

Actitudes y comportamientos de los españoles ante la movilidad y el medio ambiente

Víctor Pérez-Díaz

Doctor en Sociología. Catedrático de Sociología en la Universidad Complutense de Madrid

Juan Carlos Rodríguez

Profesor asistente de Sociología en la Universidad Complutense de Madrid

Gabinete de estudios
“Analistas Socio-Políticos”

Nota: La presente ponencia ha servido de base para la redacción del documento “Automóvil y medio ambiente. Cuando lo verde sale a cuenta: la hora del consumidor”, junto a las redactadas por los otros miembros de la Comisión de expertos en movilidad y medio ambiente.

Buenos deseos y dosis de realidad

Actitudes y comportamientos de los españoles ante la movilidad y el medio ambiente

Víctor Pérez-Díaz y Juan Carlos Rodríguez
Analistas Socio-Políticos

Julio de 2008

Índice

1. Los españoles y el medio ambiente: de los buenos deseos a la realidad
2. Medio ambiente y movilidad
3. Coherencias e incoherencias de actitudes, conocimientos, predisposiciones y comportamientos
4. Conclusiones: una discusión pública que favorezca el diseño y la aplicación de políticas razonables en temas medioambientales

El objeto de este capítulo es triple. Primero, examinamos diversos aspectos de la conciencia medioambiental de los españoles, enfatizando la distancia entre la abundancia de actitudes muy favorables a la protección ambiental (“buenos deseos”) y la relativa escasez en cuanto a conocimientos, predisposiciones a la acción y comportamientos efectivos (“dosis de realidad”). Segundo, centramos nuestra atención en diversos contenidos de esa conciencia medioambiental ligados a la cuestión de la movilidad, resaltando, de nuevo, algunas ambigüedades y dudas, mas también desarrollos interesantes que se pueden potenciar. Tercero, llevamos a cabo una reflexión acerca de la coherencia de sus distintas dimensiones, con vistas a iluminar los problemas de persuasión a que se enfrentan los partícipes en la discusión pública sobre medio ambiente y movilidad. Concluimos recapitulando la evidencia revisada y con unas reflexiones acerca de las condiciones y límites de una discusión pública auténtica sobre la temática que nos ocupa.

1. Los españoles y el medio ambiente: de los buenos deseos a la realidad

En este breve análisis utilizamos como apoyatura un concepto perfilado por Elisa Chuliá a mediados de los años noventa del siglo XX, el de “conciencia medioambiental” (Chuliá 1995). Los múltiples elementos de que consta la relación de los individuos con el medio ambiente pueden agruparse en las distintas dimensiones de su conciencia medioambiental. Éstas serían, en lo fundamental, cuatro. La dimensión *afectiva* recogería elementos como los sentimientos de preocupación por la situación del medio ambiente, o la asunción de valores

favorables a la protección medioambiental. La dimensión *cognitiva* agruparía elementos que van desde el interés por las cuestiones medioambientales hasta el entendimiento y definición de los problemas ecológicos, pasando por ideas acerca de posibles soluciones y los responsables de éstas. En la dimensión *conativa* encajarían las predisposiciones a la acción individual o colectiva, o a aceptar distintos modos de intervención de los agentes (estado o empresas, por ejemplo) en la solución de los problemas ecológicos. Por último, la dimensión *activa* se refiere a los comportamientos efectivos de los individuos en materia medioambiental, tanto a escala individual (ahorro de energía en el hogar, adquisición de productos menos dañinos para el medio ambiente, separación de residuos, etc.) como colectiva (colaboración con asociaciones ecologistas, participación en manifestaciones, donación de dinero a organizaciones, etc.).¹

El método más habitual para medir esas dimensiones es el de las encuestas de opinión, aunque podemos obtener indicadores de ellas, especialmente de la activa, a través de otros medios. En nuestro trabajo sintetizamos algunos de los principales contenidos de la conciencia medioambiental de los españoles de los que tenemos noticia a través de encuestas llevadas a cabo en España en los últimos diez o quince años. En lugar de repasar una a una esas dimensiones, las presentamos de manera dinámica, mostrando la distancia entre unos contenidos muy pro-medioambientales, sobre todo, en la dimensión afectiva y, en parte, la cognitiva, y unos contenidos que lo son bastante menos en la dimensión cognitiva, y, especialmente, la conativa y la activa.

1.1. Los buenos deseos

Gran relevancia, gran preocupación, gran interés

Comenzando por la dimensión afectiva de la conciencia medioambiental de los españoles, hay que partir de que otorgan una gran importancia a la protección del medio ambiente. Cuando se les plantea si la conservación del medio ambiente es un problema inmediato y urgente o, más bien, un problema de cara al futuro, son más de dos tercios los que coinciden con la primera opinión (69% en 2007), frente a un escaso cuarto que coincide con la segunda (23,5% en 2007) (CIS 2007). Llamativamente, esas proporciones han tendido a mantenerse, grosso modo, en la última década larga: en 1996 eran de 71 y 20%, respectivamente (CIS 1996).

En realidad, de hacer caso a las encuestas, casi todos los problemas medioambientales serían importantes a los ojos de los españoles. Se les pregunte por la contaminación de los ríos o por los vertidos de residuos industriales, o por el almacenamiento de residuos radioactivos, los encuestados que otorgan mucha o bastante importancia a esos problemas suelen rondar el 90% del total. Hay que reconocer, de todos modos, que sus juicios suponen una cierta discriminación, si nos fijamos sólo en quienes les conceden mucha importancia. Así, serían más importantes, pero tampoco mucho más, los incendios forestales (77% en 2005) o los

¹Con otra terminología, esta idea es la que hemos seguido en otros trabajos sobre temática medioambiental y energética (Pérez-Díaz y Rodríguez 2005, 2008).

vertidos de residuos industriales (74%) que la falta de espacios verdes (51%) o el ruido (48%) (cuadro 1). De nuevo, estamos ante juicios que han variado poquísimos en la última década.

AQUÍ CUADRO 1

En coherencia con lo anterior, los españoles se sienten, por una parte, bastante preocupados por el medio ambiente y la naturaleza. En una escala de preocupación desde el 0 (nada preocupado) al 10 (muy preocupado), la preocupación media se acerca al 7, con muy pocas respuestas que mencionen niveles inferiores al 4 (CIS 2005), algo que lleva siendo así, al menos, desde 1996 (CIS 1996). Y, por otra, no creen que sean exageradas las continuas llamadas de atención sobre las amenazas que se ciernen sobre el medio ambiente. En 2007, un 65% estaba en desacuerdo con la idea de que “muchas de las reclamaciones sobre las amenazas al medio ambiente son exageradas”, mientras que sólo un 14% estaba de acuerdo. En este caso, parece que la opinión se ha movido algo desde el año 2000, momento en el que el desacuerdo llegaba al 52% y el acuerdo al 29% (CIS 2000b).

Enfrentados de manera muy genérica a considerar los costes que implica la protección medioambiental, los afectos pro-medioambientales parecen tan fuertes que se reflejan en una predisposición genérica mayoritaria a favorecer la protección medioambiental con una mínima consideración de sus costes. Así, por ejemplo, en nuestra encuesta ASP 07.044, de junio de 2007, un 58% optó por la frase “proteger el medio ambiente es tan importante que hay que tomar medidas independientemente del coste”, una frase que, tomada literalmente, implicaría sólidas predisposiciones a asumir sacrificios económicos por la protección medioambiental (Pérez-Díaz y Rodríguez 2008: 43). Sólo un 38,5% no se dejaría llevar tanto por sus afectos ecologistas, al preferir la afirmación “proteger el medio ambiente es importante, pero hay que tener muy en cuenta los problemas de coste”.

Siguiendo por la dimensión cognitiva de la conciencia medioambiental, lo primero que resalta es el gran interés que parecen mostrar los españoles por el medio ambiente. En 2007, por ejemplo, un 73% decía seguir con mucho o bastante interés las noticias relacionadas con los problemas del medio ambiente, mientras que sólo un 26% las seguía con poco o ningún interés (CIS 2007). De hecho, es posible que ese interés haya aumentado algo desde 1996, fecha en la que había un 59% de interesados por un 40% de poco interesados (CIS 1996). Además, si comparamos el interés por los temas medioambientales con el expresado por otras temáticas sociales o políticas, el medio ambiente ocupa un lugar muy destacado, sólo superado, mínimamente por el tema de los “avances médicos” en 2007 (gráfico 1). Curiosamente, dicen estar mucho más interesados en temas medioambientales que deportivos (47%). No extraña tanto el mínimo interés en temas políticos (32%).

