[2016]

Informe sobre

"Las distracciones manipulativas durante la conducción"

#MANOS AL VOLANTE

bp

Castrol

RACE Seguridad Vial

#MANOS AL VOLANTE

#MANOS AL VOLANTE

Índice

INTRODUCCIÓN

SISTEMAS DE AYUDA AL CONDUCTOR

PLANTEAMIENTO Y OBJETIVOS

METODOLOGÍA

ANÁLISIS DE RESULTADOS

1. ACCIONES MANIPULATIVAS QUE REALIZAN LOS CONDUCTORES
2. PERCEPCIÓN DEL RIESGO DE LAS DISTRACCIONES MANIPULATIVAS
3. FUNCIONES AVANZADAS DE LOS VEHÍCULOS
4. PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO Y DE CONDUCCIÓN
5. CONCLUSIONES

Introducción

La salud y la concentración al volante tienen que ser compatibles para conducir de forma segura. Con la diversidad y cambiante modo de la información, avances en telecomunicaciones, parece que nunca estamos al día en cuanto a novedades tecnológicas. Además, su complejidad resulta ser un dilema para comprobar si realmente nos beneficia o más bien nos perjudica, ya no sólo por el tiempo que empleamos en esa puesta al día sino también por la complejidad que supone aprender un nuevo programa, sistema o aplicación y adaptar esos conocimientos a nuestra forma de vida.

El excesivo uso de las tecnologías de la información, así como el rechazo a las mismas, dan lugar a patrones de comportamiento diversos, puesto que ambas reacciones pueden empeorar u obstaculizar labores como la de manejar los mandos de un vehículo, al provocar estrés o bien un exceso de confianza. De ahí que, como consejo previo, no nos podemos dejar llevar por la máquina y su programa sino que debemos ser conscientes de la realidad y controlar la situación con nuestros propios mecanismos: conocimiento, dominio, experiencia, saber estar, en todo momento y a la altura de las circunstancias.

Las distracciones producidas por la tecnología, son acciones que provocan que el conductor aparte la vista de la carretera, disminuyendo su agilidad y aumentando el tiempo de reacción. Cuando haya que manipular estos aparatos tales como la radio, el GPS, el "manos libres", etc, y se viaje acompañado, se recomienda que sea el copiloto quien se encargue de ello. Si no hay más ocupantes en el vehículo estas acciones deberán realizarse antes de iniciar el desplazamiento. En el caso de que haya que cambiar la ruta del GPS lo mejor es parar el coche en un lugar permitido y hacerlo desde allí. Los sistemas de navegación son muy útiles para no perdernos, conocer de antemano la ruta y evitar ciertas sorpresas. Debemos utilizarlos con voz, para no mirarlos.

La falta de formación y, sobre todo, el desconocimiento de lo nuevo puede aumentar la siniestralidad vial porque si no sabemos utilizar ni nadie nos dice cómo manejar las ventajas que nos ofrece la ciencia, poco o nada podemos hacer para mejorar en seguridad.

La introducción que se está haciendo de dispositivos de seguridad en los nuevos coches de serie como, por ejemplo, AEB o frenada de emergencia autónoma, BLIS o detector de ángulo muerto, detección de señales de tráfico, detector de señales de tráfico, eCall, ESP o control electrónico de estabilidad, LDW o detector de cambio de carril, sensores de aparcamiento, sistemas de visión nocturna, son elementos de seguridad, tanto activa como pasiva, del vehículo que debemos conocer o, por lo menos, familiarizarnos con ellos para que estos conceptos relativos a los avances tecnológicos, en el mundo del automóvil, no nos resulten extraños.

La cantidad de datos que podemos visualizar y tener en cuenta durante la conducción puede fatigar al conductor y, lo que es peor, distraer su atención al ocuparse de otros datos y desatender su vista puesta al frente. Toda información recibida en poco espacio de tiempo genera a veces momentos de saturación y bloqueo, esto nos llevaría a un estado emocional, al menos, inquietante e inseguro si tenemos que tomar varias decisiones a la vez. La labor de conducción nos exige un nivel de concentración adecuado a las circunstancias y cualquier segundo que restemos a nuestra atención puede suponer una detracción en el tiempo de reacción u originar una maniobra evasiva errónea ante cualquier imprevisto. Si desconocemos cualquier avance, dispositivo o aplicación del vehículo o nos hace dudar sobre su funcionamiento, es preferible, antes de realizar cualquier desplazamiento: mostrar interés sobre los sistemas del vehículo que vamos a conducir y volver a repasar esas instrucciones que nos dieron y no vimos en su día. Una decisión que dependerá de nosotros.

Entramos en la era de la seguridad proactiva, tras años de énfasis en la seguridad pasiva (protección en caso de accidente), los fabricantes y los organismos tipo EuroNCAP se centran ahora en lo que podremos llamar la seguridad proactiva, es decir, en la tecnología que permite evitar los accidentes de forma autónoma. Si bien la seguridad activa es la que evita un accidente corrigiendo una situación de riesgo, la seguridad proactiva es aquella donde el sistema actúa por sí mismo para que la situación de riesgo no ocurra.

Cada vez son más habituales los coches equipados con sistema de frenada automática, es decir, sin intervención del conductor, así como los sistemas que impiden el cambio de carril involuntario: el coche corrige la trayectoria para que evitar que invadamos otro carril o terminemos en la cuneta.

El siguiente paso será el auge del coche conectado, todavía en una fase primaria, la interacción entre los diferentes vehículos de la vía será cada vez más habitual. Y todo ello contribuye de forma clara a la reducción de accidentes.

Claro que siempre habrá un factor de riesgo en un automóvil. Y ese es el único elemento del coche que siempre será perfectible: el ser humano, para el que siempre necesitaremos campañas y educación en seguridad vial. Todos los sistemas no pueden impedir que alguien se empeñe en conducir bajo los efectos del alcohol o de las drogas, por ejemplo, o que conduzca a 120 km/h en la autopista a pesar de que está lloviendo a cántaros y la visibilidad es inferior a 50 metros.

Sistemas de ayuda a la conducción

Ahora viajar en coche es más cómodo y seguro gracias a estos nuevos sistemas de asistencia al conductor ya que permiten una conducción más automática. 'Reconocimiento de señales de tráfico', 'Ayuda avanzada de aparcamiento', 'Control de crucero adaptativo', 'Ayuda de arranque en pendiente', 'Asistente de visión nocturna', 'Detector de la fatiga del conductor', 'Aviso de mantenimiento de carril' y muchos más. Pero realmente ¿conocemos cuáles son y cómo funcionan?

Los sistemas de seguridad de asistencia al conductor tienen como objetivo principal ayudar al conductor para reducir el impacto de una colisión o incluso evitar un accidente. Aunque las nuevas tecnologías que incorporan los vehículos están evolucionando constantemente, y cada fabricante tiene su propia versión de cada una de ellas, aquí tenemos algunas de las más importantes:

•Sistema antibloqueo de frenos (ABS): Supuso todo un hito en materia de seguridad vial cuando se introdujo en los turismos en el año 1978. El ABS evita que las ruedas se bloqueen y patinen ante una frenada fuerte y, por tanto, que se pierda adherencia y estabilidad. Su gran efectividad para evitar accidentes originó que todos los fabricantes acordaran voluntariamente a partir de 2004 montarlo de serie en sus vehículos destinados al mercado europeo.

•Control de tracción (TCS, ASR): Previene la pérdida de adherencia de las ruedas y que éstas patinen cuando el conductor se excede en la aceleración del vehículo o el firme está muy deslizante. Funciona con los mismos sensores que utiliza el ABS. El control de tracción fue creado por Bosh en 1986.

•Control de estabilidad (ESP, VDC, DSC, ESC, VSC): Detecta si hay riesgo de derrape, interviene frenando individualmente las ruedas y reduce la potencia del motor para restaurar la estabilidad del vehículo. Fue creado por Bosch en 1995 y debe ir equipado en todos los turismos que se fabriquen desde noviembre de 2011. El ESP incluye las funciones de ABS y TCS.

•Reparto Electrónico de la Frenada (EBV, EBD): A diferencia del ABS, este sistema reparte de forma electrónica la fuerza de frenado entre ejes, y no individualmente a cada rueda. Determina cuánta fuerza hay que aplicar a cada rueda para detener el vehículo en una distancia mínima y sin que se descontrole. Ayuda a que el freno de una rueda no se sobrecargue y que el de la otra quede infrautilizado.

•Sistema de asistencia a la frenada de emergencia: Las siglas pueden variar en función del fabricante: BAS (brake assist system). Detecta las situaciones donde se produce una frenada de emergencia y asegura que en ellas la fuerza de frenado sea máxima, consiguiendo detener el vehículo en el menor espacio posible. El sistema aplica la máxima presión en los frenos para que la distancia de frenado sea la mínima posible.

•Sistema de Control de Velocidad de Crucero Adaptativo (ACC): Al igual que ocurre con el Control de Velocidad de Crucero, regula la velocidad a la que queremos circular de forma automática. La novedad del ACC es que, con la ayuda de un sistema de radar controla, también de forma automática, la distancia de circulación con respecto al vehículo precedente, frenando nuestro vehículo si es necesario para mantener dicha distancia de seguridad. El ACC no detiene el vehículo completamente y ya existen versiones que funcionan en todas las velocidades hasta 0 km/h.

•Sistema de dirección eléctrica asistida (EPS): A través de sensores el sistema es capaz de registrar el movimiento que el conductor realiza sobre el volante, la velocidad de marcha del propio automóvil y el régimen del motor de combustión. Y en función de estos parámetros una unidad de control eléctrica calcula instantáneamente el par de asistencia necesario en cada momento. Este sistema incrementa el control de la dirección cuando circulamos a altas velocidades y facilita las maniobras de aparcamiento a baja velocidad.

•Sistema pre-colisión (PCS) o sistema de alerta de choque inminente: Este sistema reduce los daños y lesiones en una colisión. Reconoce situaciones de accidente inminente y prepara tanto el coche como a los pasajeros para minimizar los daños, por ejemplo activa los pretensores de los cinturones de seguridad o ajusta las posiciones de los asientos. Ahora también se ofrece una versión más avanzada que alerta al conductor de peligro de colisión mediante una señal sonora y un aviso en la pantalla de información, si el conductor no reacciona pone en marcha el asistente de frenada de emergencia y aplica los frenos automáticamente para reducir la velocidad de impacto.

•Detector de ángulo muerto (BLIS, BSM): Utiliza dispositivos de radar montados en las esquinas del parachoques posterior para detectar vehículos que están adelantando por los carriles adyacentes. Existen sistemas que alertan de forma continua de la existencia de vehículos en el ángulo muerto independientemente de las intenciones del conductor mientras que los más efectivos actúan únicamente cuando el conductor activa el intermitente para realizar un cambio de carril.

•Aviso de salida de carril (LDW): Mediante sensores infrarrojos situados en la parte inferior del paragolpes delantero o a través de cámaras dinámicas instaladas detrás del parabrisas, junto al espejo retrovisor, el LDW registra y detecta continuamente las marcas viales del carril de circulación. En el caso de un cambio imprevisto de carril, por la ausencia de señalización del intermitente, el sistema alerta al conductor mediante una señal sonora, un testigo luminoso en el cuadro de instrumentos o con una vibración en el asiento del conductor o en el volante. Las últimas generaciones del LDW incluso realizan pequeñas intervenciones automáticas sobre el volante de dirección, indicando con ello al conductor la dirección en la que debe girar.

- Asistencia de mantenimiento de carril (LKA): Es un sistema inteligente que ayuda al conductor a guiar su coche y garantizar que no se salga del carril de manera involuntaria. Sujeto a las condiciones atmosféricas y al estado de la carretera, la LKA supervisa las líneas blancas de la calzada a través de una cámara estéreo. Este sistema incluye la función de Aviso de salida del carril (LDW).

- Detector de peatones con frenada de emergencia: Esta tecnología es capaz de detectar la presencia de un peatón delante del vehículo y si el conductor no responde a tiempo el vehículo avisa y activa automáticamente los frenos. A través de un radar en la parrilla del coche, una cámara al lado del espejo retrovisor interior y una unidad de control central el sistema detecta cualquier peatón situado delante del coche al tiempo que calcula la distancia entre ambos. También es capaz de detectar peatones que están a punto de alcanzar la calzada. El sistema de detección de peatones con frenado automático puede evitar una colisión con un peatón a velocidades de hasta 35 km/h. A más velocidad la prioridad es reducir la velocidad del coche antes del impacto.

- Sistema inteligente de información al conductor (IDIS): Este sistema registra continuamente la actividad del conductor y es capaz de retrasar la entrada de mensajes de texto y llamadas cuando las circunstancias de conducción no son adecuadas y puede haber riesgo de accidente. De esta manera se reduce la distracción del conductor.

- Asistente de visión nocturna: Muestra la carretera con la misma intensidad que si estuvieran las luces de carretera conectadas pero sin deslumbrar a los demás conductores. Dos faros infrarrojos de corto alcance situados al lado de la parrilla del radiador emiten una luz invisible al ojo humano pero con un alcance similar al de los faros de bixenon. En el interior del coche una cámara sensible a los rayos infrarrojos situada en el parabrisas consigue captar la imagen de la carretera y proyectarla en la pantalla multifunción del vehículo mostrando posibles animales, personas, piedras, un coche averiado u otros obstáculos 'calientes' o 'fríos'. Su gran ventaja es que permite al conductor reaccionar más rápidamente ante un imprevisto.

- Sistema de reconocimiento de señales de tráfico: Detecta límites variables de velocidad, prohibiciones de adelantamientos y finalización de las mismas. En el futuro será posible detectar otras señales de tráfico. Gracias a este sistema el conductor está continuamente informado de los límites de velocidad de la carretera por la que circula.

- Limpiaparabrisas automático: Es uno de los sistemas más frecuentes y conocidos. Mediante un sensor en el parabrisas es capaz de detectar presencia de agua activando de forma automática los parabrisas y ajustando su frecuencia según la intensidad de la lluvia.

- El sistema de control por voz: Se trata de un sistema que permite comunicarse con el vehículo a través de la voz, con la finalidad de por ejemplo buscar direcciones, hacer y revivir llamadas sin necesidad de utilizar las manos, o elegir la música.

- Detector de fatiga en el conductor: Este sistema es capaz de reconocer si el conductor está a punto de dormirse al volante, a través de sensores, y de advertirle antes de que ocurra un accidente. El sistema realiza un seguimiento de varios aspectos de la cara, incluido el grado de apertura de los ojos. Además analiza los patrones de conducción y las reacciones del conductor y los combinan con datos sobre la velocidad de circulación, la hora y el comportamiento del intermitente. Si detecta que hay cansancio en el conductor le avisa mediante el símbolo de una taza de café en el salpicadero para que se tome un descanso.

