



GIDADI 2020

*“Percepción de necesidades de
Seguridad Vial en la población vasca
mayor de 65 años”*

INFORME CUALITATIVO:

**Identificación de percepciones de la población mayor de 65 años
respecto a la seguridad vial y propuesta de acciones para su mejora**

Informe elaborado para:

Observatorio de Seguridad Vial y Movilidad

Dirección de Tráfico

Departamento de Seguridad

Gobierno Vasco

Informe elaborado por:

Aitor Aritzeta: Profesor de la UPV/EHU y Doctor en Psicología

Goretti Soroa: Profesora de la UPV/EHU y Doctora en Psicología

Xabier Belastegi: Doctorando de la Facultad de Psicología de la UPV/EHU

eman ta zabal zazu



Universidad
del País Vasco

Euskal Herriko
Unibertsitatea

ÍNDICE

	Pág.
1. INTRODUCCIÓN	2
2. METODOLOGÍA	3
2.1. Objetivos	3
2.2. Muestra participante	4
2.3. Entrevista semi-estructurada y variables	5
2.4. Procedimiento	6
2.5. Análisis de los datos	7
3. RESULTADOS	8
<i>BLOQUE I: Resultados a nivel de CAPV</i>	9
I1. “¿Te gusta conducir?”	10
I2. “Diferencias entre mujeres y hombres mayores en la conducción”	12
I3. “Emociones y conducción en mayores”	13
I4. “¿De qué crees que depende que una persona mayor tenga un accidente de tráfico?”	15
<i>BLOQUE II: Factores de riesgo vial en Bizkaia, Gipuzkoa y Araba</i>	20
II1. Factores de riesgo vial en Bizkaia	21
II2. Factores de riesgo vial en Gipuzkoa	23
II3. Factores de riesgo vial en Araba	25
II4. Perfil del conductor 65+ con mayor riesgo vial	27
II5. Perfil del conductor 65+ con mayor seguridad vial	28
<i>BLOQUE III: Propuestas de mejora de la seguridad vial en mayores</i>	29
III1. Papel de las instituciones públicas respecto a la seguridad vial en mayores	30
III2. Propuestas de mejora dirigidas a promover la seguridad vial en mayores	32
4. CONCLUSIONES	37
Anexos	40

Anexo 1: Guión de Entrevista Semi-estructurada GIDADI

1. INTRODUCCIÓN

El porcentaje de población en la CAPV de 65 y más años se situaba en 2019 entre los más altos de los países de la Unión Europea, según revelan los últimos datos disponibles de Eustat y Eurostat. Con el 22,2% de población mayor, estaba en ese año por encima de la media de la UE, cifrada en un 20%. De entre todos los países de la Unión, la CAPV solo es superada por Italia (22,8%).

El grupo de edad de 65 y más años de la CAPV ha evolucionado de forma ascendente en el periodo 2008-2019. Así, alcanzó un porcentaje del 18,6% en el año 2008, 20,2% en el año 2013, hasta llegar al 22,2% en 2019.

El envejecimiento afecta a nuestras capacidades para desplazarnos, ya sea como peatones, conductores/as o en transporte público. Son cambios que se producen de forma lenta, progresiva y casi imperceptible. Y no de la misma forma para todos/as. Así, las personas mayores de 65 años están involucradas en aproximadamente 1 de cada 10 accidentes de tráfico con víctimas (55% en vías urbanas; 34% en carreteras convencionales; 8% en autovías y 3% en autopistas).

Así, el proyecto GIDADI pretende identificar aquellas percepciones de la población mayor de 65 años respecto a la seguridad vial y proponer acciones para su mejora. Este proyecto parte de un Convenio de colaboración entre el Observatorio de Seguridad Vial y Movilidad de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco (Departamento de Seguridad) y la Facultad de Psicología de la Universidad del País Vasco (UPV/EHU).

El “Informe Cualitativo” que se presenta a continuación está estructurado en 4 apartados, a saber:

1. **Introducción:** Se describe la finalidad del informe y la estructura del mismo.
2. **Metodología:** Se explicitan los objetivos de este estudio. Después, se describe la muestra participante en la cumplimentación del cuestionario. Además, se describen las variables examinadas, el diseño utilizado, así como el procedimiento seguido y los análisis cualitativos realizados.
3. **Resultados:** Se muestran aquellos resultados más significativos divididos por territorio histórico (Bizkaia, Gipuzkoa y Araba), sexo (mujeres conductoras y hombres conductores) y lugar de residencia (zona urbana y zona rural). Además, se presentan las principales propuestas de mejora en materia de seguridad vial, propuestas por todos/as los/as participantes en el estudio.
4. **Conclusiones:** Se exponen las principales conclusiones derivadas del estudio.

2. METODOLOGÍA

En este punto, se presentan los objetivos tanto generales como específicos de este estudio. Posteriormente, se describe la muestra participante. Asimismo, se presentan las variables socio-demográficas y las variables examinadas y asociadas a las actitudes que componen el cuestionario GIDADI. Por último, se describe el procedimiento seguido y los análisis de datos llevados a cabo.

2.1. Objetivos

El objetivo general de este estudio es la identificación de las percepciones de la población mayor de 65 años respecto a la seguridad vial. Así como proponer acciones para su mejora.

Objetivos específicos de este informe

- Conocer los posibles problemas y el aumento de los riesgos de accidentes asociados con el envejecimiento.
- Identificar estrategias para compensar los posibles déficits perceptuales-motores relacionados con la edad o con la medicina que pueden afectar la seguridad vial.

2.2. Muestra participante

En el subestudio cualitativo de la iniciativa GIDADI, han participado un total de 80 personas de entre 65 y 86 años ($M_{\text{edad}} = 73.3$ años), que en la actualidad conduce habitualmente y reside en Bizkaia (47.5%), Gipuzkoa (41.3%) o Araba (11.3%), tanto en núcleos urbanos (70%) como en zonas rurales (30%). Del total de la muestra participante, 53 son hombres (66.3%) y 27 mujeres (33.8%).

Como datos adicionales con respecto a la salud de los/as participantes, 52 mayores (65%) afirman tomar algún tipo de medicamento, mientras que el 35% no recibe ningún tratamiento farmacológico en la actualidad. En total, más de la mitad de la muestra (52.5%) afirma tener algún tipo de patología ocular (miopía o astigmatismo). Mientras que solo el 5.1% indica que tiene algún trastorno del sueño (insomnio o apneas).

A continuación, se presenta una tabla (Tabla 1) con la muestra participante desglosada en base a la comunidad de residencia (Bizkaia, Gipuzkoa y Araba), así como a diversas variables socio-demográficas como el tipo de localidad y sexo.

Tabla 1. Información desglosada de la muestra participante en GIDADI en base al territorio histórico, tipo de localidad y el sexo

Territorio histórico	Tipo localidad	Sexo
BIZKAIA (n= 38)	Urbana 65.8%	Mujer 39.5%
	Rural 34.2%	Hombre 60.5%
GIPUZKOA (n= 33)	Urbana 84.8%	Mujer 27.3%
	Rural 15.2%	Hombre 72.7%
ARABA (n= 9)	Urbana 77.77%	Mujer 33.3%
	Rural 22.22 %	Hombre 66.6%
CAPV (N = 80)	Urbana 76.12%	Mujer 33.36%
	Rural 23.88%	Hombre 66.6%

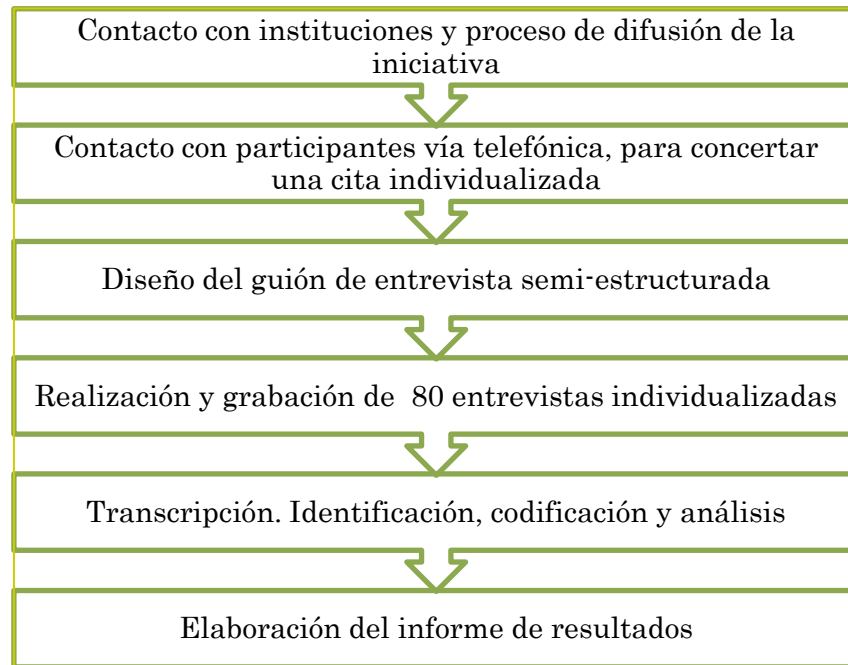
2.3. Entrevista semi-estructurada y variables

Con el objetivo de diseñar un guión de entrevista semi-estructurada ajustado a los objetivos de esta investigación y examinar las percepciones de los/as participantes, se revisaron las investigaciones, trabajos y proyectos presentes en la literatura científica. El equipo investigador desarrolló un guión formado por variables socio-demográficas y un conjunto de preguntas abiertas. El guión de entrevista puede encontrarse en el Anexo 1 y la descripción del guión se puede resumir en dos apartados:

- Variables sociodemográficas y/o de control (sexo, edad, lugar de nacimiento, frecuencia y patrón de conducción, estado de salud y tratamientos farmacológicos).
- Un total de 25 preguntas abiertas divididas en 5 áreas temáticas que miden las opiniones de las personas participantes sobre los mayores y la seguridad vial:
 - 1) Mayores y conducción.
 - 2) Emociones y conducción.
 - 3) Factores de riesgo en accidentes de tráfico.
 - 3.1. *Consumo de alcohol y de otras drogas.*
 - 3.2. *Uso de tecnologías (dispositivos móviles) al volante.*
 - 3.3. *Percepción sobre las normas de circulación.*
 - 4) Papel de las instituciones públicas respecto a la seguridad vial.
 - 5) Propuestas de acción para prevenir la accidentalidad en mayores de 65 años.
 - 5.1. *Colectivo mayor de 65 años (reflejos, formación...).*
 - 5.2. *Infraestructuras (señalización, estado carreteras...).*
 - 5.3. *Educación vial (sensibilización, renovación carnet...).*
 - 5.4. *Vehículos (seguridad, conducción asistida, etc.).*

2.4. Procedimiento

Con objeto de alcanzar los objetivos mencionados anteriormente, el procedimiento seguido fue el siguiente:



- Para la difusión del estudio, y así poder contactar con los/as posibles participantes en el estudio, se contó con la colaboración de diferentes entidades públicas y privadas de Bizkaia, Gipuzkoa y Araba con las que se realizaron reuniones presenciales para presentar el proyecto y buscar su colaboración.
- Como punto de partida, teníamos previsto crear entre 10 y 20 grupos de hombres y mujeres conductores/as de unas 5-8 personas donde poder aplicar la técnica de grupos focales o focus group (Ibáñez, 1989). De esa manera, podríamos analizar sus discursos explícitos y latentes con respecto a la seguridad vial en la tercera edad. Sin embargo, dada la crisis socio-sanitaria generada por la pandemia del COVID-19, no fue posible promover grupos de trabajo, por lo que optamos por realizar entrevistas individualizadas, tanto vía presencial como vía telefónica. Los contenidos a tratar fueron los mismos que se diseñaron para los grupos focales.
- Los contenidos expresados en cada entrevista fueron grabados únicamente en audio para su posterior análisis, contándose con el consentimiento informado de cada participante.

- La información proveniente de las entrevistas fue transcrita, registrada en el software MAXQDA v18.2 y codificada. Posteriormente, se crearon categorías y se analizaron aquellas representaciones y actitudes más destacadas en base a los subgrupos examinados. Para dicha categorización se siguió el procedimiento de acuerdo inter-jueces que consiste en la revisión de cada categorización por parte de diferentes personas hasta llegar a un acuerdo. De este modo, se ha procurado reducir al máximo la subjetividad de las categorías establecidas. Tras la categorización, se definieron aquellas dimensiones que engloban las agrupaciones realizadas para, a continuación, pasar al análisis del contenido de los discursos.

