente (3) los factores implicados en la mayor accidentalidad y lesividad de los mayores, tanto de tipo psicofisiológico, médico o psicosocial.

Si nos centramos en el papel que desempeñan las personas mayores como conductores de vehículos, y atendemos a diversos datos epidemiológicos, podremos concluir que este grupo está sobre-representado en la accidentalidad vial y que consecuentemente podemos calificarlo como un grupo de riesgo.

Como conductores la población de mayores se ha incrementado notablemente en nuestro país en los últimos años. De hecho en España la cifra de 750.000 conductores mayores que se registraron en el año 1995 se duplicó para el año 2001, según datos de la Asociación Española de la Carretera.

Lógicamente, y en consonancia con lo expuesto hasta el momento, este aumento de la movilidad de la persona mayor como conductor ha venido asociado a un aumento de su implicación en accidentes en términos absolutos. Pero no nos engañemos, también en términos relativos es decir ponderado por diversos indicadores.

De este modo, si tenemos en cuenta el índice de conductores víctimas mortales por millón de permisos de conducir en carretera podemos comprobar que el grupo de mayores de 65 años se encuentra entre los colectivos de mayor riesgo, por encima de los grupos de mediana edad.

Por otro lado, si comparamos el número de accidentes en relación con otros índices de exposición al riesgo, como por ejemplo el número de kilómetros recorridos, el conductor mayor constituye uno de los grupos de edad de mayor accidentalidad, sólo superado por los conductores de menos de 30 años. Así, investigaciones recientes, calculan índices de accidentalidad para distintos grupos de edad según criterios de la distancia recorrida, obteniendo los índices de accidentalidad más altos en los más jóvenes y los más mayores.

Estos datos se mantienen en diversos cálculos sobre accidentalidad a nivel europeo, donde según el índice de mortalidad por accidente de tráfico por 100.000 habitantes para distintos grupos de edad, se confirma al grupo de personas mayores como el principal grupo de riesgo en tráfico, junto con los jóvenes.

Si tuviéramos que detallar en que tipo de accidentes se ven más involucrados los conductores mayores, podríamos destacar situaciones problemáticas como los accidentes por reducción de la visibilidad en la conducción nocturna, por condiciones climatológicas adversas, por situaciones complicadas y con sobrecarga de información como puedan ser la conducción por autopistas y sobre todo en las intersecciones y rotondas, por problemas al realizar maniobras de giro, como los giros a la izquierda, por problemas en la realización de la maniobra de marcha atrás, por alcances con otros vehículos al no estimar adecuadamente la velocidad y distancia, etc.

Por último y en relación al conductor mayor, un dato no menos preocupante: las personas mayores presentan un elevado índice de responsabilidad en aquellos accidentes en que se ven involucrados.

Si nos centramos en el papel que desempeñan las personas mayores como peatones, y analizamos como lo hicimos anteriormente diversos datos epidemiológicos, podremos concluir que resulta mucho más destacable su implicación en los accidentes de tráfico como peatones.

En este sentido las personas mayores constituyen el grupo poblacional más proclive a sufrir atropellos y a resultar muertos o heridos en ellos. Las cifras en este sentido no dejan lugar a dudas.

A modo de ejemplo, si atendemos a la distribución porcentual de peatones muertos según la edad en el año 2000 en nuestro país, los mayores de 65 años han pasado a suponer cerca del 50% del total de peatones muertos, cuando las personas mayores sólo constituyen el 17% de la población total. Cifras similares se alcanzan en otros países de la UE.

Por otro lado, si tuviéramos que señalar cuál es tipo de accidente más frecuente que sufren las personas mayores como peatones, estudios recientes realizados desde el INRETS, señalan que cerca del 73% de los accidentes mortales a peatones mayores de 65 años ocurren al cruzar la calle.

Por tanto, no nos queda duda de que las muertes y lesiones por atropello a personas mayores, además del dolor y sufrimiento que conllevan, están empezando a suponer un importante costo social, sanitario y económico en nuestra sociedad.

¿Cuáles son las causas de este problema? ¿Qué características diferenciales presentan las personas mayores como grupo de riesgo?, ¿Qué otras causas pueden estar repercutiendo sobre su accidentalidad? Sin duda se trata de una problemática compleja que requiere de una estudiada actuación.

Características diferenciales del colectivo de personas mayores en el ámbito del tráfico.

Uno de los aspectos que se relaciona con este índice es que las personas mayores cuando se ven involucradas en accidentes, es más probable que sufran lesiones de gravedad o resulten muertos, es decir, presentan un mayor índice de lesividad o letalidad, fácilmente explicable por su mayor debilidad física y menor capacidad de recuperación. A este respecto, diversas investigaciones concluyen que la gravedad de los accidentes de tráfico en las personas mayores, radica en dos razones principales: el mayor riesgo de accidente, y su elevada lesividad en caso de accidente.

Entre esas características “diferenciales” que hay que tener en cuenta en los mayores, juegan un papel destacado las variaciones asociadas al proceso de envejecimiento “normal”. A nivel general podríamos decir que en la persona mayor empiezan a fallarle las fuerzas, al tiempo que comienzan a sentirse los primeros síntomas de la “edad”, que van a ir mermando sus capacidades sensoriales, perceptivas y de tiempo de reacción. Son aspectos psicofisiológicos que hay que tener en cuenta. Esta realidad, se viene contemplando en los diferentes textos legales en materia de conductores. Así, el Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores, establece en sus artículos 16 y 17, diferentes plazos de vigencia para los distintos permisos de conducir, así como las condiciones para la prórroga de su vigencia.