- Indicador de la presión de los neumáticos (TPM): Un monitor de presión de neumáticos avisa al conductor, mediante un piloto de aviso instalado en el salpicadero, si existe algún neumático con la presión baja. Este indicador funciona con los sensores de velocidad de las ruedas del ABS.

- Control de crucero: Este sistema electrónico permite al conductor fijar una velocidad de circulación sin necesidad de mantener presionado el pedal del acelerador. Si se pulsa de nuevo el botón se recupera automáticamente la velocidad previamente seleccionada y con solo presionar el pedal del freno se desactiva. La segunda generación de este sistema también incluye el control de la distancia con respecto al vehículo que circula delante (ver ACC).

- Sistema de navegación: Es uno de los sistemas de asistencia al conductor más conocidos. Gracias al uso de mapas almacenados y la navegación GPS el sistema calcula la ruta más rápida al destino elegido.

- Asistente al aparcamiento: Este sistema ayuda al conductor durante las maniobras de aparcamiento y al mismo tiempo permite reducir el número de facturas para reparar daños en la carrocería. Los hay que encuentran el hueco para aparcar, los que te facilitan el aparcamiento con cámaras que muestran lo que hay alrededor del coche, e incluso los que mueven el volante y el conductor sólo acciona los pedales y el cambio.

- Asistente de luces largas adaptativas: Ajusta la iluminación del coche en función de la distancia a la que se encuentre el vehículo que circule por el carril contrario. Según se acerque el vehículo el rango de iluminación va decreciendo evitando así que el conductor tenga que cambiar de luces largas a cortas.

- Sistema de iluminación adaptativa (AFL): Este sistema combina una luz giratoria en curvas con otra luz estática que ilumina la carretera en cruces y curvas cerradas. De esta manera se consigue una mejor iluminación según las necesidades del conductor. También existe en el mercado una versión avanzada denominada AFL+ que utiliza los faros bi-xenon y se combina con las luces de iluminación diurna de Led.

- Asistente al arranque en pendiente (Hill Holder): Detecta el ángulo de inclinación de la carrocería y evita que el vehículo se vaya hacia atrás en una pendiente durante unos segundos cuando el conductor levanta el pie del freno. Este sistema es una función más del control de estabilidad.

- Suspensión Dinámica Adaptativa: Gracias a este sistema la fuerza de amortiguación de las cuatro ruedas se controla de forma inteligente en función

del estado de la carretera y del estilo de conducción. No sólo mejora el confort de conducción, sino que también aumenta la estabilidad y maniobrabilidad.

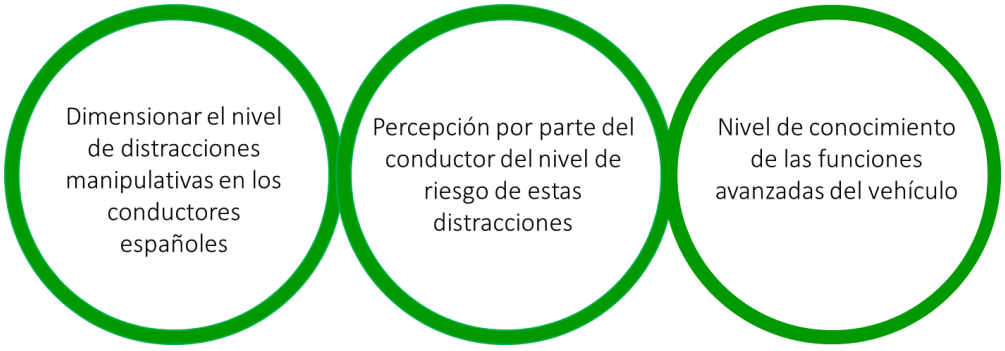
Planteamiento

En la conducción de un vehículo existen distracciones que se producen dentro del habitáculo del vehículo, tanto las distracciones tradicionales, como por ejemplo fumar, asearse, leer, comer/beber, leer, buscar algo en la guantera, como las distracciones tecnológicas, más relacionadas con los dispositivos que podemos encontrar en los vehículos, como por ejemplo manipular el navegador, la radio/mp3, aire acondicionado, móvil, o bien aprender a utilizar funciones del vehículo, como el ordenador de a bordo, desconectar ESP, limitador de velocidad, limpiaparabrisas, luces, etc.

Estas tareas manipulativas aparte de no mantener las manos al volante, llevan aparejada también una distracción visual, ya que el conductor centra su atención en el dispositivo dentro del vehículo apartando su vista de la carretera, así como una distracción mental.

Aunque en los últimos años la comunicación entre los dispositivos y el conductor ha mejorado en gran medida, y además los sistemas de reconocimiento de voz permiten realizar estas operaciones sin tener que apartar las manos del volante, existe mucho desconocimiento de los conductores sobre las tecnologías que incorporan los nuevos vehículos y que suponen una ayuda para evitar las consecuencias de las distracciones.

BP, CASTROL y RACE se han planteado la necesidad de realizar un estudio con los objetivos principales de:



Metodología

Target:

Conductores de 18 a 75 años, residentes en todo el territorio nacional, excluyendo Ceuta y Melilla.

Metodología:

CAWI → entrevistas online a través de panel de internautas.

Cuestionario:

El cuestionario ha tenido una duración de 12 minutos.

Trabajo de campo:

El trabajo de campo se ha realizado del 1 al 7 de Abril de 2016.

Muestra:

N= 1.145 entrevistas

Supuesta una población infinita y asumiendo un nivel de confianza del 95.5% considerando el máximo nivel de incertidumbre p = q = 0.5, el error muestral para la muestra total es de ±3,15%

- Genero:
  - Hombres: 492 entrevistas
  - Mujeres: 513 entrevistas

- Edad:
  - 18-24: 139 entrevistas
  - 25-34: 221 entrevistas
  - 35-44: 255 entrevistas
  - 45-54: 218 entrevistas
  - 55-75: 172 entrevistas

1.005 entrevistas representativas del universo

- CCAA:
  - Andalucía: 180 entrevistas
  - Aragón: 31 entrevistas
  - Asturias: 22 entrevistas
  - Illes Balears: 21entrevistas
  - Canarias: 50 entrevistas
  - Cantabria: 10 entrevistas
  - Castilla León: 51 entrevistas
  - Castilla La Mancha: 41 entrevistas
  - Cataluña: 161 entrevistas
  - Comunitat Valenciana: 112 entrevistas
  - Extremadura: 21 entrevistas
  - Galicia: 61 entrevistas
  - Madrid: 140 entrevistas
  - Murcia: 31 entrevistas
  - Navarra: 11 entrevistas
  - País Vasco: 51 entrevistas
  - La Rioja: 11 entrevistas

1 Acciones manipulativas que realizan los conductores

#MANOS AL VOLANTE

Acciones que realizan los conductores

Se ha pedido a los conductores que de las siguientes acciones marque aquellas que realizan alguna vez cuando van conduciendo.

Se trata de las distracciones manipulativas más frecuentes que se realizan mientras se conduce. Algunas de ellas están relacionadas con el propio hecho de la conducción, mientras que otras claramente deben realizarse con el vehículo parado atendiendo a razones de seguridad vial.

Se observan diferentes niveles de realización según cada una de las acciones propuestas, pero es de destacar que de media cada conductor realiza 6 acciones mientras conduce.

Las acciones propuestas son:

- Usar el limpiaparabrisas, luces, etc.
- Subir / bajar ventanillas
- Regular el aire acondicionado
- Manipular la radio/mp3/cds
- Regular los retrovisores
- Conectar/desconectar dispositivos (ESP, regulador velocidad, etc.)
- Manipular función manos libres del vehículo
- Manejar el navegador/Gps
- Poner / quitar dvd
- Regular la posición del asiento/ reposacabezas
- Usar el ordenador de a bordo
- Buscar objetos en la guantera
- Intentar sincronizar dispositivos con el vehículo
- Acceso a internet desde el vehículo

Los resultados muestran cómo las acciones más relacionadas con la conducción son las realizadas más frecuentemente:

Usar el limpiaparabrisas, luces, etc.	97%
Subir / bajar ventanillas	94%
Regular el aire acondicionado	89%
Manipular la radio/mp3/cds	86%
Regular los retrovisores	42%
Conectar/desconectar dispositivos (ESP, regulador velocidad, etc.)	35%
Manipular función manos libres del vehículo	32%
Manejar el navegador/Gps	28%
Poner / quitar dvd	25%
Regular la posición del asiento/ reposacabezas	22%
Usar el ordenador de a bordo	22%
Buscar objetos en la guantera	16%
Intentar sincronizar dispositivos con el vehículo	14%
Acceso a internet desde el vehículo	4%

Media de acciones: 6,06

Por género

Los hombres realizan más acciones que las mujeres

	492	423
Usar el limpiaparabrisas, luces, etc.	97%	97%
Subir / bajar ventanillas	95%	94%
Regular el aire acondicionado	89%	89%
Manipular la radio/mp3/cds	89%	83%
Regular los retrovisores	40%	44%
Conectar/desconectar dispositivos (ESP, regulador velocidad, etc.)	41%	29%
Manipular función manos libres del vehículo	37%	27%
Manejar el navegador/Gps	31%	24%
Poner / quitar dvd	22%	27%
Regular la posición del asiento/ reposacabezas	22%	23%
Usar el ordenador de a bordo	32%	13%
Buscar objetos en la guantera	19%	14%
Intentar sincronizar dispositivos con el vehículo	15%	14%
Acceso a internet desde el vehículo	4%	4%
Media de acciones:	6,33	5,81

Por edad

La edad no conlleva una mayor o menor realización, depende de cada acción.

	Entre 18 y 24 años	Entre 25 y 34 años	Entre 35 y 44 años	Entre 45 y 54 años	Entre 55 y 75 años
	139	221	255	218	172
Usar el limpiaparabrisas, luces, etc.	97%	99%	97%	96%	97%
Subir / bajar ventanillas	93%	93%	97%	94%	93%
Regular el aire acondicionado	96%	90%	91%	85%	86%
Manipular la radio/mp3/cds	95%	91%	86%	82%	76%
Regular los retrovisores	40%	40%	40%	41%	52%
Conectar/desconectar dispositivos (ESP, regulador velocidad, etc.)	25%	34%	38%	41%	33%
Manipular función manos libres del vehículo	27%	31%	37%	33%	28%
Manejar el navegador/Gps	40%	39%	22%	24%	17%
Poner / quitar dvd	17%	20%	25%	28%	32%
Regular la posición del asiento/ reposacabezas	32%	25%	20%	18%	20%
Usar el ordenador de a bordo	15%	24%	23%	25%	21%
Buscar objetos en la guantera	13%	24%	15%	16%	13%
Intentar sincronizar dispositivos con el vehículo	17%	19%	14%	12%	9%
Acceso a internet desde el vehículo	6%	8%	3%	1%	1%
Media de acciones:	**6,10**	**6,35**	**6,09**	**5,95**	**5,77**

Acciones que realizaron los conductores

De las 14 acciones manipulativas del vehículo sugeridas por término medio los conductores españoles realizan 6 de ellas (6,06).

- Los hombres (media de 6,33 acciones) realizan ligeramente más acciones mientras conducen que las mujeres (media 5,81).
- A medida que aumenta la frecuencia de conducción se realizan un mayor número de acciones manipulativas: el conductor más frecuente, que conduce todos los días (media 6,26 acciones), el conductor medio, que conduce al menos 2 veces a la semana (media 5,86), y el conductor esporádico (5,09).
- Lo mismo ocurre con el número de kilómetros recorridos a la semana, cuanto mayor número de kilómetros se recorren mayor número de acciones al volante (6,56 acciones de media para los que más km circulan , vs 5,92 acciones para los intermedios y 5,29 acciones para los conductores que recorren 70 km a la semana o menos).
- No se observan diferencias por edad ni por el tiempo que lleva conduciendo.

Observamos que hay 4 acciones que realizan casi todos los conductores como son:

- usar el limpiaparabrisas/luces, etc. (97%).
- subir/bajar ventanillas (94%).
- regular el aire acondicionado (89%).
- manipular la radio/mp3/cds (88%).

Estas acciones son más frecuentes pero como veremos más adelante, son las que implican un menor nivel de distracción (solo para el 6% de los encuestados).

Existen otros tipos de acciones relacionadas con la posición al volante y la búsqueda de la ruta que claramente deben realizarse antes de comenzar la conducción, con el vehículo parado, como son:

- regular los retrovisores (42%).
- regular la posición del asiento o reposacabezas (22%).
- manejar el navegador/Gps (28%).

Por el contrario hay algunas otras acciones que se realizan en menor medida como son:

- acceso a internet desde el vehículo (4%).
- intentar sincronizar dispositivos con el vehículo (14%).
- buscar objetos en la guantera (16%).
- usar el ordenador de a bordo (22%).

Analizando en detalle la realización de cada una de estas acciones (ordenadas de mayor e menor nivel de realización):

- Usar el limpiaparabrisas/luces (97%)
  - Es una acción ampliamente realizada y no se observan diferencias significativas respecto a ninguna variable.
- Subir/bajar ventanillas (94%)
  - Los conductores esporádicos realizan menos esta acción (85%) y también los que conducen menos km (91%).
- Regular el aire acondicionado (89%)
  - Los conductores de más de 45 años regulan menos el aire acondicionado (85%)
  - Los conductores esporádicos realizan menos esta acción (79%)
- Manipular la radio/mp3/cds (86%).
  - Los hombres (89%) manipulan más la radio/mp3/cds que las mujeres (83%).
  - Los jóvenes (de 18 a 24 años 95% y de 24 a 34 años 91%) son los que más la manipulan, siendo también los que llevan 5 o menos años conduciendo los que más la manipulan (92%).
  - El conductor profesional (90%) lo manipula más que el privado (85%).
  - El conductor esporádico manipula menos la radio/mp3/cd (72%) y también el que conduce pocos km (80%).
- Regular los retrovisores (42%)
  - Los más mayores (55-75 años) significativamente regulan más los retrovisores en marcha (52%).

- Conectar/desconectar dispositivos (ESP, regulador velocidad, etc.) (35%)
    - Se observa una gran diferencia entre hombres (41%) y mujeres (29%)
    - Y los más jóvenes (18-24 años) son los que menos realizan esta acción (25%).
    - Los conductores frecuentes, que conducen todos los días, son los que más realizan esta acción (39%), los conductores que hacen muchos km (44%), así como los que llevan mucho tiempo conduciendo (39%).
- Manipular función manos libres del vehículo (32%).
    - Los hombres (37%) realizan más esta acción que las mujeres (27%)
    - Los conductores frecuentes, que conducen todos los días, son los que más realizan esta acción (37%), los conductores que hacen muchos km (41%), así como los que llevan más tiempo conduciendo (34%).
- Manejar el navegador/GPS (28%)
    - Los hombres (31%) realizan más esta acción que las mujeres (24%)
    - Los más jóvenes (18-24 40% y 25-34 años 39%) lo usan más que los mayores.
    - Lo utilizan menos los conductores que hacen pocos km (19%), y los que llevan más tiempo conduciendo son los que menos lo utilizan (22%).
- Poner / quitar DVD (25%)
    - Es la única acción que realizan más las mujeres (27%) que los hombres (22%).
    - A medida que aumenta la edad aumenta la realización de esta acción: Los más jóvenes (18-34 años) 17% y los más mayores (55-75 años) 32%.
    - Y también a medida que aumenta el tiempo que llevan conduciendo aumenta esta acción: conductor novel (16%) y conductor experimentado (27%)
- Regular la posición del asiento/ reposacabezas (22%)
    - Los más jóvenes (18-24 años) (32%) lo realizan más que los mayores.