GRÁFICO 1 AQUÍ

1.2. Dosis de realidad

No tanta importancia, al final

Los afectos ecologistas de los españoles parecen notables, pero ceden con relativa facilidad ante otras preocupaciones. Si se les pide que mencionen los problemas principales de España en la actualidad, lo normal, en los últimos siete u ocho años es que ocupen los primeros puestos el desempleo, el terrorismo, problemas de índole económica, la vivienda o la inmigración (CIS varios años). Y no es que los medioambientales estén justo en un segundo nivel. No, más bien se encuentran en los niveles inferiores del rango de problemas, siendo mencionados por un escaso 1,5 o 2% de media desde finales del año 2000 hasta hoy. Sólo cambia ese patrón, y poco (escasamente se superan los niveles del 3 o el 4%) ante acontecimientos extraordinarios como el hundimiento del petrolero Prestige o las sequías (Pérez-Díaz y Rodríguez 2008: 78).

Podríamos pensar que son lógicos esos resultados, pues, por ejemplo, los problemas de índole económica son más acuciantes y afectan más directamente a los encuestados. Sin embargo, no es lo mismo el que, por ejemplo, los problemas económicos sean claramente preeminentes sobre los medioambientales en el corto plazo que el que estos últimos casi desaparezcan del horizonte de preocupaciones. Prueba de ello es que el nivel de mención de estos problemas varía bastante de unas sociedades europeas a otras, como puede observarse en el gráfico 2. Hasta un 27% de los suecos mencionaron en otoño de 2007 la protección del medio ambiente como uno de los dos problemas principales del país, seguidos por daneses, finlandeses y holandeses (entre un 16 y un 18% de menciones). Los españoles, con un 3%, se situaron en el pelotón de cola de la Unión Europea de los 27 (UE27), en compañía de países de Europa oriental y mediterránea.

GRÁFICO 2 AQUÍ

En parte, como puede observarse en el gráfico, la relevancia relativa otorgada al medio ambiente tiene que ver con el nivel de renta de cada país, lo cual abundaría en una interpretación de tipo postmaterialista, pero el que no sean pocos los países que se alejan del lugar que les correspondería según la recta de regresión apunta a la existencia de condicionantes distintos del económico, así como a evoluciones menos lineales que las previstas por esa interpretación. Que el gran crecimiento de la renta per cápita española de los últimos lustros no se ha reflejado en cambios sustantivos en gran parte de las opiniones sobre medio ambiente de los españoles tampoco abunda en esa interpretación.

No muy bien informados

De todos modos, es la dimensión cognitiva de la conciencia medioambiental de los españoles la que muestra un hiato entre deseos y realidades más amplio. Por lo pronto, aunque se muestren muy interesados por el medio ambiente, se confiesan

muy poco informados acerca de esta temática. Cerca de tres quintos se consideran poco o nada informados sobre los problemas del medio ambiente (CIS 2007), una proporción que se ha mantenido estable desde 1996 (CIS 1996). En comparación con el nivel subjetivo de información medio en la Unión Europea, el español es relativamente bajo, al menos según el Eurobarómetro especial 295, de 2007, que recoge un 45% de españoles muy o bastante informados sobre asuntos medioambientales, por una media de la UE27 del 55% (European Commission 2008). El nivel español estaría bastante lejos de los primeros lugares, ocupados por Holanda, Dinamarca, Eslovenia o Finlandia a la cabeza, todos ellos por encima del 70%. En parte, estas diferencias se explican por el nivel educativo medio de cada país europeo, pero no sólo. La correlación entre el porcentaje de adultos con educación terciaria y el porcentaje de muy o bastante informados es alta (R^2 de 0,54 para 21 países miembros de la UE27 con datos educativos disponibles).² Sin embargo, según el modelo resultante, a España debería de corresponderle un nivel de información próximo al 65% y no el 45% que efectivamente tiene.

No se trata, en todo caso, de una mera sensación subjetiva, sino que la falta de información se puede comprobar con preguntas que, efectivamente, miden conocimientos sobre cuestiones medioambientales o afines. Nos hemos ocupado de esto con más detalle en Pérez-Díaz y Rodríguez (2008), por lo que bastará aquí un par de botones de muestra.

No son pocos (41% en 2004; CIS 2004) los que yerran al considerar total o probablemente verdadera la siguiente afirmación falsa: “Si alguien se expone a cierta cantidad de radioactividad, por pequeña que sea, es seguro que morirá por ello”. De hecho, los que aciertan representan el mismo porcentaje. Lo más grave es que esos porcentajes casi no han cambiado desde 1997. Y también es llamativo que el nivel de error español sea de los más altos entre los 26 países encuestados en el estudio sobre medio ambiente del ISSP del año 2000 (Pérez-Díaz y Rodríguez 2008: 218).

Resulta aún más chocante otro error, pues se refiere al tema del calentamiento global, en el cual han sido más que pródigos los medios de comunicación en los últimos años. Por ello, sorprende que dos tercios de los encuestados en 2007 creyesen total o probablemente verdadera una afirmación como la siguiente: “El efecto invernadero se debe a un agujero en la atmósfera” (Fundación BBVA 2008). Casi peor es que sólo un 14% la considerase falsa. Y aún más grave es que los niveles de error y acierto casi no hayan cambiado desde 1997 (ASEP 1997), a pesar de la creciente relevancia asignada a esta problemática en la discusión pública. Quizá sorprende aún más que un error tan extendido conviva con un acierto también bastante amplio en este mismo campo. En 2007, más de tres cuartos consideraba total o probablemente verdadera la afirmación de que “cada vez que utilizamos carbón, o petróleo, o gas potenciamos el efecto invernadero” (Fundación BBVA 2008). La convivencia de niveles amplios de error y acierto apunta a una base de conocimientos débil o superficial en esta temática.

²Elaboración propia con los datos de European Commission (2008) y OECD (2007).

Dudosas disposiciones a la acción

Si nos centramos en la dimensión conativa de la conciencia medioambiental de los españoles, comprobamos que los buenos “afectos” no acaban de transformarse en nítidas disposiciones a la acción, sobre todo en la medida en que ésta implique asumir ciertos costes extra. En este ámbito, de todos modos, predominan las ambigüedades. Por ejemplo, en 2007, no eran pocos (un 40%) los ocupados españoles dispuestos a renunciar anualmente a una semana o más de sus ingresos para acabar con la amenaza del calentamiento global; no estaba dispuesto un 56,5% (Pérez-Díaz y Rodríguez 2008: 150). Quizá, dada la gravedad percibida de la amenaza (véase más arriba), una semana de ingresos no es tanto. Sin embargo, en esa misma encuesta, el conjunto de los adultos españoles sólo estaba dispuesto a sacrificios de menor cuantía para estimular el uso de las energías renovables (Pérez-Díaz y Rodríguez 2008: 146). Por lo pronto, un 27% no estaba dispuesto a pagar más por su consumo de electricidad si esta procediera de fuentes renovables. El resto tampoco era proclive a incurrir en muchos costes: un 38% sólo estaba dispuesto a pagar hasta un 5% más, y un 17% estaba dispuesto a llegar, además, hasta un 10% más. Sólo un 5% estaba dispuesto a llegar a un 15% más, y un mero 3,5% a superar dicho exceso de costes. Es decir, apenas un 8,5% estaba dispuesto a asumir un aumento del precio de la electricidad superior al medio que hemos experimentado este año en España hasta la fecha. En este caso, los españoles casi no destacan en un panorama europeo bastante reticente a incurrir en este tipo de costes (European Commission 2006).

2. Medio ambiente y movilidad

Recogemos a continuación algunos elementos de la conciencia medioambiental de los españoles más vinculados a la cuestión de la movilidad tal como aparecen en la colección amplia de encuestas medioambientales y de temática afín publicadas en España y a escala europea (Eurobarómetros) en la última década. Nos centramos, casi exclusivamente, en las dimensiones conativa y activa.

2.1. Medidas para conciliar la movilidad y el cuidado del medio ambiente

La movilidad en el conjunto de prioridades medioambientales individuales

Cuando se le pide a los españoles establecer prioridades de protección medioambiental en su vida cotidiana, muchos mencionan las relativas a la movilidad, pero éstas ceden el primer lugar a las relativas al hogar. Así se observa en el gráfico 3, que recoge resultados del Eurobarómetro especial 295, con trabajo de campo en 2007. El conjunto de los encuestados españoles establece como algo más prioritario “reducir el consumo de energía en el hogar” (mencionado por el 49%) o “separar los residuos para su reciclaje” (48%) que “usar el transporte público lo más posible, en lugar de usar el coche privado” (42%) y, sobre todo, que “sustituir su coche con uno más eficiente energéticamente, incluso si es más pequeño o más caro” (14%) y que “comprar más productos locales, evitando los productos que proceden de muy lejos” (9%). No es extraño que el uso del transporte público en

lugar del privado ocupe un lugar alto en la lista de prioridades, pues, de hecho, lo usa diariamente gran parte de la población. Y es lógico que el cambio hacia un modelo de vehículo más eficiente lo mencionen pocos, pues es, desde luego a corto plazo, mucho más costoso y los costes son mucho más evidentes. Por otra parte, la jerarquía de prioridades de los españoles es muy parecida a la de los europeos medios.