En función del tipo de permiso, se establece un tope máximo de cuarenta y cinco años para renovar la vigencia de los diferentes permisos, con un período de cinco o diez años, a partir de esta edad, se acorta la validez de los permisos y se establece su renovación cada tres o cinco años respectivamente, y a partir de los setenta años, en todos los casos es obligatoria la renovación cada dos años.

En este sentido cobran importancia los siguientes problemas, muchos de los cuales se encuentran contemplados como “enfermedades y deficiencias que serán causa de denegación o de adaptaciones, restricciones de circulación y otras limitaciones en la obtención o prórroga del permiso o la licencia de conducción” en el Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores y sus sucesivas modificaciones:

-Los mayores pueden presentar: problemas de visión tanto por enfermedades como cataratas, glaucoma, etc. como por cambios en ciertas funciones visuales que les puedan reducir la probabilidad de detectar objetos móviles en los extremos del campo de visión:- Por ejemplo, como peatones pueden no distinguir bien el color de los semáforos y señales, o pueden tener problemas para observar elementos del tráfico a ciertas distancias. Desde una perspectiva jurídica, las diferentes circunstancias relativas a la visión, se encuentran reguladas en el Anexo IV, apartado uno del Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores, modificado por el Real Decreto 1598/2004, de 2 de julio, bajo el epígrafe “Capacidad visual”.

-Problemas de audición, en tanto aparecen dificultades para localizar los sonidos que proceden de distintas fuentes sonoras, o por ejemplo el ruido de un coche que se acerca. Contemplados en el Anexo IV, apartado dos del Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores, bajo el epígrafe “Capacidad auditiva”.

-Problemas debidos a déficit psicomotores, que les dificultan su movilidad, y les hacen tener un ritmo más lento de la marcha, una inseguridad y falta de coordinación en sus movimientos, una menor capacidad para rectificar movimientos, una menor resistencia ante la fatiga, etc. Por ejemplo, a la hora de cruzar una calle, estas dificultades resultan especialmente peligrosas para el peatón mayor. Contemplados en el Anexo IV, apartado tres del Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores, bajo el epígrafe “Sistema locomotor”.

-Problemas debidos a déficit atencionales y cognitivos, por ejemplo requieren de un mayor tiempo de reacción para tomar decisiones y para actuar. Podríamos decir que se ralentiza su capacidad de respuesta, fijación y aprendizaje, sobre todo en situaciones de exceso de información, donde pueden tener problemas para seleccionar la información relevante. También tienen más dificultades para mantener un nivel adecuado de atención, recordar información (por ejemplo, el peatón mayor que se pierde porque no recuerda el nombre de la calle a la que se dirigía, o el peatón mayor que inicia el cruce con cierta tardanza porque no podía calcular exactamente a que velocidad/o distancia se encontraban los vehículos). Contemplados en el Anexo IV, apartado diez del Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores, bajo el epígrafe “Trastornos mentales y de conducta”.

Otros aspectos personales que pueden verse afectados con la edad y que repercuten sobre el riesgo de accidente de las personas mayores son los relacionados con las condiciones médicas en que se encuentre la persona y con el consumo de medicamentos, en concreto destacaríamos:

-La mayor incidencia de trastornos del sueño en este grupo.

-El hecho de que sean el grupo de edad que más se medica, por tanto se ven más afectados por posibles efectos secundarios debido al consumo de fármacos (no hemos de olvidar que las personas de edad son los mayores consumidores de medicamentos con altos porcentajes de autoprescripción y polimedicación). Contemplados en el Anexo IV, apartado once del Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores, bajo el epígrafe "Trastornos relacionados con sustancias".

-Incidencia de posibles trastornos. Habría que hablar en este punto de la posibilidad de desarrollar enfermedades degenerativas como las demencias, depresión o la enfermedad de Parkinson, que afectarían de forma mucho más negativa todas las capacidades.

Pero no podemos olvidar el papel que juegan en la accidentalidad de las personas mayores, las dificultades que impone en ocasiones un entorno adverso en tráfico, tanto para desplazarse como conductor, peatón o como usuario de los transportes públicos. Así:

Como conductores:

Tienen problemas en entornos de tráfico complicados, como puedan ser los cruces de trazados complejos, congestionados, con una importante saturación informativa, en ocasiones mal iluminados, por ejemplo, intersecciones con varias isletas, con carriles de giro obligatorio, con varios semáforos o múltiple señalización.

Como peatones:

-Dudan de que los vehículos aminoren la velocidad en un paso de peatones.

-Encuentran demasiados obstáculos para caminar por las aceras.

-El exceso de ruido y las aglomeraciones les perturban.

-Detestan los bordillos altos y las irregularidades del suelo.

-Se produce un desajuste entre la duración del tiempo en verde de los semáforos y la distancia a recorrer por los peatones.

Como usuarios de los transportes públicos:

-Tienen dificultades para seleccionar la información relevante respecto a las rutas o transportes a utilizar.

-Tienen dificultades para acceder a los servicios, en especial en aquellos no dotados de suelo bajo, con escalones, sin asientos reservados, etc.

Hacia una búsqueda de soluciones a la problemática de los accidentes de tráfico en las personas mayores.

Podríamos decir que en la medida que las estructuras de edades en nuestra sociedad están cambiando, las expectativas de vida se han alargado ampliamente y los contextos ambientales se han modificado profundamente. Esto ha traído como consecuencia que la edad adulta no pueda considerarse ya en términos de disminución y pérdida, sino también en términos de aumentos y potenciales crecimientos, es decir como una etapa de la vida programada sobre la plasticidad. En este sentido, si bien los mayores van a presentar una serie de características diferenciales que los van a hacer más propensos a sufrir un accidente de tráfico, también es cierto que muchas de esas dificultades, tanto personales, como a las que el entorno adverso les somete en ocasiones, pueden afrontarse positivamente a través de la adopción de las estrategias oportunas.