- Usar el ordenador de a bordo (22%): esta es una acción en la que se observan diferencias en su uso

    - Se observa una gran diferencia de género, los hombres (32%) realizan más esta acción que las mujeres (13%)

    - Los más jóvenes (18-24 años 15%) son los que menos utilizan el ordenador de a bordo.

    - Lo utilizan menos los conductores esporádicos (10%) frente a los frecuentes (25%), igualmente los que hacen pocos km (7%) frente a los que hacen muchos (32%). A medida que aumenta el tiempo que llevan conduciendo aumenta el uso del ordenador de a bordo (los que llevan menos tiempo conduciendo (15%) y los que llevan más tiempo (25%).

- Buscar objetos en la guantera (16%)

    - Los hombres (19%) realizan más esta acción que las mujeres (14%)

    - Los conductores de 25 a 34 años son los que más realizan esta acción (24%).

    - Los conductores frecuentes (19%) buscan más objetos en la guantera, así como los que hacen más km (21%)

- Intentar sincronizar dispositivos con el vehículo (14%)

    - Los conductores más mayores (de 55 a 75 años) son los que menos realizan esta acción (9%).

    - A medida que aumenta el número de km que conducen aumenta la realización de esta acción (18%).

- Acceso a internet desde el vehículo (4%) Muy relacionado con la edad

    - Los más jóvenes (18-24 años 6% y 25-34 años 8%) son los que más realizan esta acción, los mayores prácticamente no la realizan.

    - Los que llevan menos tiempo conduciendo (7%) realizan más esta acción que el resto.

Acciones que realizan (atasco o semáforo)

Para cada una de las acciones que los conductores realizan mientras conducen, se les ha pedido que indiquen en qué ocasión u ocasiones suelen realizarlas. Las ocasiones que les mostramos no son excluyentes, por ejemplo pueden realizar una acción tanto cuando conducen en atascos como cuando están parados en los semáforos.

Como podemos observar, la mayoría de las acciones se realizan más en los semáforos

	(Base)			En ninguna ocasión
Usar el limpiaparabrisas, luces, etc.	976	57%	64%	33%
Subir / bajar ventanillas	948	65%	68%	23%
Regular el aire acondicionado	895	61%	70%	23%
Manipular la radio/mp3/cds	863	65%	78%	16%
Regular los retrovisores	425	52%	70%	25%
Conectar/desconectar dispositivos (ESP, regulador velocidad, etc.)	351	37%	45%	52%
Manipular función manos libres del vehículo	320	63%	74%	21%
Manejar el navegador/gps	278	55%	72%	18%
Poner / quitar dvd	246	63%	75%	16%
Regular la posición del asiento/ reposacabezas	225	46%	63%	28%
Usar el ordenador de a bordo	223	60%	53%	24%
Buscar objetos en la guantera	165	63%	79%	13%
Intentar sincronizar dispositivos con el vehículo	141	56%	63%	26%
Acceso a internet desde el vehículo	39	62%	56%	23%

En general la mayoría de las acciones tienden a realizarse más en los semáforos que en los atascos, concretamente:

- Usar el limpiaparabrisas/luces
- Regular el aire acondicionado
- Manipular la radio/mp3/cds
- Regular los retrovisores
- Manipular función manos libres del vehículo
- Manejar el navegador/GPS

Acciones que realizan (ciudad o carretera)

También se ha querido conocer si estas acciones se producen más circulando en ciudad o en carretera.

La mayoría de las acciones se realizan más en ciudad, aunque en carretera se realizan más algunas relacionadas con los desplazamientos largos.

	(Base)			En ninguna ocasión
Usar el limpiaparabrisas, luces, etc.	976	94%	88%	1%
Subir / bajar ventanillas	948	94%	65%	2%
Regular el aire acondicionado	895	89%	84%	2%
Manipular la radio/mp3/cds	863	86%	82%	3%
Regular los retrovisores	425	84%	53%	8%
Conectar/desconectar dispositivos (ESP, regulador velocidad, etc.)	351	35%	84%	6%
Manipular función manos libres del vehículo	320	79%	73%	8%
Manejar el navegador/gps	278	64%	72%	6%
Poner / quitar dvd	246	73%	70%	9%
Regular la posición del asiento/ reposacabezas	225	73%	49%	15%
Usar el ordenador de a bordo	223	64%	78%	10%
Buscar objetos en la guantera	165	80%	54%	1%
Intentar sincronizar dispositivos con el vehículo	141	71%	56%	14%
Acceso a internet desde el vehículo	39	64%	56%	13%

Se observan diferencias respecto a las acciones que realizan en ámbito urbano/cuidad y en carretera:

- Se realizan en mayor medida en cuidad:
    - Usar el limpiaparabrisas/luces
    - Subir/bajar ventanillas
    - Regular el aire acondicionado
    - Manipular la radio/mp3/cds
    - Regular los retrovisores
    - Regular la posición del asiento/ reposacabezas
    - Buscar objetos en la guantera
    - Intentar sincronizar dispositivos con el vehículo
    - Manipular función manos libres del vehículo (de forma ligeramente significativa)
- Y por el contrario se realizan más en carretera aquellas acciones más relacionadas con un viaje:
    - Conectar/desconectar dispositivos (ESP, regulador velocidad, etc.)
    - Manejar el navegador/GPS
    - Usar el ordenador de a bordo

Acciones que realizan (solo o acompañado)

Aunque conduzca acompañado el conductor sigue realizando en gran media muchas acciones.

	(Base)			En ninguna ocasión
Usar el limpiaparabrisas, luces, etc.	976	90%	84%	3%
Subir / bajar ventanillas	948	90%	83%	3%
Regular el aire acondicionado	895	88%	75%	3%
Manipular la radio/mp3/cds	863	88%	66%	4%
Regular los retrovisores	425	85%	73%	7%
Conectar/desconectar dispositivos (ESP, regulador velocidad, etc.)	351	88%	77%	6%
Manipular función manos libres del vehículo	320	87%	58%	8%
Manejar el navegador/gps	278	85%	53%	5%
Poner / quitar dvd	246	79%	55%	8%
Regular la posición del asiento/ reposacabezas	225	83%	65%	12%
Usar el ordenador de a bordo	223	85%	72%	7%
Buscar objetos en la guantera	165	82%	46%	7%
Intentar sincronizar dispositivos con el vehículo	141	76%	54%	13%
Acceso a internet desde el vehículo	39	72%	54%	13%

Como es lógico, cuando los españoles conducen solos realizan en mayor medida todas las acciones sugeridas. Cuando van acompañados las otras personas que viajan en el vehículo realizan algunas de esas acciones, aunque aun conduciendo acompañado el conductor sigue realizando en gran media muchas de ellas, por ejemplo:

- Usar el limpiaparabrisas/luces
- Subir/bajar ventanillas
- Regular el aire acondicionado
- Conectar/desconectar dispositivos (ESP, regulador velocidad, etc.)
- Usar el ordenador de a bordo
- Regular los retrovisores

Acciones que realizan (mañana tarde o noche)

Se realizan en similar medida por la mañana o tarde, es menor la realización de estas acciones por la noche.

	(Base)				En ninguna ocasión
Usar el limpiaparabrisas, luces, etc.	976	87%	88%	64%	2%
Subir / bajar ventanillas	948	88%	89%	50%	2%
Regular el aire acondicionado	895	84%	89%	51%	3%
Manipular la radio/mp3/cds	863	89%	87%	59%	4%
Regular los retrovisores	425	85%	75%	43%	8%
Conectar/desconectar dispositivos (ESP, regulador velocidad, etc.)	351	83%	85%	56%	8%
Manipular función manos libres del vehículo	320	83%	83%	52%	7%
Manejar el navegador/gps	278	82%	83%	56%	7%
Poner / quitar dvd	246	79%	79%	47%	9%
Regular la posición del asiento/ reposacabezas	225	78%	70%	50%	12%
Usar el ordenador de a bordo	223	81%	82%	55%	9%
Buscar objetos en la guantera	165	82%	74%	42%	9%
Intentar sincronizar dispositivos con el vehículo	141	78%	72%	40%	11%
Acceso a internet desde el vehículo	39	62%	82%	41%	10%

Analizando cuando se realizan estas acciones en función del momento del día vemos que la mayoría ellas se realizan en igual medida por la mañana o por la tarde, siendo significativamente menor la realización de estas acciones por la noche.

Se realizan en mayor medida por la tarde:

- Regular el aire acondicionado
- Acceso a internet desde el vehículo

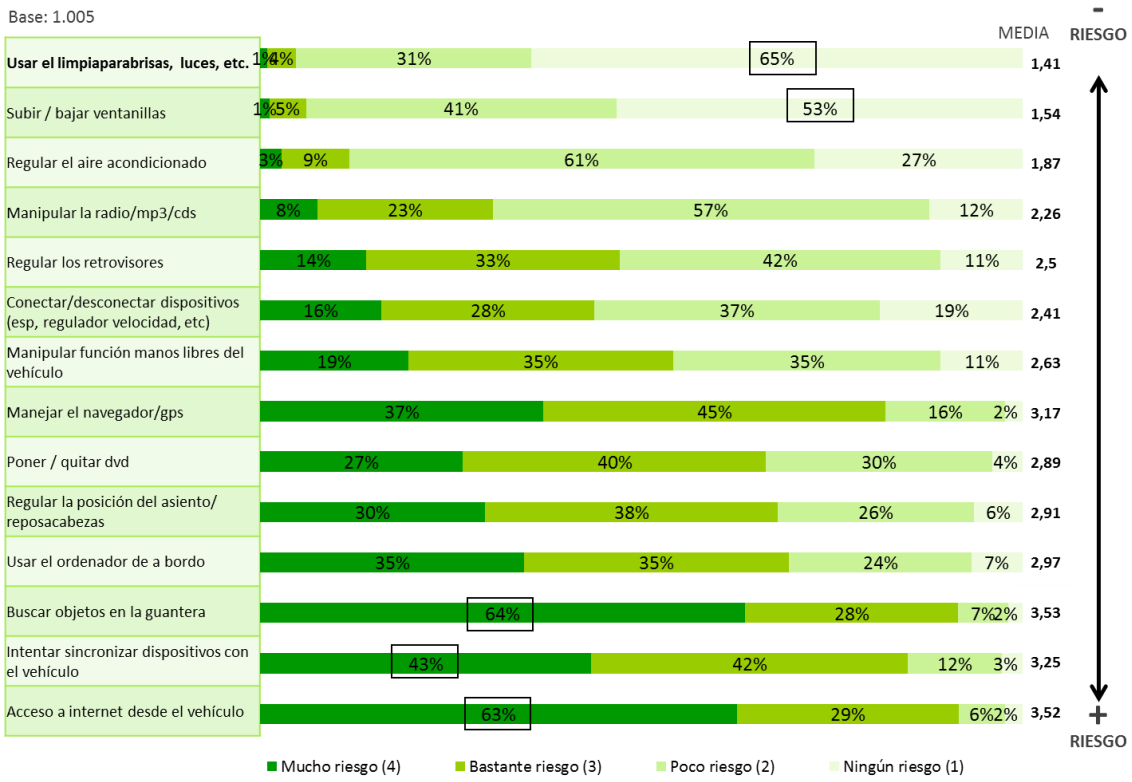
Y por la mañana se realiza más Regular los retrovisores.

2 Percepción del riesgo de las distracciones manipulativas

#MANOS AL VOLANTE

Nivel de riesgo al realizar las acciones mientras conduce

Se ha querido conocer cuál es el nivel de riesgo que perciben los conductores a la hora de realizar cada una de las acciones propuestas mientras conducen, para lo cual se les ha preguntado cómo calificarían el riesgo de realizar estas acciones mientras conduce.



En general se observa una percepción del riesgo más elevada entre las mujeres y entre los conductores más "inexpertos" (esporádicos/hacen poco kilómetros, conductores noveles).

Las acciones que se perciben con menor nivel de riesgo son las que más realizan los conductores, concretamente las acciones con menos riesgo son:

- Usar el limpiaparabrisas/luces (1% "mucho riesgo" y "ningún riesgo"65%)
    - Más percepción de riesgo entre las mujeres (59%"ningún riesgo"), entre los conductores esporádicos (48% "ningún riesgo"), entre los que conducen pocos km (58% "ningún riesgo"), y entre los conductores noveles (51% "ningún riesgo").
- Subir/bajar ventanillas (1% "mucho riesgo" y "ningún riesgo"53%)
    - Mayor percepción del riesgo entre las mujeres (45% "ningún riesgo"), y entre los que conducen pocos km (43% "ningún riesgo") y entre los noveles (41% "ningún riesgo").
- Regular el aire acondicionado (3% "mucho riesgo" y "ningún riesgo"27%)
    - Mayor nivel de riesgo entre las mujeres (21% "ningún riesgo"), entre los conductores esporádicos (17%"ningún riesgo"), y los que conducen pocos km (19% "ningún riesgo"), y entre los conductores noveles (18% "ningún riesgo").

Hay otras acciones que se consideran con algo más de riesgo, pero todavía en niveles de no mucho riesgo:

- Manipular la radio/mp3/cds (8% "mucho riesgo")
    - Las mujeres (10% "mucho riesgo"), los conductores esporádicos (14% "mucho riesgo"), y los que conducen menos km (11% "mucho riesgo"), perciben mayor nivel de riesgo
- Regular los retrovisores (14% "mucho riesgo")
    - La percepción del riesgo es menor entre los que conducen muchos km (11% "mucho riesgo"), y entre los que llevan más años conduciendo (11% "mucho riesgo").
- Conectar/desconectar dispositivos (ESP, regulador velocidad, etc.) (16% "mucho riesgo")
    - Mayor percepción del riesgo entre las mujeres (21% "mucho riesgo"), entre los conductores esporádicos (31% "mucho riesgo"), y los que conducen pocos km (21% "mucho riesgo").

- Manipular función manos libres del vehículo (19% "mucho riesgo")

    - Mayor percepción del riesgo entre las mujeres (22% "mucho riesgo"), entre los conductores esporádicos (28% "mucho riesgo"), y los que conducen pocos km (24% "mucho riesgo").