El estudio contó con el informe favorable de la Comisión de Ética de la Investigación y la Docencia (CEID) de la Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea (UPV/EHU).

2.5. Análisis de los datos

Las respuestas de todos/as los/as participantes se codificaron en el software estadístico IBM SPSS 24.0 para poder realizar los análisis estadísticos pertinentes (estadísticos descriptivos y comparación de frecuencias y porcentajes). Estos análisis nos permiten observar cuáles son las percepciones y actitudes más significativas, permitiéndonos, a su vez, observar las diferencias en variables socio-demográficas clave como, por ejemplo, el sexo, el territorio histórico o vivir en pueblo o en ciudad.

Con objeto de simplificar la exposición de los resultados, se ha optado por mostrar los porcentajes de personas que han mencionado alguna idea categorizada. Seguido de opiniones o percepciones que pueden resultar representativas.

A su vez, se han categorizado y analizado las “propuestas de mejora” recogidas en las entrevistas.

3. RESULTADOS

Se han organizado los resultados en tres grandes bloques:

- En el **Bloque I** se muestran los resultados correspondientes a mujeres y hombres conductores/as de zonas tanto urbanas como rurales de la CAPV sobre sus percepciones acerca de: 1) “¿Te gusta conducir?”, 2) “Diferencias entre mujeres y hombres mayores en la conducción”, 3) “Emociones y conducción en mayores”, 4) “¿De qué crees que depende que una persona mayor tenga un accidente de tráfico?”.
- En el **Bloque II** se presentan las opiniones de los/as mayores conductores/as de Bizkaia, Gipuzkoa y Araba en torno a cuáles son los factores de riesgo vial más relevantes. Además, se finaliza este bloque mostrando tanto el “Perfil de conductor/a 65+ que fomenta el riesgo vial”, como el “Perfil de conductor/a 65+ que promueve la seguridad vial”.
- En el **Bloque III** se presentan los resultados más significativos obtenidos en referencia tanto a las percepciones sobre el papel de las instituciones públicas sobre la promoción de la Seguridad Vial en mayores de 65 años, como a diversas propuestas de mejora asociadas a los/as propios conductores/as mayores, a las infraestructuras viarias, a la educación vial de mayores y al estado tanto de vehículos como de las carreteras.

BLOQUE I:

Resultados CAPV



I.1. Representaciones y actitudes asociadas a: “¿Te gusta conducir?”

Casi un tercio de conductores/as residentes en la CAPV (29%) opina que a día de hoy no necesitan conducir (“Desde que me jubilé ya no me muevo tanto como antes”; “Antes me gustaba más que ahora, diríamos que cada vez necesito menos conducir”; “Prefiero moverme a pie o en bus”) y que cada vez conducen menos por motivos de inseguridad asociados al deterioro progresivo de su salud (“Cada vez disfruto menos porque no tengo reflejos como los que tenía antes”; “Si es un viaje largo prefiero que conduzca otra persona en vez de yo”). Asimismo, una minoría (17%) atribuye la disminución de tasa de conducción a factores como los cambios en las normativas y señalizaciones (“Han ido cambiando las señales de tráfico y si me desplazo a sitios que no conozco, no sé qué quieren decir algunas señales”).

Por otro lado, un 71% opina que les gusta conducir y que incluso disfrutaban con ello (“Me encanta, siempre me ha gustado porque me siento seguro porque creo que conduzco bien y el coche es una maravilla”). Una gran mayoría (74.5%) coincide en que “conducir significa libertad y autonomía”. Siendo los hombres de zonas urbanas quienes más han asociado el conducir con motivos de traslado, viaje y/o trabajo (“Llevo 50 años conduciendo porque me he tenido que mover por trabajo desde Hondarribi a Bergara”); mientras que las mujeres lo han asociado más a temas de ocio y placer, y a visitas de familiares y/o realizar encargos (“Me saqué el carnet a los 40 años y me viene genial sobre todo para visitar a mis nietos/as”).

Tabla 2. Listado de representaciones y actitudes distribuidas por sexo y lugar de residencia, asociadas a: “¿Qué significa poder conducir para ti?”

	TOTAL	Mujeres (n= 27)		Hombres (n= 53)	
		Urbana (n= 19)	Rural (n= 8)	Urbana (n= 39)	Rural (n= 14)
Libertad y autonomía	74.5%	78.9%	62.5%	92.3%	64.3%
Movilidad y comodidad (viajar, traslados, transportar pesos)	31.3%	10.5%	37.5%	48.7%	28.6%
Diversión (escuchar música)	21.1%	52.6%	62.5%	20.5%	--
Temas laborales (funcionalidad)	13.5%	--	--	25.6%	28.6%

**Porcentajes calculados en función de las respuestas proporcionadas en las 80 entrevistas individuales realizadas (subdivididas por subgrupo) en torno al estímulo específico presentado.*

LIBERTAD y AUTONOMÍA (74.5%):

Mujeres zonas urbanas: “Creo que se debería enseñar en los colegios que conducir es fundamental para adquirir autonomía e independencia en un futuro”; “Yo voy con muleta por la cadera e imagínate lo cómodo y fácil que es para mí contar con el coche en vez de tener que ir andando o en transporte público”; “Mucha satisfacción, no quería pero me lo saqué a los 46 años”.

Mujeres zonas rurales: “Me da libertad el hecho de ir conduciendo hacia un sitio que me gusta o mientras voy escuchando una canción que me encanta”; “Si estoy en casa y me quiero desplazar no dependo de nadie”; “Una manera de liberarme porque aunque fuera a hacer trabajos, era yo misma y no he dependido nunca de nadie. Entonces no había muchas mujeres con coche. Me di cuenta en seguida que era una manera de ser yo. Como una faceta diferente de mí”.

Hombres: “Independencia y libertad, como una liberación”; “Siento una libertad enorme de poder desplazarme a cualquier sitio y hora”; “No podría hacerlo de otro modo, necesito no depender de otro transporte”.

MOVILIDAD y COMODIDAD (viajar, traslados, transporte de pesos y compras) (31.3%):

Mujeres zonas rurales: “Me da facilidad para acercarme a sitios y transportar pesos que en transporte público me costaría mucho más”.

Hombres zonas urbanas: “Es como una utilidad para hacer un determinado algo, si quieres ir a hacer la compra o viajar para irte de vacaciones, o si hay una urgencia el coche te permite acudir lo antes posible, o para resolver problemas o satisfacer deseos”; “Para mí es un desarrollo de la capacidad móvil para los humanos. Es un mecanismo para facilitarnos el traslado y el movimiento, ampliando nuestras capacidades de conocer nuestro alrededor”.

DIVERSIÓN (escuchar música) (21.1%):

Mujeres zonas urbanas: “Me encanta porque simplemente me monto en el coche y ponerme la música e ir en un viaje a Donosti a ver a mi hija ya disfruto. No me entero ni me canso, nunca me he dormido en un viaje en coche”; “En el momento en que arranco el coche con música y veo que no tengo que pensar en nada ni en ninguna obligación, me pongo feliz”.

Hombres zonas urbanas: “Lo siento como una distracción cuando voy en plan de placer sin ninguna prisa y a lo mío”.

TEMAS LABORALES (funcionalidad) (13.5%):

Hombres zonas rurales: “Todavía quedan recados y tareas de curro para las cuales viene bien desplazarte en coche en lugar de en transporte público o andar pidiendo favores”.

I.2. Representaciones y actitudes asociadas a: “Diferencias entre mujeres y hombres mayores en la conducción”

En cuanto a la diferencia en el estilo de conducción de mujeres y hombres, el 34.8% opina que no depende del sexo sino de las características personales y/o conocimientos sobre tráfico (“*No veo que lo hagamos diferente, porque pienso que contamos con dos piernas, dos brazos y dos ojos para conducir*”). Ellos y ellas coinciden en esta respuesta.

Más de la mitad de participantes (53.48%), todas las mujeres y la mitad de los hombres, opina que las mujeres conducen con mayor prudencia y precaución, provocando menor cantidad de accidentes de tráfico. Mientras que un 11.6% de hombres (ninguna mujer) opina que son ellas quienes peor conducen por temas de indecisión ante rotondas o cruces.

A continuación, se puede ver el perfil de “mujeres mayores conductoras” y de “hombres mayores conductores” en base a las respuestas proporcionadas por los/as participantes.

“¿Cómo son las mujeres conductoras?”

“Hace 40 años puede ser que condujeran mejor los hombres, pero en la actualidad no creo que el género incida”; “Nosotras estamos combatiendo las etiquetas y prejuicios que la sociedad nos está poniendo, pero ellos todavía no lo han hecho y sacan su lado chulito” (mujer urbana).

“Las mujeres somos más prudentes, conducimos con más respeto, llevamos más críos y eso influye mucho a la hora de respetar los límites de velocidad” (mujer rural)

“Las mujeres son más precavidas, van relativamente más despacio y ven las isletas con mayor respeto y atención” (hombre urbano).

“Mi mujer es más activa en la carretera, yo soy más pasivo y mucho más tranquilo” (hombre rural).

“¿Cómo son los hombres conductores?”

“Desde siempre han conducido más los hombres que las mujeres” (mujer urbana).

“Nosotras conducíamos un coche pequeñito para ir a hacer las compras, y así, los seguros son más baratos” (mujer rural).

“A veces digo que será una mujer y acierto, porque se saltan los semáforos o pasan cruces” (hombre urbano).

“Hay menos mujeres conductoras, tienen carnet pero no practican muchas y pierden práctica” (hombre rural).

I.3. Representaciones y actitudes asociadas a: “Emociones y conducción en mayores”

Tras conocer las opiniones de los/as mayores conductores/as participantes en este estudio, destaca la **baja presencia de emociones desagradables como el cansancio, el estrés, el enfado y el miedo**. A medida que avanzan en edad, parecen ser más conscientes de que las emociones desagradables contribuyen a la inseguridad vial, en mayor o en menor medida, y parecen comenzar a tomar medidas para manejarlas. Así, afirman hacer lo posible para “conducir sin prisas” (reducción estrés), “descansar tras 2h de conducción” (gestión del cansancio), “circular por vías conocidas en situaciones seguras” (manejo del miedo), y “mantener la calma y tomarse con paciencia las imprudencias de otros conductores” (calmar el enfado). A continuación, en la Tabla 3 se presentan los porcentajes de cada emoción y de los factores que la desencadenan en base a las opiniones recogidas.