Ahora bien, y como comentaremos más adelante, las aludidas estrategias no van a surgir de la nada de forma individual, sino que es necesario y por lo tanto es responsabilidad de la sociedad hacerlo, hay que facilitar y dotar a las personas

mayores de las mismas a través de las oportunas medidas y contramedidas que se pueden desarrollar con el objetivo de obtener este fin.

Al margen de las cuestiones relacionadas anteriormente que tienen que ver con las normas vamos a abordar en este apartado otros aspectos:

Aspectos psicosociales

Por lo expuesto hasta el momento podemos aseverar que la movilidad ha pasado a convertirse en un valor y una necesidad de la gente mayor de nuestros días, ya que repercute directamente sobre su bienestar personal y social.

Para preservar y potenciar esa movilidad se hacen necesarias actuaciones que van desde la adecuación del sistema de transporte a los mayores hasta una definición más ajustada de qué significa ser una persona mayor o anciana en nuestra sociedad actual:

Adecuación del sistema de transporte a los mayores:

-Facilitar la tarea de conducir y de desplazamiento - no olvidemos que el número de conductores y peatones mayores está creciendo más que otros grupos de población.

-Adaptar adecuadamente los vehículos a los conductores mayores, a través de una adecuada segmentación del mercado de vehículos donde los coches también sean diseñados para los "conductores mayores"- por ejemplo, instalar una serie de medidas facilitadoras en los vehículos como transmisiones automáticas, cambio de marcha automática, dirección y frenos asistidos, espejos retrovisores de mayor visibilidad, mejores protecciones laterales- no olvidemos que los mayores se ven más implicados en colisiones laterales-

-Ofertar adecuadas alternativas de transporte público cuando la persona mayor pasa a depender del "conducir de los demás".

-Potenciar las medidas legislativas de protección tal y como hemos defendido anteriormente.

-Y sobre todo, extender la formación y la educación vial a lo largo de toda la vida (lo cual puede tener también su reflejo desde el punto de vista legislativo).

Redefinición del concepto de mayor:

La lista de falsos mitos sobre la vejez es enorme, pero la psicogerontología actual apuesta por el concepto del envejecimiento competente o vejez con éxito, donde lo que importa es asumir las limitaciones propias de la edad con un talante positivo y encaminado al entrenamiento en nuevas habilidades y en estilos de vida saludables. Es desde esta perspectiva desde donde debemos situar a nuestros conductores y peatones mayores, personas activas que quieren seguir manteniendo su movilidad y autonomía. Sin duda hoy en día la definición de conductores mayores dista mucho de la que se utilizaba hace 25 años, por ejemplo hoy podemos hablar de "conductoras mayores". Estas diferencias se manifiestan también en nuestros días de formas muy diversas: el estatus económico, la educación, el lugar de residencia, las expectativas de aprendizaje, de mayor ocio, de servicios, de tecnologías, son aspectos que influyen en la posibilidad de conducción y de desplazamiento y que diferencia sin duda a los conductores mayores de ayer, de hoy y de las próximas décadas.

Pero sin duda, cada vez serán más los conductores y peatones mayores que se desplacen por nuestras ciudades y el mejor legado que podríamos brindarnos sería poder seguir desplazándonos con seguridad.

La necesidad y la importancia de la Educación Vial en el colectivo de los mayores

Sin duda los accidentes de tráfico constituyen un problema de primera magnitud y uno de los mayores retos de salud pública en nuestra sociedad actual. En este contexto, los estudios epidemiológicos sitúan a la población de personas mayores entre los grupos de población con un mayor crecimiento en accidentalidad por tráfico en los últimos años.

Actualmente la Educación Vial está regulada en el ámbito escolar. Pero el concepto de Educación Vial es y debe ser más extenso. La Educación Vial debe darse a lo largo de la vida en todo momento.

Los mayores son precisamente uno de esos colectivos en los que la Educación Vial es una "asignatura pendiente". De esta forma nos encontramos con una carencia de publicaciones y recursos didácticos que tengan la suficiente calidad y que vayan dirigidos a este colectivo. Además si analizamos las escasas intervenciones que se realizan en nuestro país de educación vial sobre mayores, éstas carecen de la suficiente fundamentación científica, cuando no, de una evaluación seria de su eficacia.

De hecho, la mayoría de los programas de educación vial para mayores que se han puesto en marcha en nuestro país, se han centrado principalmente en "la información, la llamada de atención, la concienciación sobre la problemática", pero carecen de una formación en estrategias preventivas que permitan la adquisición de conductas positivas y/o compensatorias. Curiosamente y en este sentido, todos los estudios internacionales afirman que de todas las estrategias que existen para intervenir sobre esta problemática, son las estrategias preventivas, las que muestran mayor eficacia en su rentabilidad económica y social. De ellas, destaca con un valor diferencial la formación y la educación vial. Es curioso además que en una encuesta realizada a la población española, el 90% de los encuestados afirma que la formación y la educación vial constituyen las mejores estrategias para disminuir los accidentes de tráfico.

Todo ello evidencia la necesidad de incrementar y extender la presencia de la educación vial, pero sobre todo mejorar los programas y experiencias educativas centradas en este colectivo. Esto pasa por el desarrollo de nuevos programas en este ámbito que mejoren la eficacia de esta herramienta, para que contribuya a la generación de conductas más responsables, seguras y solidarias en el ámbito del tráfico que permitan a nuestros mayores desplazarse con seguridad en el entorno de tráfico.