Y el nivel de riesgo es más elevado en las siguientes acciones:

- Manejar el navegador/GPS (37% "mucho riesgo")

    - Los conductores de más de 35 años tienen mayor percepción del riesgo (40%, 44% y 41%% "mucho riesgo" respectivamente en cada intervalo de edad), así como el conductor frecuente (41% "mucho riesgo") y el que lleva más años conduciendo (44% "mucho riesgo")

- Regular la posición del asiento/ reposacabezas (30% "mucho riesgo")

    - Mayor percepción de riesgo entre los de más de 55 años (40% "mucho riesgo").

- Poner / quitar DVD (27% "mucho riesgo")

Las acciones calificadas como de mucho riesgo por los conductores son:

- Buscar objetos en la guantera (64% "mucho riesgo")

    - Los conductores de 25-34 años tienen menor percepción del riesgo (55% "mucho riesgo")

    - Y los que llevan más años conduciendo perciben aún más riesgo en esta acción (68% "mucho riesgo")

- Acceso a internet desde el vehículo (63% "mucho riesgo")

    - Mayor percepción del riesgo entre los que llevan conduciendo muchos años (67% "mucho riesgo").

- Intentar sincronizar dispositivos con el vehículo (43% "mucho riesgo")

- Usar el ordenador de a bordo (35% "mucho riesgo")

    - Mayor nivel de riesgo entre al mujeres (44% "mucho riesgo"), entre los de más de 55 años (43% "mucho riesgo").

Nivel de distracción

A la pregunta ¿te has distraído alguna vez por alguna de estas acciones mientras conducías?, los encuestados han respondido:

	(Base: realizan cada acción)	SI ME HE DISTRAÍDO	NOME HE DISTRAÍDO
Usar el limpiaparabrisas, luces, etc.	976	6%	94%
Subir / bajar ventanillas	948	6%	94%
Regular el aire acondicionado	895	17%	83%
Manipular la radio/mp3/cds	863	42%	58%
Regular los retrovisores	425	20%	80%
Conectar/desconectar dispositivos (esp, regulador velocidad, etc)	351	22%	78%
Manipular función manos libres del vehículo	320	35%	65%
Manejar el navegador/gps	278	70%	30%
Poner / quitar dvd	246	48%	52%
Regular la posición del asiento/ reposacabezas	225	21%	79%
Usar el ordenador de a bordo	223	35%	65%
Buscar objetos en la guantera	165	59%	41%
Intentar sincronizar dispositivos con el vehículo	141	63%	37%
Acceso a internet desde el vehículo	39	72%	28%

Las acciones realizadas con mayor frecuencia son las que conllevan un menor grado de distracción.

Los entrevistados reconocen que se han distraído en mayor medida con:

- Acceso a internet desde el vehículo (72%) ,aunque la base es reducida porque son pocos los entrevistados que han realizado esta acción , es importante destacarlo
- Manejar el navegador/GPS (70%)
    - Los de más edad (más de 55 años) se han distraído menos con el navegador (60%).
- Intentar sincronizar dispositivos con el vehículo (63%)
- Buscar objetos en la guantera (59%)

Por el contrario las acciones que han realizado pero para ellos no ha supuesto una distracción son principalmente las que realizan con mayor frecuencia:

- Usar el limpiaparabrisas/luces (solo para el 6%)
    - Los de 25-34 años reconocen que se han distraído algo más (91% no me he distraído)
    - Por el contrario el conductor experimentado declara en mayor medida que no se ha distraído la realizar esta acción (97%)
- Subir/bajar ventanillas (6%)

Del total de conductores encuestados, el 58 % se ha distraído al realizar al menos una de las acciones propuestas.

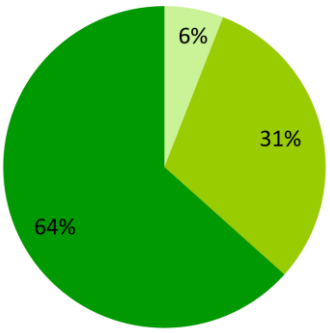
No se han distraído por ninguna acción	**42%**
Se han distraído por 1 acción	**20%**
Se han distraído por 2 acciones	**14%**
Se han distraído por 3 acciones	**9%**
Se han distraído por 4 acciones	**7%**
Se han distraído por 5 acciones o más	**8%**
Media de acciones por las que se han distraído	**1,53%**

Consecuencia de distracción

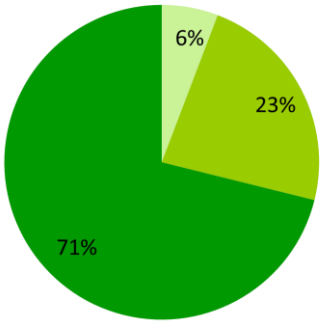
Se ha querido preguntar por las consecuencias de las distracciones producidas al realizar durante la conducción cada una de las acciones propuestas.

A continuación puede observarse en forma de gráfico los resultados obtenidos.

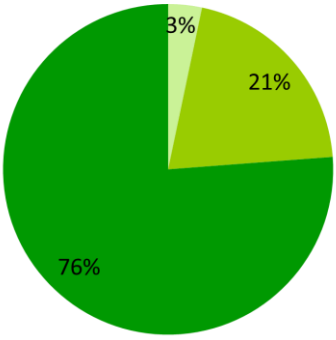
USAR EL LIMPIAPARABRISAS, LUCES, ETC.



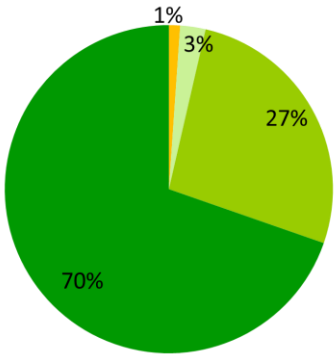
SUBIR / BAJAR VENTANILLAS



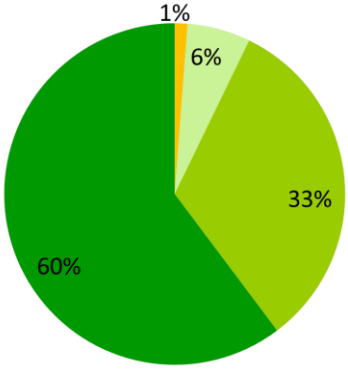
REGULAR EL AIRE ACONDICIONADO



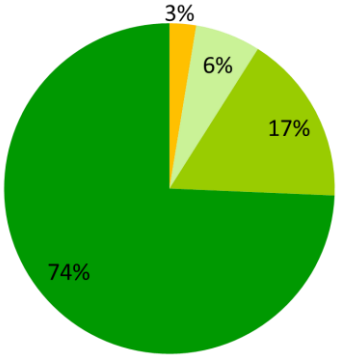
MANIPULAR LA RADIO/MP3/CDS



REGULAR LOS RETROVISORES

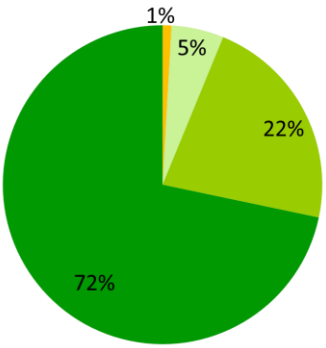


CONECTAR/DESCONECTAR DISPOSITIVOS (ESP, REGULADOR VELOCIDAD, ETC)

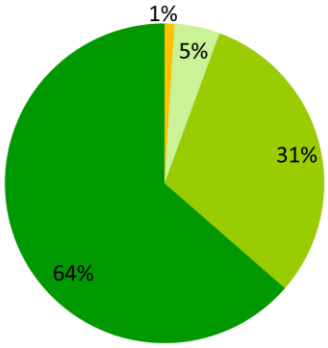


Un accidente | Una situación de mucho riesgo | Una situación con cierto riesgo | No, no supuso una situación de riesgo

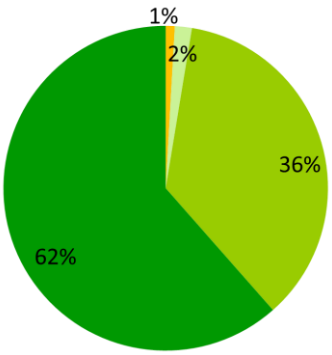
MANIPULAR LA FUNCIÓN MANOS LIBRES DEL COCHE.



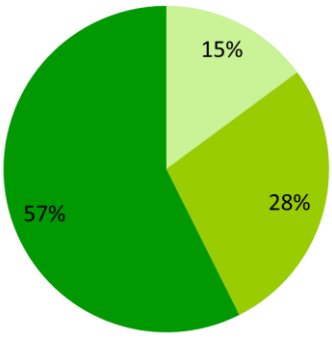
MANEJAR EL NAVEGADOR GPS



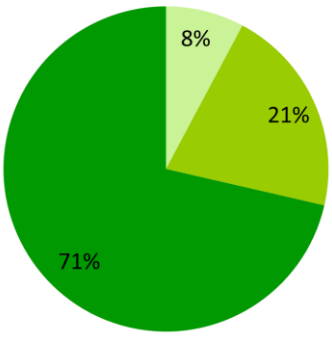
PONER/QUITAR DVD



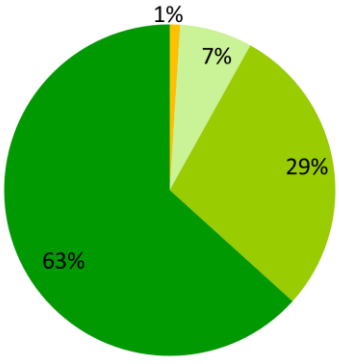
REGULAR LA POSICIÓN DEL ASIENTO/REPOSACABEZA



USAR EL ORDENADOR DE BORDO

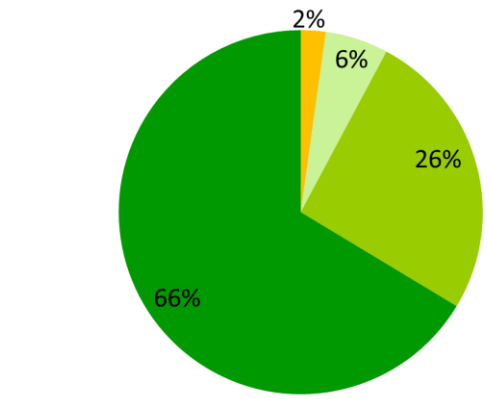


BUSCAR OBJETOS EN LA GUANTERA

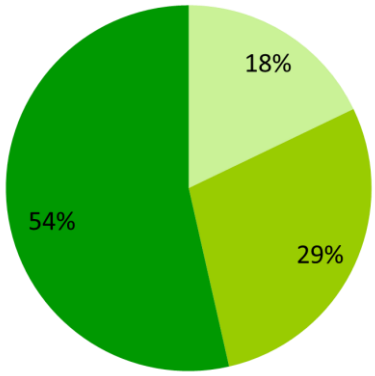


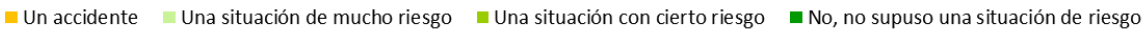
Un accidente | Una situación de mucho riesgo | Una situación con cierto riesgo | No, no supuso una situación de riesgo

INTENTAR SINCRONIZAR DISPOSITIVOS CON EL VEHÍCULO



ACCESO A INTERNET DESDE EL VEHÍCULO





Resumen consecuencia de la distracción

	Bases reducidas en algún caso (Base: se ha distraído con cada acción)	Un accidente	Una situación de mucho riesgo	Una situación con cierto riesgo	No, no supuso una situación de riesgo
Usar el limpiaparabrisas, luces, etc.	55	-	6%	31%	64%
Subir / bajar ventanillas	52	-	6%	23%	71%
Regular el aire acondicionado	151	-	3%	21%	76%
Manipular la radio/mp3/cds	359	1%	3%	27%	70%
Regular los retrovisores	83	1%	6%	33%	60%
Conectar/desconectar dispositivos (esp, regulador velocidad, etc.)	78	3%	6%	17%	74%
Manipular función manos libres del vehículo	113	1%	5%	22%	72%
Manejar el navegador/gps	195	1%	5%	31%	64%
Poner / quitar dvd	117	1%	2%	36%	62%
Regular la posición del asiento/ reposacabezas	47	-	15%	28%	57%
Usar el ordenador de a bordo	77	-	8%	21%	71%
Buscar objetos en la guantera	98	1%	7%	29%	63%
Intentar sincronizar dispositivos con el vehículo	89	2%	6%	26%	66%
Acceso a internet desde el vehículo	28	-	18%	29%	54%

Es de destacar que la mayoría de las distracciones no han conllevado un accidente (el 1%), pero si en algunos casos situaciones de mucho riesgo (media de 5%), destacando dos acciones que acaparan los porcentajes más altos:

- Acceso a internet desde el vehículo (18%)
- Regular la posición del asiento/ reposacabezas (15%)

Algunas distracciones han tenido como consecuencia un accidente:

- Conectar/desconectar dispositivos (ESP, regulador velocidad, etc.) (3%)
- Intentar sincronizar dispositivos con el vehículo (2%)
- Manipular la radio/mp3/cds (1%)
- Regular los retrovisores (1%)

- Manipular función manos libres del vehículo (1%)
- Manejar el navegador/GPS (1%)
- Poner / quitar DVD (1%)
- Buscar objetos en la guantera (1%)

Respecto al número de accidentes sufridos en todos los casos es 1 accidente, excepto en 2 ocasiones que han sido dos accidentes (Intentar sincronizar dispositivos con el vehículo y Poner / quitar DVD).