GRÁFICO 3 AQUÍ

En la misma línea, los españoles, también en 2007, puestos a elegir dos campañas de ahorro de energía con que colaborar, sitúan en primer y segundo lugar la reducción del consumo de agua (43%) y la del consumo de electricidad (34%), mientras que el mayor uso del transporte público o colectivo se sitúa en tercer puesto (24%), a cierta distancia de los dos primeros fines (CIS 2007). Bastante más alejado, como era de esperar, se sitúa el limitar el uso del vehículo propio (12%), en parte porque no todos los encuestados son conductores y, en parte, porque los conductores, como veremos, son poco partidarios de esa limitación.

Tráfico, contaminación y limitaciones a la movilidad

Una de las externalidades negativas del tráfico es la de la contaminación del aire por los humos y gases de los tubos de escape. Para mitigarla se discuten una colección de medidas que van desde obligar a los fabricantes a reducir las emisiones de los vehículos hasta el estímulo del transporte público, pasando por limitar el acceso de vehículos al centro de las ciudades. En 2005, una muestra de españoles adultos fue sometida a una batería de propuestas en esa línea, esto es, un conjunto de medidas prioritarias para mejorar la calidad del aire en el sector del transporte (CIS 2005). Un 47% era partidario de limitar las emisiones de los vehículos nuevos. Para un 44% era prioritario apoyar al transporte público, en bicicleta, etc. Y para un 39% lo era el fomento del transporte menos contaminante. Las restricciones aplicables al parque de vehículos actual recibían menos apoyo: sólo un 21% veía prioritario limitar las emisiones de los vehículos existentes, y un 25%, prohibir los vehículos contaminantes en la ciudad (un 12%, prohibirlos cuando hay polución).

Lo anterior apunta, indirectamente, a una disposición, si acaso, moderada a aceptar limitaciones a la movilidad. Quizá no lo es tanto en el público en general, como revela el que un 46% de los españoles estuviera de acuerdo en 2007 con la idea de restringir el uso del coche para reducir los niveles de contaminación, si bien un 33% estaba en desacuerdo (Fundación BBVA 2007). Pero sí lo es entre los conductores, tal como confirma la XI Encuesta RACC de Movilidad. En el gráfico 4 se refleja el grado de acuerdo que expresaba en el año 2007 una muestra de conductores habituales acerca de medidas públicas sobre el tráfico de automóviles. Son muchos (86%) los que estaban de acuerdo con multar a los vehículos que emiten más ruido del permitido, y los partidarios de multar las emisiones de gases (77%). Eran relativamente pocos (40%) los que estaban de acuerdo con prohibir la circulación en el centro de las ciudades, los mismos que los que están en desacuerdo (40%). Y

eran poquísimos (14%) los partidarios de peajes en las vías de entrada a la ciudad, cuestión en la que la opinión contraria era muy mayoritaria (72%).

GRÁFICO 4 AQUÍ

Impuestos ecológicos

Es decir, los conductores se resienten de limitaciones a su movilidad, más aún si van acompañadas de costes económicos directos. Esto último es más evidente en el caso de los impuestos ligados a la conducción. Llama la atención, de todos modos, que una mayoría, algo escasa (52%), de conductores fuera partidaria en 2007 de que los impuestos sobre el automóvil dependieran de criterios medioambientales (RACC 2008). Cabe imaginar que el conjunto de la población tendría una opinión similar. Sin embargo, una cosa es vincular la imposición sobre el automóvil a criterios medioambientales y otra aumentarla.

En la encuesta de 2007 de la Fundación BBVA, sólo un 28% se mostraba de acuerdo con aumentar los impuestos a la gasolina para reducir el uso de automóviles, frente a una mayoría (52%) en desacuerdo. Asimismo, en nuestra encuesta de la misma fecha, un 35% apoyaba mucho o bastante una subida de los impuestos de los carburantes por los perjuicios medioambientales que causa el tráfico, pero un 59% lo apoyaba poco o nada (Pérez-Díaz y Rodríguez 2008: 129).

Biocarburantes

Capítulo aparte merece la cuestión de los biocarburantes, una de las medidas más promocionadas, al menos hasta este último año, como posible solución para mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte. En 2007, apenas un 62% había oído hablar de biocarburantes, a pesar de su notable presencia en los medios de comunicación (Fundación BBVA 2007). Entre los que sabían algo de ellos, muchos estaban convencidos de que contaminan menos que el petróleo, pero no tantos de que son más económicos. Así, un 72% estaría de acuerdo con que contaminan menos que los combustibles fósiles tradicionales, como el petróleo, pero sólo un 43,5% estaría de acuerdo con que son más económicos que los combustibles derivados del petróleo. Quizá porque ya a la altura de esa encuesta (junio de 2007) empezaban a estar bastante presentes en la discusión pública los aspectos potencialmente negativos de los biocarburantes, no eran pocos los entrevistados conscientes de los riesgos de confiar en esta fuente de energía. Eran casi tantos los que estaban de acuerdo (28%) con la idea de que el uso de biocarburantes contribuirá a la deforestación del planeta como los que estaban en desacuerdo (31%), aunque abundaban las opiniones neutrales y la falta de pronunciamiento. Sobre la posibilidad de que los biocarburantes agraven el problema del hambre en el mundo, un 36% estaba en desacuerdo, pero no eran muchos más que los que estaban de acuerdo (21%). En cualquier caso, da la impresión de que en la cuestión de los biocarburantes, las opiniones se están formando, con proporciones muy altas de encuestados que no se pronuncian.

2.2. Movilidad efectiva compatible (o no) con la protección medioambiental

Si las cuestiones de movilidad ocupan un lugar algo secundario tras otras prioridades medioambientales y las predisposiciones a limitar aquélla no son muy intensas, no extraña que, los comportamientos de hecho, al menos los medidos a través de encuestas, tampoco encajen del todo con los supuestamente compatibles con la protección del medio ambiente.

Modos de desplazamiento medioambientalmente adecuados

Sorprende lo relativamente poco frecuente que es caminar o ir en bicicleta por la localidad de residencia, y lo poco que lo es el uso del transporte público. En 2007, decía ir habitualmente a pie o en bicicleta para desplazarse en su localidad un 47%, mientras que lo hacía algunas veces un 27%. Nada menos que un 24% no lo hacía nunca (CIS 2007). El uso habitual del transporte público era aún menor (24,5%) y también lo era el uso esporádico (23%). Nunca usaba el transporte público un 35%. De hecho, estos últimos porcentajes habría que leerlos al alza, pues para un 17% no era procedente la pregunta del transporte público, es decir, probablemente no se disponga de esa posibilidad allá donde viven, probablemente por el tamaño de la población.

No extraña, entonces, que los españoles no destaquen entre los europeos por su adopción de modos de desplazamiento medioambientalmente adecuados. En 2007, apenas un 26% había elegido un modo de desplazamiento tal por razones medioambientales, frente a una media del 28% para la UE27 y muy lejos de los países “punteros” en esta cuestión, esto es, Holanda (46%), Suecia (46%), Finlandia (46%) y Dinamarca (43%) (European Commission 2008).

No está del todo claro que esa pregunta mida nítidamente comportamientos efectivos, aunque la ordenación de países encaja con otras vistas más arriba, por lo que probablemente calibre, como poco, la disposición a tener en cuenta consideraciones medioambientales en la movilidad individual. Tampoco está del todo claro el significado de una pregunta bastante repetida, acerca de la frecuencia con la que los conductores habituales dejan de usar el coche particular en el último año por razones medioambientales, pero cabe pensar que también recoja, como poco, ese tipo de predisposiciones. En 2007, habría dejado de usar muchas veces el coche por esas razones un 11% de los conductores, por un 16% que lo habría hecho bastantes veces. La mayoría lo habría hecho pocas veces (26%) o, sobre todo, ninguna (45,5%) (Pérez-Díaz y Rodríguez 2008: 155). Más relevante todavía es que esa práctica (o esa predisposición) no ha debido de variar en los últimos quince años, como se observa en el cuadro 2. Los que, supuestamente, dejan con bastante frecuencia el coche por razones medioambientales han oscilado entre el 6 y el 11% desde 1994, sin observarse una tendencia clara, a pesar de la creciente presencia de las cuestiones medioambientales en la discusión pública sobre movilidad y las campañas al respecto.