Tabla 3. Listado de representaciones y actitudes distribuidas por sexo y lugar de residencia, asociadas a: “Emociones y conducción en mayores”

	TOTAL	Mujeres (n= 27)		Hombres (n= 53)	
		Urbana (n= 19)	Rural (n= 8)	Urbana (n= 39)	Rural (n= 14)
CANSANCIO					
NO me canso, ya tomo medidas	70.9%	89.5%	75%	69.2%	50%
Viajes más largos que 2h (monotonía)	28.8%	10.5%	--	69.2%	35.7%
Problemas de salud	6.25%	--	25%	--	--
ENFADO					
NO, ya no me enfado como antes	69.9%	100%	100%	51.3%	28.5%
Demasiado lento al volante (entorpece)	35.15%	52.6%	25%	48.7%	14.3%
Imprudencias de otros (prisas, maniobras raras, saltarse las normas, comerse los cedas...)	34.4%	--	25%	76.9 %	35.7%
ESTRÉS					
NO siento estrés, ya no tengo prisa	66.8%	68.4%	37.5%	86.6%	75%
Cuando tengo prisa (llego tarde, compromiso)	22.9%	31.5%	25%	6.6%	28.5%
Mucho tráfico, atascos	17%	26.3%	--	13.3%	28.5%
Situaciones de incertidumbre (rutas nuevas)	16%	--	37.5%	26.6%	--
MIEDO					
NO siento miedo al conducir	67.2%	78.9%	75%	86.6%	28.5%
Lluvia, niebla y/o de noche	26.1%	10.5%	25%	33.3%	35.7%
Imprudencias de conductores/as o vehículos	22.6%	26.3%	37.5%	26.6%	--
Carreteras de montaña	12.8%	--	--	51.3%	--

**Porcentajes calculados en función de las respuestas proporcionadas en las 80 entrevistas individuales realizadas (subdivididas por subgrupo) en torno al estímulo específico presentado.*

A continuación, se presentan algunas de las ideas mencionadas por las mujeres y los hombres que han respondido a las entrevistas individuales:

“Cansancio”: *“No, porque en principio no hago viajes largos de muchos kilómetros” (mujer rural); “Con los tramos tan cortos que hago hoy en día no me puedo cansar” (mujer urbana); “Hasta dos horas voy tranquila, pero igual más ya empiezo a estar más tensa” (mujer urbana); “Ya no me canso porque tomo mis medios de precaución, no conduzco muchas horas, me tomo mis descansos y me pongo las gafas de sol para que el resol no me agote” (hombre rural); “Sobre todo después de comer que me entra el sueño, es lo más peligroso, hay que parar y echar una cabezadita” (hombre urbano).*

“Enfado”: *“En alguna ocasión que veo algún listillo que se cree mejor que los demás y que ves que hace algo que tú, aunque sepas que es una trampita, no lo haces, como meterse en algún atajo” (mujer rural); “Cuando veo que la gente comete imprudencias a lo tonto, por salir antes que los demás o por bobadas parecidas” (hombre ciudad).*

“Estrés”: *“Al conducir de noche y con mucha lluvia o cuando encuentras un tramo con más de dos carriles” (mujer rural); “Ahora ya no ando corriendo de un lado para otro como antes, no tengo horarios” (mujer urbana); “Cuando tienes un compromiso, no llegas y no tienes la posibilidad de contactar con la persona que estabas citada” (mujer urbana); “Por razones de edades, yo ya si tengo que coger el coche prefiero programarme el día y así no me someto a ningún imprevisto que pueda generarme estrés” (hombre rural); “En algunos cruces, al tomar decisiones en situaciones de incertidumbre, en autopista con tráfico, en itinerarios que son desconocidos, etc.” (hombre urbano).*

“Miedo”: *“No tengo miedo a nada, ni de aparcar mal ni de ningún contratiempo que pueda tener, en ningún momento me he visto peor que los hombres, nunca me he achantado en la carretera” (mujer urbana); “Me ha pasado alguna vez que he cogido un ángulo muerto del retrovisor y he intentado adelantar y me han pitado porque casi me comen” (mujer urbana); “Cuando veo un vehículo en mal estado y pienso que se puede escapar alguna rueda hacia mi vehículo” (mujer rural); “Como conduzco por rutas siempre conocidas, no tengo miedo” (mujer rural); “En carreteras de montaña como el de Orduña o Pirineos, con sensación de vértigo” (hombre urbano); “Cuando me veo cerca de la posibilidad de accidente” (hombre urbano).*

I.4. Representaciones y actitudes asociadas a: “¿De qué crees que depende que una persona mayor tenga un accidente de tráfico?”

En base a las opiniones de 80 conductores y las conductoras participantes en este estudio cualitativo que residen en la CAPV, el **consumo de drogas** es el factor más relevante por el cual podemos tener un accidente de tráfico, destacando el consumo del alcohol y del tabaco. Esta opinión es compartida por el 59.3% de mujeres y de hombres que viven tanto en zonas urbanas como en rurales. El colectivo que más ha mencionado esta idea ha sido el compuesto por “hombres de zonas urbanas” tanto de Gipuzkoa (90%), Bizkaia (86.6%) y Araba (83.3%).

En segundo lugar, se encuentra que más de la mitad de mujeres y hombres participantes (57.1%), consideran que el **exceso de velocidad** es clave de cara a aumentar la accidentalidad vial. Esta idea ha sido compartida principalmente por “hombres de zonas urbanas” de Gipuzkoa y de Bizkaia (80%), mientras que esta proporción se reduce al tratarse de hombres de zonas urbanas de Araba (66.6%).

En un tercer bloque, destacan los despistes generados por el uso de **dispositivos móviles al volante** (41%), esta opinión vuelve a ser mencionada sobre todo por hombres, tanto de ciudades (53.9%) como de zonas rurales (45.8%). La totalidad de quienes reconocen usar dispositivos móviles, afirma usarlo para realizar llamadas.

Asimismo, aunque en menor medida, los **factores físicos y problemas de salud** propios de la edad son un factor que parece preocupar a los/as mayores participantes en este estudio de cara a la accidentalidad en carretera. De hecho, algo más de un tercio (39.3%) de los/as respondientes a la entrevista reconoce que la reducción de los sentidos (vista y audición) puede llegar a ser un factor clave a tener en cuenta. Los efectos secundarios de la medicación (somnolencia o letargo) son mencionados en mayor medida por hombres que por mujeres

En última instancia, el **estado de carreteras, aspectos asociados a la infraestructura y la antigüedad del vehículo** también han sido mencionados por quienes han respondido a la entrevista. En concreto, a un tercio de respondientes (29.3%), con porcentajes similares entre mujeres y hombres, así como entre residentes en ciudades y en pueblos, parece resultarles relevante la “mala señalización de pasos de peatones y de cedas el paso”. Seguido de las cortas fases temporales que presentan los semáforos en verde (21%), restándoles seguridad al cruzar un paso de cebra. La antigüedad de los vehículos ha sido mencionada únicamente por hombres.

A continuación, se presenta la Tabla 4 incluyendo los porcentajes calculados en función de las respuestas proporcionadas por mujeres y hombres, a la cuestión “¿De qué crees que depende que una persona mayor tenga un accidente de tráfico?”

Tabla 4. Listado de representaciones y actitudes distribuidas por sexo y lugar de residencia, asociadas a: “¿De qué crees que depende que una persona mayor tenga un accidente de tráfico?”

	<i>TOTAL</i> (n= 80)	CAPV (n= 80)			
		Mujeres (n= 27)		Hombres (n= 53)	
		Urbana (n= 19)	Rural (n= 8)	Urbana (n= 39)	Rural (n= 14)
FACTORES FÍSICOS					
Visión y/o audición reducida	39.3%	39.2%	25.9%	62.8%	29.2%
Dolencias y cansancio	18.5%	--	--	47.7%	26.4%
Agilidad y movilidad reducida	28.8%	32.2%	35.5%	31.1%	16.6%
Consumo de fármacos (barbitúricos, ansiolíticos y antihistamínicos)	14.4%	7.4%	7.4%	26.1%	16.6%
CONDICIONES CONDUCCIÓN					
De noche y condiciones adversas	33.9%	21.4%	21.4%	67.8%	25%
Conducir por ciudad y/o trayecto largo	16.6%	13.3%	--	47.7%	5.5%
Consumo drogas (alcohol y tabaco)	59.3%	50.3%	43.6%	86.6%	56.9%
No respeto normas circulación (velocidad)	57.1%	49.2%	52.5%	75.5%	51.4%
FACTORES PSICOLÓGICOS (73.8%)					
Falta de reflejos y capacidad de reacción (multitarea)	31%	24.4%	17.8%	41.6%	40.3%
Distracciones dispositivos móviles	41%	35.5%	28.9%	53.9%	45.8%
Considerarse buen conductor/a (excesivamente) por experiencia	29.3%	--	--	56.1%	61.1%
Estresarse y enfadarse fácilmente	28.2%	--	--	65.5%	47.2%
INFRAESTRUCTURA					
Mala señalización (pasos de peatones y cedas el paso)	29.3%	31.1%	31.1%	30%	25%
Fases verde cortas en los semáforos	21%	17.4%	7.4%	39.9%	19.4%
Intersecciones y glorietas (dificultad orientación y toma decisiones)	16.7%	20.4%	23.7%	22.8%	--
Vehículos aparcados en doble fila	8.65%	3.7%	3.7%	27.2%	--
VEHÍCULO ANTIGUO (+10 años)	27.8%	--	--	61.1%	50%

**Porcentajes calculados en función de las respuestas proporcionadas en las 80 entrevistas individuales realizadas (subdivididas por subgrupo) en torno al estímulo específico presentado.*

Seguido se muestran las opiniones más representativas, seleccionadas para ilustrar las ideas clave que aparecen en la tabla.

CONSUMO DROGAS: alcohol y tabaco (59.3%):

Mujeres zonas urbanas: *“Se genera una seguridad falsa que te coloca en un buen punto de autoestima y te sientes más capaz o más valiente. Claramente desinhiben”; “NO BEBO”; “Cuando cenó con amigas bebo txakolí con agua mezclada para que no se me suba ni siquiera esa mínima cantidad de alcohol porque suelo ser yo siempre la que hace de chófer de vuelta a casa”.*

Mujeres zonas rurales: *“Imagino que no estás en las condiciones perfectas para conducir un vehículo, porque afecta a la vista, a los sentidos en general porque no se tienen afinados”; “Creo que la gente de nuestra edad no tiene estos problemas de consumir alcohol... Si acaso un vinito”; “El consumo en mujeres también ha subido”; “TOLERANCIA CERO: está clarísimo, nunca he conducido bajo ni una copa. Quita atención a la carretera, aporta euforia, te hace considerarte súper humano”.*

Hombres zonas urbanas: *“Algo de alcohol sí, si ponemos el límite en 0.25 pues me tomo un vino y voy pero más no”; “Alguna vez después de una comida o cena si estamos cerca de casa y que cogemos el coche”; “Normalmente suelen ser hombres. Pero yo creo que los que se creen muy buenos conductores, son los que se atreven a conducir bajo los efectos del alcohol o las drogas”.*

Hombres zonas rurales: *“Me llaman el señor coca-colas, porque cuando vamos de cena siempre bebo eso, así que imagínate”; “No doy ni lo mínimo en las pruebas de alcoholemia. Es una locura beber y conducir, es comprar papeletas para que te toque una desgracia o la generes tú a otra persona”; “Nada, a mi edad ya no se pueden hacer esas cosas”; “Sería una irresponsabilidad, no pensar en los demás. Beber te quita reflejos y las drogas me imagino que te excitan y conduces a más velocidad, no ves los peligros”.*

DISTRACCIONES CON DISPOSITIVOS MÓVILES (41%):

Mujeres zonas urbanas: *“Incompatible totalmente con una conducción segura”; “No entiendo bien qué llamada puede haber más importante que tu propia vida”.*

Mujeres zonas rurales: *“Antes hasta llegar a casa no hablabas con nadie, no comprendo el ansia actual por estar todo el rato hablando con alguien”.*

Hombres zonas urbanas: *“Inaceptable con los vehículos de alta gama que hay en la actualidad”; “Terrible porque hay veces que te das cuenta de que estás más a la llamada que a la carretera, incluso con manos libres. Me ha pasado llevar una conversación larga, avanzar 10 km y no saber ni por dónde he pasado. Conducimos con automatismo y puedes tener grandes sustos”.*

Hombres zonas rurales: *“Un arma letal sobre todo en los pasos de cebrá, no nos ven a los mayores, parece que están en otro planeta, se les cambia hasta el rostro, ni saludar ni sonreír ni nada”.*

NO RESPETO NORMAS DE CIRCULACIÓN: Exceso de velocidad (57.1%):

Aproximadamente un 75% de los/as participantes de zonas urbanas y un 55% de quienes residen en zonas rurales responden que el “exceso de velocidad en carretera” aumenta la tasa de accidentalidad. Sin embargo, de todos/as ellos/as, únicamente un 28% opina que “los límites de velocidad establecidos sean los adecuados”, mientras que el 72% considera excesivos los límites fijados.