En este sentido el IMSERSO ha puesto en marcha un programa de Educación Vial para personas que se ha aplicado ya en varias comunidades autónomas (Comunidades autónomas de Madrid, Cataluña, Valencia, Castilla la Mancha y Castilla León, y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla) y que ha llegado ya a miles de personas mayores. Dicho programa ha sido una iniciativa pionera, que a tenor de lo que demuestran los datos de evaluación de su aplicación, esta resultando ser de gran aceptación y eficacia por y para este colectivo.

Conocimientos, actitudes y comportamientos infractores de las personas mayores en nuestro país.

Una aproximación al ciclo legislativo-ejecutivo a través de nuestros mayores

Nuevos datos procedentes de recientes investigaciones nos permiten corroborar que en general el ámbito vial es percibido como positivo por parte de las personas mayores.

Una reciente investigación publicada por Attitudes afirma que cuando tenemos en cuenta las emociones que provoca la conducción, y lo ponemos en relación con la edad que los conductores, aquellos que son mayores de 65 años son quienes apuntan en mayor medida que la conducción les pone de buen humor, les relaja y no les genera ansiedad ni estrés. Además, los mayores de 65 años junto con los jóvenes de 18-25 son quienes señalan que más les agrada y les divierte conducir. Además, y en el mismo sentido, los conductores de más edad (46-55; 56-65 y más de 65 años) señalan en mayor medida que el resto de conductores que no hay nada que les aburra de la conducción.

Sin embargo es cierto que la conducción de nuestros mayores no está exenta de algunos elementos especialmente perniciosos que les afectan directamente y al que no necesariamente contribuyen con sus conductas, sino que más bien están provocadas por otros grupos de población u otros factores. El elemento más destacado de toda esta casuística es sin duda la agresividad en la conducción.

No en vano en otra investigación de Attitudes sobre la agresividad en la conducción encontramos que en cuanto a la percepción de la importancia de la agresividad en la conducción aunque no se han encontrado en los resultados diferencias significativas con respecto a la edad si que existe una tendencia a que la percepción de la importancia de la agresividad en la conducción aumente con la edad.

Además, según podemos concluir de la misma investigación, si nos centramos en la percepción del incremento de la agresividad en la conducción en los últimos años, las personas mayores de 65 (junto con los de 30-39 años) son quienes lo consideran mayormente.

Si en concreto atendemos a la percepción de los comportamientos que se consideran agresivos. Siendo las conductas "utilizar el carril de la derecha para adelantar", "conducir a alta velocidad por encima del ritmo normal de circulación de la vía" y "no ceder el paso en un paso de peatones" las que dieron lugar a diferencias significativas, en líneas generales las personas de mayor edad son las que realizan las valoraciones más elevadas.

Si pensamos en medidas genéricas que puedan contribuir a mitigar una problemática específica como es el caso de la agresividad en la conducción, también en el citado estudio se evaluaron algunas de ellas. En concreto en el caso de la medida que planteaba "*Aumentar la presencia policial*", podemos observar una tendencia en la que las puntuaciones ascienden a medida que aumenta la edad de los sujetos.

Centrándonos aún mayormente en el ciclo legislativo-ejecutivo podemos obtener algunos datos muy interesantes extraídos de un estudio específico realizado sobre la población española y del que a continuación vamos a dar una serie de datos:

No hay diferencias en cuanto al conocimiento declarado de la normativa en materia de tráfico y seguridad vial. De esta forma un poco más del 70% afirma que la conoce bastante bien, el 11% indica que la conoce mucho. Además un 18% admite

conocerla poco, y un pequeño pero preocupante 1,1% dice no conocerla en absoluto.

Respecto a la eficacia de las normas como medida para evitar los accidentes de tráfico tampoco encontramos diferencias significativas en función de la edad. De este modo podemos afirmar que la calificación media es de 7,52 sobre 10. Dicho con otro dato el 95% califica la eficacia de las mismas con un notable o sobresaliente.

No obstante si que hay diferencias en cuanto a la implicación en un accidente. De tal forma que las personas que han sufrido un accidente tienen una peor valoración de la eficacia de las normas para evitar los mismos.

Si nos centramos mayormente en la valoración de las mismas tampoco encontraremos diferencias significativas en función de la edad. En cuanto al binomio justas/injustas podemos afirmar que casi el 88% las valora justas frente a un poco más del 12% que piensa que son injustas. En cuanto al trinomio adecuadas/excesivas/escasas casi el 69% piensa que son adecuadas frente al 9,5% que las considera excesivas y al 21,9% que las considera escasas.

Además, y en esto tampoco hay diferencias significativas en función de la edad, la mayoría más de 86% consideran que están bien hechas frente al resto que considera lo contrario.

En cuanto a la percepción de la supervisión policial así como su finalidad tampoco dependen de la edad. De este modo casi el 66% considera que es escasa, casi el 29% que es adecuada y el 5,5% que es excesiva.

En lo que se refiere a la función de vigilancia policial, en la cual tampoco hay diferencias significativas en función de la edad, podemos afirmar que la mayoría, en concreto un 73% considera que es vigilar y velar por la seguridad de los usuarios de la vía. No obstante esta percepción convive con el hecho de que muchas veces la policía se pone en lugares no peligrosos y que además lo hace con el objeto de "pillarnos".

En otro orden y en lo que se refiere a la sanción también podemos decir que la edad no se relaciona con la finalidad atribuida de la misma. En concreto, y por resumirlo, más de la mitad piensan que su función es fundamentalmente educativa pero paralelamente otro porcentaje tan o más importante piensa que la finalidad de la sanción es fundamentalmente recaudadora.