CUADRO 2 AQUÍ

En principio, las estadísticas oficiales apuntan en España a un creciente uso del vehículo privado, tanto las de matriculación de vehículos como las estimaciones de kilómetros recorridos cada año que publica el Ministerio de Fomento. Los coyunturales descensos se deben, sobre todo, al alza de los precios de los carburantes, aunque los efectos disuasores de éstos son bastante reducidos, como reconocen los propios conductores cuando se les pregunta. En la XI Encuesta RACC de Movilidad, de 2007, sólo un 9% de los conductores admitía reducir el uso del coche cuando aumenta el precio del combustible (RACC 2008).³

Cuando en ocasiones se pregunta en una encuesta por la tendencia en el uso del coche privado puede, sin embargo, descubrirse una proporción no despreciable de conductores que dice usar menos su coche. Es el caso de la ya citada XI Encuesta RACC, según la cual un 27% habría usado su coche en el último año menos que antes, frente a un 60% que lo usaba como antes y un 13% que, incluso, lo usaba más (gráfico 5). Sin embargo, el patrón de contestaciones según la edad del conductor sugiere la relevancia de una especie de ciclo vital de la conducción para entender las respuestas. Los que lo usan menos abundan mucho más entre los conductores mayores; los que lo usan más, como era de esperar, entre los más jóvenes, quienes lo habrán adquirido recientemente y/o empezarán a contar con el suficiente poder adquisitivo como para hacer un mayor uso de él.

GRÁFICO 5 AQUÍ

Vehículos más ecológicos

Otro de los aspectos más relevantes en la relación entre movilidad y medio ambiente es el de la dimensión ecológica de los vehículos privados, esto es, de la medida en que son energéticamente más eficientes, utilizan materiales reciclables o reducen al mínimo las emisiones de gases considerados dañinos. No cabe duda de que, como se comprueba en otros capítulos de este informe, se tiende, en general, a fabricar coches cada vez más, digamos, ecológicos. También es evidente que las empresas fabricantes incorporan cada vez más esta dimensión, no sólo al diseño de sus productos, sino a la publicidad con la que intentan atraer a los futuros compradores. Por todo ello, no extraña que la dimensión ecológica de los coches también sea relevante en las respuestas de los conductores a preguntas sobre las características deseables de su herramienta de trabajo o de ocio.

En 2001, por ejemplo, en la VI Encuesta RACC podía comprobarse cómo los conductores preveían que los atributos medioambientales tendrían más peso en la adquisición de un futuro vehículo que el que habían tenido en la compra del actual (Fundación RACC 2003). Medida esa importancia del 0 (mínima) al 10 (máxima), la importancia de la “poca emisión de gases” en la compra del vehículo actual se situaba en el número 4,5, pero en la compra de un nuevo vehículo alcanzaría el 7,1.

³Como línea de investigación en encuestas futuras, pueden plantearse preguntas que gradúen la reducción del uso del coche según una gradación de aumento de impuestos, por ejemplo.

Igualmente, la fabricación con materiales reciclables pasaría de un 3,0 a un 5,8. En cualquier caso, ambos aspectos seguirían por debajo de otros como la seguridad pasiva (que pasaría de un 8,1 a un 9,1 y del bajo consumo (del 6,5 al 8,3), aunque este último tiene también un componente medioambiental.

Sin embargo, en la práctica, no son tantos los conductores efectivamente preocupados por la dimensión ecológica de la compra de sus vehículos. Según la citada XI Encuesta RACC, sólo un 20,5% de los conductores habituales encuestados en 2007 se habría informado, con ocasión de la compra de su último coche, acerca de los daños al medio ambiente que podían causar los modelos que le interesaban, frente a un 74% que no lo habría hecho (RACC 2008).

De todos modos, según la misma encuesta, son muchísimos los conductores que estarían hoy dispuestos a comprar un coche que funcione con energías alternativas, incluso con menoscabo de su potencia o su autonomía (gráfico 6). Así, un 82% estaría dispuesto a sacrificar alguna potencia, y un 68% alguna autonomía. Sin embargo, sólo un 30% estaría dispuesto a adquirir un coche basado en energías alternativas si es más caro, algo hoy por hoy totalmente seguro. Volvemos a encontrarnos con una de las limitaciones principales a la adopción de comportamientos, en principio, medioambientalmente adecuados: el coste económico.

GRÁFICO 6 AQUÍ

3. Coherencias e incoherencias de actitudes, conocimientos, predisposiciones y comportamientos

Las cuatro dimensiones de la conciencia medioambiental enumeradas al principio, algunos de cuyos contenidos hemos mostrado muy someramente a lo largo de este capítulo, tanto en sus términos más generales como los más relacionados con la movilidad, no tienen por qué mantener una elevada coherencia entre sí. De hecho, si el caso español fuera generalizable, habría que pensar, por el contrario, que las dosis de coherencia son mínimas, tal como mostramos a continuación.

Coherencia (o incoherencia) interdimensional

Para ello utilizamos nuestra encuesta ASP 07.044 (ASP 2007) centrada en temas de energía y medio ambiente. De ella, hemos seleccionado una colección de preguntas que cubre las cuatro dimensiones mencionadas (afectiva, cognitiva, conativa y activa). Hemos simplificado las opciones al máximo por mor de la claridad de los cuadros y de la exposición, reduciéndolas a opciones binarias.

CUADRO 3 AQUÍ

Comencemos con la coherencia entre una variable “afectiva” y las demás (cuadro 3). Como puede verse, quienes creen que el calentamiento global será una amenaza muy seria para su vida en veinte años y quienes dudan de ello no son tan

distintos en otras dimensiones. En particular, no son distintos en las dos variables cognitivas que utilizamos, esto es, el reconocimiento de que una ventaja de la energía nuclear son sus casi nulas emisiones de gases de efecto invernadero y la conciencia de que, efectivamente, España está incumpliendo sus objetivos de emisiones de gases de efecto invernadero derivados del Protocolo de Kioto. Es más llamativo que la variable afectiva apenas se relacione con las tres conativas que hemos seleccionado. Casi da igual creer en la gravedad de la amenaza del calentamiento global en términos de apoyar o no un aumento de los impuestos a la gasolina por los perjuicios medioambientales del tráfico (39,5 vs 32%), o en los de estar dispuesto a pagar más por una electricidad procedente de fuentes renovables (75 vs 69,5%). Y, más sorprendentemente, no marca ninguna diferencia significativa en lo tocante a renunciar a una semana de ingresos cada año para resolver el problema del calentamiento global (43 vs 40%). Sí hay diferencias significativas en lo tocante a renunciar al coche por razones medioambientales, pero, de nuevo, son todo menos sustantivas (30 vs 24%).

Una segunda variable “afectiva”, el convencimiento (o no) de que la protección medioambiental es tan importante que hay que tomar medidas más allá de los costes marca diferencias algo más acentuadas, pero, de nuevo no muy sustantivas (cuadro 4). De nuevo, los convencidos de lo anterior y los no convencidos no se distinguen significativamente en las variables cognitivas. Sí lo hacen en las conativas, aunque no definen mundos distintos. La mayor diferencia se da en cuanto a la disposición de los ocupados a renunciar a ciertos ingresos en pro de la solución al supuesto problema del calentamiento global (48 vs 31%), pero esa aparente coherencia, débil de todos modos, se desdibuja con las mínimas diferencias en lo tocante a pagar más por una electricidad “renovable” (78 vs 65,5%). De nuevo, la variable “afectiva” no marca diferencias de conducta en cuanto a la renuncia al automóvil privado.

CUADRO 4 AQUÍ

Veamos ahora cómo “influyen” las variables cognitivas. En realidad, ninguna de ellas se asocia significativamente con las demás, tal como recoge, a título de ejemplo, el cuadro 5 para la constatación de que España incumple Kioto. En otras encuestas sobre esta materia hemos podido comprobar algo similar, la casi absoluta falta de relación entre actitudes o disposiciones y conocimientos sobre la materia de esas actitudes o disposiciones, o sobre materias afines.

CUADRO 5 AQUÍ

Por último, comprobemos la asociación de las variables conativas con los demás tipos de variables. Tomemos como ejemplo el nivel de apoyo a mayores impuestos sobre la gasolina por los perjuicios medioambientales del tráfico (cuadro 6). Como ya sabemos, esa variable está asociada a las dos “afectivas” que manejamos, y puede llegar a producir diferencias de algún calado, no muy profundo, de todos modos. También sabemos que no está asociada con las variables cognitivas. Y lo que averiguamos en este cuadro es que sí marca alguna diferencia en nuestra

variable activa, la renuncia al automóvil, desde el 36,5% que deja con cierta frecuencia el coche entre los conductores que apuestan por los impuestos al 22% entre los que no apuestan por ellos. Con las otras dos variables conativas observamos diferencias similares.

CUADRO 6 AQUÍ

Así pues, estos datos sugieren que los niveles de coherencia entre las distintas dimensiones de la conciencia medioambiental son, como mucho, modestos.

Coherencia (o incoherencia) intradimensional

¿Es más alta la coherencia entre distintos contenidos de la misma dimensión? Los anteriores cuadros sugieren que tampoco es muy elevada. En la dimensión, “afectiva”, cabría pensar que entre los que ven más grave la amenaza del calentamiento global (cuadro 3) debería de haber muchos más de acuerdo con la idea de que la protección medioambiental es tan importante que el coste de las medidas pasa a un segundo plano que entre quienes no la ven tan grave. Sin embargo, aunque, efectivamente, son significativamente más los que así piensan en el primer grupo, no son muchos más: 65 frente a 55%. En general, estos datos y los de otras encuestas muestran que los “afectos” no tienen por qué moverse al unísono.

En la dimensión cognitiva, salta a la vista la ausencia total de relación entre las variables que hemos manejado (cuadro 5). No tiene por qué darse una falta absoluta de asociación, pero, por nuestra experiencia con otras encuestas, tampoco es raro. No es improbable que conocimientos ciertos (la combustión de CO2 emite gases de efecto invernadero) puedan convivir en bastantes personas con errores mayúsculos (confundir el calentamiento global con el llamado agujero de la capa de ozono).

Probablemente, en la dimensión conativa es donde se observa una coherencia mayor. Entre los partidarios de más impuestos sobre la gasolina por los daños ecológicos del tráfico es mayor el porcentaje de los dispuestos a sacrificios económicos por el calentamiento global que entre los menos partidarios (50 vs 37%), y es nítidamente mayor el porcentaje dispuesto a pagar más por una electricidad “renovable” (84 vs 65%) (cuadro 6). Aunque no lo mostramos en ningún cuadro, también se da una moderada asociación entre los sacrificios económicos por el calentamiento global y por la electricidad renovable.

No contábamos en nuestra encuesta ASP 07.044 con dos variables de comportamiento suficientemente interesantes para cruzarlas entre sí, pero, de nuevo, nuestro análisis de otras encuestas propias y ajenas nos lleva a pensar en que pueden convivir en las mismas personas conductas no demasiado consonantes entre sí, como ahorrar energía en un ámbito de la vida y no hacerlo en absoluto en otro.

4. Conclusiones: una discusión pública que favorezca el diseño y la aplicación de políticas razonables en temas medioambientales

Dónde estamos

En este trabajo hemos mostrado las líneas básicas de la conciencia medioambiental de los españoles, resaltando, por una parte, la gran importancia que asignan a la protección ambiental, la notable preocupación que sienten por los problemas en ese campo, o el gran interés con que siguen las noticias al respecto. Por otra parte, hemos recordado que lo anterior no necesariamente se traduce en buenos niveles de información o conocimiento, que son bastante bajos en España, ni en disposiciones o comportamientos considerados medioambientalmente adecuados, que tampoco destacan a escala europea.

En el tema de la movilidad y el medio ambiente, con la información de varias encuestas, hemos confirmado un conocimiento que muchos lectores, seguramente, tendrán por su experiencia cotidiana de las cosas. En el campo de las disposiciones a aceptar medidas públicas o acciones privadas, hemos mostrado, primero, cómo la movilidad ocupa un lugar relativamente secundario en las prioridades medioambientales individuales (por detrás de lo que atañe al hogar). Segundo, se ha visto cómo la disposición a aceptar limitaciones a la movilidad para resolver los problemas medioambientales del tráfico es bastante reducida, y cómo, en todo caso, las regulaciones al respecto han de afectar más a los nuevos vehículos que a los existentes. Tercero, hemos comprobado cómo los españoles aceptan vincular los impuestos sobre los carburantes a criterios medioambientales, pero no están dispuestos a pagar más impuestos por esa razón. Por último, hemos repasado el incipiente conocimiento que tienen sobre biocarburantes y las dudas que albergan al respecto.

En el campo de los comportamientos, hemos revisado una evidencia que, por una parte, apunta a una relativa escasez de desplazamientos vistos como medioambientalmente adecuados (caminar, ir en bicicleta, usar el transporte público), y a una renuencia a dejar de usar el coche por razones medioambientales. Por otra parte, apunta a una inclinación relativamente intensa a tener en cuenta y aceptar la dimensión ecológica de los automóviles (límites a las emisiones, materiales reciclables, uso de energías alternativas, etc.), aunque dicha inclinación no acaba de traducirse en comportamientos prácticos, muy probablemente por los costes extra asociados a los modelos más ecológicos.

Posibles razones de la falta de sintonía entre interés o preocupación e información

Sabemos que en un mismo país, y en las mismas personas, pueden convivir elevados niveles de interés o preocupación por los problemas medioambientales, al menos tal como se mide en las encuestas, con bajos niveles de información o con conocimientos contradictorios o difusos. Podemos manejar varias hipótesis, más bien complementarias, para explicar esa discrepancia, cada una de las cuales tiene

implicaciones distintas en términos de la discusión pública. Entre ellas estarían las siguientes.

Primero, puede que, en realidad, no estén tan interesados o tan preocupados. La ausencia de los problemas de medio ambiente entre los tres problemas principales de España (o de los entrevistados) abundaría en esta explicación. Si no lo están, no tiene sentido que busquen más y mejor información, piensen con detenimiento en esos temas, hablen con sus próximos sobre ellos, o establezcan las conexiones pertinentes entre lo que supuestamente creen o sienten y lo que hacen o están dispuestos a hacer.

En este sentido, se trataría, en cierta medida, de actitudes u opiniones superficiales o ligeras, o, como algunos las denominan en los estudios de opinión pública, “pseudo-opiniones” (Bishop *et al.* 1980) o “no actitudes” (non-attitudes; Converse 1970). “Pseudo-opiniones” porque no están sustentadas en información o evidencia, o en una mínima reflexión. “No actitudes” porque no se corresponden, ni siquiera mínimamente, con disposiciones reales a actuar. Que, de todos modos, se dé una enorme consistencia temporal en muchas de esas opiniones y actitudes tal como se reflejan en esas encuestas, de modo que, por ejemplo, la estimación de la gran seriedad de distintos problemas medioambientales no cambie en España en una década larga, admitiría, si fuera cierta la hipótesis de las pseudo-opiniones, una explicación alternativa. Las respuestas en las encuestas y la expresión de opiniones, llegado el caso, en conversaciones cotidianas serían, más bien, signos de identidad o status, de pertenencia a un grupo de referencia, un intento de acomodarse a lo que son consideradas como las opiniones centrales o básicas mantenidas en ese grupo. Sería esto último lo que otorgaría cierta coherencia a lo largo del tiempo a aquellas pseudo-opiniones.

Segundo, puede que el interés o la preocupación por los problemas medioambientales sea alta, o, al menos, más alta de lo que sugiere la interpretación anterior. Ello no implicaría necesariamente niveles elevados o medios de información si los individuos se comportan como votantes racionales. La búsqueda de buena información sobre los asuntos de interés para luego poder evaluar con mejor fundamento las propuestas de los partidos políticos en las campañas electorales no tiene demasiado sentido racionalmente. Los costes de la búsqueda de información son elevados. Sin embargo, lo que un votante puede aportar con esa mejor información al resultado de las elecciones es, prácticamente, nada, pues su voto es uno entre millones de votos. Y no se trata sólo de buscar nueva información, sino de mantener vivos los conocimientos que se adquirieron en el pasado, por ejemplo, en la escuela. Ello requiere de actualizaciones y de un contacto relativamente frecuente con lecturas o medios audiovisuales, lo cual sigue siendo relativamente costoso, sobre todo a la vista de lo poco que el voto individual supone para el conjunto.

Tercero, con todo, muchos individuos votan y bastantes se informan. De hecho, podemos encontrar diferencias notables de información entre individuos y, en

particular, entre países. Ello apunta a que factores más allá del argumento del votante racional, que aquí sólo mencionamos.

Por una parte, podemos pensar en factores que confluyen en un ambiente social más favorable a producir ciudadanos informados. Habría que apuntar, así, a diferencias en los sistemas escolares (que resultan en conocimientos más extendidos en la población y más duraderos en los individuos), en las tradiciones culturales nacionales (por ejemplo, de mayor o menor afición y aprecio por la lectura), en el tratamiento de la información de los medios de comunicación, o, de manera más general, en los usos de los distintos partícipes en la discusión pública, desde los expertos hasta la clase política, pasando por las organizaciones de interés. Volveremos sobre esto más adelante.

Por otra, podemos pensar que las diferencias entre países se deben a que en unos avanzó antes la escolarización y en otros después, por lo que es lógico que los niveles de información en los primeros sean mayores. Algo así debe de ocurrir, como vimos más arriba, pero el mismo caso español desmiente una influencia lineal de esa variable. Por lo pronto, según el nivel educativo medio de los españoles, sus niveles de información deberían ser superiores. Además, a medida que dicho nivel ha ido aumentando en los últimos lustros, debería percibirse algún cambio en los niveles de conocimiento, lo cual, sencillamente, no se ha dado. Ello apuntaría, bien a una escuela que no transmite adecuadamente los conocimientos, bien a una discusión pública también pobre al respecto. Por ejemplo, puede que medios de comunicación y partícipes en el debate público no estén enmarcando los temas de manera que sean inteligibles, es decir, que no proporcionen información del trasfondo de los asuntos, no la actualicen, no establezcan las necesarias conexiones con asuntos colaterales, o presenten la información con demasiado dramatismo o partidismo.