“Consideran que los límites de velocidad son adecuados” (28%):

Mujeres zonas urbanas: *“En general son adecuadas, está limitado en las poblaciones a 30 km/h y me hace dudar. Creo que los 50 km/h de antes estaban bien”; “Son adecuadas porque es una obligación y nos da seguridad”.*

Mujeres zonas rurales: *“Desde que me di cuenta de que tengo peor los reflejos y ando peor por la carretera, las llevo a rajatabla”; “Yo creo que están bien pensadas porque si no, tendríamos esa regulación esto sería una selva. Funcionan por la existencia de las multas. Si no te espabilan el bolsillo, no hacen caso”.*

Hombres zonas urbanas: *“Se puede respetar por dos razones: por miedo a sufrir o provocar un accidente o para cumplir la ley y evitar multas”; “Me parecen adecuadas porque creo que es más fácil prevenir que lamentar. Como las personas tienen una tendencia natural a pasar los límites, aunque parezcan bajos”.*

Hombres zonas rurales: *“Obedezco siempre porque soy muy cumplidor de las normas. Ahora ya tengo un coche con control automático y sigo cumpliendo la normativa, pero por egoísmo puro”; “Si voy más lento gasto mucha menos gasolina porque es híbrido”; “Quiero ir con tiempo para evitar agobiarme si no encuentro el lugar”; “Soy demasiado obediente. Cuando voy con la mujer se desespera. Me dicen que van más rápido los caracoles. Para mí la ley está encima de todo”.*

“Consideran que los límites de velocidad son excesivos” (72%):

Mujeres zonas urbanas: *“Sigo una media aritmética entre las normas y mi criterio. Hay veces que te dicen que tienes que ir a 30 km/h y veo que no hay nadie... Entonces piso un poco más. En general respeto, pero si veo que está la carretera vacía, aunque esté en rojo, es verdad que tiendo a pasar”; “Me parecen excesivas. En Getxo han puesto ahora una recta de 8 semáforos que es imposible avanzar y, además ahora han puesto que es obligatorio ir a 30 km/h”; “Ir a 80 es una norma ridícula, no te creas que lo hago por precaución, más bien por el dinero. En pueblos hay que tener más cuidado por peatones, en ciudades por radares”; “Me cuesta muchísimo cuando son muy lentas, los respetamos por evitar multa”; “Generan mucha caravana, y no sé si evitan accidentes”.*

Mujeres zonas rurales: “Por Gallarta tenemos que ir a 80 km/h, nos han metido limitaciones por todos lados y parece imposible ir a esa velocidad. Sí que lo respeto pero hay zonas que no lo respetamos porque vemos que no tiene sentido que lo hayan hecho aquí. El coche llora de alegría cuando ves que puede correr un poquito”. “Hasta los ciclistas me pasan”. “Yo creo que la única excesiva es la de Bilbo que sí que es muy justo. Les va a costar mucho no congestionar el tráfico. Yo pondría 50-40 km/h”.

Hombres zonas urbanas: “Me parece buena medida para tramos cortos peatonales, pero no para todos. Me parece adecuada en zonas como el casco viejo. Hay tramos entre el ayuntamiento y Deusto que ir a 30 km/h me parece excesivo”.

Hombres zonas rurales: “Las de 30km/h son excesivas, en calles más estrechas lo entiendo, ningún problema, pero en más anchas no tiene sentido, mejor afianzaría las que ya están sobre velocidad, drogas y alcohol, se debería hacer cumplir mejor”; “Siempre se sobrepasa un poquito. Respetas sobre todo en aquellas zonas donde ves que puede haber peligro por los pueblos, pero en las autopistas suelo superar la velocidad de límite. Casi tengo que quitar el pie del pedal porque con el coche que tengo, va solo”.

FALTA DE REFLEJOS Y CAPACIDAD REACCIÓN (31%):

Mujeres zonas urbanas: “Puede ser por despiste o por falta de reflejos, estás más bajito para reaccionar con independencia de que estés sobrio o no”; “Menos reflejos, la vista empeora y llevas tantos años conduciendo pues acabas como confiándote de más de tus capacidades. Mas el carácter”.

Hombres zonas urbanas: “Si tienes problemas, mismamente, con la tensión el azúcar en sangre puede caer y afectar directamente a los reflejos”; “Demasiada confianza a la hora de conducir. Nosotros llevamos ya muchos años conduciendo y vamos en piloto automático. Bajar la guardia y acomodarse puede generar muchos accidentes yo creo”.

Hombres zonas rurales: “Yo creo que una persona mayor pierde los reflejos y que no es consciente de ello. También puede ser que se despiste mucho y pueda darle sueño con facilidad, yo por ejemplo, después de comer no puedo conducir porque me quedaría dormido”; “Puede ser que cuando toca ir a la renovación de carnet te lo den sin estar en plenas facultades”.

BLOQUE II:

Factores de riesgo vial en:

Bizkaia, Gipuzkoa y Araba

II.1. FACTORES ASOCIADOS AL RIESGO VIAL EN BIZKAIA

Todos/as los/as participantes de Bizkaia (n= 38)

- El factor de riesgo vial más mencionado por los 38 participantes de Bizkaia ha sido el “No respetar las normas de circulación por **exceso de velocidad**” (56.9%). Seguido de los “Factores físicos asociados a la **reducción de la visión y/o audición** de conductores/as” (52.5%).
- En segundo lugar, el “Consumo de **drogas** como el alcohol y el tabaco” (46%), así como las “Distracciones por motivo del uso de **dispositivos móviles** al volante” (41%) han sido las opiniones más compartidas por mujeres y hombres, sobre todo residentes en ciudades.
- En tercer lugar, los factores de riesgo vial mencionados por un tercio de participantes de Bizkaia son los siguientes: “Considerarse excesivamente buen conductor (por tener mucha experiencia y **años de conducción**” (37.5%), “Tener **movilidad reducida**, dolencias o cansancio” (35.8%) y la “**Mala señalización** de pasos de peatones, cedas el paso, intersecciones y glorietas” (32.9%).

Mujeres conductoras de Bizkaia (n= 15)

- Los factores que más parecen preocuparles de cara al riesgo de accidentes en carretera, son estos dos: “El **exceso de velocidad**” (70% de mujeres de ciudad frente un 40% de mujeres de pueblo) y “La **mala señalización** de pasos de cebrá, cedas el paso y glorietas (60%; sin diferencias debidas al lugar de residencia).
- Entre las conductoras de Bizkaia, apenas se ha hecho alusión a los factores físicos como el “Consumo de fármacos” o las “Dolencias y cansancios propias de la edad”, ni aquellos factores asociados a la actitud del conductor: “Considerarse excesivamente buen conductor” y “Estresarse y enfadarse con facilidad”.

Hombres conductores de Bizkaia (n= 23)

- Entre los hombres de zonas urbanas de Bizkaia, destaca la preocupación por todos los factores físicos que figuran en la Tabla 5: “Visión y audición reducida” (80%), “Dolencias y cansancio” (66.6%), “Agilidad y movilidad reducida” (53.3%) y el “Efecto secundario de fármacos” (33.3%). Estas opiniones son compartidas por aquellos que residen en zonas rurales, pero en proporciones inferiores.
- El segundo gran bloque lo componen los factores asociados a la responsabilidad del propio conductor y las condiciones que escoge tener al conducir: “**Conductor con consumo de drogas, exceso de velocidad, que se distrae con móviles, estresa y enfada fácilmente, que se considera buen conductor y con vehículo antiguo**”.

Tabla 5. Listado de representaciones y actitudes de conductores/as de BIZKAIA distribuidas por sexo y lugar de residencia, asociadas a: “Factores de riesgo vial”

	TOTAL (n= 38)	BIZKAIA (n= 38)			
		Mujeres (n=15)		Hombres (n= 23)	
		Urbana (n= 10)	Rural (n= 5)	Urbana (n= 15)	Rural (n= 8)
FACTORES FÍSICOS					
Visión y/o audición reducida	52.5%	40%	--	80%	37.5%
Dolencias y cansancio	34.7%	--	--	66.6%	37.5%
Agilidad y movilidad reducida	37%	30%	40%	53.3%	25%
Consumo de fármacos (barbitúricos, ansiolíticos y antihistamínicos)	14.6%	--	--	33.3%	25%
CONDICIONES CONDUCCIÓN					
De noche y condiciones adversas	28.3%	20%	20%	73.3%	--
Conducir por ciudad y/o trayecto largo	26.6%	40%	--	66.6%	--
Consumo drogas (alcohol y tabaco)	46%	40%	20%	86.6%	37.5%
No respeto normas circulación (velocidad)	56.9%	70%	40%	80%	37.5%
FACTORES PSICOLÓGICOS					
Falta de reflejos y capacidad de reacción (multitarea)	36%	40%	20%	46.6%	37.5%
Distracciones dispositivos móviles	41%	40%	20%	66.6%	37.5%
Considerarse buen conductor/a (excesivamente) por experiencia	37.5%	--	--	60%	75%
Estresarse y enfadarse fácilmente	26.2%	--	--	80%	25%
INFRAESTRUCTURA					
Mala señalización (pasos de peatones y cedas el paso)	30%	60%	60%	--	--
Fases cortas en los semáforos en verde	19.1%	30%	--	46.6%	--
Intersecciones y glorietas (dificultad orientación y toma decisiones)	35.8%	50%	60%	33.3%	--
Vehículos aparcados en doble fila	6.65%	--	--	26.6%	--
VEHÍCULO ANTIGUO (+10 años)	19.6%	--	--	53.3%	25%

*Porcentajes calculados en función de las respuestas proporcionadas en las 38 entrevistas individuales realizadas (subdivididas por subgrupo) en torno al estímulo específico presentado.

II.2. FACTORES ASOCIADOS AL RIESGO VIAL EN GIPUZKOA

Todos/as los/as participantes de Gipuzkoa (n= 33)

- En Gipuzkoa, los factores de riesgo vial más mencionados por los/as participantes en este estudio han sido el “No respetar las normas de circulación por **exceso de velocidad**” (69.2%) y el “Consumo de drogas al volante” (61.5%).
- Algo más de la mitad de participantes opina que los “Factores físicos asociados a la **reducción de la visión y/o audición** de conductores/as” (56.5%), así como “Considerarse **excesivamente buen conductor/a**” (50%) también agravan la accidentalidad en carretera. Seguido del hecho de conducir “**De noche** y en condiciones meteorológicas adversas” (49.8%).
- En un tercer lugar, mencionan factores cognitivos como “La **falta de reflejos** y capacidad de reacción ante una multitarea como conducir” (42.8%) y “La enorme distracción generada por el uso de los **dispositivos móviles** al volante” (42.8%).

Mujeres conductoras de Gipuzkoa (n= 9)

- El único factor de riesgo vial mencionado por la mayoría de las mujeres conductoras de Gipuzkoa ha sido el “**Exceso de velocidad en carretera**” (77.7%).
- Mientras que los factores menos mencionados han sido los asociados con el “Mantenimiento de la infraestructura de la red viaria”, así como del propio vehículo.

Hombres conductores de Gipuzkoa (n= 24)

- Entre los hombres de zonas urbanas de Gipuzkoa, destaca la preocupación por todos los factores asociados a las **condiciones de conducción**: “Conducir de noche (80%), por ciudad y/o trayecto largo (60%), con consumo de drogas (90%), y excediendo la velocidad (80%)”.
- Los hombres que residen en zonas rurales de Gipuzkoa, parecen subrayar la relevancia de los **factores psicológicos (cognitivos y emocionales)** como peligrosos en la carretera: “Creer ser un buen conductor por tener una mayor experiencia al volante” (75%), “Estresarse y enfadarse con facilidad” (50%), “Distraerse fácilmente con dispositivos móviles y disminuirse los reflejos” (50%).
- En ambos casos (80% hombres de ciudades y 75% hombres de pueblos), se destaca la preocupación por disponer de un “vehículo antiguo de más de 10 años”.

Tabla 6. Listado de representaciones y actitudes de conductores/as de GIPUZKOA distribuidas por sexo y lugar de residencia, asociadas a: “Factores de riesgo vial”

	TOTAL (n= 33)	GIPUZKOA (n= 33)		
		Mujeres (n= 9)	Hombres (n= 24)	
			Urbana (n= 20)	Rural (n= 4)
FACTORES FÍSICOS				
Visión y/o audición reducida	56.5%	44.4%	75%	50%
Dolencias y cansancio	28.3%	--	60%	25%
Agilidad y movilidad reducida	32.8%	33.3%	40%	25%
Consumo de fármacos (barbitúricos, ansiolíticos y antihistamínicos)	30.7%	22.2%	45%	25%
CONDICIONES CONDUCCIÓN				
De noche y condiciones adversas	49.8%	44.4%	80%	25%
Conducir por ciudad y/o trayecto largo	20%	--	60%	--
Consumo drogas (alcohol y tabaco)	61.5%	44.4%	90%	50%
No respeto normas circulación (velocidad)	69.2%	77.7%	80%	50%
FACTORES PSICOLÓGICOS				
Falta de reflejos y capacidad de reacción (multitarea)	42.8%	33.3%	45%	50%
Distracciones dispositivos móviles	42.8%	33.3%	45%	50%
Considerarse buen conductor/a (excesivamente) por experiencia	50%	--	75%	75%
Estresarse y enfadarse fácilmente	33.3%	--	50%	50%
INFRAESTRUCTURA				
Mala señalización (pasos de peatones y cedas el paso)	32.8%	33.3%	40%	25%
Fases cortas en los semáforos en verde	29%	22.2%	40%	25%
Intersecciones y glorietas (dificultad orientación y toma decisiones)	15.4%	11.1%	35%	--
Vehículos aparcados en doble fila	22%	11.1%	55%	--
VEHÍCULO ANTIGUO (+10 años)	51.7%	--	80%	75%

**Porcentajes calculados en función de las respuestas proporcionadas en las 33 entrevistas individuales realizadas (subdivididas por subgrupo) en torno al estímulo específico presentado.*

II.3. FACTORES ASOCIADOS AL RIESGO VIAL EN ARABA

Todos/as los/as participantes de Araba (n= 9)

- En Araba, el “Consumo de **drogas al volante** y en especial el alcohol” (74.9%) es el factor de riesgo vial más mencionado por una gran mayoría de conductores/as.
- La siguiente opinión más compartida (41.6%) ha sido la que tiene que ver con “Las distracciones generadas por el **uso de móviles** mientras se conduce”.
- Un tercio de conductores/as de Araba que han participado en este estudio (33.3%), indica que les preocupa que “**la reducción de visión y/o audición**”, “**el estresarse y enfadarse fácilmente**” y “**el exceso de velocidad en carretera**” promuevan la accidentalidad vial.

Mujeres conductoras de Araba (n= 3)

- El único factor de riesgo vial mencionado por la mayoría de las mujeres conductoras de Araba ha sido el “**Conducir habiendo consumido drogas**” (74.9%).
- Mientras que los factores menos mencionados han sido los asociados con el “Mantenimiento de la infraestructura de la red viaria”, así como los asociados a “dolencias, cansancio y reducción de movilidad”.

Hombres conductores de Araba (n= 6)

- Entre los hombres conductores residentes en diversas localidades de Araba, destacan los siguientes factores de riesgo vial: “**Consumo de drogas**” (83.3%), “**Exceso de velocidad**” (66.6%) y “**Estrés y agresividad al volante**” (66.6%).
- Asimismo, el 50% de conductores señala estos cuatro factores de riesgo vial: “Conducir de noche y en condiciones adversas”, “Distracciones con dispositivos móviles”, “Mala señalización” y “Circular con un vehículo antiguo superior a 10 años”.

Tabla 7. Listado de representaciones y actitudes de conductores/as de ARABA distribuidas por sexo y lugar de residencia, asociadas a: *“Factores de riesgo vial”*

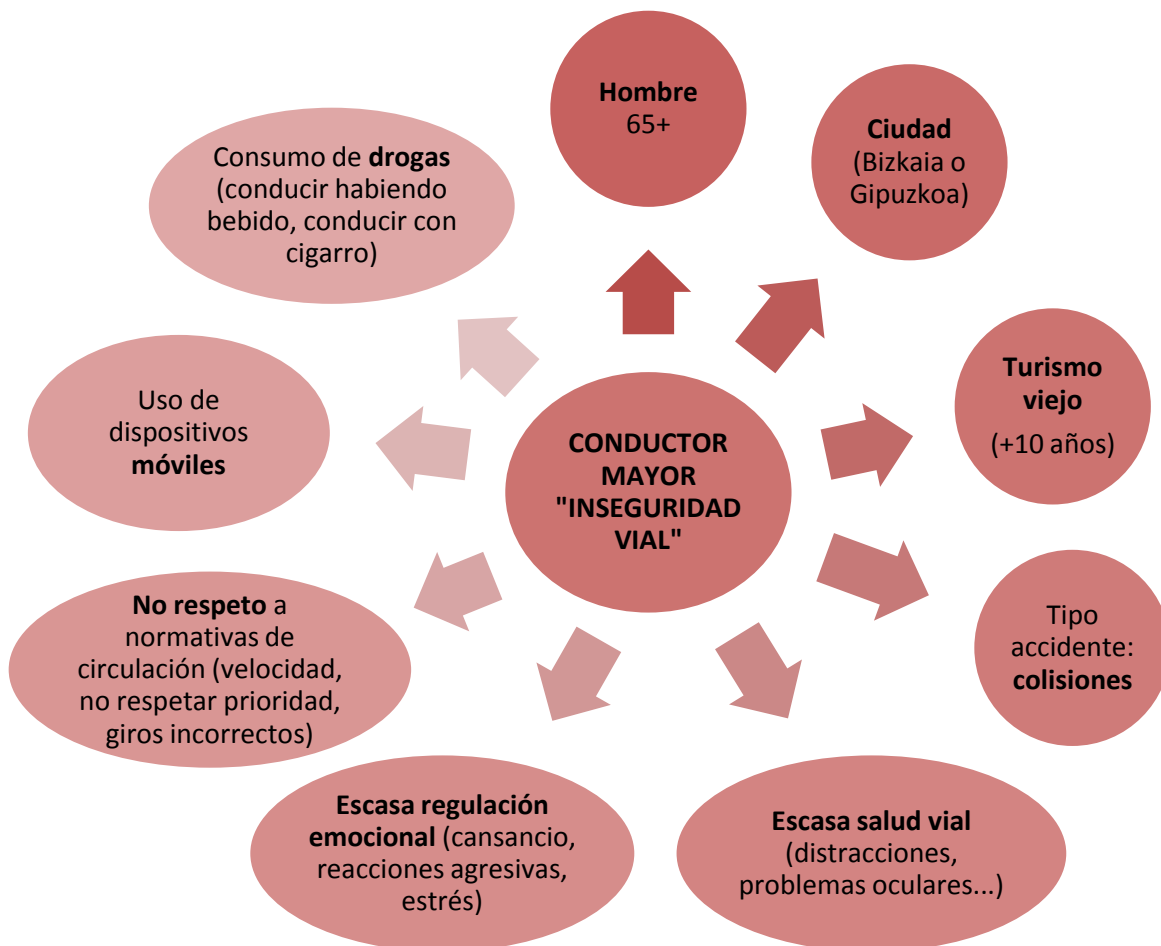
	TOTAL (n= 9)	ARABA (n= 9)	
		Mujeres (n= 3)	Hombres (n= 6)
FACTORES FÍSICOS			
Visión y/o audición reducida	33.3%	33.3%	33.3%
Dolencias y cansancio	8.3%	--	16.6%
Agilidad y movilidad reducida	16.6%	33.3%	--
Consumo de fármacos (barbitúricos, ansiolíticos y antihistamínicos)	--	--	--
CONDICIONES CONDUCCIÓN			
De noche y condiciones adversas	25%	--	50%
Conducir por ciudad y/o trayecto largo	8.3%	--	16.6%
Consumo drogas (alcohol y tabaco)	74.9%	66.6%	83.3%
No respeto normas circulación (velocidad)	33.3%	--	66.6%
FACTORES PSICOLÓGICOS			
Falta de reflejos y capacidad de reacción (multitarea)	16.6%	--	33.3%
Distracciones dispositivos móviles	41.6%	33.3%	50%
Considerarse buen conductor/a (excesivamente) por experiencia	16.6%	--	33.3%
Estresarse y enfadarse fácilmente	33.3%	--	66.6%
INFRAESTRUCTURA			
Mala señalización (pasos de peatones y cedas el paso)	27.8%	33.3%	50%
Fases cortas en los semáforos en verde	16.6%	--	33.3%
Intersecciones y glorietas (dificultad orientación y toma decisiones)	--	--	--
Vehículos aparcados en doble fila	--	--	--
VEHÍCULO ANTIGUO (+10 años)	25%	--	50%

**Porcentajes calculados en función de las respuestas proporcionadas en las 9 entrevistas individuales realizadas (subdivididas por subgrupo) en torno al estímulo específico presentado.*

II.4. PERFIL DEL CONDUCTOR 65+ CON MAYOR RIESGO VIAL

Con los resultados encontrados hasta el momento, a continuación presentamos un gráfico (Gráfico 1) con el “Perfil de conductor/a 65+ con mayor riesgo vial de la CAPV”. Este perfil recoge aquellos factores de riesgo vial mencionados en mayor o menor medida, en las 80 entrevistas individuales realizadas.

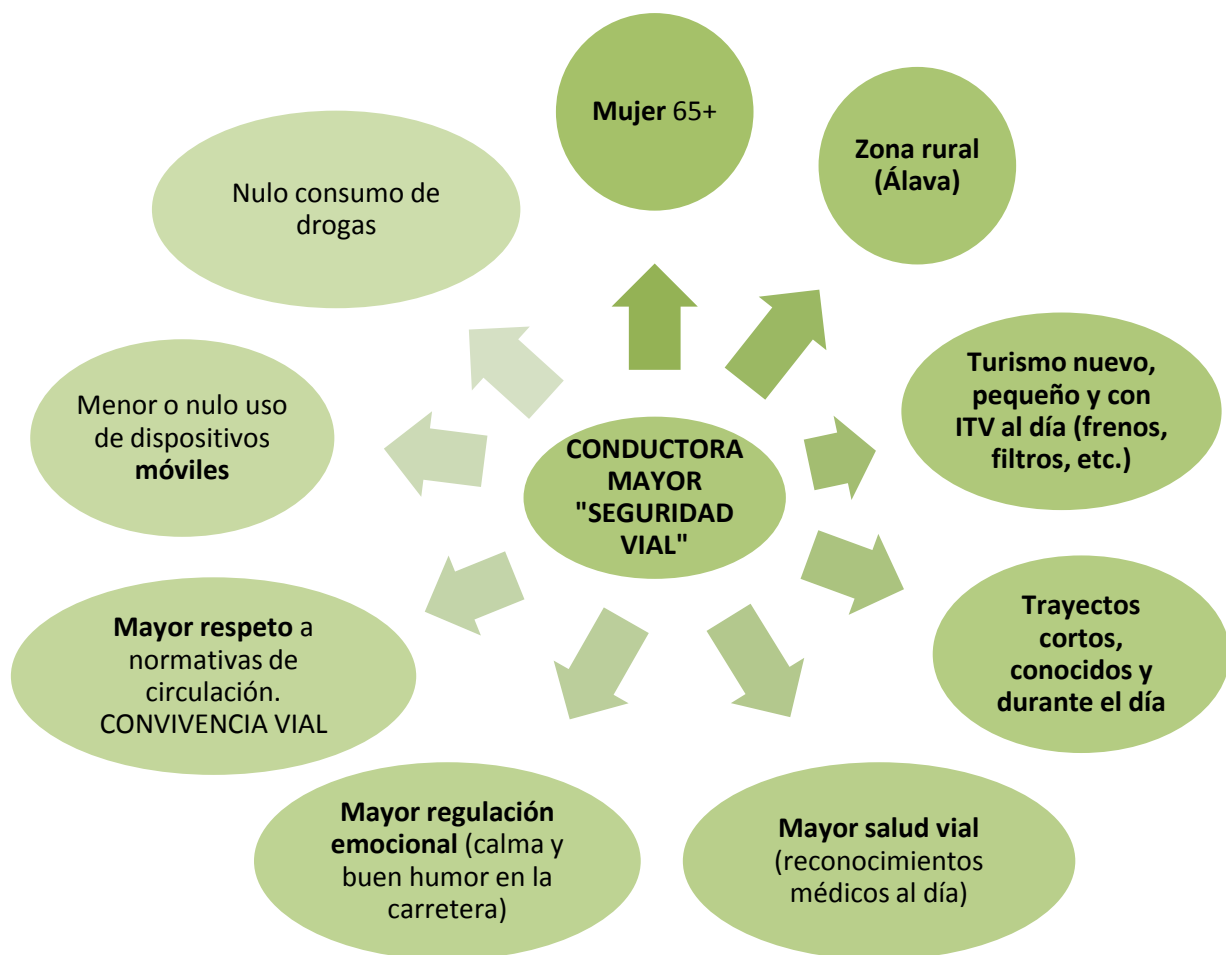
Gráfico 1. Perfil del conductor 65+ con mayor Riesgo vial de la CAPV



II.5. PERFIL DEL CONDUCTOR 65+ CON MAYOR SEGURIDAD VIAL

Tras conocer el “Perfil de conductor/a de más de 65 años con mayor probabilidad de sufrir un accidente en carretera”, presentamos en el Gráfico 2, aquellos factores asociados a la seguridad vial que promueven un “Perfil de conductor/a con mayor seguridad vial de la CAPV”. Es decir, aquellas variables físicas y psicosociales de los/as conductores/as, así como las condiciones de infraestructura viaria y del vehículo que contribuyen a una conducción segura.