Finalmente en cuanto al funcionamiento de la justicia en España en materia de tráfico y seguridad vial no influye la edad, al igual que ocurre con otras variables como la antigüedad del permiso o el sexo de los conductores. De esta forma un poco más de la mitad de la población piensa que el funcionamiento de la justicia en materia de tráfico es regular. Por otra parte el 1,5% que afirma que es muy buena y el 28,6 que es buena frente al 2,4% que dice que es muy mala.

No obstante en este punto podemos introducir una información comparativa interesante y es el hecho de que esta valoración de la justicia en materia de tráfico no difiere de la valoración que se hace del sistema judicial en su conjunto.

Por el contrario si nos centramos en conductas concretas en el mismo estudio, podemos observar como la edad si que guarda relación con el número de ocasiones en que se cometen determinadas conductas en el tráfico. Algunas de ellas son menores en unos grupos de edad y mayores en otros y viceversa. En este sentido, por ejemplo, los jóvenes de 18-24 años exceden con más frecuencia los límites de velocidad. Entre los 30-41 años en más ocasiones gritan o insultan durante la conducción. Sin embargo, a partir de los 45 años es menos probable observar estas conductas.

Lo mismo ocurre con la percepción de riesgo de accidente asociado a la realización de determinadas conductas. Así en el caso de la conducta de conducir después de haber ingerido alcohol, observamos que conforme se incrementa la edad de los entrevistados, se produce una tendencia ascendente que alcanza su pico en el intervalo de edad de 30-44, a partir del cual desciende el nivel de riesgo que se atribuye a esta conducta.

Respecto al grado de dureza con el que los conductores sancionarían las conductas estudiadas, la conducción bajo los efectos del alcohol y la conducción sin seguro serían sancionadas de forma más dura por los conductores de 18-29 años y los de 30-44 mientras que son los más jóvenes quienes sancionarían con menor dureza la conducción sin seguro. Los mayores de 65 también aplicarían sanciones duras a estas conductas (8,9 y 8,6 respectivamente).

Sin embargo, en otras conductas más proclives a ser realizadas por parte del grupo de las personas mayores no hay diferencias significativas en el grado de dureza que le aplicarían por el incumplimiento de las mismas.

Otro hecho preocupante es que respecto a la probabilidad percibida de sanción para las conductas estudiadas, la probabilidad percibida de sanción para cada uno de los grupos de edad es la misma en todas las conductas estudiadas salvo en las conductas de conducir sobrepasando los límites de alcohol y conducir sin seguro. Además y esto es especialmente preocupante, en estas dos conductas el riesgo de sanción percibido es mayor en los conductores jóvenes y disminuye a medida que aumenta la edad.

Por el contrario, en cuanto a la valoración de la dureza de la sanción recibida por las conductas estudiadas la edad no influye en la misma.

Por último y en lo que se refiere a las medidas concretas que desde el marco legislativo-ejecutivo se podrían poner en marcha podemos afirmar que cada tramo de edad atribuye más efectividad a una medida diferente. Pero en el caso de las personas mayores no hay resultados significativos, es decir no tienen una predisposición diferencial hacia determinadas medidas.

Así concretamente, las personas de 30 a 44 años son quienes más eficacia atribuyen a la retirada temporal del carné y al incremento de la supervisión policial, mientras que los conductores de 18 a 24 años consideran más eficaces las medidas que apuestan por un incremento en la responsabilidad penal y por la retirada total del carné. Finalmente, los conductores más jóvenes (14 a 17 años) evalúan de forma superior que el resto de grupos de edad el incremento del coste de los seguros como medida para reducir los accidentes de tráfico.

Una aproximación a las infracciones de nuestros mayores a través de nuestros mayores

En primer lugar decir que los resultados de este apartado están basados en parte de la evaluación del programa de educación vial para personas mayores del IMSERSO que anteriormente citamos. Mencionar que en dicha evaluación consistió en la aplicación de un cuestionario pre (aplicado antes de la intervención) y dos post (uno aplicado inmediatamente después de la acción formativa y otro aplicado a medio plazo entre uno y dos meses posteriores a la acción). En concreto los datos que aquí aparecen pertenecen a ese pre-test que nos permiten hablar de actitudes,

conocimientos, infracciones y otros aspectos relacionados de la población de personas mayores.

Somos conscientes de que los datos que ofrecemos no son generalizables en los porcentajes de manera exacta al conjunto de la población española mayor ya que existen sesgos fundamentalmente procedentes de los lugares de aplicación del mismo (recordemos que todavía no se ha aplicado en el conjunto del estado). Sin embargo por lo que hemos podido observar por la acumulación de datos de las distintas fases de aplicación si que son válidos desde el punto de vista de las tendencias.

Algunos datos muestrales del estudio son los siguientes:

El mayor porcentaje lo constituyen el grupo de 70-74 años, seguido de los grupos de 75-79 años y 65-69 años. A mayor edad la representación de las mujeres aumenta. Más de la mitad de los encuestados está casado.

La posesión o no del permiso de conducción ha determinado la condición del usuario que más se ha trabajado. Aproximadamente la mitad de los encuestados posee el permiso de conducción, más del 80% de los conductores son varones y el resto son mujeres (esperable teniendo en cuenta la edad de la muestra), aunque no todos son conductores habituales (en concreto dos tercios).

Muchos han dejado de conducir por la edad, por problemas perceptivos o de salud en general, por motivos económicos o porque ya no lo necesitan (jubilación).

El 90% de los sujetos posee el permiso tipo B (18% en el caso del permiso A, 5% en el caso del permiso E, 4% en el permiso C y alrededor del 1,5% para el permiso D)

La antigüedad media del permiso de conducir es de más de 35 años, es decir, trabajamos con un grupo de conductores expertos. Más del 80% de las personas que posee carné de conducir también tiene vehículo propio.