Importancia de una información suficiente, y límites de ésta

No cabe esperar, de todos modos, que unos mejores conocimientos se traduzcan necesariamente en disposiciones y comportamientos considerados como adecuados. Por lo pronto, no siempre están claros cuáles son los comportamientos adecuados. Además, influye, obviamente, la dimensión de bien público y, por tanto, de lógica de la acción colectiva que tiene la solución de muchos problemas medioambientales. En la medida en que es así, de nuevo, la aportación individual a la producción del bien público es infinitesimal, pero no los costes, que recaen directamente en el individuo. Esto no implica que ningún individuo los vaya a asumir, sino, como poco, que es improbable que muchos los asuman sin otro tipo de incentivos o imposiciones. Por último, y de manera especial, porque, como hemos visto en la sección 3 de este capítulo, no es en absoluto evidente la coherencia entre la dimensión cognitiva y las conativa o activa de la conciencia medioambiental.

Pragmáticamente, podríamos argumentar que no es tan importante que los ciudadanos cuenten con un nivel suficiente de información sobre cuestiones medioambientales. Lo que importa es que tengan las predisposiciones y

comportamientos adecuados. Éstos, a su vez, pueden auspiciarse, por una parte, mediante campañas que apelen más al corazón que a la cabeza, más a la dimensión afectiva de la conciencia medioambiental que a la cognitiva, a los sentimientos (de pertenencia, de rechazo, de estar haciendo lo correcto, etc.) más que a las razones, o a razones muy entreveradas de sentimientos. Por otra, podría incluso prescindirse de esas campañas sentimentales, haciendo uso del correspondiente esquema de incentivos positivos (subvenciones, reducción de costes...) o negativos (sanciones), y de obligaciones (regulación) ordenados desde el estado. El problema de esta aproximación pragmática es cuádruple.

Primero, el enfoque pragmático implica una visión extremadamente jerárquica de la vida social: las elites (expertos, clase política) saben lo que es adecuado, por su mayor conocimiento y su más amplia visión; el público, menos informado y más miope, ha de seguir o apoyar las sugerencias o mandatos de las elites, y si no lo hace, se le reconduce por el buen camino. Es obvio que esto es sólo un modelo de vida social, con el que no tenemos por qué estar de acuerdo.

Más relevante, segundo, es que nada nos asegura que expertos y demás miembros de la elite estén en lo cierto en todos o la mayoría de los temas, y todo o la mayor parte del tiempo. Por ello, necesitamos un núcleo duro de ciudadanos bien informados, quizá minoritario, que individualmente o en las conversaciones cotidianas, o a través de los distintos altavoces de la opinión pública, somete a juicio las afirmaciones de hecho y las propuestas normativas de las elites, les pide cuentas, en suma, lo cual obliga a aquéllas a ser más exigentes intelectual y moralmente consigo mismas. Asimismo, la existencia de ese público crítico, probablemente, favorece la propia discusión interna en esa elite, en la medida en que la investigación y la discusión sobre ella es más abierta y está sometida a un cierto escrutinio público.

Tercero, un núcleo duro de ciudadanos informados, con una actitud crítica hacia las elites, incluyendo los expertos científicos, puede facilitar a sus conciudadanos la comprensión de los saltos, a veces sutiles, muchas veces ocultos, entre el diagnóstico de los problemas (que, por otra parte, puede ser dudoso) y el curso de acción aconsejado. Lo primero puede estar basado en un análisis científico de la realidad. Lo segundo, aunque puede partir de un diagnóstico y ser propuesto por expertos científicos incorpora, necesariamente, juicios de valor que no necesariamente comparten todos los ciudadanos y que, por tanto, convendría hacer enfáticamente explícitos.

Por último, cabe señalar los límites de los intentos de manipulación de afectos y sentimientos. Muchos partícipes en la esfera pública lo intentan, también en la discusión sobre medio ambiente. No es extraño encontrar apelaciones, explícitas o implícitas, a sentimientos de pertenencia, a sentimientos de culpa, individual o colectiva, a sentimientos de angustia por el terrible futuro que se nos viene encima, al miedo y al terror hacia las catástrofes naturales o hambrunas venideras, a la pérdida brusca del modo de vida actual, con todas sus comodidades y ventajas, o a la indignación moral ante los supuestos culpables de los males que por acción o

inacción se avecinan. El problema de la apelación a los sentimientos es que, en exceso, puede obnubilar el entendimiento y volver menos racional la discusión pública. Ésta tenderá a plantearse más en términos de buenos y malos, de búsqueda de culpables, de chivos expiatorios (Douglas y Wildavsky 1982), y menos en términos de cálculo de costes y beneficios, de soluciones tecnológicas a los problemas, de consideración pausada y prudente de las alternativas y sus consecuencias, etc. Una consecuencia práctica del primer tipo de discusión pública es que estimula, todavía más, la elusión de responsabilidad de los ciudadanos o consumidores, acostumbrados a señalar al chivo expiatorio de turno (la industria, por ejemplo, o los políticos, o los ecologistas) y poco habituado, por tanto, a comprender de verdad la necesidad de las aportaciones individuales y de los distintos actores a la producción de bienes públicos.

La cuestión es qué tipo de discusión pública y de ciudadanos queremos, también en el campo de la movilidad y la protección medioambiental.

Referencias bibliográficas

ASEP. 1997. *Actitudes hacia el medio ambiente (ENRESA, Fuentes de energía y medio ambiente)*.

ASP (Analistas Socio-Políticos). 2007. *Encuesta ASP 07.044. Actitudes ante la energía y el medio ambiente* (fichero de datos).

Bishop, G. F.; R. W. Oldendick y A. J. Tuchfarber. 1980. "Pseudo-opinions on public affairs", *Public Opinion Quarterly*, 44: 198-209.

Chuliá, Elisa. 1995. "La conciencia medioambiental de los españoles en los noventa", *ASP Research Papers*, 12(a)/1995.

CIS (Centro de Investigaciones Sociológicas). 1996. *Estudio 2.209. Ecología y medio ambiente*.

CIS. 2000a. *Estudio 2.389. Barómetro de abril*.

CIS. 2000b. *Estudio 2.390. Medio ambiente (International Social Survey Programme)*.

CIS. 2004. *Estudio 2.557. Opiniones de los españoles sobre el medio ambiente*.

CIS. 2005. *Estudio 2.590. Ecología y medio ambiente (II)*.

CIS. 2006. *Estudio 2.635. Barómetro de febrero*.

CIS. 2007. *Estudio 2.682. Ecología y medio ambiente (III)*.

CIS. Varios años. *Barómetros de opinión*.

Converse, P. E. 1970. "Attitudes and non-attitudes: continuation of a dialogue". En E. R. Tufte, ed., *The quantitative analysis of social problems*. Reading, MA: Addison Wesley, pp. 168-189.

Douglas, Mary, y Aaron Wildavsky. 1982. *Risk and culture: an essay on the selection of technical and environmental dangers*. Berkeley: University of California Press.

European Commission. 2006. *Attitudes towards energy. Special Eurobarometer 247*.

European Commission. 2008. *Attitudes of European citizens towards the environment. Special Eurobarometer 295*.

Fundación BBVA. 2007. *Actitudes sociales de los españoles hacia la energía y el agua*.

Fundación BBVA. 2008. *Percepciones y actitudes de los españoles hacia el calentamiento global*.

Fundación RACC. 2003. *Automóvil y medio ambiente*. Barcelona: Fundación RACC.

OECD. 2007. *Education at a glance 2007*. París: OECD.

Pérez-Díaz, Víctor y Juan Carlos Rodríguez. 2005. *Los jóvenes españoles ante la energía y el medio ambiente. Buena voluntad y frágiles premisas*. Barcelona: Fundación Gas Natural.

Pérez-Díaz, Víctor y Juan Carlos Rodríguez. 2008. *Energía y sociedad. Actitudes de los españoles ante los problemas de la energía y del medio ambiente*. Madrid: Club Español de la Energía.

RACC. 2008. *Los conductores frente al medio ambiente. XI Encuesta RACC de Movilidad*.