Gráfico 2. Perfil del conductor 65+ con mayor Seguridad vial de la CAPV



BLOQUE III:

Propuestas de mejora de la
seguridad vial en mayores

III.1. Papel de las instituciones públicas respecto a la seguridad vial en mayores

Tal y como se puede apreciar en los gráficos (Gráficos 3, 4 y 5) diferenciados por territorio histórico, algo menos de la mitad de la muestra participante (41%) dice que “las instituciones públicas no hacen nada, hacen muy poco y/o invierten muy poco en prevención”. Específicamente, la población mayor que más descontenta parece estar con la labor de las instituciones públicas es la residente en Bizkaia (52.6%), seguida de quienes viven en Araba (44%) y, en menor medida, la cuarta parte de mayores participantes de Gipuzkoa (27%).

Opiniones algo más favorables que las del anterior párrafo han sido mencionadas por un 43.5% de los/as participantes, y son las que se refieren a que “las instituciones públicas hacen un buen trabajo y/o hacen todo lo que pueden hacer”. Concretamente, esta opinión es compartida por la mitad de mayores residentes en localidades de Bizkaia (52.6%), Gipuzkoa (45%) y un tercio de Araba (33%).

Un último grupo de opiniones guardan relación con el desconocimiento. Tanto es así que algunos/as respondientes indican no saber lo que las instituciones hacen o cuáles son sus funciones (13.52%), mientras que otros/as confiesan que no les interesan sus quehaceres en materia de seguridad vial (2.36%).

A continuación, se presentan los Gráficos 3, 4 y 5 especificando los porcentajes de respuesta en base a cada territorio histórico.

Gráfico 3. Opiniones de conductores/as de Bizkaia sobre el papel de las instituciones públicas en materia de seguridad vial de población 65+

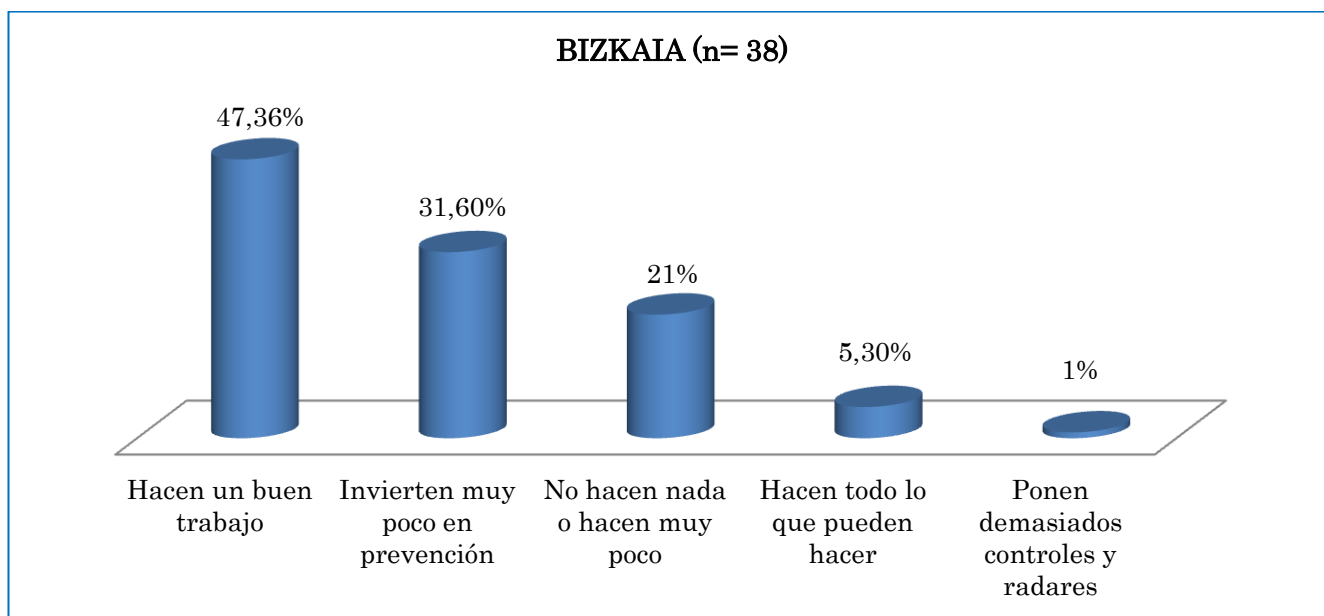


Gráfico 4. Opiniones de conductores/as de Gipuzkoa sobre el papel de las instituciones públicas en materia de seguridad vial en población 65+

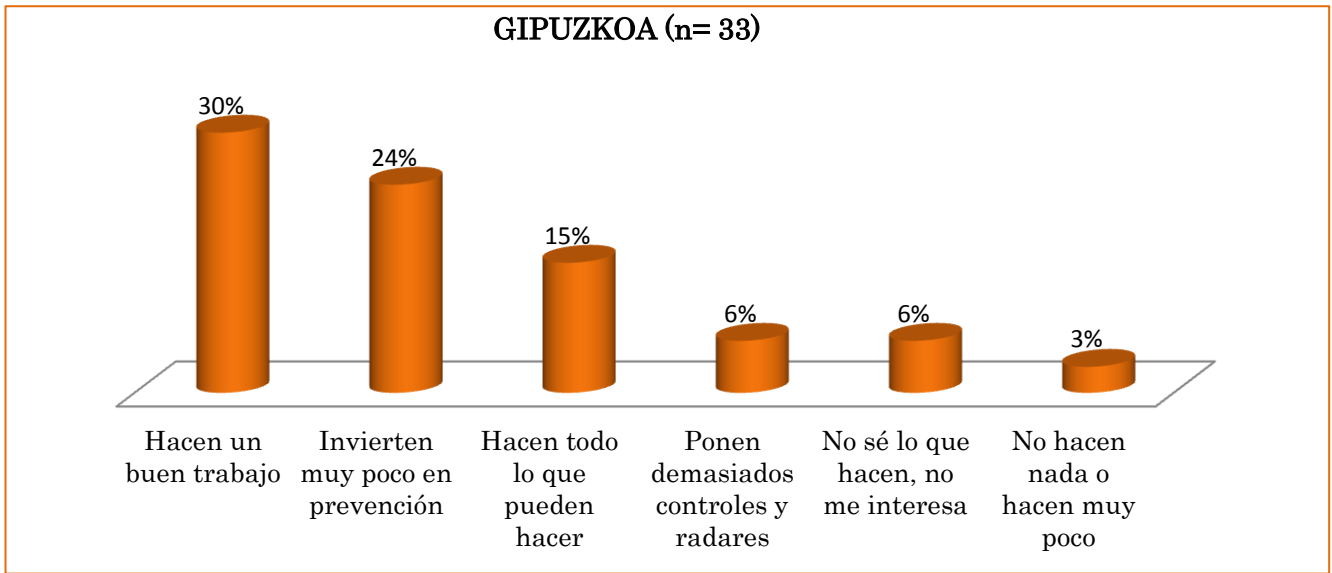
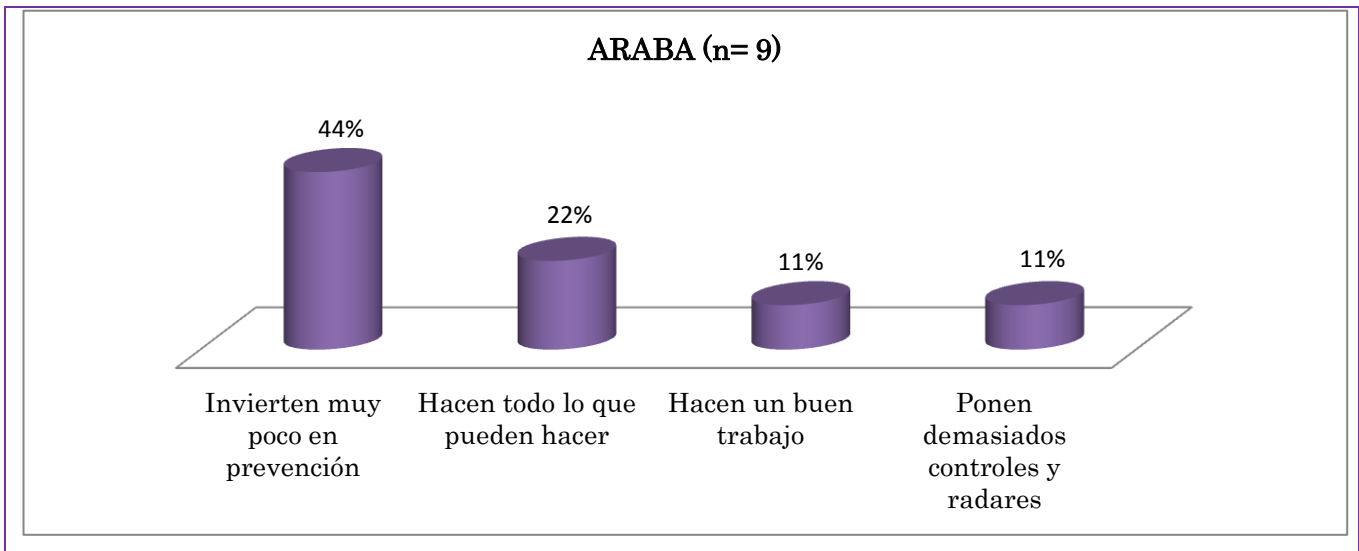


Gráfico 5. Opiniones de conductores/as de Araba sobre el papel de las instituciones públicas en materia de seguridad vial en población 65+



III.2. Propuestas de mejora dirigidas a promover la seguridad vial en población +65

En este apartado, se muestran aquellas ideas y opiniones compartidas por las conductoras y los conductores mayores de 65 años que residen en Bizkaia, Gipuzkoa y/o Araba, en torno a cuáles consideran que podrían ser las medidas más eficaces para promover la seguridad vial entre la población mayor.

Tabla 8. Listado de propuestas de mejora mencionados en los tres territorios históricos de la CAPV

	CAPV (n= 80)	Bizkaia (n=38)	Gipuzkoa (n= 33)	Araba (n= 9)
Aumentar reconocimientos médicos y psicotécnicos				
Renovación de carnet de forma más exhaustiva	90.6%	92.1%	90.9%	88.8%
Revisiones periódicas médicas: audición, visión, fuerza muscular, razonamiento, apneas, memoria, etc.	80.3%	89.5%	84.8%	66.6%
Evitar riesgos al conducir				
Evitar distracciones al volante (dispositivos móviles)	79.5%	84.2%	87.8%	66.6%
Aumentar descansos y/o realizar trayectos más cortos	49.4%	68.4%	57.6%	22.2%
Conducir acompañados/as (para turnarse)	36.6%	21%	33.3%	55.5%
Evitar conducir de noche o con mal tiempo	40.2%	50%	48.5%	22.2%
Ser conscientes de las reacciones de los medicamentos (somnolencia, etc.)	30.6%	47.4%	33.3%	11.1%
Conducir por caminos conocidos	9.4%	13.1%	15.15%	--
Mejorar señalización de infraestructuras				
Paradas de autobús (no poner en curvas)	77.8%	65.8%	78.8	88.8%
Intersecciones, gloriets y enlaces de salida en la vía (informar con mayor antelación)	74.9%	63.1%	72.7%	88.8%
Pasos de peatones (añadir pitidos); Aumentar tiempos de semáforos en verde	69%	78.9%	72.7%	55.5%
Zonas en obras (informar con mayor anticipación)	58.2%	57.9%	50%	66.6%
Promover educación vial				
Cursos de actualización para habilidades conducción	69.9%	76.4%	66.6%	66.6%
Formación en el uso de nuevas tecnologías	61.5%	81.6%	69.7%	33.3%
Cursos de prevención para antes del envejecimiento	53.9%	71%	57.6%	33.3%
Sensibilización en colegios y campañas a ciudadanía	40.2%	50%	48.5%	22.2%

	CAPV (n= 80)	Bizkaia (n=38)	Gipuzkoa (n= 33)	Araba (n= 9)
Adaptar sistemas tecnológicos a la tercera edad				
Sistemas para ayudar a aparcar (telecámaras e infrarrojos marcha atrás)	57.9%	78.9%	72.7%	22.2%
Sistemas de Posicionamiento Global (<i>Global Positioning Systems</i> , GPS)	45.7%	21%	60.6%	55.5%
Sistemas avanzados de visión nocturna (cambio de largas a cortas)	43.8%	44.7%	42.4%	44.4%
Dispositivos electrónicos de estabilidad (tracción y dirección) y limitadores de velocidad	41.8%	57.9%	45.4%	22.2%
Asientos y volantes ajustables	13.1%	13.1%	15.15%	11.1%

Nota: % de personas que en cada territorio histórico mencionan alguna idea incluida en cada categoría.

A continuación, se muestran las propuestas de mejora mencionadas en cada territorio y seleccionadas para ilustrar las ideas clave que aparecen en la Tabla 8.

AUMENTAR RECONOCIMIENTOS MÉDICOS Y PSICOTÉCNICOS (80.3%)

Aumentar el número de revisiones periódicas médicas: audición, visión, fuerza muscular, razonamiento, apneas, memoria, etc. Tanto al médico de cabecera, como durante el examen psicotécnico (mayor coordinación).

Mujeres: “La clave está en saber si estoy en buenas condiciones, si tengo alguna enfermedad, si necesito gafas... Preocuparme por mi estado físico y ver si estoy en condiciones para seguir conduciendo”; “Deberían ser más exhaustivos y más rígidos porque hay mucha gente que le dan el carnet sin estar capacitada para conducir. Pueden producir cualquier accidente en cualquier momento. Más duros, que parece que vas a pagar y listo. Incluso he ido sin gafas alguna vez y no me han hecho volver a por ellas”; “Cuidado porque se pueden tener lagunas que deterioran el nivel cognitivo, y por tanto faltas de memoria puntuales”.

Hombres: “Deberían obligarnos a pasar el psicotécnico cada dos años en vez de cada cuatro. Y añadir alguna medida más específica para mayores de 65 años”; “Si ves que un compañero entra a una edad que le ves que ha empeorado de salud y está sin reflejos, decírselo. Aunque pase el examen médico, si le veo que no está en facultades insistir en que deje de conducir por su propia seguridad”; “Importante revisarme la audición, voy a ser un peligro porque no voy a escuchar los otros coches”.

Ambos: “Pedir cada 2 años un informe médico del médico cabecera que es quien sabe realmente como estas y que vea y considere si es capaz de seguir conduciendo o no”; “Tendría que haber mayor conexión entre el historial de la salud pública y las instituciones privadas en la

renovación a partir de los 75 años. O que directamente, la revisión la haga la seguridad social porque tiene muchos más datos que los privados. Conozco casos que de verdad no están para conducir y les han renovado en seguida el carnet”.

EVITAR DISTRACCIONES AL VOLANTE CON DISPOSITIVOS MÓVILES (79.5%)

Mujeres: “Personalmente recomiendo respetar y no hacer nada imprudente al volante, como tener una mano ocupada con un dispositivo móvil”; “Otra clave son las condiciones físicas y asegurarte de tener buenos reflejos, ir viendo si te cansas o no. Y si necesitas que los móviles te mantengan distraída, mala señal”; “Ya estamos en la última etapa de la vida, disfrutémosla con quienes amamos en directo, no mediante Whatsapp o llamadas, mejor en persona, aunque haya que esperar hasta llegar al destino”.

Hombres: “Cuidado con hablar por teléfono al cruzar y ser conscientes de que llevamos una máquina de matar en las manos”; “Si a 40km/h podemos atropellar, imagináros con un móvil en la mano, y ya sabemos que la ley es muy pobre”; “No hablar por teléfono ni en semáforos, porque nunca se sabe”; “Tengo 80 años y ya oigo que se nos recomienda dejar de conducir a los 80 aunque te sientas como un chaval, pues imagínate la bomba que sería conducir con 80 años y un móvil”.

MEJORAR LA SEÑALIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS (70%)

Mejorar la señalización de los puntos clave como paradas de autobús (no poner paradas en las curvas) y en los pasos de peatones (añadir pitidos). Asimismo, colocar los paneles informativos con mayor anticipación, sobre todo los que tienen que ver con las zonas en obras y con las intersecciones, glorietas y enlaces de salida en las vías.

Mujeres: “Hay mucha rotonda que no se entiende muy bien, todos sabemos que las isletas alivian el flujo de tráfico, pero hay demasiadas”; “Literalmente no da tiempo a cruzar varios carriles con semáforo en verde. Un tiempo basado y ajustado al tiempo real que necesite una persona mayor con movilidad reducida”; “Cortar árboles que tapan las señales. Visibilidad absoluta en esos puntos”; “Cambiar las alturas de las señales y semáforos”; “Quizás aumentar la señalización en lugares conflictivos y en paso de peatones complicados, hay muchas personas que necesitan un refuerzo de ayuda para que les asesoren a enterarse de por dónde tiene que cruzar”; “Tener en cuenta historias que han pasado con rotondas o tramos malísimos de muchos accidentes y hasta muertos. Reparación o modificación. NO olvidarnos de lo que es peligroso y/o mortal”.

Hombres: *“Semáforos sonoros, para cuando cambien de color, que varíe el sonido para que a las personas con problemas de visión les facilite el paso mediante más información auditiva; “Creo que las autopistas están bien cuidadas, pero en carreteras secundarias sí que se podría hacer algún cambio. Sobre todo en tema de señales. Hay muchas veces que te ponen limitaciones diferentes en un mismo tramo y es irracional porque no sabes a cuál hacer caso”; “Añadir un nuevo diseño de viabilidad en las ciudades donde el protagonista sea el peatón y no el automóvil”.*

PROMOVER EDUCACIÓN VIAL (56.4%)

Cursos de actualización para habilidades de conducción: *“Curso renovación del título, porque desde que te sacas el carnet hasta ahora ha cambiado todo mucho. Quizás sea recomendable para estar todos más actualizados y nos entendamos mejor en la carretera”.*

Cursos de prevención para antes del envejecimiento: *“Se debe insistir mucho en la importancia del carnet, los riesgos y beneficios que tienen. Igual con las señalizaciones y con los cruces. Saber los riesgos reales a los que te sometes cuando te saltas un semáforo o cruzas sin mirar”; “Cursos en Convivencia Vial porque deberíamos estar pendientes unos de otros. Cuando vas en coche no sabes si el peatón que cruza tiene más de 65 años. Lo que pasa es que cuando vas cerca de un geriátrico u hospital hay que ir más despacio. En esto sí que debe estar pendiente el conductor”.*

Sensibilización en colegios: *“Lo suyo sería no perder ese contacto de conducir o de curiosidad, no dejar a un lado la atención sobre el peatón y cuando eres peatón recordar cómo debes comportarte. Estar un poco pendiente del movimiento que te rodea”; “Aprovechar la cercanía que tienen estos peques con los chóferes de buses. Se podría utilizar el momento del autobús para dar todos los días algún consejo a los niños de cómo circular”; “En los Países Nórdicos empiezan con 14 años a hacer simulacros con los coches y a dar clases de cómo se debe conducir. Es porque hay una buena educación vial no como aquí que solo son 2 meses de formación y ya estás en la carretera”.*

Campañas a la ciudadanía en general: *“Al igual que las campañas del día sin coche, pues hacer algo parecido con la importancia del peatón o conductor/a vivo/a”. “Campañas de sensibilización para mayores y usuarios de esas calles. Creo que la gente mayor es muy difícil de educar. Por eso, pienso que la manera de prevenir atropellos es sensibilizar al propio usuario del automóvil que la realidad es que los mayores no van a hacer caso”; “Campañas para evitar el EDADISMO, para no focalizar ni en los mayores ni en las mujeres ni en los novatos”.*

ADAPTAR SISTEMAS TECNOLÓGICOS A LA TERCERA EDAD:

La mitad de los/as participantes (50.6%) ve con buenos ojos la opción de adaptar sistemas tecnológicos a la tercera edad. Ya que afirman que los nuevos sistemas integrados en sus vehículos aumentan su sensación subjetiva de seguridad a la hora de aparcar, comunicarse con los demás, incluso mejorar su visibilidad y orientación a lo largo del viaje. De todas formas, todavía hay quien muestra resistencias con respecto a las nuevas tecnologías, en concreto, un tercio de participantes en este estudio (34.6%). El resto que no se ha pronunciado puede que no haya probado ningún aparato electrónico en su propio vehículo, ya sea porque aún tienen un coche antiguo o porque no han solicitado integrarlo al comprar uno nuevo. Además, se ha encontrado desconocimiento acerca de la responsabilidad última que tiene la figura del/a comprador/a del nuevo vehículo con respecto a incorporar o no sistemas tecnológicos nuevos. Como por ejemplo, la activación del bluetooth o la integración de luces largas/cortas automáticas.

Partidarios/as de adaptar sistemas tecnológicos a la tercera edad (50.6%)

Sistemas para ayudar a aparcar (telecámaras e infrarrojos marcha atrás): *“Estaría bien que tuviéramos pitidos que detectara y nos chivara de obstáculos como peatones...”; “Yo con mi coche no puedo atropellar a nadie ni chocarme con nadie”.*

Bluetooth: *“Obligar a todos los coches de alta gama saquen los modelos con bluetooth incorporado. Es una vergüenza que con el dineral que tienen vayan con el móvil en la mano”; “Que sea el manos libres obligatorio para camioneros o gente que se pasa el día en la carretera”.*

Dispositivos electrónicos de estabilidad (tracción y dirección) y limitadores de velocidad: *“Para evitar atropellos con límites de velocidad en los coches”.*

Resistencias a la hora de incorporar sistemas tecnológicos (34.6%)

“Te diría que ahora mismo tienen demasiados aparatos que a veces entretienen más que ayudar. Entonces me entra en duda si vamos bien o mal. Están empezando a ser más ordenadores que coches”; “Los coches eléctricos no sé, no sacan ruido y eso te mosquea. Entiendo que sea una medida muy acertada respecto al medio ambiente, pero la verdad es que en la carretera te fías, sobre todo de 2 sentidos (vista y oído), por lo que muchas veces puede ser motivo de accidente porque al no ver nada y no escucharlo te lo cruzas directamente”; “Ir sacando los coches de las vidas de las personas poco a poco hacia un modelo de transporte más sostenible y ecológico. Nos estamos cargando el planeta”; “Los vehículos cada vez van saliendo con más mecanismos y parece que vas en una nave espacial y claro, para las personas de una edad puede ser un peligro. Las últimas versiones traen avisos de averías, pero es capaz de frenar en medio de una autopista porque piensa que la luz que le ha salido le va a hacer algo o que le está pasando algo al coche”.

4. CONCLUSIONES

Observados los resultados de esta investigación sobre las percepciones de conductores/as mayores sobre la seguridad vial, cabe mencionar las principales conclusiones del estudio de forma esquemática y complementada con la literatura en materia de Salud Vial de los/as Mayores.

4.1. Atención individualizada a cada mayor conductor/a (grupo heterogéneo)

Superada la edad de jubilación, nos encontramos un grupo de conductores/as muy diverso, condicionadas por el deterioro físico propio de la edad (salud vial), con una gran variabilidad en sus condiciones psicofísicas y con circunstancias personales muy variables. Por ello, destacamos la importancia de la concienciación de la persona mayor acerca de sus propias limitaciones, así como la de su entorno (familia, médico de atención primaria y sociedad): *“Es fundamental que sean conscientes de esos déficits y los compensen. Sus limitaciones no les incapacitan, pero sí les condicionan”*.

Por ello, la valoración de los/as conductores/as mayores debe ser individualizada, desde un enfoque de tomar conciencia de cada circunstancia personal y estado de salud, más que de limitación de permisos de conducir. Dado que la normativa de circulación no establece ningún límite de edad para dejar de conducir, debe ser la propia persona mayor quien valore sus condiciones psicofísicas para decidir si es seguro seguir desplazándose en coche o no.

En la misma línea, el barómetro de Salud Vial de los/as Mayores (SAVIMA) ha investigado recientemente la siniestralidad y la salud de las personas mayores y elaborado una guía médica para profesionales de los centros de reconocimiento. Así, desde el Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) indican que: *“Hay que analizar cada caso de forma individual, valorar daños y beneficios que causa esa persona conduciendo, tomando en cuenta sus limitaciones físicas pero también sus circunstancias personales, sus necesidades de movilidad, si tiene a cargo a personas dependientes...”*.

4.2. Aumento de reconocimientos médicos (coordinación entre servicios médicos)

Aproximadamente el 81% de reconocimientos médicos realizados a conductores/as mayores de 65 años suelen ser declarados aptos con restricciones para seguir conduciendo, principalmente por problemas visuales, perceptivo-motores y auditivos; los tipos de restricciones más frecuentes fueron acortar los períodos de vigencia por debajo de 5 años y las limitaciones en la conducción a zonas determinadas y a horas diurnas.

Así, coincidiendo con la opinión de gran parte de mayores participantes en este estudio, los

especialistas en salud vial consideran que son necesarios ciertos cambios en las actuales revisiones para conductores/as mayores de 70 años: “*Los reconocimientos deberían ser cada dos años en lugar de cada cinco. La Administración debe ampliar los protocolos para ellos*”.

4.3. Medidas de precaución a adoptar en carretera

Tal y como se ha encontrado en este estudio, los/as mayores conductores parecen asumir que es necesario adaptar sus actividades diarias, incluido el hecho de conducir un vehículo, a sus propias capacidades para evitar situaciones de peligro.

A continuación recopilamos aquellas estrategias mencionadas en este trabajo que compensan factores de riesgo asociados a la edad, es decir, factores que pueden provocar problemas de seguridad al conducir:

- Renovar el vehículo. La mayor parte del colectivo de mayores conductores/as continúa moviéndose en vehículos que superan los 10 años y, en un alto porcentaje, no han mostrado intención de renovar el coche (ni mujeres ni hombres). Esto incrementa las posibilidades de sufrir un accidente y sus consecuencias, ya que los coches antiguos no cuentan con los actuales sistemas de seguridad, como el airbag o el sistema de frenado ABS. Además, el chasis, debido al paso de los años, sufre en mayor medida cualquier impacto.
- Evitar riesgos y autorregular la conducción. Descansar cada dos horas de viaje, evitar en la medida de lo posible la conducción por la noche, evitar tramos con poca visibilidad o con inclemencias temporales que supongan un riesgo añadido. Y si es posible, que viajen acompañados/as de otra persona con la que poder turnarse. Los/as conductores/as mayores también pueden evitar los viajes largos por carretera, evitar cruces peligrosos y evitar la participación en conductas de conducción arriesgadas (por ejemplo, conducir a una velocidad excesiva, no mantener la distancia de seguridad y/o beber mientras se conduce).
- Evitar distracciones. Debe minimizarse cualquier tipo de distracción mientras se conduce, incluido el empleo del teléfono móvil (incluso los modelos de manos libres). Así mismo, ajustar la radio u otro dispositivo del automóvil como la navegación, el control del clima o la posición del asiento.
- Uso de las nuevas tecnologías y sistemas de apoyo a la conducción (*ADAS, Advanced Driver Assistance Systems*). En este estudio se encuentra que aproximadamente un tercio de los/as participantes muestran resistencias a la hora de incorporar nuevas tecnologías a la conducción. Sin embargo, quienes tienen un vehículo nuevo, reconocen la gran utilidad (y sensación subjetiva de seguridad vial). Entre los sistemas

tecnológicos destacan los siguientes: 1) Sistemas automáticos para aparcar, que utilizan telecámaras o sistemas infrarrojos para facilitar la marcha atrás y otras maniobras, 2) Sistemas de navegación, control de crucero (cruise control), distancia con respecto al vehículo de adelante, control de cambio de carril y sistema de lectura de señales de tráfico, 3) Sistemas de mejora de la estabilidad (tracción y dirección), 4) Sistemas para controlar la velocidad y alarmas que marcan límites de velocidad, 5) Control de obstáculos, 6) Control de neumáticos, 7) Control de bloqueo de frenos. Asimismo, quienes tienen la visión reducida solicitan, entre otros, monitores para percibir puntos ciegos, sistema de alarma al salir de un carril, micro-cámaras en retrovisores traseros, control de luces cortas/largas, etc.

- Otros sistemas que son útiles para los/as conductores/as mayores son el control de crucero, los frenos antibloqueo y los dispositivos electrónicos de estabilidad que mejoran la tracción y la dirección. Quienes tienen reducida su visión, solicitan un aumento en los sistemas avanzados de visión para conducir de noche. Incluso algunos coches disponen de monitores de puntos ciegos, sistemas de alarma por salida del carril y por colisión, cámaras retrovisoras y espejos retrovisores que se atenúan automáticamente cuando son iluminados por faros cegadores, reduciendo así el deslumbramiento.

4.4. Cursos de actualización para conductores/as mayores de 65 años

A medida que el número de tecnologías disponibles aumente, será importante reconocer que los/as adultos/as mayores pueden necesitar más tiempo individual dedicado a la capacitación en el uso de las nuevas tecnologías. Eso sí, el/a comprador/a tendrá la última palabra antes de decidir si integrar o no sistemas tecnológicos adaptados a su edad en su propio vehículo.

Otra manera de que los conductores de edad avanzada puedan mantener o incluso mejorar sus habilidades de conducción es a través de programas de actualización para el conductor. Varias organizaciones, como la Asociación Americana de Personas Jubiladas ofrecen este tipo de programas para ayudar a los/as conductores/es de edad avanzada a adaptarse a los desafíos de la conducción en la vejez. Los conductores de edad avanzada también pueden beneficiarse de los programas diseñados para asegurarse de que su vehículo es el adecuado.

ANEXO 1:

Guión de Entrevista Semi-Estructurada GIDADI

GIDADI2020

VARIABLES Y BATERIA DE PREGUNTAS

ABIERTAS

Hola, mi nombre es XXX XXX y pertenezco a un equipo de investigación de la Facultad de Psicología de la Universidad del País Vasco (UPV/EHU) que ha puesto en marcha junto al Observatorio de Seguridad vial y movilidad del Gobierno Vasco un estudio respecto a **“Las personas mayores de 65 años y la conducción.”**

A través de esta entrevista nos gustaría recoger tus opiniones, comentarios, dudas y sugerencias relacionadas con el tema propuesto. Para ser fieles a lo que expresas y con el propósito de no perder detalle, voy a proceder a grabar esta entrevista.

Batería de preguntas abiertas

Esto es una entrevista sobre la conducción de vehículos (moto, coche...) y las personas mayores de 65 años. Buscamos opiniones honestas al respecto, ¿Qué es lo primero que te viene a la mente si digo las siguientes frases?

Dimensiones y preguntas clave:

1) MAYORES Y CONDUCCIÓN.

¿Te gusta conducir? ¿Por qué?

¿Qué significa poder conducir para ti?

¿Crees que conducen igual mujeres y hombres? ¿Por qué?

2) MAYORES Y EMOCIONES EN LA CONDUCCIÓN.

¿En qué momentos sientes alegría al conducir?

¿En qué momentos sientes enfado al conducir?

¿En qué momentos sientes estrés al conducir?

¿En qué momentos sientes miedo al conducir?

¿Te cansas al conducir? ¿En qué circunstancias?

3) MAYORES Y FACTORES DE RIESGO EN LA CONDUCCIÓN.

En tu opinión, ¿Cuáles crees que son los factores más importantes que **influyen en los accidentes de tráfico?** De todos **SELECCIONA un mínimo de 3 y un máximo de 7:**

¿De qué crees que depende que una persona mayor tenga un accidente de tráfico?

- | | | | |
|---------------------------------|--------------------------|-----------------------------------|--------------------------|
| 1) Consumo de alcohol | <input type="checkbox"/> | 2) Despistarse con el móvil | <input type="checkbox"/> |
| 3) Agresividad al volante | <input type="checkbox"/> | 4) Estrés al volante | <input type="checkbox"/> |
| 5) Estado del vehículo | <input type="checkbox"/> | 6) Otros conductores/as | <input type="checkbox"/> |
| 7) Consumo otras Drogas | <input type="checkbox"/> | 8) Despistarse con otras personas | <input type="checkbox"/> |
| 9) Poca experiencia conduciendo | <input type="checkbox"/> | 10) No respetar las señales | <input type="checkbox"/> |

- | | | | |
|---------------------------|--------------------------|----------------------------------|--------------------------|
| 11) Fumar conduciendo | <input type="checkbox"/> | 12) La escasa y/o mala formación | <input type="checkbox"/> |
| 13) Exceso de velocidad | <input type="checkbox"/> | 14) Picarse y hacer carreras | <input type="checkbox"/> |
| 15) Cansancio conductor/a | <input type="checkbox"/> | 16) Estado de las carreteras | <input type="checkbox"/> |
| 17) La suerte | <input type="checkbox"/> | 18) Otro: _____ | <input type="checkbox"/> |

¿De qué crees que depende que TÚ tengas o no un accidente? Que tengas un accidente depende...: (SELECCIONA un máximo de 3).

- 1) De mí y de lo que yo haga
- 2) Del estado de la carretera
- 3) Básicamente, de la suerte
- 4) De la educación que he recibido
- 5) De lo que hagan otros/as conductores/as
- 6) Del buen o mal tiempo
- 7) De lo que haga o no haga el gobierno
- 8) Otros: _____

3.1. Consumo del alcohol y de otras drogas.

¿Qué opinas sobre la conducción y el consumo de alcohol y otras drogas?

¿Crees que el consumo de alcohol y otras drogas provoca cambios en la forma de conducir? ¿Cuáles?

¿Conduces tras haber consumido alcohol u otras drogas? ¿Con qué frecuencia? ¿En qué situaciones?

Respecto al consumo de alcohol y otras drogas y la conducción, ¿Consideras que hay diferencias entre mujeres y hombres? ¿Me podrías citar algunas?

3.2 Uso de tecnologías (dispositivos móviles) al volante.

¿Qué opinas sobre el uso del móvil mientras se conduce?

¿Usas o has usado el móvil alguna vez mientras conduces sin el manos libres? SI NO

Si has respondido que SI, ¿por qué lo haces habitualmente?

- 1) Para consultar mensajes
- 2) Para llamar o responder llamadas
- 3) Para poner el GPS
- 4) Para poner música y distraerme
- 5) Ya es un hábito en mí
- 6) Otros: _____

3.3 Percepción sobre las normas.

¿Respetas los límites de velocidad y normas de circulación? ¿Por qué?

¿Las normas de circulación te parecen adecuadas o excesivas? ¿Por qué?

¿Observas diferencias entre mujeres y hombres en el respeto a las normas de circulación? ¿Cuáles?

4) PAPEL DE LAS INSTITUCIONES PÚBLICAS RESPECTO A LA SEGURIDAD VIAL

¿Qué opinas sobre el papel de las instituciones públicas respecto la seguridad vial? (SELECCIONA un máximo de 3).

- 1) Hacen todo lo que pueden hacer
- 2) Invierten muy poco en prevención
- 3) Hacen un buen trabajo
- 4) No me interesa lo que hacen
- 5) No hacen nada o hacen muy poco
- 6) Ponen demasiados controles y radares
- 7) No sé lo que hacen
- 8) Otra: _____

5) PROPUESTAS DE ACCIÓN PARA PREVENIR LA ACCIDENTALIDAD EN MAYORES DE 65 AÑOS.

5.1. ¿Tienes alguna idea de lo que podrías hacer tu (y el colectivo mayor de 65 años) para prevenir la accidentalidad en las personas mayores de 65 años? Si es así, por favor, indícala(s) a continuación:

5.2. ¿Tienes alguna idea de lo que podría hacerse para prevenir la accidentalidad en peatones mayores de 65 años en relación a las infraestructuras (señalización, carreteras, ciudades,...? Si es así, por favor, indícala(s) a continuación:

5.3. ¿Tienes alguna idea de lo que podría hacerse para prevenir la accidentalidad en peatones mayores de 65 años en relación a su educación vial (sensibilización, renovación carnet, ...)? Si es así, por favor, indícala(s) a continuación:

5.4. ¿Tienes alguna idea de lo que podría hacerse para prevenir la accidentalidad en peatones mayores de 65 años en relación a los vehículos (seguridad, conducción asistida, etc)? Si es así, por favor, indícala(s) a continuación:

¡MUCHAS GRACIAS POR TU COLABORACIÓN!