3 Funciones avanzadas de los vehículos

#MANOS AL VOLANTE

Como afectan a los conductores las nuevas funciones de los vehículos

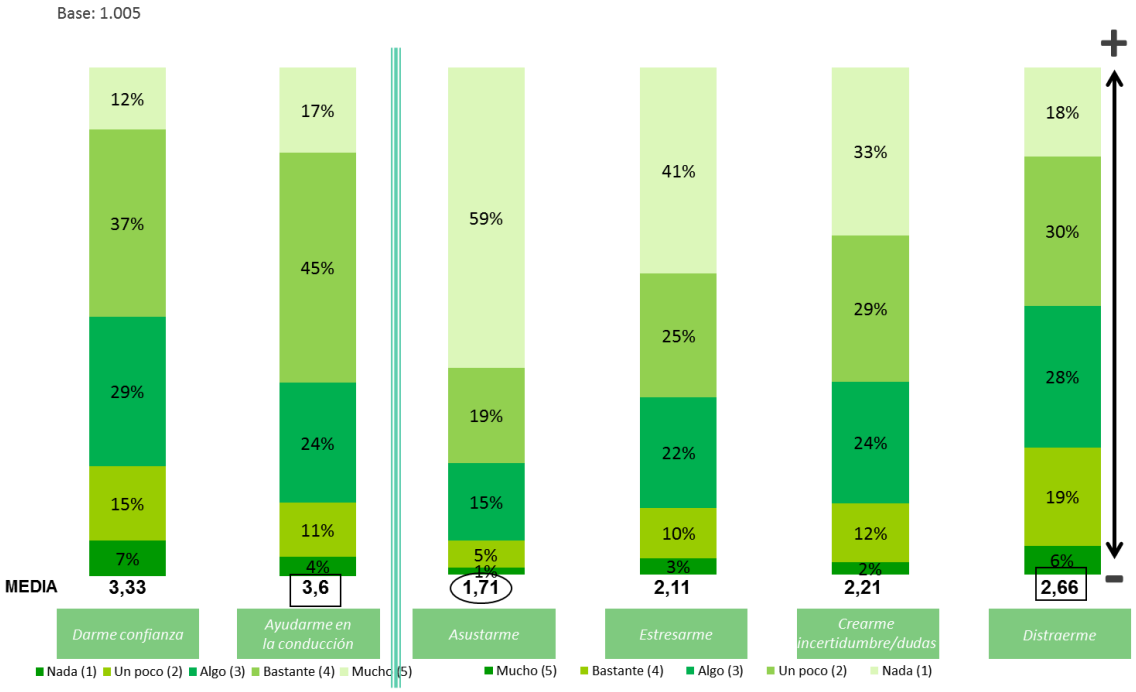
Los vehículos modernos cada vez tienen más tecnologías, nuevas funciones y automatismos que intentan ayudarnos y velar por nuestra seguridad, pero todas estas nuevas funciones pueden llegar durante la conducción a provocar sensaciones de estrés, confusión suficiente sobre aspectos clave como para qué sirven, cómo actuar en caso de entrar en funcionamiento, o cómo conectarlas o desconectarlas.

Algunas de las funcionalidades que incorporan los vehículos deberían ser ya ampliamente conocidas, como por ejemplo el ABS o el ESP, pero otras son más nuevas en el mercado. Las funcionalidades sobre las que se ha preguntado en este caso a los conductores son:

- Limitador/Regulador de velocidad
- ABS o Sistema antibloqueo de Frenos
- Sistema de asistencia al aparcamiento
- Sistema de marcación de números de teléfono por voz
- Sistema de control de tracción
- Sistema de asistencia de frenada
- Sistema de alerta de cambio de carril
- Sistema detección ángulos muertos
- ESP o Control Electrónico de Estabilidad
- Sistema de alerta de choque inminente
- Sistema detección de la fatiga

En primer lugar se ha preguntado a los conductores si estas nuevas tecnologías, entienden por un lado son positivas para la conducción, en términos de ofrecer “Confianza” y “Ayuda” a la conducción, y por otro lado si consideran que pueden tener efectos adversos si no se conocen lo suficientemente, en términos de llegar a “Asustar”, “Estresar”, “Crear dudas o incertidumbre” o “Distraer” al conductor.

Los resultados pueden observarse en el siguiente gráfico:



Ante las nuevas tecnologías, funciones y automatismos de los vehículos los conductores:

- Consideran que ayudan bastante en la conducción , un 62% considera que ayudan mucho o bastante, y únicamente un 4% declara que no ayudan nada
    - Los hombres (22% “mucho”), así como los que conducen muchos km (21% “mucho”), piensan en mayor medida que les ayudan en la conducción
- También dan confianza, aunque en menor medida siendo un 49% los que declaran que dan mucha o bastante confianza, y un 7% que nada de confianza.
    - Al que conduce muchos km le da más confianza (14% “mucho”).

Por tanto, podemos observar cómo para el 49% de los encuestados estas nuevas tecnologías, funciones y automatismos de los vehículos les dan “Mucha” o “Bastante” confianza en la conducción.

El otro dato relevante es que para el 62% de los encuestados estastecnologías, funciones y automatismos de los vehículos le dan "Mucha" o "Bastante" ayuda en la conducción, por lo que las nuevas funciones de los vehículos son un elemento muy positivo para los conductores.

Pero también conviene destacar que todas estas tecnologías, y especialmente la falta de conocimiento que existe sobre su funcionamiento, puede llegar a:

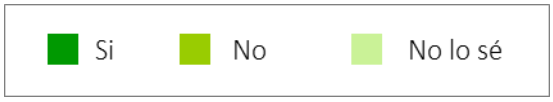
- No se sienten asustados por lo general (al 59% no les "asustan nada", pero existe un 6% a los que les llega a "asusta mucho o bastante")
- A la mayoría tampoco les estresa, pero existe un 13% a los que les estresa mucho o bastante.
- Ni les crea incertidumbre por lo general (al 33% no les "crea nada de incertidumbre"), pero hay un 14% a los que les crea mucha o bastante incertidumbre.
- Pero respecto a que distraigan en la conducción si encontramos que solo un 18% opina no les distrae nada, y por el contrario un 25% opina que estas nuevas tecnologías les distraen mucho o bastante, es decir, a uno de cada 4 conductores.

Nivel de conocimiento de las nuevas funciones

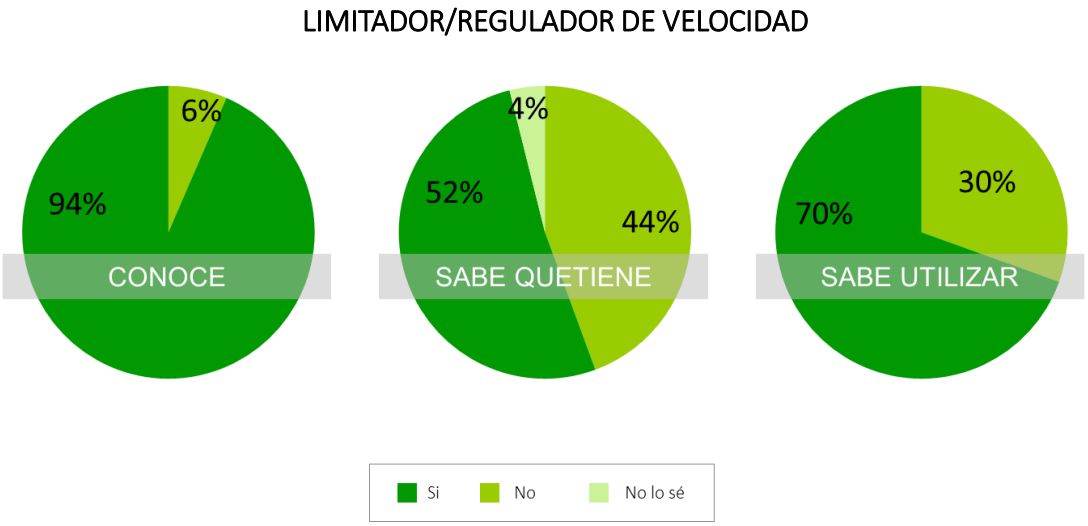
Se ha querido conocer también el nivel de conocimiento que existe sobre las nuevas funciones existentes en los vehículos, para lo cual se ha preguntado sobre tres aspectos:

1. ¿Conoces en qué consiste (para qué sirve, qué es)?
2. ¿Sabes si tu coche lo tiene?
3. ¿Sabes utilizarlo cómo funciona?

Y para cada una de estas preguntas se han dado tres opciones:

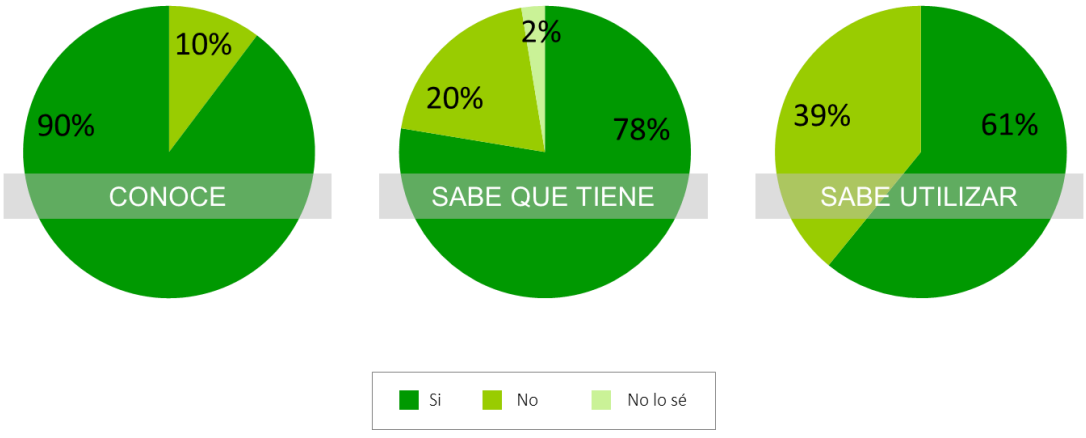


Las respuestas para cada uno de los dispositivos propuestos, puede observarse a continuación en forma de gráfico:



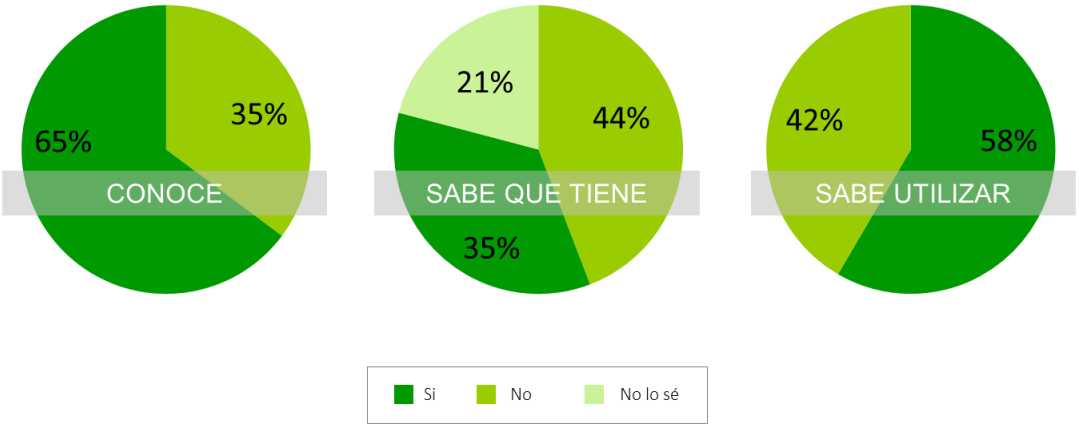
ABS O SISTEMA ANTIBLOQUEO DE FRENOS

SISTEMA DE ASISTENCIA AL APARCAMIENTO

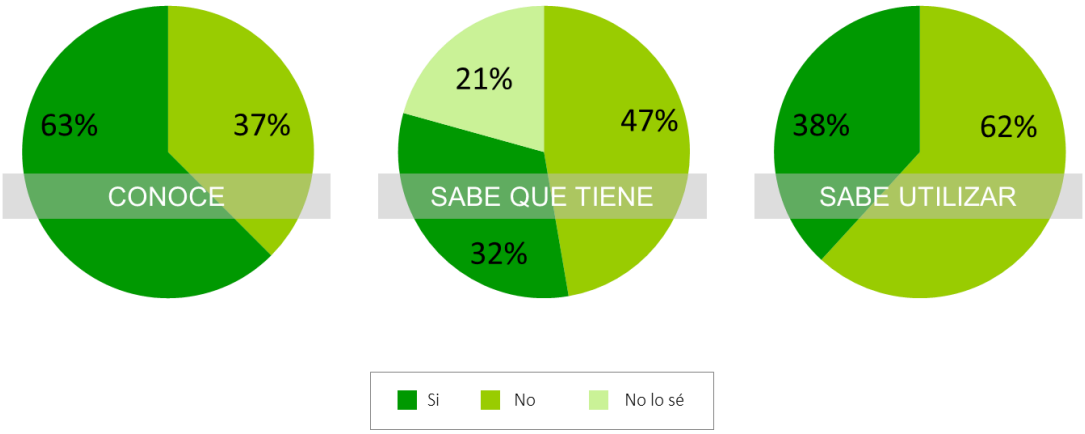


SISTEMA DE MARCACIÓN DE NÚMEROS DE TELÉFONO POR VOZ

SISTEMA DE CONTROL DE TRACCIÓN

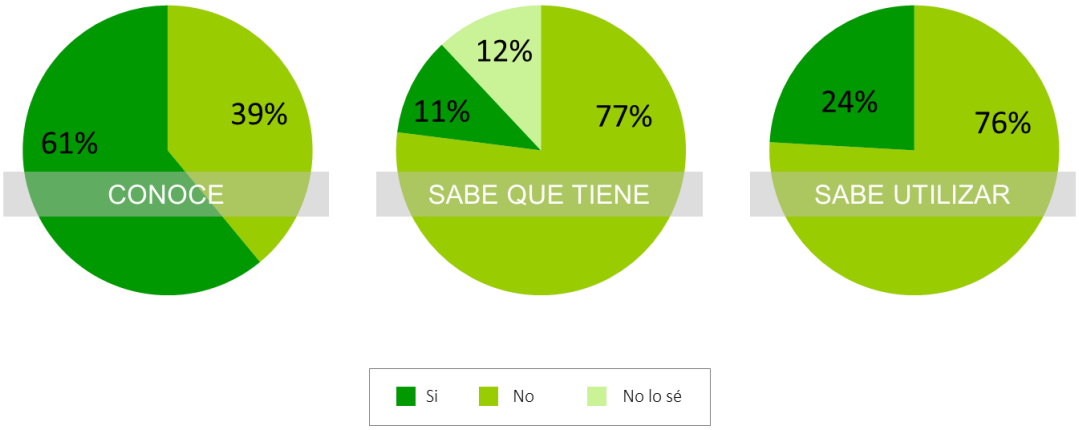


SISTEMA DE ASISTENCIA DE FRENADA

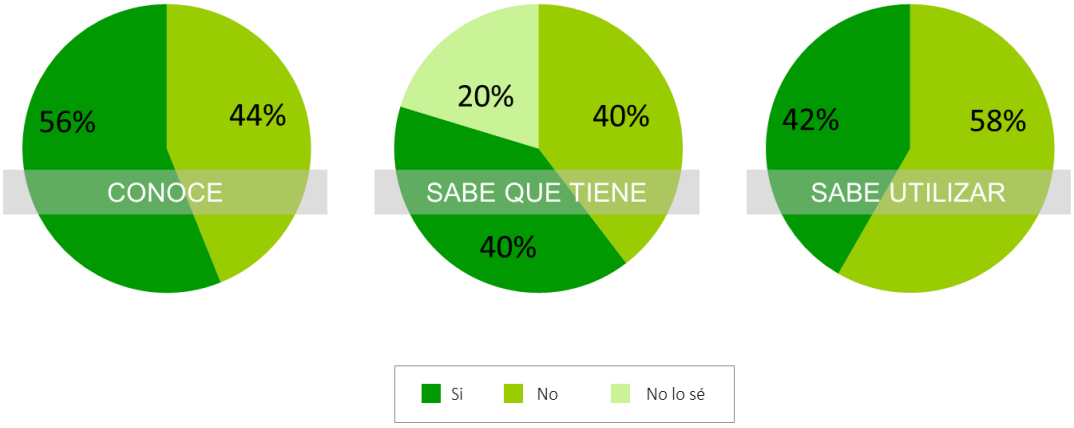


SISTEMA DE ALERTA DE CAMBIO DE CARRIL

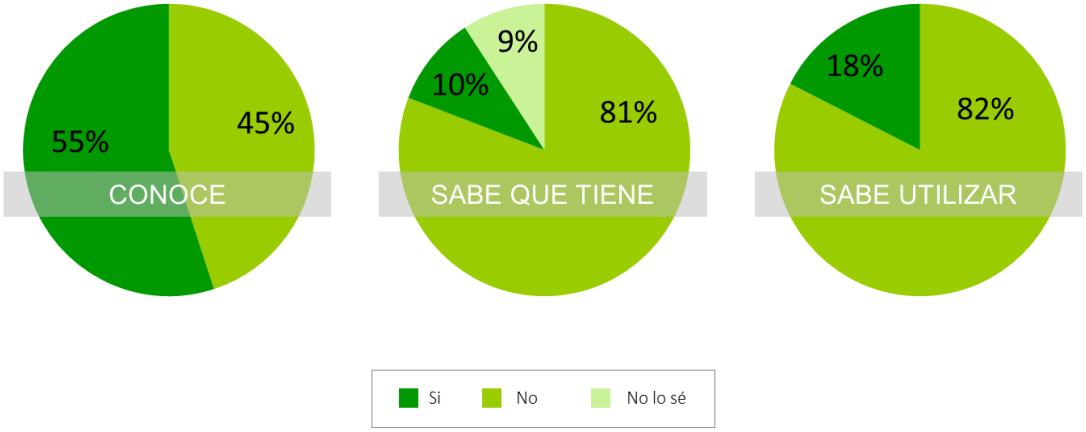
SISTEMA DETECCIÓN ÁNGULOS MUERTOS



ESP O CONTROL ELECTRÓNICO DE ESTABILIDAD



SISTEMA DE ALERTA DE CHOQUE INMINENTE



SISTEMA DETECCIÓN DE FATIGA

Como hemos podido ver en los gráficos, de las funciones avanzadas del vehículo analizadas hay 4 de ellas que son ampliamente conocidas por los conductores españoles (más del 85% de nivel de conocimiento):

- Limitador/regulador de velocidad
- ABS
- Sistema de asistencia al aparcamiento
- Sistema de marcación de números de teléfono por voz

Por el contrario otras funciones presentan unos niveles de conocimiento inferior, cercano al 50%:

- Sistema de detección de fatiga (desconocimiento del 51%)
- Sistema de alerta de choque inminente (desconocimiento del 45%)
- ESP (desconocimiento del 44%)

Teniendo en cuenta las 3 variables de "conoce", "sabe que tiene su vehículo" y "sabe utilizar" podemos clasificar las funciones en:

- Funciones muy "instaladas" entre los conductores españoles:
  - ABS o sistema antibloqueo de frenos
  - Limitador/regulador de velocidad (el 52% saben que lo tiene su vehículo)

- Funciones que se conocen de "oídas", se tiene una idea general de ellas, son conocidas pero que solo algunos vehículos las poseen, y que por lo tanto algunos usuarios no saben del todo como utilizarlas:
    - Sistema de asistencia al aparcamiento
    - Sistema de marcación de números de teléfono por voz
- Funciones "para expertos": con nivel de conocimiento medio y que los que las tienen conocen como funcionan:
    - Sistema de control de tracción
    - Sistema de asistencia de frenada
    - ESP o control de estabilidad
- Funciones "algo desconocidas", que saben que no tienen los vehículos, de las que no conocen casi como funcionan:
    - Sistema de alerta de cambio de carril
    - Sistema de detección de ángulos muertos
    - Sistema de alerta de choque inminente
    - Sistema de detección de fatiga
- Analizando el conocimiento de cada función destacamos:
    - Limitador/regulador de velocidad (94% conoce en que consiste)
        - Especialmente conocido por los hombres (96%), y entre los que hacen muchos km (96%)
        - Por el contrario los que llevan menos tiempo conduciendo lo conocen menos (88%).
    - ABS o sistema de antibloqueo de frenos (90% conoce que es)
        - Más mencionado por los hombres (96%), entre los que hacen muchos km (93%) y llevan más años conduciendo (92%).
        - Y algo menos por los más jóvenes (84%)

- Sistema de asistencia al aparcamiento (90% lo conocen)
    - Más citado por los hombres (92%)
- Sistema de marcación de números de teléfono por voz (85%)
    - Más conocido por los hombres (87%) entre los que hacen muchos km (89%).
- Sistema de control de tracción (65%)
    - Más citado por los hombres (79%), conductores frecuentes (69%), entre los que hacen muchos km (71%), entre los que conducen todoterrenos (86%) y vehículos profesionales (79%).
- Sistema de asistencia de frenada (63%)
    - Más conocido por los hombres (74%), por conductores profesionales (74%), entre los que hacen muchos km (69%).
- Sistema de alerta de cambio de carril (61%)
    - Más mencionado por los hombres (74%), por conductores frecuentes (64%).
    - Sistema de detección de ángulos muertos (61%)
    - Más mencionado por los hombres (67%), entre los que hacen muchos km (67%).
- ESP o control de estabilidad (56%)
    - Más mencionado por los hombres (74%), entre conductores frecuentes (62%), y entre los que hacen muchos km (66%).
    - Y menos conocido por los más jóvenes (40%) y por los más mayores (50%), y los que llevan poco tiempo conduciendo (39%).
- Sistema de alerta de choque inminente (55%)
    - Más mencionado por los hombres (63%), entre los que hacen muchos km (62%).
    - Menos conocido por los más jóvenes (45%) y entre los que llevan menos tiempo conduciendo (47%)

- Sistema de detección de fatiga (49%)
    - Más conocido por hombres (60%), y entre los que hacen muchos km (57%)

Analizando las funciones que tienen sus vehículos destacamos:

- Limitador/regulador de velocidad (52% dice que lo tiene su coche)
    - Especialmente citado por los hombres (55%), y entre los que hacen muchos km (59%).
    - Por el contrario los jóvenes (18-34 años) (38%), los conductores esporádicos (36%), los que llevan menos tiempo conduciendo(38%) lo mencionan menos.
- ABS o sistema de antibloqueo de frenos (78%)
    - Más mencionado por los hombres (86%), conductores frecuentes (79%) y entre los que hacen muchos km (82%) y llevan más años conduciendo (82%).
    - Y algo menos por los más jóvenes (70%).
- Sistema de asistencia al aparcamiento (20%)
    - Más citado por los que recorren muchos km (24%).
    - Y menos citado por los conductores esporádicos (10%).
- Sistema de marcación de números de teléfono por voz (33%)
    - Más mencionado por los conductores frecuentes (36%) , entre los que hacen muchos km (40%) y entre los que llevan más años conduciendo (37%).
- Sistema de control de tracción (35%)
    - Más citado por los hombres (44%), conductores frecuentes (37%), entre los que hacen muchos km (39%), entre los que conducen todoterrenos (69%).
    - Y menos mencionado entre los jóvenes (18-34 años) (35%).

- Sistema de asistencia de frenada (32%)
    - Más citado por los hombres (40%), por los más mayores (55-75 años) (42%), entre los que hacen muchos km (39%).
- Sistema de alerta de cambio de carril (9%)
- Sistema de detección de ángulos muertos (11%)
- Más ESP o control de estabilidad (40%)
    - mencionado por los hombres (53%), entre conductores frecuentes (44%), entre los que hacen muchos km (48%).
    - Y menos por los más jóvenes (23%), por los que llevan poco tiempo conduciendo (24%).
- Sistema de alerta de choque inminente (10%)
- Sistema de detección de fatiga (7%)
    - Más entre los de 25-34 años (10%)
    - Y menos citado por los que llevan más años conduciendo (5%).

Analizando las funciones que saben utilizar (conectarla/desconectarla o cómo actuar si entra automáticamente) destacamos:

- Limitador/regulador de velocidad (70% sabe utilizarlo)
    - Especialmente citado por hombres (78%), que hacen muchos km (78%).
    - Por el contrario los conductores esporádicos (52%), los que llevan menos tiempo conduciendo (62%) lo mencionan menos.
- ABS o sistema de antibloqueo de frenos (73%)
    - Más mencionado por los hombres (86%), por los más mayores (55-75 años) (78%), conductores frecuentes (77%) y entre los que hacen muchos km (82%) y llevan más años conduciendo (77%).
- Sistema de asistencia al aparcamiento (39%)
    - Más citado por hombres (46%), conductores frecuentes (43%) y que recorren muchos km (45%).

- Sistema de marcación de números de teléfono por voz (49%)
    - Más mencionado por hombres (58%), los conductores frecuentes (52%), entre los que hacen muchos km (57%).
    - Menos citación entre los más mayores (55-75 años) (40%).
- Sistema de control de tracción (42%)
    - Más citado por hombres (58%), conductores frecuentes (46%), entre los que hacen muchos km (48%), que conducen todoterrenos (69%)
- Sistema de control de tracción (42%)
    - Más citado por los hombres (58%), conductores frecuentes (46%), entre los que hacen muchos km (48%), entre los que conducen todoterrenos (69%)
    - Y menos mencionado entre los que llevan menos años conduciendo (33%).
- Sistema de asistencia de frenada (38%)
    - Más citado por los hombres (51%) y entre los que hacen muchos km (47%).
- Sistema de alerta de cambio de carril (24%)
    - Más mencionado por los hombres (32%), y entre los que hacen muchos km (27%).
    - Y menos citado entre los más mayores (55-75 años) (17%) y los que llevan más años conduciendo (21%).
- Sistema de detección de ángulos muertos (24%)
    - Más mencionado por los hombres (30%) y entre los que hacen muchos km (29%).
- ESP o control de estabilidad (42%)
    - Más mencionado por los hombres (58%), entre conductores frecuentes (47%), y entre los que hacen muchos km (52%).
    - Y menos por los más jóvenes (27%), por los que llevan poco tiempo conduciendo (29%).

- Sistema de alerta de choque inminente (18%)
    - Más mencionado por los hombres (22%) y entre los que hacen muchos km (21%).
    - Y menos citado entre los más mayores (55-75 años) (11%)
- Sistema de detección de fatiga (14%)
    - Más mencionado por los hombres (19%) y entre los conductores frecuentes (16%).
    - Y menos citado entre los más mayores (55-75 años) (7%), por los que llevan más años conduciendo (12%).

Nivel de desconocimiento de las nuevas funciones del vehículo: resumen

A continuación puede verse un resumen donde se ha querido destacar el nivel de DESCONOCIMIENTO existente entre los conductores de las nuevas tecnologías de los vehículos, así como encuadrado los datos más destacables.

Base: 1.005 RESUMEN	No conoce que es	No sabe si tiene su vehículo	No sabe utilizar
Limitador/Regulador de velocidad	6%	4%	30%
ABS o Sistema antibloqueo de Frenos	10%	10%	27%
Sistema de asistencia al aparcamiento	10%	2%	61%
Sistema de marcación de números de teléfono por voz	15%	6%	51%
Sistema de control de tracción	35%	21%	58%
Sistema de asistencia de frenada	37%	21%	62%
Sistema de alerta de cambio de carril	39%	8%	76%
Sistema detección ángulos muertos	39%	12%	76%
ESP o Control Electrónico de Estabilidad	44%	20%	58%
Sistema de alerta de choque inminente	45%	9%	82%
Sistema detección de la fatiga	51%	10%	86%

MÁS DESCONOCEN

Respecto a las funciones que los conductores más desconocen qué son o en qué consiste:

- Sistema de detección de la fatiga (51% desconocen qué es)
- ESP o Control Electrónico de Estabilidad (44%)

MÁS DESCONOCEN SI LO INCORPORAN SUS VEHÍCULOS

Respecto a las funciones que los conductores desconocen si sus vehículos disponen o no de ella:

- Sistema de control de tracción (21% desconocen si su coche lo tiene)
- Sistema de asistencia a la frenada (21%)
- ESP o Control Electrónico de Estabilidad (20%)
- ABS o Sistema antibloqueo de frenos (10%). Destacamos este 10% porque el ABS es un sistema ya muy instaurado en los vehículos, pero vemos cómo uno de cada 10 conductores tiene dudas sobre si su vehículo incorpora este sistema.

MÁS DESCONOCEN SU USO

Respecto a las funciones sobre las cuales los conductores reconocen el desconocimiento respecto a su uso, destacan:

- Sistema detección de la fatiga (86% desconocen cómo se utiliza o qué hacer si entra en funcionamiento)
- Sistema de alerta de choque inminente (82%)
- Sistema de alerta de cambio de carril (76%)
- Sistema detección ángulos muertos (76%)
- ESP o Control Electrónico de Estabilidad (58%)

El ESP o Programa Electrónico de Estabilidad

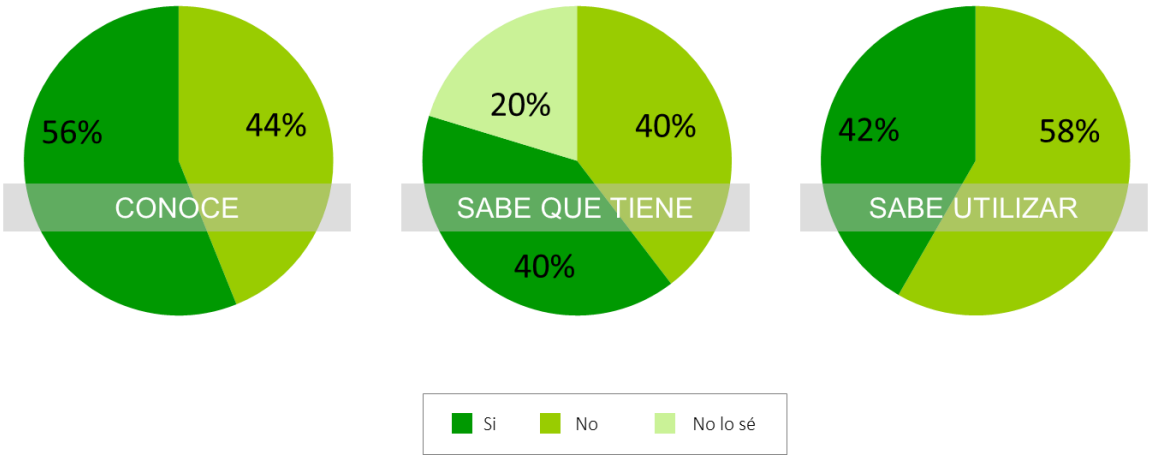
El programa o control electrónico de estabilidad es conocido por multitud de siglas según el fabricante: ESC, ESP, VDC (Control dinámico del vehículo) o DSC (Control dinámico de estabilidad).