Cuadros y gráficos

CUADRO 1

España (1996-2005). Consideran muy importantes determinados problemas relacionados con el medio ambiente (*)

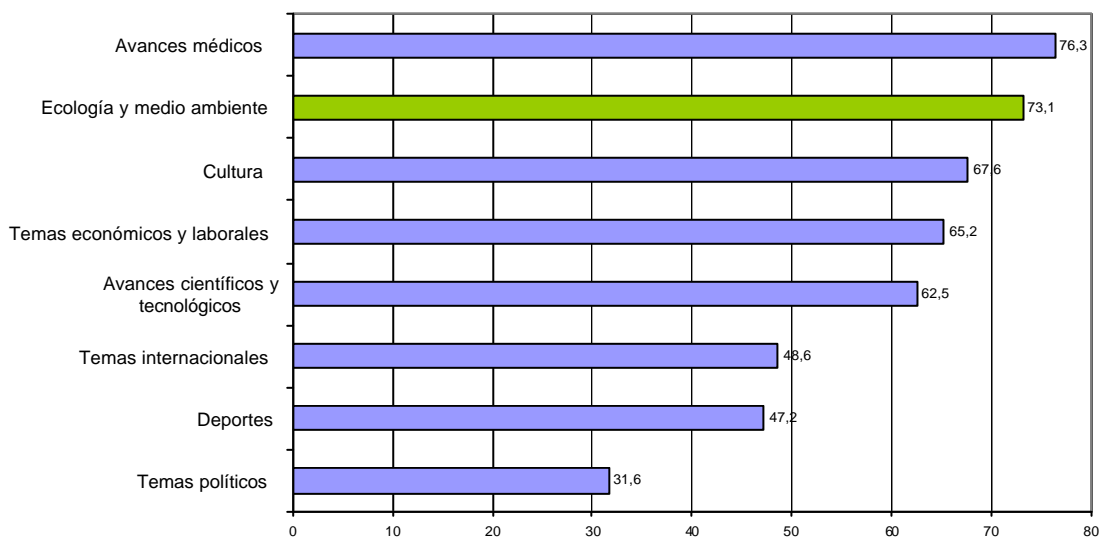
	1996	2000	2005
La contaminación de los ríos	72,5	70,7	78,8
Los incendios forestales	80,8	72,8	77,1
La contaminación de las costas	68,7	68,1	74,7
Los vertidos de los residuos industriales	68,3	67,9	74,3
La contaminación de las ciudades (humos, gases)	71,0	65,9	73,6
El almacenamiento de los residuos radiactivos	71,3	59,5	72,0
La calidad del agua que bebemos	65,0	62,4	68,4
La eliminación de las basuras domésticas	56,1	54,0	58,4
La falta de espacios verdes	54,1	52,2	50,9
La suciedad de las calles	49,7	48,1	48,1
El ruido	44,3	46,2	47,3
El exceso de iluminación de las grandes ciudades			28,4

(*) Recogemos sólo la respuesta "muy importante" para discriminar entre problemas, pues la suma "muy importante" + "bastante importante" es en casi todos los casos superior al 90%.

Fuente: elaboración propia con datos de CIS (1996, 2000a y 2005).

GRÁFICO 1

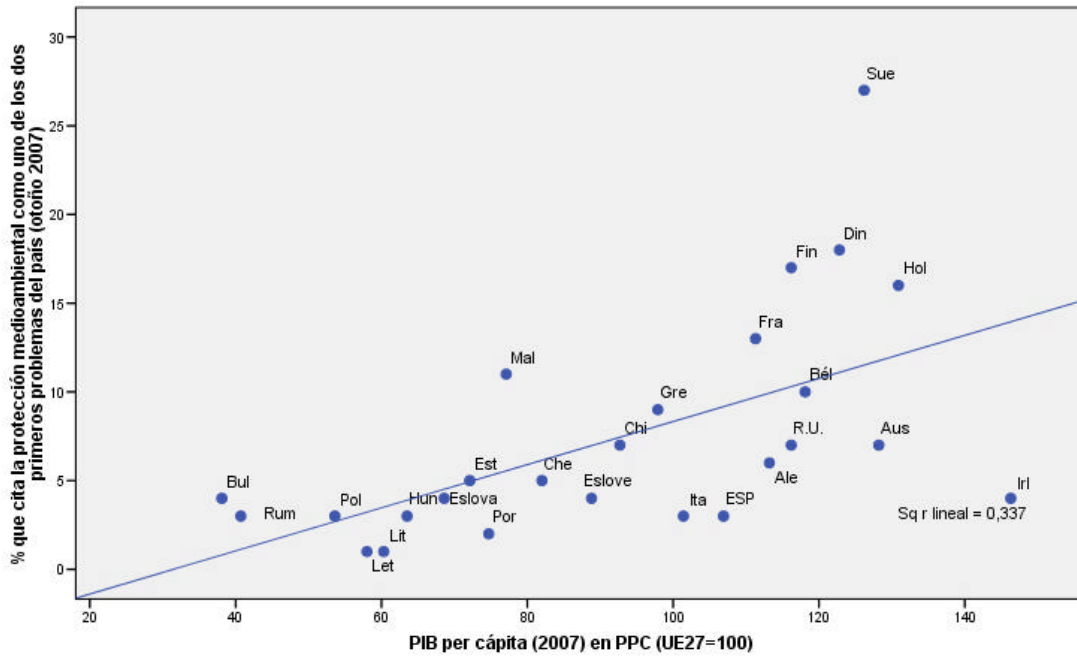
España (2007). Muy o bastante interesados en ...



Fuente: elaboración propia con datos de CIS (2007).

GRÁFICO 2

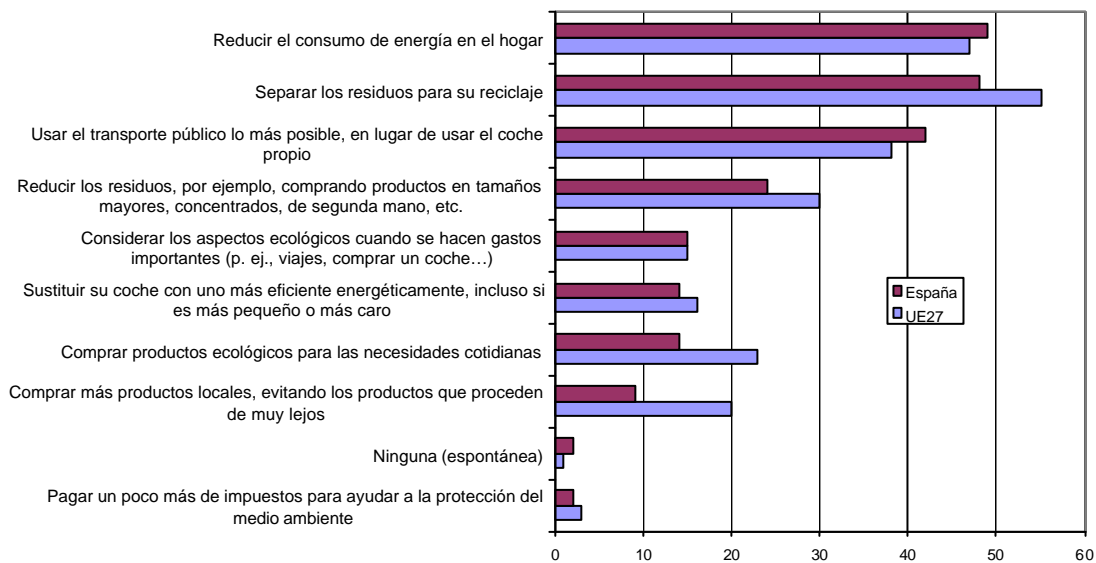
UE27 (2007). Importancia de la protección medioambiental y PIB per cápita



Fuente: elaboración propia con datos del Eurobarómetro 68.1 y Eurostat.

GRÁFICO 3

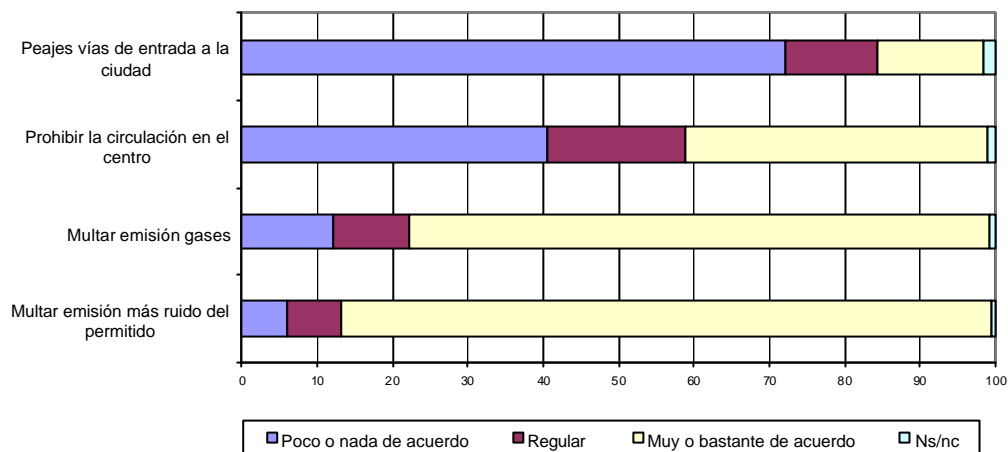
UE27 y España (2007). ¿Cuáles deberían ser las tres principales prioridades de los ciudadanos en su vida cotidiana para proteger el medio ambiente?