En cuanto a la frecuencia de desplazamientos que las personas mayores llevan a cabo, la mayoría realiza desplazamientos como peatones todos los días.

Aproximadamente el 90%, y fundamentalmente las mujeres, realiza desplazamientos a pie todos o casi todos los días.

Un tercio de los encuestados es usuario habitual del transporte público, más de un 25% hace uso de este modo de transporte entre semana y en torno al 10% lo hace únicamente los fines de semana. Sin embargo, a medida que aumenta la edad disminuyen los desplazamientos.

En cuanto a la implicación en accidente(s) de tráfico en torno a un tercio de los encuestados ha sufrido al menos un accidente de tráfico. La participación en los mismos como conductor es mayor en varones que en mujeres, ya que su exposición al riesgo también es mayor. Únicamente entorno al 1% de los sujetos que ha sufrido un accidente fue como usuario de transporte público.

Un aspecto de extremado interés lo encontramos en el dato relacionado con haber recibido un curso de seguridad/educación vial. En efecto menos de un 5% de las personas mayores participantes en la investigación ha realizado algún otro curso de Seguridad Vial. Este dato confirma la poca intervención que se realiza sobre este colectivo.

Además sin duda este hecho tiene una correlación sobre el grado de conocimiento que pueden tener sobre las "nuevas" normas de tráfico o situaciones específicas del mismo ya que no existe el reciclaje adecuado.

A continuación vamos a ver algunos datos más específicos del citado estudio:

Percepción del riesgo de accidente de tráfico en función de pertenencia a grupo de edad

Un porcentaje elevado de la muestra (alrededor del 70%) señala que las personas mayores son quienes con más frecuencia se ven implicadas en accidentes de tráfico como peatones. Por lo que podríamos decir que muchas personas mayores son muy conscientes de los peligros a los que están expuestos y sufren como participantes en el contexto vial.

Sin embargo, si atendemos al restante 30% podemos afirmar que existe un porcentaje excesivamente amplio que atribuye una mayor probabilidad de sufrir un accidente de tráfico a otros grupos de edad, es decir, que no son conscientes de pertenecer a un grupo de riesgo.

En esta misma dirección, más del 60% de las personas mayores considera que, como conductores, son los jóvenes y adultos quienes sufren más accidentes de tráfico. Sin embargo, para el 4% de la muestra, piensan que los conductores que más accidentes de tráfico sufren son los adultos y las personas de mayor edad, mientras que el 20% señala que los conductores más accidentados son los jóvenes y las personas mayores.

Atribución genérica de causalidad del accidente de tráfico

Respecto a la conceptualización del accidente de tráfico podemos afirmar que aproximadamente un 75%, consideran que se trata de un suceso que se puede prevenir evitando riesgos y siendo prudente, mientras que el resto se reparte en opciones como “lo puedo evitar con mi habilidad” (8%) o lo considera accidental o fruto del azar (14%). En definitiva, un considerable grupo piensa que el accidente de tráfico es un suceso sobre el que poco o ningún control se puede ejercer.

Observándose diferencias entre hombres (habilidad) y mujeres (azar). Esta diferenciación es más clara en el caso de los conductores.

Conocimiento de los conceptos de error e infracción

Diversas investigaciones científicas han puesto de manifiesto la importancia de diferenciar entre infracciones y errores en función de la intencionalidad de la conducta. Esta diferenciación es básica en el ámbito vial ya que la intencionalidad o no que existe detrás de una conducta de riesgo implica la necesidad de plantear la intervención desde perspectivas y metodologías diferenciales y específicas. Las personas mayores, que no son conductoras tienen dificultad para diferenciar estos dos conceptos.

Más de la mitad de los encuestados indica que los errores se cometen de forma inconsciente mientras que las infracciones se realizan de forma intencionada. Sin embargo, una gran parte de la muestra (un tercio) señala que la infracción es inevitable y el error se puede evitar. Como era de esperar, son los conductores quienes conocen más las diferencias.

Atribución específica de causalidad del accidente de tráfico en el rol de conductores

Entre las razones más frecuentes de sufrir accidentes, las personas mayores señalan el incumplimiento de las normas y señales de tráfico, el alcohol y el exceso de velocidad, aunque según los datos oficiales (Dirección General de Tráfico) no son éstas las causas más frecuentes de accidentes en conductores mayores.

Las personas medicadas son las que atribuyen mayor importancia a los efectos de los fármacos en la conducción. Aun así, un 32% de encuestados que toma

medicación desconoce la importancia que los fármacos pueden tener en la conducción.

Si atendemos al consumo de fármacos, observamos que más del 60% de las personas participantes en este estudio consume habitualmente algún tipo de fármacos. Además hay que tener en cuenta que más de la mitad de los conductores de nuestro grupo de referencia que toma algún medicamento hace uso del vehículo todos o casi todos los días.

Un porcentaje importante de personas mayores (67%) son conscientes del riesgo derivado de los efectos secundarios de los fármacos en la conducción, mientras que “no tomar la medicación si vamos a coger el coche” (17,4%), “tomarse la dosis prescrita” (14%), y “consultar a algún conocido que esté tomando la misma medicación” (2,3%) son consideradas para el resto del grupo como estrategias adecuadas para evitar los riesgos en la conducción. Una tercera parte de nuestros mayores, conductores algunos, no desarrollan las estrategias adecuadas para evitar sufrir las consecuencias peligrosas que pueden derivarse de los efectos secundarios de los fármacos en la conducción.

Atribución específica de causalidad del accidente de tráfico en el rol de peatones

Los datos de accidentes de tráfico por atropello revelan la frecuencia de sucesos por “cruzar por lugares indebidos o de forma inadecuada”. En este sentido, el 42% considera que cruzar por lugares indebidos o de forma inadecuada es una de las causas fundamentales de los accidentes de tráfico que sufren los peatones mayores; el 20% indica que el incumplimiento de normas y señales, mientras que el 10% señala que los problemas perceptivos contribuyen de forma importante en la causación de los atropellos a personas mayores.

Son precisamente las personas de más edad quienes menos reconocen la influencia de los problemas perceptivos y de movilidad en este tipo de accidentes, cuando *a priori* constituye el grupo supuestamente más afectado por estas causas y que además realizan estas conductas con más frecuencia.

Finalmente, los conductores son el grupo que señalan en mayor medida que cruzar por lugares indebidos o de forma inadecuada es una causa importante de accidentalidad vial, frente al resto de usuarios que consideran la sobrevaloración de las propias capacidades y los problemas perceptuales como factores que más influyen en estos accidentes.

Desde el punto de vista de la percepción del riesgo, las conductas de cruce consideradas más arriesgadas son: cruzar cuando el semáforo para peatones está en rojo, por lugares no señalizados y de forma antirreglamentaria.

El 87% de las personas mayores considera que la mejor estrategia para cruzar una calle con seguridad es por un paso para peatones señalizado. Por tanto, parece que las personas mayores son conscientes del modo seguro de cruzar una calle, pero existe un porcentaje importante que no lo es.

Destaca que a medida que aumenta la edad disminuye el porcentaje de personas que considera que la mejor estrategia para cruzar una calle con seguridad es hacerlo por el paso para peatones.

En cuanto a las estrategias más adecuadas para realizar un cruce las mujeres tienen un mayor grado de conciencia. Resulta curioso, que los peatones habituales asumen más riesgo que los conductores.

Atribución específica de causalidad de sufrir un accidente en el rol de usuarios de transporte público

Si atendemos a los accidentes de tráfico de las personas mayores como usuarios de transporte público, uno de cada tres indica que no sujetarse debidamente es la causa principal de los accidentes. Cerca del 20% considera que los problemas de movilidad y las distracciones son las principales causas. De nuevo, los grupos de mayor edad son los que menos importancia dan a los problemas de movilidad.

Actitudes y conductas específicas de riesgo en el rol de conductor

La siguiente tabla muestra los estadísticos descriptivos de las respuestas que emiten los conductores a una serie de cuestiones relacionadas con la conducción segura. Los valores próximos a 4 indican que se trata de una conducta frecuente y conforme se aleja de este valor indica que disminuye su frecuencia (1=nunca). Se puede comprobar que los conductores mayores realizan la mayoría de estas conductas siempre o casi siempre, salvo el ítem “evito conducir por la autopista”.

	Media	Moda	Desv. típ.	Mínimo	Máximo
(pre1) En ciudad me abrocho el cinturón de seguridad	3,46	4	,998	1	4
(pre2) En carretera me abrocho el cinturón de seguridad	3,89	4	,460	1	4
(pre3) Respeto los límites de velocidad	3,56	4	,639	1	4
(pre4) Respeto todas las señales	3,67	4	,575	1	4
(pre5) Tengo en cuenta los efectos secundarios de los fármacos que estoy tomando	3,52	4	,892	1	4
(pre6) Tengo en cuenta los efectos que el alcohol produce en la conducción	3,75	4	,665	1	4
(pre7) Tengo en cuenta los efectos que el sueño tiene en a conducción	3,64	4	,744	1	4
(pre8) Tengo en cuenta los efectos que puede ocasionar la realización de otras activ. o tareas diferentes a la conducción	3,50	4	,822	1	4
(pre9) Tengo en cuenta lo que los pasajeros que viajan conmigo puedan opinar sobre mi conducción	2,98	4	1,169	1	4
(pre10) Evito conducir de noche	3,17	4	1,091	1	4
(pre11) Evito conducir en situaciones climatológicas malas	3,26	4	,972	1	4
(pre12) Evito conducir en situaciones de tráfico denso	3,12	4	1,040	1	4
(pre13) Evito conducir por lugares desconocidos	3,03	4	1,127	1	4
(pre14) Evito conducir por autopista	2,44	1	1,311	1	4
(pre15) Prefiero conducir acompañado por otra persona	3,27	4	1,066	1	4
(pre16) A la hora de viajar, selecciono previamente la ruta menos compleja	3,48	4	,911	1	4
(pre17) Cuando conduzco por carreteras con varios carriles, prefiero utilizar el del centro	2,56	4	1,205	1	4
(pre18) Cuando conduzco por carreteras con varios carriles, prefiero utilizar el de la derecha	3,44	4	,942	1	4

Si analizamos con detalle como se distribuyen las frecuencias en alguno de estos ítems podemos ver como el uso del cinturón es frecuente en las personas mayores, sobre todo en carretera (93%). Sin embargo un 10% afirma que nunca o casi nunca realiza esta conducta en zona urbana.

En líneas generales, las personas mayores cumplen las normas de tráfico cuando son conductores. El 63% de los conductores mayores dice respetar los límites de velocidad siempre y el 30% señala que casi siempre.

En cuanto al cumplimiento de las señales, el 72% indica que siempre las respeta, mientras que el 24% dice hacerlo casi siempre.

La mayor parte de los encuestados afirma tener presente los efectos secundarios de los fármacos, del alcohol y del sueño cuando conduce, aunque hay que tener en cuenta que un porcentaje pequeño, pero relevante, los desconoce o no los tiene en cuenta. De este modo, aumenta su riesgo de accidente.

En general, la tercera parte de los accidentes de tráfico se deben a una posible distracción del conductor. Sin embargo, se le presta más atención a los accidentes producidos por el alcohol o la velocidad excesiva. Esto se hace patente en las respuestas de los encuestados ya que dos de cada tres afirman conocer la importancia de la atención en la conducción, aunque un 12% realiza otras tareas al mismo tiempo.

La mayor parte de los encuestados reconoce que evita situaciones de riesgo. Los mayores evitan conducir de noche, cuando las condiciones meteorológicas son adversas, cuando el tráfico es denso, etc.

Un 60% de los conductores mayores prefiere ir acompañado aunque reconoce que no siempre tiene en cuenta lo que opinan sus acompañantes. Por otro lado, menos de la mitad de los conductores reconoce que siempre tiene en cuenta lo que los pasajeros puedan opinar sobre su conducción.

El 70% de los conductores mayores evita conducir por lugares desconocidos y siempre o casi siempre selecciona previamente la ruta menos compleja. En vías con varios carriles, dos de cada tres conductores circulan siempre por el carril de la derecha y tan sólo uno de cada tres utiliza el carril del centro.

Actitudes y conductas específicas de riesgo en el rol de pasajeros

La siguiente tabla siguiente se muestra los estadísticos obtenidos en las respuestas referidas a las conductas seguras de los pasajeros. La conducta que realizan con mayor frecuencia es la de abrocharse el cinturón en el asiento delantero en carretera.

	Media	Moda	Desv. típ.	Mínimo	Máximo
(pre1) Me abrocho el cinturón (delantero) en carretera	3,90	4	,466	1	4
(pre2) Me abrocho el cinturón (trasero) en carretera	3,32	4	1,133	1	4
(pre3) Me abrocho el cinturón (delantero) en zona urbana	3,50	4	,995	1	4
(pre4) Me abrocho el cinturón (trasero) en zona urbana	2,82	4	1,332	1	4
(pre5) Intento colaborar ayudando al conductor	2,68	4	1,281	1	4
(pre6) Si viajo en transporte público realizo conductas seguras para evitar accidentes	3,64	4	,825	1	4

Se podría decir que, aunque es frecuente, debe reforzarse dicha conducta sobre todo en zona urbana y en los asientos traseros.

Por otro lado, el 43% de las personas mayores señala que cuando viaja como pasajero intenta colaborar con el conductor indicándole, por ejemplo, la ruta a seguir.

Curiosamente, las mujeres dicen colaborar en menor medida que los varones.

Como pasajeros de transporte público suelen llevar a cabo una serie de comportamientos encaminados a evitar cualquier tipo de incidente tales como sujetarse bien, levantarse cuando el vehículo está parado, etc.

Actitudes y conductas específicas de riesgo en el rol de peatones

Los estadísticos descriptivos nos proporcionan de forma resumida una visión general de las respuestas de los peatones que se pueden observar en la siguiente tabla.

	Media	Moda	Desv. típ.	Mínimo	Máximo
(pre1) A la hora de cruzar busco una zona señalizada	3,49	4	,779	1	4
(pre2) Si tengo que hablar por el móvil me detengo en un sitio seguro	3,47	4	,918	1	4
(pre3) Al cruzar por un paso señalizado, espero que todos los vehículos estén detenidos	3,72	4	,634	1	4
(pre4) Si un vehículo no respeta un paso de peatones exteriorizo mi desacuerdo	3,04	4	1,128	1	4

De este modo, el 65% de las personas mayores afirma que a la hora de cruzar siempre busca una zona señalizada para tal efecto, es decir, un 35% cruza de forma antirreglamentaria. Además, el 81% de los sujetos asegura esperarse a que los vehículos estén parados. Casi la mitad de los peatones señala que si un vehículo no respeta un paso de peatones le increpa siempre, mientras que alrededor del 35% señala que nunca o casi nunca lo hace.

No es frecuente que este colectivo haga uso del móvil por lo que un elevado porcentaje de personas no contestó a esta cuestión. En el caso de hablar por el móvil dicen detenerse en una zona segura.

Bibliografía

- Alonso, F.; Sanmartin, J.; et. al (2002) La agresividad en la conducción. Una investigación a partir de la visión de la población española. Cuadernos de Reflexión Attitudes. Ed. Attitudes / INTRAS
- Alonso, F.; Montoro, L.; et. al (2002) Conclusiones de las 1ª Jornadas de Reflexión Attitudes: Intervenir sobre la agresividad en la conducción. Cuadernos de Reflexión Attitudes. Ed. Attitudes / INTRAS
- Alonso, F.; Sanmartin, J.; et. al (2003) Formación y Educación Vial. Una visión a través de la población española. Cuadernos de Reflexión Attitudes. Ed. Attitudes / INTRAS
- Alonso, F.; Esteban, C.; et. al (2004) Manual del Formador del Programa de Educación Vial para Personas Mayores –IMSERSO-. Ed. Iniciativas de Educación Vial / INTRAS
- Alonso, F.; Esteban, C.; et. al (2005) Informe de Elaboración, desarrollo y evaluación del Programa de Educación Vial para Personas Mayores –IMSERSO-. Ed. Iniciativas de Educación Vial / INTRAS
- Alonso, F.; Esteban, C.; et. al (2005) La justicia en el tráfico. Análisis del ciclo legislativo-ejecutivo a nivel internacional. Cuadernos de Reflexión Attitudes. Ed. Attitudes / INTRAS
- Alonso, F.; Sanmartin, J.; et. al (2005) La justicia en el tráfico. Conocimiento y valoración de la población española. Cuadernos de Reflexión Attitudes. Ed. Attitudes / INTRAS

Alonso, F.; Sanmartin, J.; et. al (2006) Emoción y conducción. Una visión a partir de los sentimientos de la población española. Cuadernos de Reflexión Attitudes. Ed. Attitudes / INTRAS