Se trata de un elemento de seguridad activa que fue desarrollado por Bosch ya hace más de 20 años, en el año 1995, y se considera uno de los mayores avances en materia de seguridad del vehículo y que ha ayudado a salvar más vidas. Aproximadamente el 40% de los accidentes de tráfico con víctimas mortales se producen por pérdida de control del vehículo, y se estima que con este sistema se podrían evitar hasta el 80% de este tipo de accidentes.

Tengamos en cuenta que se trata de un elemento de seguridad tan importante que desde el año 2011 es obligatorio para todos los automóviles de nueva matriculación en la Unión Europea.

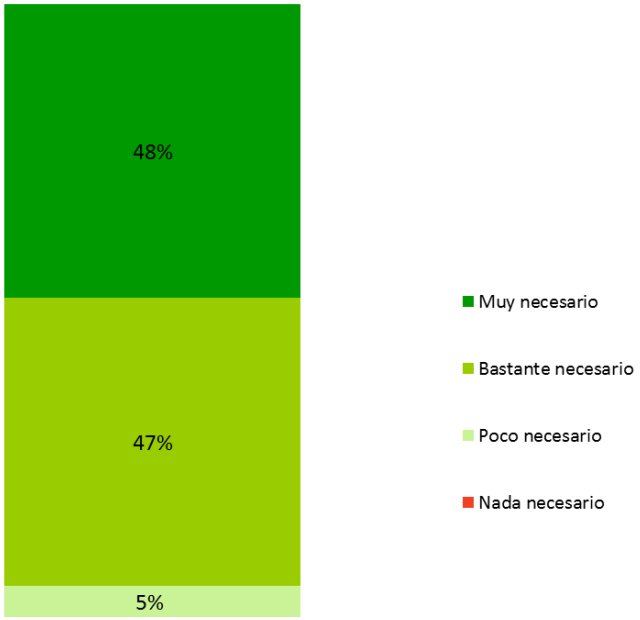
De ahí, conviene destacar de los resultados del estudio cómo una tecnología de seguridad tan importante, que ya está implementada en la mayoría de modelos existentes en el mercado, es sujeto de muchas dudas por parte de los conductores, hasta el punto de que sobre el ESP, el 44% de los encuestados no conoce qué es, el 20% no sabe si lo incorpora su vehículo, y el 58% no sabría cómo utilizarlo o qué hacer si entra en funcionamiento.

ESP O CONTROL ELECTRÓNICO DE ESTABILIDAD



Como afectan a los conductores las nuevas funciones

Este desconocimiento existente sobre las nuevas tecnologías en los vehículos, se materializa en que casi la mitad de los entrevistados considera muy necesario recibir formación para conocer y manejar eficazmente las funciones del vehículo.



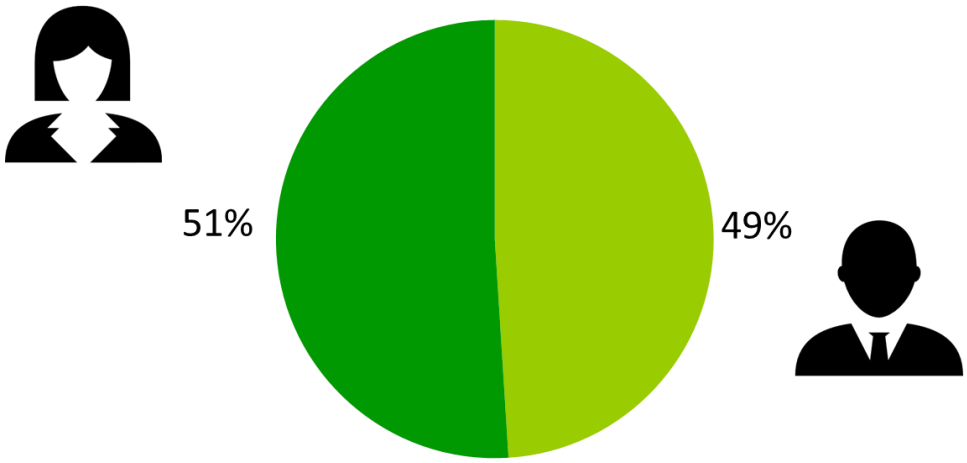
Entre los conductores españoles se observa una **demanda de formación sobre las funciones del vehículo**, casi la mitad de los entrevistados considera muy necesario recibir formación para conocer y manejar eficazmente las funciones del vehículo.

Los más jóvenes (18-24 años) lo ven más necesario (60%), frente a los conductores de 25-34 años que lo ven en menor medida necesario (39%)

4 Perfil sociodemográfico y de conducción

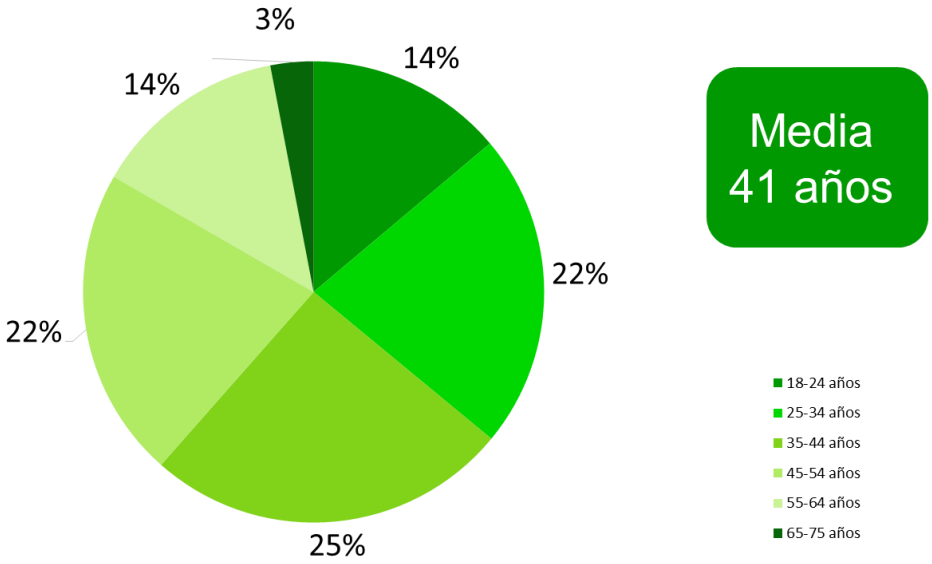
#MANOS AL VOLANTE

Género



Base: 1.005

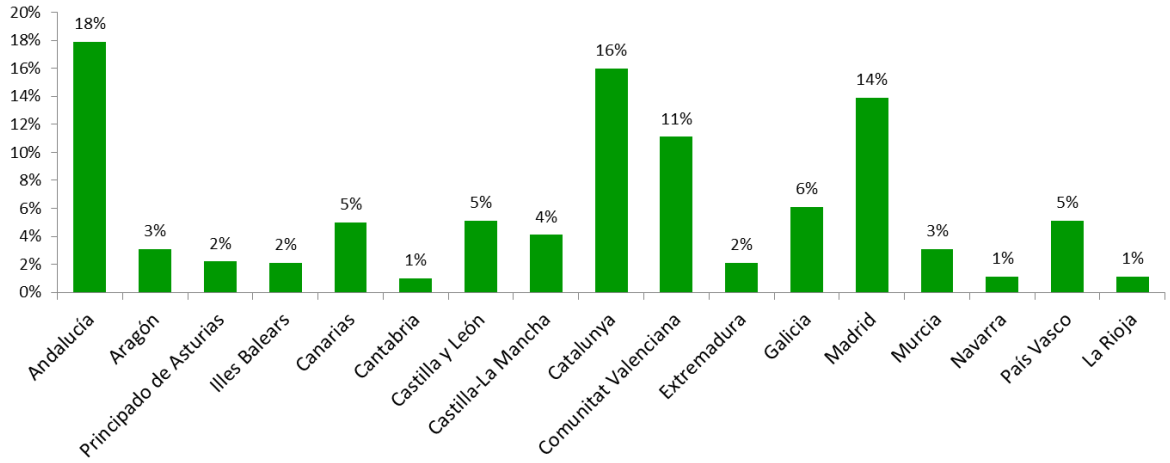
Edad



Base: 1.005

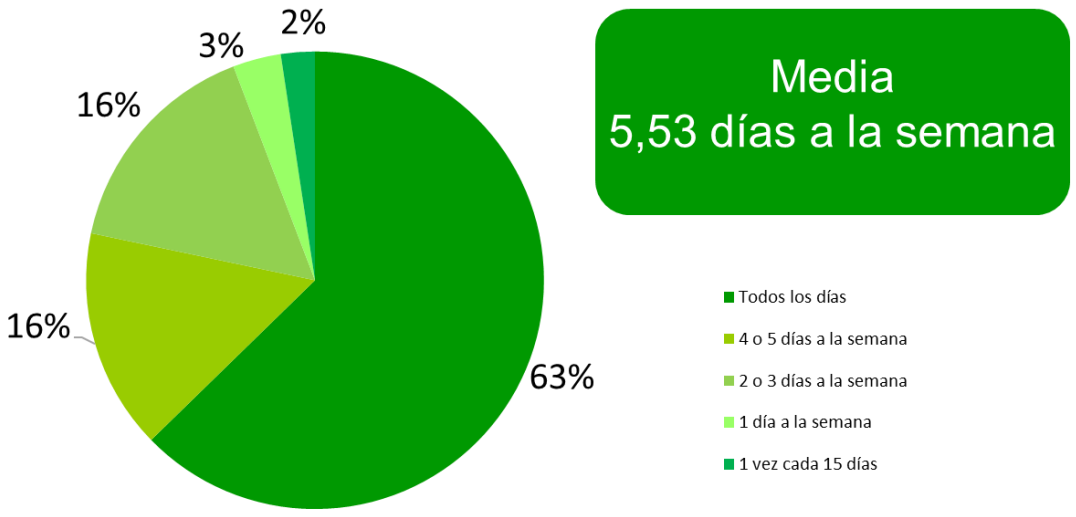
CCAA

Base: 1.005



Cuotas representativas. Además con el objetivo detener base de análisis en 6 Comunidades Autónomas (Comunidad Valenciana, Galicia, Cataluña, Andalucía, Canarias y País Vasco) se ha realizado una muestra dirigida en 3 de estas comunidades autónomas. Está muestra dirigida no ha sido integrada en la muestra total, sirve únicamente para tener una base de análisis mínima de 100 entrevistas para cada una de estas CCAA.

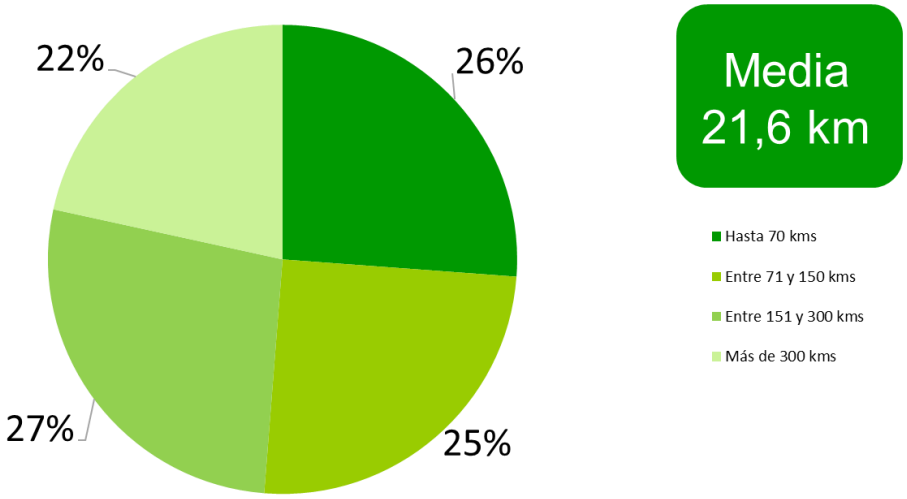
Frecuencia de conducción



Conductor frecuente (todos los días)	63%
Conductor medio (al menos 2 veces a la semana)	31%
Conductor esporádico (menos frecuencia)	6%

Base: 1.005

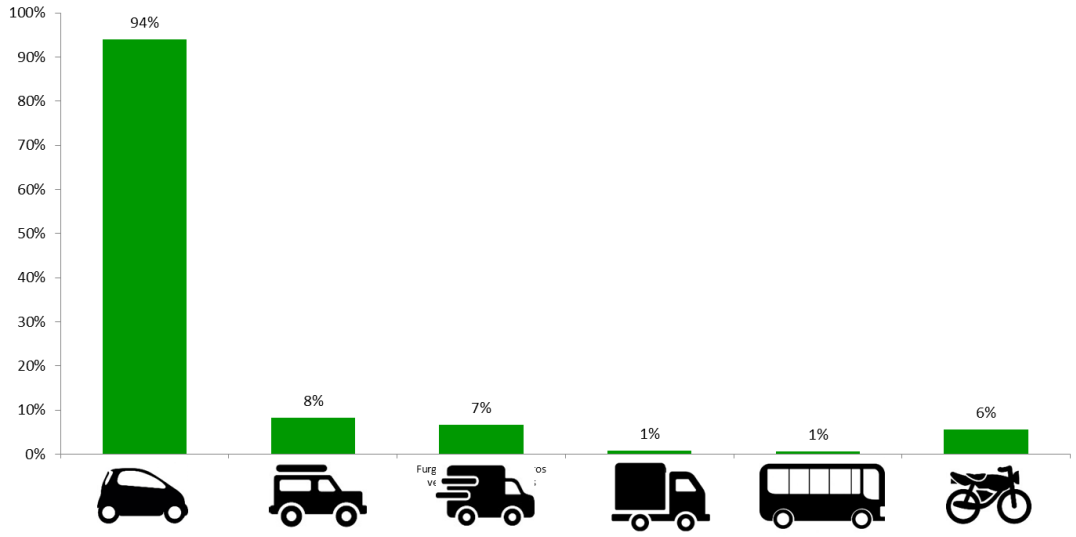
KM de conducción a la semana



Conductor "low"(hasta 70km a la semana)	26%
Conductor medio (de 71 a 150 km a la semana)	25%
Conductor "high" (más de 150km a la semana)	49%

Base: 1.005

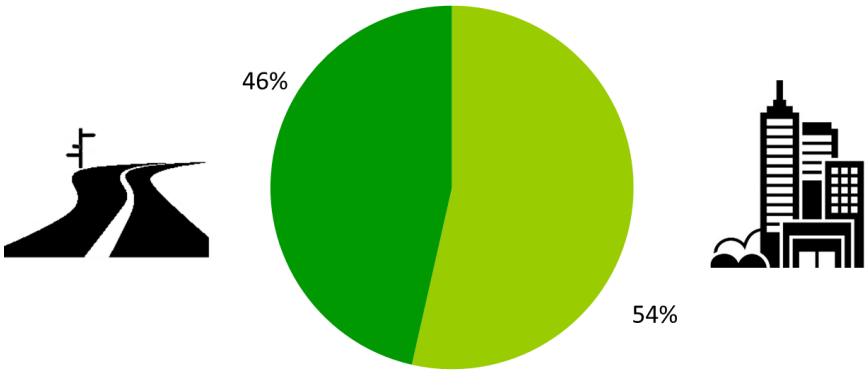
Tipo de vehículo que conduce



Base: 1.005

% tiempo conduciendo ciudad/carretera

Los conductores conducen por término medio aproximadamente el mismo tiempo en ciudad/área urbana que en carretera. En general todos los conductores conducen tanto en ciudad como en carretera (solo un 4% declara no conducir en carretera).