Fuente: elaboración propia con datos del Eurobarómetro especial 295 (European Commission 2008).

GRÁFICO 4

España (2007). Grado de acuerdo con medidas públicas sobre el tráfico de automóviles (conductores habituales)



Fuente: XI Encuesta RACC de Movilidad (RACC 2008).

CUADRO 2

España (1994-2007). Conductores que dejan de usar su coche por razones medioambientales con bastante frecuencia (*)

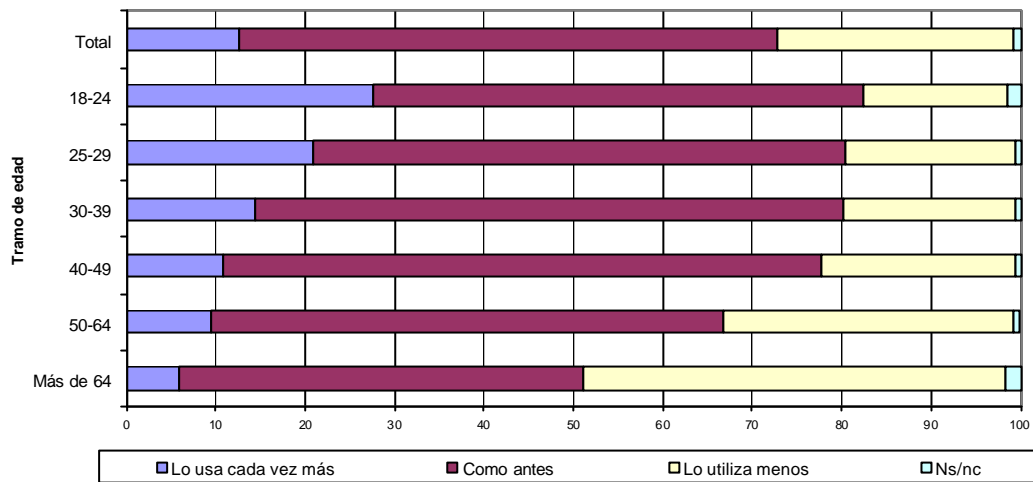
1994	11,4
1997	6,3
2000	10,4
2004	14,5
2005	6,5
2006	10,0
2007	11,1

(*) En 1994, 1997, 2000 y 2004, "siempre" + "a menudo"; en 2005, "con bastante frecuencia"; en 2006, "habitualmente"; en 2007, "muchas veces".

Fuente: elaboración propia con datos de CIRES (1994), ASEP (1997), CIS (2000b, 2004, 2005 y 2006) y ASP (2007).

GRÁFICO 5

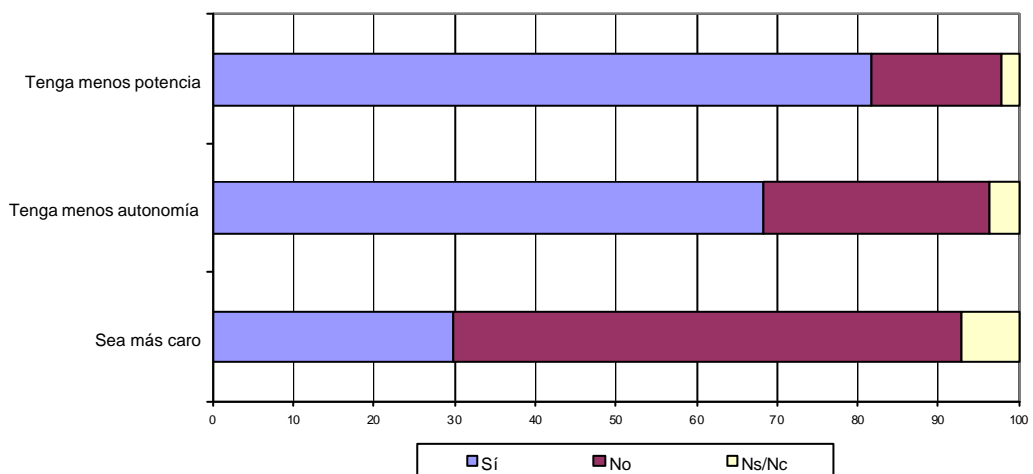
España, 2007. Tendencia en el uso del coche privado el último año



Fuente: XI Encuesta RACC de Movilidad (RACC 2008).

GRÁFICO 6

España (2007). Disposición a comprar un vehículo que funcione con energías alternativas aunque...



Fuente: XI Encuesta RACC de Movilidad (RACC 2008).

CUADRO 3

Coherencia entre una variable "afectiva" y las demás

	Cree que el calentamiento global será una amenaza muy seria para su vida y la de su familia en veinte años	
	Sí	No
Acuerdo con "proteger el medio ambiente es tan importante que hay que tomar medidas independientemente del coste"	64,9	55,3 *
Acuerdo con que una ventaja de la energía nuclear es que produce menos emisiones de gases de efecto invernadero	57,1	62,8
Creer que España está incumpliendo el Protocolo de Kioto	71,0	67,3
Apoyaría mucho o bastante un aumento de los impuestos de la gasolina por los perjuicios medioambientales del tráfico	39,5	32,3 *
Dispuesto a pagar una semana de sus ingresos o más para acabar con la amenaza del calentamiento global	43,2	39,9
Dispuesto a pagar más por electricidad procedente de fuentes renovables	74,9	69,5 *
Ha dejado de usar el coche muchas/bastantes veces en el último año por razones medioambientales	30,4	24,1 *

* Diferencias entre los porcentajes significativas al 95%.

Fuente: ASP (2007).

CUADRO 4

Coherencia entre una variable "afectiva" y las demás

	Proteger el medio ambiente es ...	
	... tan importante que hay que tomar medidas independientemente del coste	... importante, pero hay que tener muy en cuenta los problemas de coste
Cree que el calentamiento global será una amenaza muy seria para su vida y la de su familia en veinte años	53,7	43,7 *
Acuerdo con que una ventaja de la energía nuclear es que produce menos emisiones de gases de efecto invernadero	58,8	62,1
Creen que España está incumpliendo el Protocolo de Kioto	70,7	66,1
Apoyaría mucho o bastante un aumento de los impuestos de la gasolina por los perjuicios medioambientales del tráfico	41,9	27,9 *
Dispuesto a pagar una semana de sus ingresos o más para acabar con la amenaza del calentamiento global	48,1	31,3 *
Dispuesto a pagar más por electricidad procedente de fuentes renovables	78,1	65,5 *
Ha dejado de usar el coche muchas/bastantes veces en el último año por razones medioambientales	26,7	28,3

* Diferencias entre los porcentajes significativas al 95%.

Fuente: ASP (2007).

CUADRO 5

Coherencia de una variable cognitiva y las demás

	Creen que España está incumpliendo el Protocolo de Kioto	
	Sí	No
Cree que el calentamiento global será una amenaza muy seria para su vida y la de su familia en veinte años	52,2	47,9
Acuerdo con "proteger el medio ambiente es tan importante que hay que tomar medidas independientemente del coste"	62,9	57,9
Acuerdo con que una ventaja de la energía nuclear es que produce menos emisiones de gases de efecto invernadero	61,2	61,5
Apoyaría mucho o bastante un aumento de los impuestos de la gasolina por los perjuicios medioambientales del tráfico	36,3	40,9
Dispuesto a pagar una semana de sus ingresos o más para acabar con la amenaza del calentamiento global	43,4	40,6
Dispuesto a pagar más por electricidad procedente de fuentes renovables	75,9	72,6
Ha dejado de usar el coche muchas/bastantes veces en el último año por razones medioambientales	30,2	23,4

* Diferencias entre los porcentajes significativas al 95%.

Fuente: ASP (2007).

CUADRO 6

Coherencia entre una variable conativa y las demás

	Nivel de apoyo de un aumento de los impuestos de la gasolina por los perjuicios medioambientales del tráfico	
	Mucho/ bastante	Neutro/ poco/nada
Cree que el calentamiento global será una amenaza muy seria para su vida y la de su familia en veinte años	54,4	46,5 *
Acuerdo con "proteger el medio ambiente es tan importante que hay que tomar medidas independientemente del coste"	69,2	54,6 *
Creen que España está incumpliendo el Protocolo de Kioto	66,8	71,0
Acuerdo con que una ventaja de la energía nuclear es que produce menos emisiones de gases de efecto invernadero	59,7	60,3
Apoyaría mucho o bastante un aumento de los impuestos de la gasolina por los perjuicios medioambientales del tráfico	--	--
Dispuesto a pagar una semana de sus ingresos o más para acabar con la amenaza del calentamiento global	50,0	36,7 *
Dispuesto a pagar más por electricidad procedente de fuentes renovables	84,2	65,0 *
Ha dejado de usar el coche muchas/bastantes veces en el último año por razones medioambientales	36,5	21,7 *

* Diferencias entre los porcentajes significativas al 95%.

Fuente: encuesta ASP 07.044.