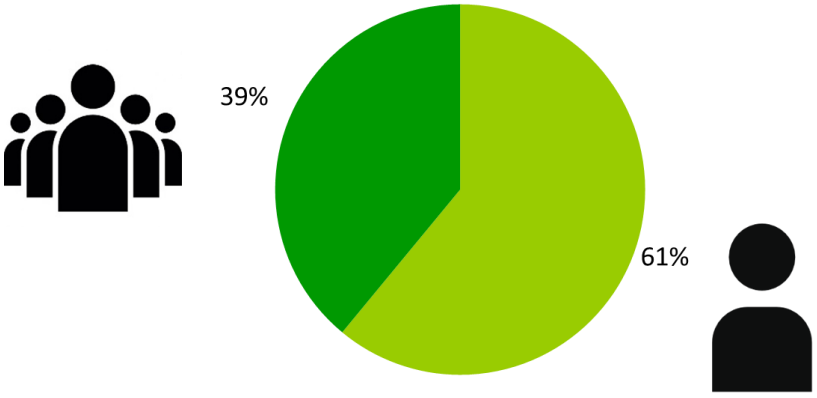


Datos en medias de porcentajes
Base: 1.005

0%	1%	4%
Entre 1 y 10%	8%	11%
Entre 11 y 20%	13%	14%
Entre 21 y 30%	10%	11%
Entre 31 y 40%	8%	8%
Entre 41 y 50%	13%	13%
Entre 51 y 60%	7%	8%
Entre 61 y 70%	9%	9%
Entre 71 y 80%	15%	13%
Entre 81 y 90%	10%	9%
Entre 91 y 99%	3%	2%
100%	4%	1%
Media:	53,6%	46,4%

% tiempo conduciendo solo/acompañado

Los conductores conducen por término medio aproximadamente el mismo tiempo en ciudad/área urbana que en carretera. En general todos los conductores conducen tanto en ciudad como en carretera (solo un 4% declara no conducir en carretera).



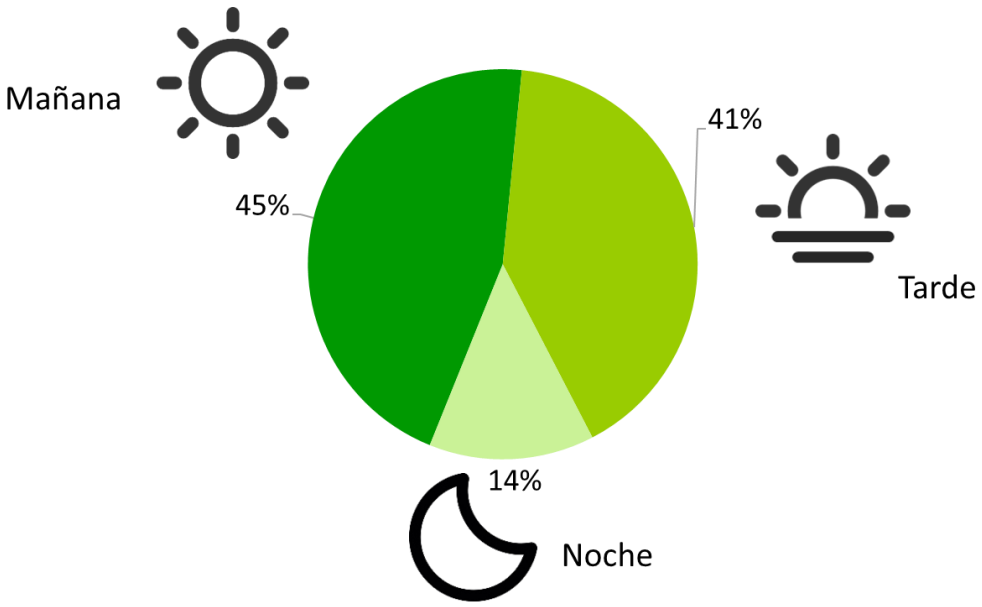
Datos en medias de porcentajes

Base: 1.005

0%	3%	5%
Entre 1 y 10%	9%	22%
Entre 11 y 20%	6%	15%
Entre 21 y 30%	5%	11%
Entre 31 y 40%	4%	7%
Entre 41 y 50%	14%	14%
Entre 51 y 60%	7%	4%
Entre 61 y 70%	8%	4%
Entre 71 y 80%	17%	6%
Entre 81 y 90%	17%	7%
Entre 91 y 99%	7%	3%
100%	5%	3%
Media:	61%	39%

% Tiempo de conducción (mañana, tarde, noche)

Se conduce principalmente durante el día, por la noche se conduce menos tiempo.



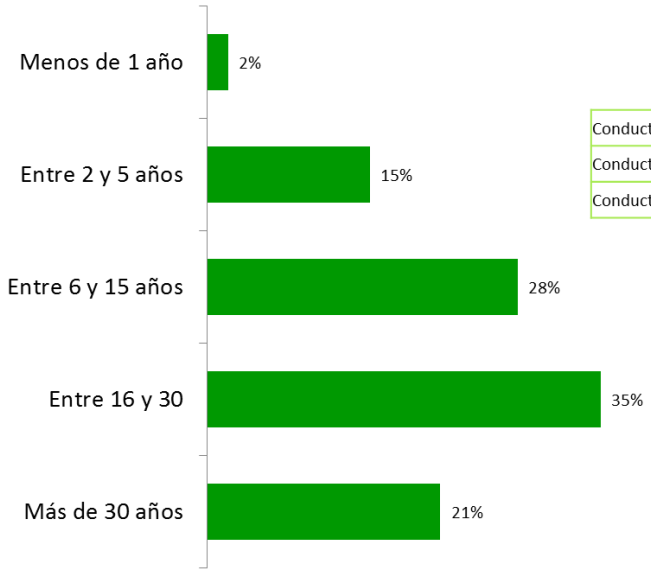
Datos en medias de porcentajes

Base: 1.005

0%	3%	2%	26%
Entre 1 y 10%	7%	6%	35%
Entre 11 y 20%	7%	10%	19%
Entre 21 y 30%	8%	13%	9%
Entre 31 y 40%	20%	28%	6%
Entre 41 y 50%	29%	26%	2%
Entre 51 y 60%	8%	6%	1%
Entre 61 y 70%	7%	4%	0%
Entre 71 y 80%	6%	3%	0%
Entre 81 y 90%	3%	1%	-
Entre 91 y 99%	1%	-	-
100%	1%	2%	-
Media:	45,4%	40,8%	13,7%

% Tiempo de conducción

Más de la mitad de la muestra lleva conduciendo más de 16 años.



Conductor novel (5 años o menos)	16%
Conductor media experiencia (6-15 años)	28%
Conductor experimentado (más de 16 años)	56%

Base: 1.000

5 Conclusiones

#MANOS AL VOLANTE

Acciones que los españoles realizan mientras conducen

Observamos que hay 4 acciones que realizan casi todos los conductores como son:

- usar el limpiaparabrisas/luces, etc. (97%).
- subir/bajar ventanillas (94%).
- regular el aire acondicionado (89%).
- manipular la radio/mp3/cds (88%).

Estas acciones son más frecuentes pero como veremos más adelante, son las que implican un menor nivel de distracción (solo para el 6% de los encuestados).

Existen otros tipos de acciones relacionadas con la posición al volante y la búsqueda de la ruta que claramente deben realizarse antes de comenzar la conducción, con el vehículo parado, como son:

- regular los retrovisores (42%).
- regular la posición del asiento o reposacabezas (22%).
- manejar el navegador/Gps (28%).

Por el contrario hay algunas otras acciones que se realizan en menor medida como son:

- acceso a internet desde el vehículo (4%).
- intentar sincronizar dispositivos con el vehículo (14%).
- buscar objetos en la guantera (16%).
- usar el ordenador de a bordo (22%).

Con excepción de las acciones muy habituales, los hombres realizan más acciones al volante que las mujeres. La mayoría de estas acciones tienden a realizarse en los semáforos, más que en los atascos. Y también casi todas estas acciones se realizan más en cuidad/área urbana, aunque algunas más relacionadas con viajes se hacen más en carretera: Conectar/desconectar dispositivos (ESP, regulador velocidad, etc.), Manejar el navegador/GPS y Usar el ordenador de a bordo.

En función del momento del día vemos que la mayoría de las acciones se realizan en igual medida por la mañana o por la tarde, siendo significativamente menor la realización de estas acciones por la noche.

Percepción del riesgo de realizar estas acciones mientras conduce

En general se observa una percepción del riesgo más elevada en todas las acciones entre las mujeres y entre los conductores más "inexpertos" (esporádicos/hacen poco kilómetros, conductores noveles).

Las acciones que se perciben con menor nivel de riesgo son a su vez las que más realizan los conductores:

- Usar el limpiaparabrisas/luces (1% "mucho riesgo")
- Subir/bajar ventanillas (1% "mucho riesgo")
- Regular el aire acondicionado (3% "mucho riesgo")

Hay otras acciones que se consideran con algo más de riesgo:

- Manipular la radio/mp3/cds (8% "mucho riesgo")
- Regular los retrovisores (14% "mucho riesgo")
- Conectar/desconectar dispositivos (ESP, regulador velocidad, etc.) (16% "mucho riesgo")
- Manipular función manos libres del vehículo (19% "mucho riesgo").

Y el nivel de riesgo percibido es más elevado en las siguientes acciones:

- Manejar el navegador/GPS (37% "mucho riesgo")
- Poner / quitar DVD (27% "mucho riesgo")
- Regular la posición del asiento/ reposacabezas (30% "mucho riesgo")
- Usar el ordenador de a bordo (35% "mucho riesgo")

Considerándose de mucho riesgo:

- Buscar objetos en la guantera (64% "mucho riesgo")
- Intentar sincronizar dispositivos con el vehículo (43% "mucho riesgo")
- Acceso a internet desde el vehículo (63% "mucho riesgo")

Distracción al realizar estas acciones mientras conduce

También se ha querido conocer el nivel de distracción de estas acciones, y del total de conductores encuestados, el 58 % se ha distraído al realizar al menos una de las acciones propuestas.

Las acciones que más les han distraído son las acciones percibidas con mayor riesgo:

- Acceso a internet desde el vehículo (72%)
- Manejar el navegador/GPS (70%)
- Intentar sincronizar dispositivos con el vehículo (63%)
- Buscar objetos en la guantera (59%)

Por el contrario las acciones que han realizado pero para ellos no han supuesto una distracción son principalmente las que realizan con mayor frecuencia y son percibidas con menor riesgo:

- Usar el limpiaparabrisas/luces (94%)
- Subir/bajar ventanillas (94%)
- Regular el aire acondicionado (83%)
- Regular los retrovisores (80%)
- Regular la posición del asiento/ reposacabezas (79%)
- Conectar/desconectar dispositivos (ESP, regulador velocidad, etc.) (78%)

Es de destacar que la mayoría de las distracciones no han conllevado un accidente (el 1%), pero si en algunos casos situaciones de mucho riesgo (media de 5%), destacando dos acciones que acaparan los porcentajes más altos:

- Acceso a internet desde el vehículo (18%)
- Regular la posición del asiento/ reposacabezas (15%)

Actitud hacia las funciones avanzadas de los vehículos

Ante las nuevas tecnologías, funciones y automatismos de los vehículos los conductores:

- Consideran que ayudan bastante en la conducción, un 62% considera que le ayudan en la conducción y únicamente un 4% declara que no ayudan nada
- También dan confianza, siendo un 49% los que declaran que dan mucha o bastante confianza y solo un 7% que responde que no le ofrecen nada de confianza.

Pero también conviene destacar que todas estas tecnologías, y especialmente la falta de conocimiento que existe sobre su funcionamiento, puede llegar a:

- Al 6% le llegan a asustar todas estas nuevas funciones y tecnologías.
- Al 14% les llega a estresar.
- Al 14% les crea incertidumbre (al 33% no les "crea nada de incertidumbre" y al 14% les crea mucha o bastante incertidumbre).

Pero respecto a que distraigan en la conducción un 25% opina que les distrae bastante o mucho.

Funciones avanzadas: conocimiento, tenencia y como se utilizan

Existe un alto grado de DESCONOCIMIENTO entre los conductores de las nuevas tecnologías de los vehículos.

Respecto a las funciones que los conductores más desconocen qué son o en qué consiste:

- Sistema de detección de la fatiga (51% desconocen qué es)
- ESP o Control Electrónico de Estabilidad (44%)

Respecto a las funciones que los conductores desconocen si sus vehículos disponen o no de ella:

- Sistema de control de tracción (21% desconocen si su coche lo tiene)
- Sistema de asistencia a la frenada (21%)

- ESP o Control Electrónico de Estabilidad (20%)
- ABS o Sistema antibloqueo de frenos (10%). Destacamos este 10% porque el ABS es un sistema ya muy instaurado en los vehículos, pero vemos cómo uno de cada 10 conductores tiene dudas sobre si su vehículo incorpora este sistema.

Respecto a las funciones sobre las cuales los conductores reconocen el desconocimiento respecto a su uso, destacan:

- Sistema detección de la fatiga (86% desconocen cómo se utiliza o qué hacer si entra en funcionamiento)
- Sistema de alerta de choque inminente (82%)
- Sistema de alerta de cambio de carril (76%)
- Sistema detección ángulos muertos (76%)
- ESP o Control Electrónico de Estabilidad (58%)

Necesidad de formación sobre las funciones avanzadas de los vehículos

Se observa una demanda de formación sobre las funciones del vehículo, un 95% de los entrevistados considera muy o bastante necesario recibir formación para conocer y manejar eficazmente las funciones del vehículo.

#MANOS AL VOLANTE

Más información:

BP - CASTROL
Rosa Mª Gutiérrez
91 414 7421
bp.comunicacion@bp.com
www.bp.com.es
www.castrol.com/es

RACE
Comunicación y Relaciones Institucionales
Dirección de Comunicación
91 594 7702
comunicacion@race.es

Una iniciativa de: