



## ACCES/0404F

20/04/04

Título del informe: **Principales resultados del estudio**

Autores del informe: Dña. Elena López de Cózar  
Dr. Gabriel Molina Ibáñez  
Dr. Jaime Sanmartín Arce  
Dña. M<sup>a</sup> Luisa Ballestar Tarín  
Dña. María Teresa Tormo Lancero  
Dr. Mauricio Chisvert Perales

Título del proyecto: *Traducción, aplicación y análisis de la adaptación inicial del DBQ*

Directores: Dr. Jaime Sanmartín Arce  
Dr. Luis Montoro González

Receptor: RACC

**RACC** CLUB

# 1 ÍNDICE

<b>1</b>	<b>ÍNDICE.....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>OBJETIVOS.....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>DESCRIPCIÓN DEL CUESTIONARIO .....</b>	<b>5</b>
3.1	ADAPTACIÓN ESPAÑOLA DEL DBQ .....	5
3.2	DATOS DESCRIPTIVOS Y DE CLASIFICACIÓN .....	10
3.3	ADMINISTRACIÓN DEL CUESTIONARIO .....	11
<b>4</b>	<b>MUESTRA UTILIZADA .....</b>	<b>12</b>
4.1	REPRESENTATIVIDAD DE LA MUESTRA PARTICIPANTE .....	13
4.2	CARACTERÍSTICAS DE LA MUESTRA .....	16
<b>5</b>	<b>ANÁLISIS DE LOS COMPORTAMIENTOS .....</b>	<b>19</b>
5.1	RESULTADOS GENERALES.....	19
5.1.1	<i>El problema de la velocidad.....</i>	22
5.2	DIFERENCIAS GRUPALES .....	26
5.2.1	<i>Diferencias de género.....</i>	26
5.2.2	<i>Diferencias por edad.....</i>	28
5.2.3	<i>Diferencias por estado civil.....</i>	33
5.2.4	<i>Diferencias por experiencia.....</i>	37
5.2.5	<i>Motivo del desplazamiento.....</i>	44
5.2.6	<i>Diferencias en función de los accidentes como conductor (con víctimas y sin víctimas)...</i>	49
<b>6</b>	<b>ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA FACTORIAL DEL CUESTIONARIO .....</b>	<b>51</b>
<b>7</b>	<b>ANÁLISIS PSICOMÉTRICO DEL CUESTIONARIO.....</b>	<b>68</b>
7.1	ANÁLISIS DE LA ESCALA ‘LAPSOS’ .....	68
7.2	ANÁLISIS DE LA ESCALA ‘ERRORES’ .....	70
7.3	ANÁLISIS DE LA ESCALA ‘INFRACCIONES’ .....	72
7.4	ANÁLISIS DE LA ESCALA ‘INFRACCIONES DE CARÁCTER AGRESIVO’ .....	73
<b>8</b>	<b>ANÁLISIS DE LAS DIMENSIONES DEL DBQ.....</b>	<b>79</b>
8.1	DIFERENCIAS POR GÉNERO Y EDAD.....	79
8.2	DIFERENCIAS POR NIVEL EDUCATIVO .....	82

---

8.3	DIFERENCIAS POR ACTIVIDAD LABORAL .....	82
8.4	DIFERENCIAS POR AÑOS DE CONDUCCIÓN .....	84
8.5	DIFERENCIAS POR CONDUCCIÓN PREVIA DE MOTOCICLETA .....	85
8.6	DIFERENCIAS POR KMS ANUALES (COCHE) .....	87
8.7	DIFERENCIAS POR AUTOEVALUACION DEL CONDUCTOR (CONOCIMIENTO, HABILIDAD Y PRUDENCIA) .....	88
<b>9</b>	<b>DISEÑO DE LA VERSIÓN REDUCIDA DEL CUESTIONARIO DBQ .....</b>	<b>91</b>
9.1	SELECCIÓN DE ITEMS .....	91
9.2	VERSIÓN REDUCIDA DEL DBQ .....	102
9.3	PUNTUACIÓN DE LOS SUJETOS .....	105
<b>10</b>	<b>ANEXOS .....</b>	<b>111</b>

## 2 OBJETIVOS

---

Este proyecto tiene como objetivo principal la adaptación del DBQ (Driving Behaviour Questionnaire) a la población de conductores españoles y la subsiguiente consecución de datos empíricos relativos al error humano en la conducción de vehículos en nuestro país. Las aportaciones esenciales resultantes del desarrollo de este proyecto de investigación pueden resumirse en dos categorías:

(1) Desde un punto de vista instrumental, la adaptación a la población española del cuestionario DBQ, un instrumento internacionalmente reconocido y utilizado en la investigación en el campo de la seguridad vial.

(2) Desde un punto de vista aplicado, la profundización en el conocimiento de las dimensiones conductuales subyacentes al comportamiento inseguro en la conducción en España, a la vez que el establecimiento de una referencia a partir de la que establecer análisis comparativos con los resultados obtenidos en otros países en los que ha sido aplicado el DBQ.

### 3 DESCRIPCIÓN DEL CUESTIONARIO

---

El cuestionario se divide en dos grandes apartados:

- 1- Adaptación española del DBQ
- 2- Datos descriptivos y de clasificación

#### 3.1 ADAPTACIÓN ESPAÑOLA DEL DBQ

---

El DBQ (Driving Behaviour Questionnaire) es un cuestionario originalmente desarrollado por Reason et al (1990) con el fin de analizar y caracterizar el comportamiento inseguro (“aberrant behaviour”) en la conducción de vehículos (definido tanto por errores como por infracciones). Su cumplimentación por parte de una muestra del Reino Unido permitió extraer conclusiones de diferente índole sobre los tipos de errores en la conducción en este país. El DBQ ha sido adaptado para poblaciones procedentes de varios países, tales como Australia, Suecia y Grecia, encontrándose dimensiones básicas similares que permiten definir el comportamiento inseguro pese a que las poblaciones son diferentes en cuanto a sus características demográficas y socioculturales.

La adaptación española se ha desarrollado partiendo de un conjunto de 126 ítems procedentes de distintas versiones y adaptaciones del DBQ utilizadas por distintos autores en estudios europeos e internacionales. Tras la traducción al castellano de los 126 enunciados, se han mantenido los ítems de la versión original del cuestionario (Reason, 1990), así como los correspondientes a la última versión reducida utilizada en un estudio transcultural realizado en el año 2003 en Gran Bretaña, Finlandia y Holanda (Lajunen, Parker y Summala, 2003). El objetivo es permitir la comparabilidad de la estructura dimensional de la adaptación española con la del cuestionario original.

Del resto de enunciados, se han eliminado aquellos cuyo contenido podría resultar confuso, redundante o no habitual en el contexto de nuestro país (por ejemplo los referidos a conducción en condiciones climatológicas extremas).

Por otra parte, la redacción de algunos ítems ha sido modificada en función de las normas de circulación de nuestro país (en la versión británica del cuestionario, por ejemplo, se presupone la conducción por la izquierda).

El número total de “comportamientos inseguros” que finalmente se han seleccionado para la adaptación española del DBQ ha sido de 75. Se han incluido, en función de las dimensiones establecidas en otros estudios, tanto lapsos (descuidos) como errores e infracciones (diferenciando las de componente agresivo de aquellas relacionadas con el incumplimiento consciente de la norma). Uno de los objetivos del presente estudio es establecer la clasificación de los “comportamientos inseguros” en el contexto de la población española y comprobar la similitud con estructuras dimensionales encontradas en otros contextos.

En cuanto al contenido, se han tenido en cuenta diferentes situaciones de tráfico donde los comportamientos considerados se dan con mayor o menor frecuencia y que puede desencadenar un peligro evidente para la seguridad vial. Así, se han considerado situaciones relacionadas con los límites de velocidad y su cumplimiento, situaciones de aparcamiento, cruces y rotondas y su regulación, circulación nocturna o con obras, adelantamientos o giros, conducción en condiciones atmosféricas desfavorables, bajo los efectos del alcohol, etc...

A partir de estas situaciones, se pide a los sujetos que valoren la frecuencia con que se comportan de la manera especificada en el enunciado, y por tanto, la frecuencia con que asumen cierto nivel de riesgo.

La respuesta debe darse a través de una escala de 1 a 6 donde el 1 indica que nunca realiza ese tipo de comportamientos y el 6 que indica una frecuencia muy alta. Además, existe un valor 0 para los casos en los que el sujeto no se ha encontrado nunca en la situación planteada (p.e. habrán personas que nunca han circulado por autopista y por tanto no pueden contestar nada referido a esas situaciones porque no las han vivido).

¿Con qué frecuencia actúa de esta manera?						
1.Nunca	2.Casi nunca	3.Pocas veces	4.Algunas veces	5.Frecuentemente	6.Casi siempre	0.No pertinente

A continuación (Tabla 1) se presentan los distintos comportamientos incluidos, ordenados tal y como se presentan en el cuestionario, indicando la situación a la que se refiere y la dimensión que representa (la categorización hipotética de los comportamientos como infracciones, errores o lapsos se ha realizado en base a la valoración de jueces expertos a espera de su comprobación empírica en base a los resultados de este estudio).

Nº	Comportamiento	Categoría	Dimensión <sup>1</sup>
P01	Hacer un giro invadiendo parcialmente otro carril, y tener que corregir la trayectoria para no colisionar con otro vehículo.	Giro	VIOL(HC)
P02	No darse cuenta de que el semáforo se ha puesto en verde.	Semáforo	Lapse
P03	Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	Semáforo	VIOL(Agg)
P04	Adelantar por el arcén a un vehículo que circula lentamente.	Adelantamiento	VIOL(HC)
P05	Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	Límite velocidad	VIOL(HC)
P06	Intentar adelantar sin mirar el retrovisor y ser advertido por las luces o el claxon de otro vehículo que ya había empezado a realizar el adelantamiento.	Adelantamiento	Lapse
P07	Realizar una mala planificación de la ruta a realizar y, como consecuencia, encontrarse en un atasco que se podría haber evitado.	Planificación	Error
P08	Derrapar en una vía mojada debido a que se ha frenado demasiado bruscamente.	Derrapaje	Error
P09	No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.	Juicio de distancia y velocidad	Error
P10	Girar a la derecha para incorporarse a una carretera principal, sin haber visto que venía un vehículo por ese carril, o pensando que estaba más lejos de lo que en realidad se encontraba.	Juicio de distancia y velocidad	Error
P11	Circular tan cerca del vehículo de delante que pueda resultar difícil evitar la colisión en caso de una frenada de emergencia.	Juicio de distancia y velocidad	VIOL(HC)
P12	Encender las luces en vez del limpia-parabrisas, o viceversa.	Equivocación	Lapse
P13	Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	Agresividad	VIOL(Agg)
P14	Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.	Distracción	Lapse
P15	Darse cuenta demasiado tarde que se está saltando un semáforo en rojo.	Semáforo	Error
P16	Olvidarse de quitar el freno de mano al iniciar la marcha con el vehículo.	Olvido	Lapse
P17	Prescindir del uso del cinturón de seguridad en vías urbanas.	Elementos de seguridad	VIOL(HC)
P18	Circular en dirección prohibida por un tramo de una calle con el fin de atajar.	Sentido circulación	VIOL(HC)
P19	Impacientarse y adelantar de forma arriesgada a un vehículo lento, tras estar harto de ir tras él.	Adelantamiento	VIOL(Agg)
P20	'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	Carreras	VIOL(Agg)
P21	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	Límite velocidad	VIOL(HC)
P22	Aparcar encima de la acera debido a que no se encuentra un sitio donde poder hacerlo.	Aparcamiento	VIOL(HC)
P23	Pasar con luz ambar justo por delante de un peatón en un paso en el que este tiene la luz verde.	Semáforo	VIOL(Agg)
P24	En un cruce sin señalizar, no ceder el paso al vehículo que viene por la derecha.	Ceder el paso	Error
P25	Ir 'sacando el morro' en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia no tiene más remedio que dejarle pasar.	Giro	VIOL(Agg)

<sup>1</sup> **VIOL (Agg)** son comportamientos inseguros deliberados relacionados con reacciones de agresividad en la conducción; **VIOL (HC)** son comportamientos inseguros deliberados que implican infracciones de la norma; **Error** son comportamientos inapropiados debidos a deficiencias en los procesos de juicio y toma de decisiones en la conducción; Finalmente **Lapse** son comportamientos no conscientes ni intencionados relacionados con fallos en la atención o memoria.

Nº	Comportamiento	Categoría	Dimensión <sup>1</sup>
P26	No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	Distracción	Error
P27	Conduciendo marcha atrás, golpear contra algo que no ha visto antes.	Percepción objetos	Lapse
P28	Conducir a una velocidad excesiva teniendo en cuenta la visibilidad y el estado de la superficie de la carretera.	Velocidad	VIOL(HC)
P29	Hacer un cambio de sentido pisando una línea continua o en otro sitio en que no está permitido.	Cambio de sentido	VIOL(HC)
P30	Estar a punto de quedarse dormido tras un tiempo largo conduciendo.	Distracción	Error
P31	Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	Adelantamiento	Error
P32	No darse cuenta de la presencia de peatones cruzando, al girar hacia una calle desde una vía principal.	Peatones	Error
P33	Al conducir por carreteras secundarias (caminos, carreteras locales...), recortar el trazado de las curvas o invadir el carril opuesto, aun cuando no se tiene una clara visibilidad de los que vienen de frente.	Giro	Error
P34	Circular por un carril inadecuado al aproximarse a un cruce, teniendo en cuenta la dirección prevista, y cambiar de forma brusca al correcto.	Cambio de carril	Error
P35	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	Agresividad	VIOL(Agg)
P36	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	Límite de velocidad	VIOL(HC)
P37	Dándose cuenta de que se está estrechando la vía por la que se circula, no cambiar de carril hasta el último momento.	Adelantamiento	VIOL(agg)
P38	Olvidarse de mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	Retrovisor	Error
P39	Equivocarse de salida en una rotonda por no leer correctamente la señalización.	Distracción	Lapse
P40	Olvidar señalar un giro o cambio de carril.	Giro	Lapse
P41	Teniendo como objetivo dirigirse a un destino 'A', darse cuenta de que se está dirigiendo a otro destino 'B' que es más habitual para usted.	Distracción	Lapse
P42	Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	Agresividad	VIOL(Agg)
P43	Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	Agresividad	VIOL(HC)
P44	Estacionar brevemente en una zona que sabe que está prohibida con el fin de hacer un recado o gestión.	Aparcamiento	VIOL(HC)
P45	En un cruce con visibilidad, saltarse una señal de STOP deliberadamente.	Ceder el paso	VIOL(HC)
P46	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.	Olvido	Lapse
P47	Ir a salir de un semáforo llevando puesta la tercera marcha.	Cambio de marcha	Lapse
P48	De noche, empezar a circular olvidándose de encender las luces.	Luces	Lapse
P49	Al abandonar una vía principal, calcular mal la velocidad y tener que frenar bruscamente.	Juicio de distancia y velocidad	Error
P50	Parar el vehículo en un paso para peatones o en un cruce con el fin de que baje o suba un ocupante del vehículo.	Aparcamiento	VIOL(HC)
P51	Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...)	Límite de velocidad	VIOL(HC)
P52	Al aproximarse o entrar en una rotonda, circular por un carril inadecuado teniendo en cuenta la salida prevista.	Cambio carril	Lapse

Nº	Comportamiento	Categoría	Dimensión <sup>1</sup>
P53	Olvidarse de renovar el seguro y darse cuenta de que se está conduciendo sin los papeles en regla.	Documentación	Lapse
P54	Pensando en otras cosas o distraído, no darse cuenta de que alguien está esperando, con la intención de cruzar, en un paso para peatones (paso de cebra).	Distracción	Lapse
P55	En una cola de vehículos que están girando a la derecha para incorporarse a una carretera principal, estar tan pendiente de los vehículos que se aproximan por la izquierda, que casi se colisiona con el de delante.	Giro	Error
P56	Pensando en otras cosas, olvida que circula con las luces largas hasta que algún otro conductor le hace ráfagas de luz advirtiéndole de ello.	Luces	Lapse
P57	Quedarse parado en una intersección o en un paso de peatones a causa de la retención del tráfico.	Aparcamiento	Lapse
P58	Estar cambiando de emisora de radio, de casete o similar y, de repente, darse cuenta de que se va circulando por medio o junto al borde de la carretera.	Distracción	VIOL(HC)
P59	Adelantar a pesar de saber que se va a girar a la derecha en breve.	Adelantamiento	VIOL(Agg)
P60	Por la noche saltarse los semáforos en rojo en calles en que no hay circulación.	Semáforo	VIOL(HC)
P61	Al atravesar un carril bici que cruza la vía, interponerse en el camino de un ciclista que tiene preferencia.	Ceder el paso	VIOL(Agg)
P62	Después de conducir durante un rato, darse cuenta que no tiene un claro recuerdo del camino recorrido y lo que ha sucedido durante el trayecto.	Distracción	Lapse
P63	Juzgar incorrectamente el estado de la superficie del pavimento y verse sorprendido por un derrapaje.	Derrapaje	Error
P64	Mirar el velocímetro y descubrir que, sin darse cuenta, se está viajando a una velocidad superior al límite legal.	Límite de velocidad	Lapse
P65	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	Agresividad	VIOL(Agg)
P66	Calcular mal el hueco disponible en una plaza de aparcamiento y golpear a otro vehículo estacionado.	Juicio de distancia	Error
P67	Al realizar un giro, estar a punto de colisionar con una bicicleta o ciclomotor que ha aparecido a nuestro lado.	Giro	Error
P68	Adelantar una cola de vehículos parados o que están circulando lentamente y descubrir que están esperando para pasar por un estrechamiento.	Adelantamiento	Lapse
P69	En una intersección no regulada, ceder el paso a vehículos aunque vengan por la izquierda y, en consecuencia, no tengan preferencia.	Ceder el paso	Lapse
P70	Pasarse un desvío en una carretera debido a que se iba demasiado deprisa y no se ha podido leer la señal correspondiente.	Velocidad	Lapse
P71	Por ir distraído o preocupado, darse cuenta tarde de que el vehículo de delante ha reducido su velocidad, y tener que frenar bruscamente para evitar la colisión.	Distracción	Lapse
P72	Saltarse un 'ceda el paso' y estar a punto de colisionar con otro vehículo que tenía preferencia.	Ceder el paso	Error
P73	Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	Semáforo	VIOL(HC)
P74	Cerrar el vehículo y dejarse las llaves dentro.	Olvido	Lapse
P75	Conducir aun cuando se es consciente de poder encontrarse por encima del límite legal de alcohol.	alcohol	VIOL(HC)

Tabla 1: Enumeración de los comportamientos incluidos en el cuestionario junto a la categoría y dimensión a la que hace referencia.

---

## 3.2 DATOS DESCRIPTIVOS Y DE CLASIFICACIÓN

---

Este apartado incluye un conjunto de cuestiones relacionadas con características demográficas de la muestra (edad, sexo, estado civil, nivel de estudios, ocupación laboral, etc...) y con determinados aspectos relativos a la conducción que permiten clasificar a los sujetos en diferentes grupos y analizar las posibles diferencias existentes entre ellos. En este último apartado se incluye información de especial relevancia en el estudio del comportamiento humano en la conducción ya que en muchas ocasiones se relaciona de una forma u otra con la accidentalidad y su predicción, esto es la exposición al riesgo, la experiencia en la conducción y el historial de accidentes.

Además se ha incluido preguntas relacionadas con la autopercepción que tiene el propio sujeto de las habilidades, conocimientos y actitudes en el contexto de la conducción, factores clave del aprendizaje que establecen y guían cualquier comportamiento ejecutado por el ser humano.

Esta información se recoge una vez el sujeto ha terminado de contestar al cuestionario de comportamientos, ya que algunas preguntas podrían dar pistas sobre los objetivos del cuestionario e influir disminuyendo la sinceridad en las respuestas dadas (deseabilidad social).

Se han utilizado varios formatos de respuesta:

1-Planteamiento de alternativas, donde el sujeto debe escoger una (p.e. sexo, estado civil, estudios, actividad laboral,...).

2-Preguntas que requieren una única respuesta abierta, pero relativamente acotada (p.e. año de nacimiento, años de conducción, kilómetros recorridos al año,...).

3-Estimaciones en una escala de 0 a 10 para las preguntas que requieren una autovaloración del sujeto (p.e. conocimiento de la norma, habilidad como conductor o prudencia en la conducción).

### 3.3 ADMINISTRACIÓN DEL CUESTIONARIO

---

Antes de la aplicación definitiva del cuestionario se ha utilizado una versión piloto administrada a un grupo controlado de sujetos con el objetivo de analizar la calidad de la traducción realizada y detectar posibles problemas en su cumplimentación, así como ajustar la duración, longitud, comprensión y el correcto funcionamiento del mismo.

Una vez ajustadas las características de la versión definitiva del DBQ, se ha administrado por correo a una muestra representativa de socios del Real Automóvil Club de Cataluña (RACC). El periodo de envío de los cuestionarios y posterior recepción de los mismos ha comprendido los meses de Mayo, Junio y Julio de 2003.

## 4 MUESTRA UTILIZADA

La muestra de sujetos analizados procede de la población general de socios del RACC (socios individuales con más de dos años de antigüedad), y ha sido obtenida por muestreo aleatorio estratificado en el cual se han diferenciado los estratos a partir de las variables edad, sexo y comunidad autónoma.

En concreto, se han enviado por correo tradicional un total de 3000 cuestionarios distribuidos por estratos (tramos de edad y sexo) de la siguiente forma (Tabla 2):

Tramos edad	SEXO		socios
	Hombre	Mujer	
<30 AÑOS	500	400	900
30-60 AÑOS	900	600	1500
>60 AÑOS	400	200	600
<b>Total</b>	<b>1800</b>	<b>1200</b>	<b>3000</b>

Tabla 2: Distribución global de la muestra de socios seleccionados para el estudio diferenciados por grupo de edad y sexo.

Además, para la estratificación de la muestra también se ha tenido en cuenta la comunidad autónoma de residencia. La distribución de la muestra en cada comunidad diferenciada por tramos de edad se resume en la Tabla 3, y por sexo en la Tabla 4:

Edad	Cataluña	Andalucía	Baleares	Galicia	Murcia	Madrid	C. Valenciana	Total socios
<30 años	380	90	80	80	90	90	90	900
30-60 años	580	150	150	170	150	150	150	1500
>60 años	240	60	70	50	60	60	60	600
<b>Total</b>	<b>1200</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>3000</b>

Tabla 3: Distribución global de la muestra de socios seleccionados para el estudio diferenciados por grupo de edad.

Sexo	Cataluña	Andalucía	Baleares	Galicia	Murcia	Madrid	C. Valenciana	Total socios
Hombre	580	200	200	220	200	200	200	1800
Mujer	620	100	100	80	100	100	100	1200
<b>Total</b>	<b>1200</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>3000</b>

Tabla 4: Distribución global de la muestra de socios seleccionados para el estudio diferenciados por sexo.

La tasa de respuesta global media ha sido del 10,2%, esto es, se ha recibido contestación aproximadamente en 1 de cada 10 casos muestreados. En la Tabla 5 se presentan el número de socios que han participado finalmente en el estudio y el valor correspon-

diente a la tasa de respuesta (porcentaje de socios participantes respecto al conjunto de socios incluidos inicialmente en la muestra), diferenciándolos por tramo de edad y por sexo.

tramos edad	SEXO		soci@s
	Hombre	Mujer	
<30 AÑOS	27 (5,4%)	32 (8,0%)	59 (6,6%)
30-60 AÑOS	118 (13,1%)	63 (10,5%)	181 (12,1%)
>60 AÑOS	53 (13,3%)	12 (6,0%)	65 (10,8%)
<b>Total</b>	<b>198 (11,0%)</b>	<b>107 (8,9%)</b>	<b>305 (10,2%)</b>

Tabla 5: Número de socios participantes y tasa de respuesta respecto a la muestra inicial, diferenciados por sexo y tramos de edad.

Se observa que la tasa de respuesta ha sido superior en los hombres (11%) que en las mujeres (8,9%), y mayor en los grupos de edad adultos que en los jóvenes (por ejemplo, en el caso de las mujeres, el grupo entre 30 y 60 años tiene una tasa de respuesta del 10,5% frente al 8% en el grupo de jóvenes).

## 4.1 REPRESENTATIVIDAD DE LA MUESTRA PARTICIPANTE

La comparación de los datos que caracterizan a la muestra de sujetos que finalmente han participado en el estudio con una serie de criterios externos (en este caso con el censo de conductores y con las distribuciones muestrales de otros estudios similares nacionales e internacionales), permite analizar la representatividad de dicha muestra, teniendo en cuenta que la tasa de respuesta y las contestaciones registradas pueden tener componentes no aleatorios que pueden afectar a los resultados (solo el hecho de ser socios del RACC nos indica que probablemente existe una mayor concienciación respecto al tema de la seguridad vial y las opiniones pueden verse influenciadas por este hecho, por lo tanto es importante que la muestra seleccionada sea representativa y que los resultados se puedan generalizar a la población general).

Si observamos la distribución de los sujetos participantes en el estudio en función del sexo (Tabla 6) y la edad (Tabla 8), y los comparamos con el censo de conductores (Tabla 7 y Tabla 9) se aprecia que mantienen aproximadamente la misma proporcionalidad, indicando que hay una gran probabilidad de que dicha distribución sea representativa de la población general de conductores.

**sexe**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	home	199	64,4	64,6	64,6
	dona	109	35,3	35,4	100,0
	Total	308	99,7	100,0	
Perdidos	Sistema	1	,3		
Total		309	100,0		

Tabla 6: Distribución de participantes en el estudio en función del sexo.

Varones		Mujeres		Total
12.301.254	62,07%	7.517.631	37,93%	19.818.885

Tabla 7: Censo de conductores mayores de 18 años en 2002 (sin licencias) en función del sexo (Fuente: Anuario estadístico General de la DGT)

**edat (codificada)**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	18-29	59	19,1	19,3	19,3
	30-44	103	33,3	33,8	53,1
	45-64	94	30,4	30,8	83,9
	65 o més	49	15,9	16,1	100,0
	Total	305	98,7	100,0	
Perdidos	Sistema	4	1,3		
Total		309	100,0		

Tabla 8: Distribución de participantes en el estudio en función de la edad.

Grupos de edad	Censo	
18-29	4.640.649	23,42%
30-44	7.634.542	38,52%
45-64	5.886.342	29,70%
65 o mas	1.657.352	8,36%
Total	19.818.885	100%

Tabla 9: Censo de conductores mayores de 18 años en 2002 (sin licencias) en función del grupo de edad (Fuente: Anuario estadístico General de la DGT)

Por otra parte, si se compara esta distribución muestral con la utilizada en otros estudios de encuesta de ámbito nacional realizados en los últimos años (Tabla 10), se observa que las proporciones son bastante similares incluso aunque la muestra sea más pequeña (hay que tener en cuenta que la metodología de obtención de datos no es exac-

tamente la misma, ya que en nuestro estudio se utilizan encuestas por correo y en los estudios comparados se utilizan encuestas telefónicas).

	Estudio comportamientos en la conducción	Estudio Agresividad <sup>2</sup>	Estudio Formación <sup>3</sup>
18-19	59 (19,3%)	300 (24,8%)	280 (24,6%)
30-44	103 (33,8%)	379 (31,3%)	309 (27,2%)
45-64	94 (30,8%)	353 (29,2%)	326 (28,7%)
>64	49 (16,1%)	177 (14,6%)	222 (19,5%)
Total	305 (100%)	1209 (100%)	1137 (100%)

Tabla 10: Comparación de las distribuciones muestrales de varios estudios de encuesta diferenciadas por grupos de edad

Finalmente, si analizamos los promedios utilizados en otros estudios internacionales<sup>4</sup> en relación a algunas variables básicas de clasificación de la muestra (Tabla 11), se observan perfiles similares de la muestra española con las de otros países europeos (sobre todo con los países geográficamente y culturalmente más cercanos al nuestro: Suiza y Holanda).

	España (n=309)	Suiza (n=1429)	G. Bretaña (n=831)	Finlandia (n=1123)	Holanda (n=703)
Edad media (D.T.)	45,58 (15,94)	42 (16)	39,55 (14,51)	37,52 (15,12)	45,9 (14,75)
Años de experiencia en la conducción (D.T.)	23,9 (13,52)	22 (14)	18,35 (12,91)	16,93 (12,94)	23,62 (13,11)
Hombres	64,3%	71%	51,3%	45,9%	70,4%
Mujeres	35,8%	29%	48,7%	54,1%	29,6%

Tabla 11: Comparación de algunas variables de clasificación de la muestra en varios estudios internacionales donde se ha utilizado el DBQ.

<sup>2</sup> Alonso, F.; Sanmartín, J.; Calatayud, C.; Esteban, C.; Montoro, L.; Alamar, B.; Toledo, F.; Chofre, E.; Lijarcio, I.; Chisvert, M. y Carrascosa, V. (2002) *Cuadernos de Reflexión Attitudes: La agresividad en la conducción. Una investigación a partir de la visión de la población española*. Barcelona: Ed. Attitudes.

<sup>3</sup> Alonso, F.; Sanmartín, J.; Calatayud, C.; Esteban, C.; Montoro, L.; Alamar, B.; López, E.; Lijarcio, I.; Toledo, F.; (2003) *Cuadernos de Reflexión Attitudes: Formación y educación vial. Una investigación a partir de la visión de la población española*. Barcelona: Ed. Attitudes.

<sup>4</sup> Referencias de estudios internacionales:

Aberg, L. y Rimmö, P (1998) Dimensions of aberrant driver behaviour. *Ergonomics* 41, 39-56.

Lajunen, T.; Parker, D. y Summala, H. (2003) The Manchester Driver Behaviour Questionnaire: a cross-cultural study. *Accident Analysis and Prevention* 942, 1-8.

---

## 4.2 CARACTERÍSTICAS DE LA MUESTRA

---

Manteniendo las proporciones específicas de género y edad definidas por el censo de conductores, nuestra muestra presenta mayor proporción de hombres (64,6%) que de mujeres (35,4%), y predominan los conductores de edad más adulta (la media de edad se encuentra en torno a los 45 años).

Respecto al estado civil, la mayoría de participantes en el estudio son personas casadas o viviendo en pareja, aunque entre las mujeres hay una mayor representación de solteras.

La muestra procede principalmente de municipios con un gran número de habitantes, probablemente de las capitales de provincia (el 55% de los sujetos reside en ciudades con más de un millón de habitantes) y tienen un alto nivel educativo (el 52% de los sujetos son de niveles universitarios).

Otros aspectos que deben considerarse en los estudios sobre comportamientos en la conducción son los referentes a la experiencia, exposición al riesgo y el historial de accidentes previos.

En cuanto a las variables relacionadas con la experiencia en la conducción, estimada a partir de los años reales de conducción (desde que se obtuvo el permiso y descontando aquellos en los que no se ha conducido o se ha hecho muy poco), se observa que la mayoría de los sujetos participantes llevan bastantes años conduciendo, sobretodo en el grupo de los hombres (el 54% ha conducido más de 25 años). Las mujeres tienen menos años de experiencia en la conducción en comparación con los hombres participantes en el estudio (Tabla 12).

**Tabla de contingencia sexo \* Años de conducción agrupados**

			sexo		Total
			hombre	mujer	
Años de conducción <5	Recuento	8	17	25	
	% de sexo	4,1%	15,9%	8,3%	
	% de Años de conducción	32,0%	68,0%	100,0%	
6-10	Recuento	24	20	44	
	% de sexo	12,4%	18,7%	14,7%	
	% de Años de conducción	54,5%	45,5%	100,0%	
11-15	Recuento	25	20	45	
	% de sexo	13,0%	18,7%	15,0%	
	% de Años de conducción	55,6%	44,4%	100,0%	
16-20	Recuento	18	10	28	
	% de sexo	9,3%	9,3%	9,3%	
	% de Años de conducción	64,3%	35,7%	100,0%	
21-25	Recuento	14	13	27	
	% de sexo	7,3%	12,1%	9,0%	
	% de Años de conducción	51,9%	48,1%	100,0%	
26-35	Recuento	43	18	61	
	% de sexo	22,3%	16,8%	20,3%	
	% de Años de conducción	70,5%	29,5%	100,0%	
>35	Recuento	61	9	70	
	% de sexo	31,6%	8,4%	23,3%	
	% de Años de conducción	87,1%	12,9%	100,0%	
Total	Recuento	193	107	300	
	% de sexo	100,0%	100,0%	100,0%	
	% de Años de conducción	64,3%	35,7%	100,0%	

Tabla 12: Distribución de la muestra en función de los años de experiencia en la conducción y el sexo

La exposición al riesgo se suele estimar a partir del kilometraje medio anual y de la frecuencia de uso del vehículo. En este sentido, el principal motivo de uso es el desplazamiento in itinere definido como el desplazamiento cuyo objetivo es la ida o regreso desde el centro de trabajo hasta el domicilio (el 36% de la muestra), seguido por los desplazamientos de ocio y tiempo libre (el 30%), siendo la frecuencia de uso del vehículo muy alta (el 73% de la muestra lo utiliza cada día o casi cada día durante la semana).

El turismo es el vehículo más utilizado (el 94,2% de la muestra conduce este vehículo) y con el que se realiza mayor número de kilómetros anuales.

En cuanto al historial de accidentalidad, únicamente el 6,2% de la muestra ha tenido o reconoce haber tenido algún accidente con víctimas como conductor (independientemente de quien fue el causante), siendo mayor la proporción en el caso de los accidentes sin víctimas (el 28% reconoce haber sufrido un accidente sin víctimas y el 14% dos o más en los últimos cinco años).

Como pasajero o peatón se reproduce este mismo patrón (Ilustración 1), aunque en menor medida que como conductor. Solo un 2% reconoce haber sufrido algún accidente con víctimas, aumentando a un 9% en el caso de los accidentes con solo daños materiales.

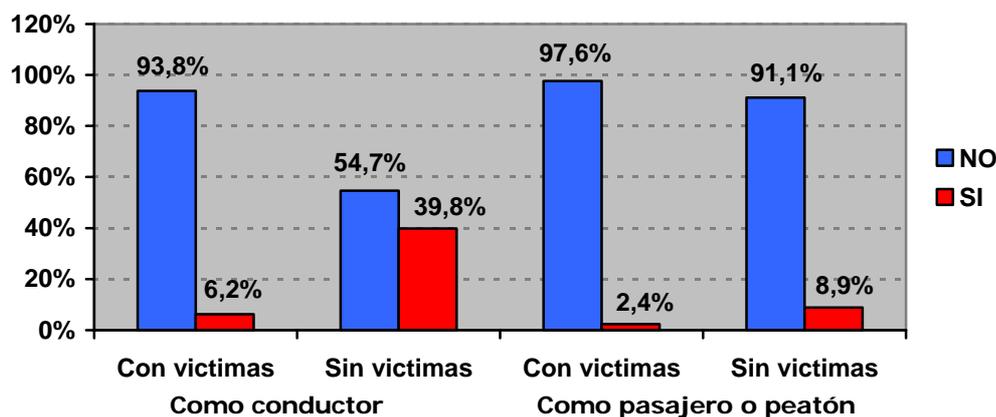


Ilustración 1: Distribución de la muestra en función de si ha sufrido o no accidentes en los últimos 5 años, el tipo de accidente y la posición como usuario de la vía.

Finalmente, hay una gran proporción de sujetos que han sido multados en alguna ocasión, de forma más destacada en el grupo de hombres. Dentro de este grupo, un 23% ha sido multado en una ocasión y un 21% en más de una ocasión durante los últimos 5 años (sin incluir las multas por mal estacionamiento). En el caso de las mujeres, la proporción de multadas en más de una ocasión es mucho menor (solo un 5%), aunque la proporción de sancionadas en una sola ocasión es similar a la de los hombres (un 20% del total de mujeres).

**Tabla de contingencia sexo \* Multas en ultimos 5 años**

			Multas en ultimos 5 años			Total
			Ninguna	Una	Mas de 1	
sexo	hombre	Recuento	104	43	39	186
		% de sexo	55,9%	23,1%	21,0%	100,0%
		% de Multas en ultimos 5 años	57,1%	67,2%	88,6%	64,1%
	mujer	Recuento	78	21	5	104
		% de sexo	75,0%	20,2%	4,8%	100,0%
		% de Multas en ultimos 5 años	42,9%	32,8%	11,4%	35,9%
Total		Recuento	182	64	44	290
		% de sexo	62,8%	22,1%	15,2%	100,0%
		% de Multas en ultimos 5 años	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tabla 13: Distribución de la muestra en función del sexo y el número de sanciones impuestas.

## 5 ANÁLISIS DE LOS COMPORTAMIENTOS

---

Uno de los principales problemas con los que nos encontramos al utilizar autoinformes, y sobretodo cuando los sujetos deben reconocer o no conductas “no deseables o inseguras”, es que éstos tienden a sesgar sus respuestas hacia el extremo izquierdo de la escala utilizada en el cuestionario (frecuencia de los comportamientos baja). Esto provoca que la interpretación estadística de los resultados pueda estar contaminada ya que hay un componente subjetivo que enmascara la información real que explica el comportamiento de los sujetos.

Sin embargo, si tenemos en cuenta este sesgo, y analizamos específicamente ese tramo izquierdo de la escala, podemos diferenciar a aquellos sujetos que claramente no se comportan de la manera especificada (valor 1 en la escala) y que por tanto se definen como conductores más seguros (confiando en la sinceridad de su respuesta), de aquellos que “al menos” en alguna ocasión han realizado dichos comportamientos (aunque sea casi nunca o pocas veces, ya están reconociendo en mayor o menor grado que han asumido riesgo en su conducción). En este segundo grupo habría que destacar a aquellos conductores que contestan valores de 4, 5 o 6, ya que éstos indican que existe una frecuencia relativamente importante de las conductas evaluadas, y por tanto, que suelen asumir grandes niveles de riesgo en su conducción (aunque este subgrupo es menos frecuente es muy importante detectarlo).

En primer lugar se especifican los resultados generales respecto a los comportamientos inseguros que se realizan con mayor y menor frecuencia en la conducción. A continuación se analizan las diferencias entre los grupos definidos a partir de variables demográficas, variables de exposición al riesgo y variables relacionadas con la accidentalidad.

### 5.1 RESULTADOS GENERALES

---

En la Ilustración 2 se han representado los distintos comportamientos incluidos en el DBQ ordenados por la frecuencia promedio con que la muestra estudiada los manifiesta en su conducción (desde los menos frecuentes en la parte inferior de la gráfica hasta los más frecuentes en la parte superior, aumentando el grado conforme nos desplazamos a la derecha). En el anexo de este informe se pueden consultar los valores medios y desviaciones típicas para todos los comportamientos.

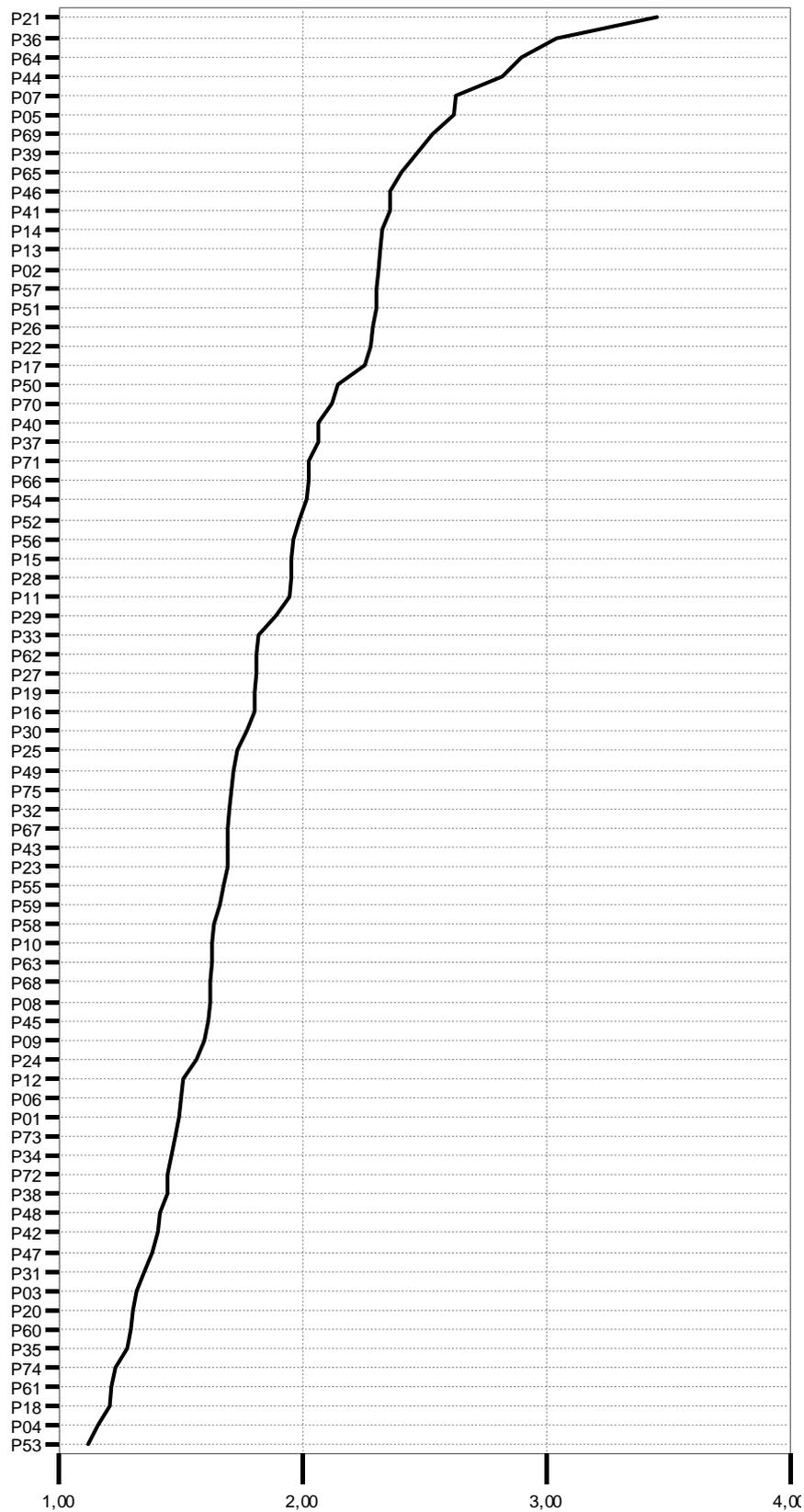


Ilustración 2: Comportamientos inseguros en la conducción ordenados por la respuesta promedio con que se realizan (escala de 1 a 6 desde “nunca” hasta “casi siempre”)

Así, los 10 comportamientos más frecuentes en promedio son los siguientes:

Item		Media	Desv. Típica	% Nunca	% baja frecuencia	% alta frecuencia
P21	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	3,45	1,62	12,2	39,8	48
P36	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	3,04	1,48	16,3	46,1	37,6
P64	Mirar el velocímetro y descubrir que, sin darse cuenta, se está viajando a una velocidad superior al límite legal.	2,9	1,29	14,2	52,8	33
P44	Estacionar brevemente en una zona que sabe que está prohibida para hacer un recado o gestión.	2,81	1,21	15,6	54,5	29,9
P07	Realizar una mala planificación de la ruta a realizar y, como consecuencia, encontrarse en un atasco que se podría haber evitado.	2,63	1,03	14	61,4	24,6
P05	Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	2,61	1,5	32,8	36	31,2
P69	En una intersección no regulada, ceder el paso a vehículos aunque vengan por la izquierda y, en consecuencia, no tengan preferencia.	2,53	1,19	17,9	59,5	22,6
P39	Equivocarse de salida en una rotonda por no leer correctamente la señalización.	2,47	0,97	13,3	71,2	15,5
P65	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	2,4	1,22	23,8	56,7	19,5
P46	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento	2,36	1,202	27,8	51,8	20,4

Tabla 14: Resumen de los 10 comportamientos en promedio más frecuentes y distribución porcentual de las respuestas dadas.

El porcentaje de sujetos que reconoce estos comportamientos en su conducción habitual, supera en todos los casos el 70%, y por encima del 20% los valora como bastante frecuentes en su conducción.

Por otra parte, los 10 comportamientos menos frecuentes o que los sujetos reconocen en menor medida son los siguientes:

Item		Media	Desv. Típica	% Nunca	% baja frecuencia	% alta frecuencia
P31	Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	1,35	0,55	68,6	31,1	0,3
P03	Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	1,32	0,74	79,9	16,5	3,6
P20	Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	1,3	0,69	78,9	19,2	1,9
P60	Por la noche saltarse los semáforos en rojo en calles en que no hay circulación.	1,29	0,73	82,1	14,3	3,6
P35	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	1,28	0,68	81,2	16,2	2,6
P74	Cerrar el vehículo y dejarse las llaves dentro.	1,23	0,53	82	17,3	0,7
P61	Al atravesar un carril bici que cruza la vía, interponerse en el camino de un ciclista que tiene preferencia.	1,22	0,51	82,5	16,8	0,7
P18	Circular en dirección prohibida por un tramo de una calle con el fin de atajar.	1,2	0,56	84,8	13,6	1,6
P04	Adelantar por el arcén a un vehículo que circula lentamente.	1,15	0,51	89,6	9,4	1
P53	Olvidarse de renovar el seguro y darse cuenta de que se está conduciendo sin los papeles en regla.	1,12	0,48	92,5	6,5	1

Tabla 15: Resumen de los 10 comportamientos en promedio menos frecuentes y distribución porcentual de las respuestas dadas.

En general, este tipo de comportamientos valorados como menos frecuentes son aquellos que implican una desviación deliberada (no necesariamente censurable) de las prácticas necesarias para mantener la seguridad (las definidas como infracciones agresivas e infracciones a la norma). De hecho, de los 10 comportamientos valorados en promedio como menos frecuentes, 7 se refieren a infracciones según la valoración de los jueces expertos (4 relacionadas con reacciones agresivas y 3 relacionadas con la infracción de la norma).

El porcentaje de sujetos que valora estos comportamientos como bastante frecuentes es bastante bajo (no supera el 4%), aunque algunos de ellos se dan de forma ocasional en un porcentaje importante de sujetos (el 15% en unos casos y el 31 % en otros, los valoran como poco frecuentes lo que implica que al menos alguna vez en su conducción se han comportado así).

### 5.1.1 El problema de la velocidad

Del total de comportamientos especificados, entre los más frecuentes se encuentran aquellos relacionados con el incumplimiento de los límites de velocidad. De hecho, de las 7 conductas incluidas en el cuestionario que están relacionadas con excesos de velocidad, cuatro de ellas (ítem 21, 36, 64 y 5) se encuentran en las primeras posiciones como las que se dan con mayor frecuencia entre los sujetos.

Así, por ejemplo, aproximadamente un 88% de los sujetos reconoce que al menos en alguna ocasión "No ha hecho caso de los límites de velocidad en la autopista" (frente al 12% que nunca se ha comportado así o que no lo reconoce). De este 88%, el 16% señala que lo hace con relativa frecuencia (algunas veces), y muy frecuentemente (casi siempre o siempre) en el 31,6% de los casos.

**P21- "No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista"**

	Frecuencia	Porcentaje	% acumulado
Casi siempre	41	13,5	13,5
Frecuentemente	55	18,1	31,6
Algunas veces	50	16,4	48,0
Pocas veces	50	16,4	64,5
Casi nunca	71	23,4	87,8
Nunca	37	12,2	100,0
Total	304	100,0	

Tabla 16: Número y proporción de sujetos que no hacen caso de los límites de velocidad en la autopista y con que frecuencia (Promedio = 3,45 en la escala de 1 a 6)

Por otra parte, un 84% de los sujetos afirma “Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico (ítem 36)” al menos en alguna ocasión (un 20% de éstos reconoce que lo hace con relativa frecuencia y un 17% muy frecuentemente).

En ambos casos hay un claro componente de voluntariedad a la hora de comportarse de esa forma, aunque también nos encontramos casos donde existe un componente no consciente. Así, por ejemplo, el 86% de los sujetos especifica que al menos en alguna ocasión el incumplimiento de los límites es debido a un descuido o a falta de atención (“Mirar el velocímetro y descubrir que, sin darse cuenta, se está viajando a una velocidad superior al límite legal). De éstos, un 33% reconoce que esta situación le ocurre además con relativa frecuencia (algunas veces, frecuentemente o casi siempre).

Otras conductas relacionadas con el exceso de velocidad son “Ir a más velocidad de la permitida a altas horas de la noche o de la madrugada” realizada con relativa frecuencia (algunas veces, frecuentemente o casi siempre) por el 31% de los sujetos, “Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial” (el 71% de los sujetos reconocen que al menos en alguna ocasión se han comportado así), “Pasarse un desvío en una carretera debido a que se iba demasiado deprisa y no se ha podido leer la señal correspondiente” (presente al menos en alguna ocasión en el 74% de los sujetos), o “Conducir a una velocidad excesiva teniendo en cuenta la visibilidad y el estado de la superficie de la carretera” (realizada al menos en alguna ocasión por el 57% de los sujetos).

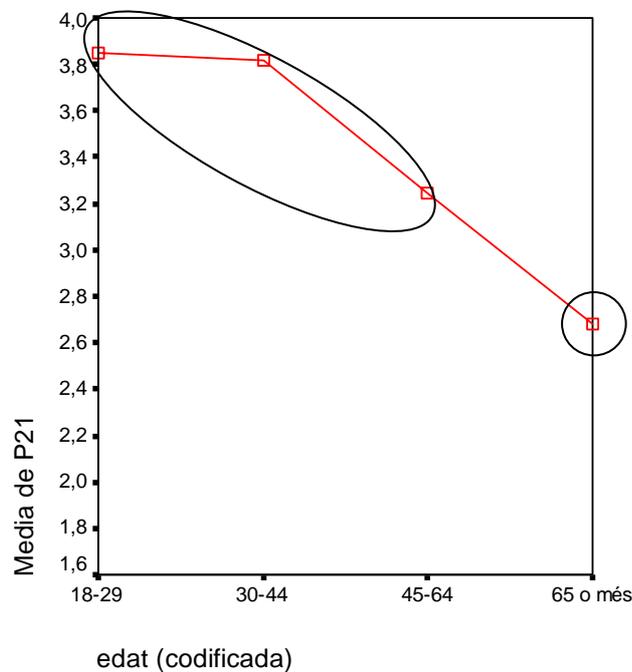
El principal problema del incumplimiento de los límites de velocidad viene dado porque este tipo de limitación normalmente no es creíble ni respetada por los conductores. En este sentido, en el último año algunos países europeos han endurecido los controles y sanciones relacionadas con los excesos de velocidad resultando en una disminución espectacular de los muertos por accidente de tráfico (en Francia, por ejemplo, el descenso en el número de muertos ha sido del 20,8% respecto al año 2002).

Si tenemos en cuenta las diferencias entre distintos grupos observamos algunos resultados destacados:

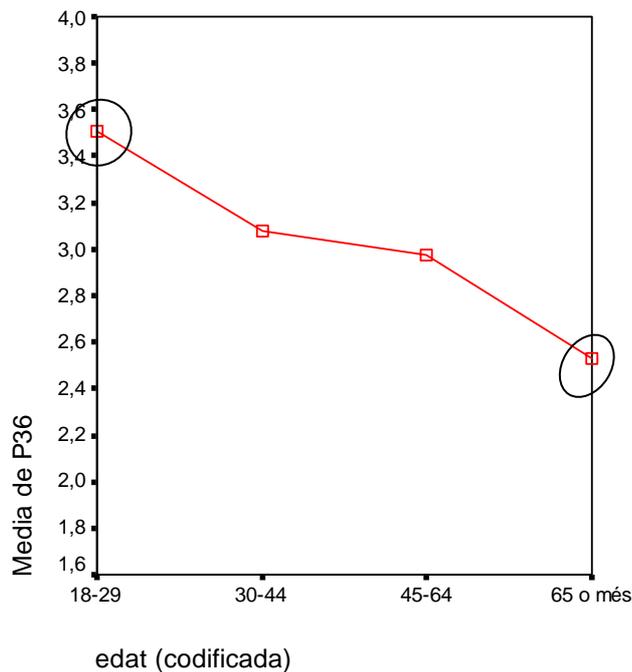
Género: Excepto en las preguntas 21 y 36, no hay diferencias significativas entre hombres y mujeres en cuanto a la frecuencia de comportamientos relacionados con el incumplimiento de las limitaciones de velocidad. Sin embargo, “no hacer caso de los límites de velocidad en autopista” o “pasar por alto los límites con el fin de seguir el flujo del tráfico”, son conductas significativamente más frecuentes en los hombres que en las mujeres (aunque en ambos casos la frecuencia es bastante alta).

Edad: En casi todas las preguntas relacionadas con la velocidad se observan diferencias significativas en cuanto a la edad de los sujetos. Conforme aumenta la edad, disminuye la frecuencia con la que realizan estos comportamientos en todos los casos, siendo más o menos significativa la diferencia entre grupos en función del comportamiento analizado.

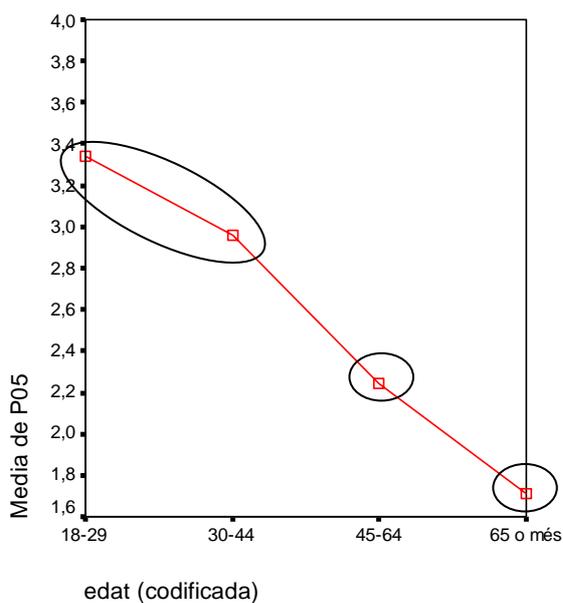
Así por ejemplo, el grupo que con menor frecuencia “p21- no hace caso de los límites de velocidad en la autopista” es el de mayores de 65 años, frente al resto de grupos de edad cuya frecuencia es mayor (no existen diferencias entre el resto de grupos menores de 65 años).



De forma similar, las diferencias a la hora de “p36- pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico” o “p64- mirar el velocímetro y descubrir que, sin darse cuenta, se está viajando a una velocidad superior al límite legal”, se dan únicamente entre el grupo más joven (18-29 años) y el más mayor (mayores de 65 años), pero no con el resto de grupos.



Sin embargo, en otras cuestiones como por ejemplo “p05- Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de la madrugada”, “p51-Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial” o “p28- Conducir a una velocidad excesiva teniendo en cuenta la visibilidad y el estado de la superficie de la carretera” las diferencias entre los más jóvenes, los de mediana edad y los mayores es mas significativa, siendo siempre más frecuentes estas conductas en los conductores más jóvenes.



## 5.2 DIFERENCIAS GRUPALES

Los resultados referidos a las diferencias entre grupos se presentan siguiendo el siguiente esquema:

En primer lugar se presentan los comportamientos más frecuentes y menos frecuentes para cada uno de los grupos analizados.

A continuación se especifican aquellos comportamientos específicos en los que existen diferencias significativas entre los grupos, independientemente del nivel de frecuencia con que estos se realizan.

### 5.2.1 Diferencias de género

A nivel general, los comportamientos valorados como más y/o menos frecuentes son similares entre hombres y mujeres, aunque existen ligeras variaciones en el ordenamiento (Tabla 17).

	Hombre	Mujer
1	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.
2	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	Mirar el velocímetro y descubrir que, sin darse cuenta, está viajando a una velocidad superior al límite legal.
3	Estacionar brevemente en una zona que sabe que está prohibida con el fin de hacer un recado o gestión.	Realizar una mala planificación de la ruta a realizar y, como consecuencia, encontrarse en un atasco que se podría haber evitado.
4	Mirar el velocímetro y descubrir que, sin darse cuenta, se está viajando a una velocidad superior al límite legal.	Estacionar brevemente en una zona que sabe que está prohibida con el fin de hacer un recado o gestión.
5	Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.
6	Realizar una mala planificación de la ruta a realizar y, como consecuencia, encontrarse en un atasco que se podría haber evitado.	Equivocarse de salida en una rotonda por no leer correctamente la señalización.
7	En una intersección no regulada, ceder el paso a vehículos aunque vengan por la izquierda y, en consecuencia, no tengan preferencia.	En una intersección no regulada, ceder el paso a vehículos aunque vengan por la izquierda y, en consecuencia, no tengan preferencia.
8	Prescindir del uso del cinturón de seguridad en vías urbanas.	Teniendo como objetivo dirigirse a un destino 'A', darse cuenta de que se está dirigiendo a otro destino 'B' que es más habitual para usted.
9	Equivocarse de salida en una rotonda por no leer correctamente la señalización.	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.
10	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.
...		
...		
66	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con intención de 'cantarle las cuarenta'.	Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad.
67	Ir a salir de un semáforo llevando puesta la tercera marcha.	Por la noche saltarse los semáforos en rojo en calles en que no hay circulación.

	Hombre	Mujer
68	Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	Al atravesar un carril bici que cruza la vía, interponerse en el camino de un ciclista que tiene preferencia.
69	De noche, empezar a circular olvidándose de encender las luces.	Circular en dirección prohibida por un tramo de una calle con el fin de atajar.
70	Por la noche saltarse los semáforos en rojo en calles en que no hay circulación.	Cerrar el vehículo y dejarse las llaves dentro.
71	Cerrar el vehículo y dejarse las llaves dentro.	Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.
72	Circular en dirección prohibida por un tramo de una calle con el fin de atajar.	'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.
73	Al atravesar un carril bici que cruza la vía, interponerse en el camino de un ciclista que tiene preferencia.	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.
74	Adelantar por el arcén a un vehículo que circula lentamente.	Adelantar por el arcén a un vehículo que circula lentamente.
75	Olvidarse de renovar el seguro y darse cuenta de que se está conduciendo sin los papeles en regla.	Olvidarse de renovar el seguro y darse cuenta de que se está conduciendo sin los papeles en regla.

Tabla 17: Comportamientos más frecuentes (10 primeros) y menos frecuentes (10 últimos) en el grupo de hombres y de mujeres

Las diferencias entre hombres y mujeres solo son significativas en algunos comportamientos específicos. En la Tabla 18 se han ordenado aquellos que son significativamente más frecuentes en los hombres que en las mujeres indicando el promedio para cada grupo y su desviación típica. De igual forma, en la Tabla 19 se ordenan aquellos significativamente más frecuentes en las mujeres que en los hombres. Esto implica que para el resto de comportamientos considerados en el cuestionario, no existen diferencias significativas en función del género.

	Hombre	Mujer
P21- No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	Media= 3,67 (D.T.= 1,58)	Media= 3,07 (D.T.= 1,65)
P36- Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	Media= 3,23 (D.T.= 1,46)	Media= 2,68 (D.T.= 1,46)
P17- Prescindir del uso del cinturón de seguridad en vías urbanas.	Media= 2,44 (D.T.= 1,65)	Media= 1,90 (D.T.= 1,45)
P40- Olvidar señalar un giro o cambio de carril.	Media= 2,15 (D.T.= 1,02)	Media= 1,92 (D.T.= 0,85)
P11- Circular tan cerca del vehículo de delante que pueda resultar difícil evitar la colisión en caso de una frenada de emergencia	Media= 2,03 (D.T.= 1,17)	Media= 1,75 (D.T.= 1,1)
P30- Estar a punto de quedarse dormido tras un tiempo largo conduciendo.	Media= 1,89 (D.T.= 0,93)	Media= 1,52 (D.T.= 0,79)
P43- Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	Media= 1,86 (D.T.= 1,22)	Media= 1,39 (D.T.= 0,74)
P75- Conducir aun cuando se es consciente de poder encontrarse por encima del límite legal de alcohol.	Media= 1,80 (D.T.= 1)	Media= 1,51 (D.T.= 0,87)
P42- Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	Media= 1,47 (D.T.= 0,87)	Media= 1,28 (D.T.= 0,70)
P03- Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	Media= 1,40 (D.T.= 0,83)	Media= 1,18 (D.T.= 0,51)
P20- 'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	Media= 1,38 (D.T.= 0,77)	Media= 1,17 (D.T.= 0,48)
P35- Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	Media= 1,37 (D.T.= 0,77)	Media= 1,11 (D.T.= 0,42)
P53- Olvidarse de renovar el seguro y darse cuenta de que se está conduciendo sin los papeles en regla.	Media= 1,16 (D.T.= 0,57)	Media= 1,05 (D.T.= 0,25)

Tabla 18: Comportamientos significativamente más frecuentes en los hombres que en las mujeres

	Mujer	Hombre
P39- Equivocarse de salida en una rotonda por no leer correctamente la señalización.	Media= 2,62 (D.T.= 0,99)	Media= 2,39 (D.T.= 0,95)
P41- Teniendo como objetivo dirigirse a un destino 'A', darse cuenta de que se esta dirigiendo a otro destino 'B' que es más habitual para usted.	Media= 2,50 (D.T.= 1,10)	Media= 2,25 (D.T.= 1,03)
P50- Parar el vehículo en un paso para peatones o en un cruce con el fin de que baje o suba un ocupante del vehículo.	Media= 2,35 (D.T.= 1,22)	Media= 2,02 (D.T.= 1,07)
P15- Darse cuenta demasiado tarde que se está saltando un semáforo en rojo.	Media= 2,12 (D.T.= 0,84)	Media= 1,85 (D.T.= 0,77)
P16- Olvidarse de quitar el freno de mano al iniciar la marcha con el vehículo.	Media= 2,01 (D.T.= 0,88)	Media= 1,68 (D.T.= 0,83)
P32- No darse cuenta de la presencia de peatones cruzando, al girar hacia una calle desde una vía principal.	Media= 1,82 (D.T.= 0,76)	Media= 1,62 (D.T.= 0,71)
P24- En un cruce sin señalizar, no ceder el paso al vehículo que viene por la derecha.	Media= 1,67 (D.T.= 0,81)	Media= 1,49 (D.T.= 0,71)
P12- Encender las luces en vez del limpia-parabrisas, o viceversa.	Media= 1,63 (D.T.= 0,91)	Media= 1,42 (D.T.= 0,74)
P48- De noche, empezar a circular olvidándose de encender las luces.	Media= 1,56 (D.T.= 0,71)	Media= 1,32 (D.T.= 0,62)

Tabla 19: Comportamientos significativamente más frecuentes en las mujeres que en los hombres

Si se analizan estos comportamientos, se observa que aquellos significativamente más frecuentes en las mujeres están más relacionados con lapsos atencionales, mientras que los significativamente más frecuentes en los hombres están más relacionados con infracciones (tanto por incumplimiento de la norma, como relacionadas con reacciones agresivas). Esto no implica que los hombres cometan con mayor frecuencia infracciones ni que las mujeres tengan más despistes o lapsos atencionales en su conducción habitual, sino que esta información se limita a las situaciones y conductas especificadas.

## 5.2.2 Diferencias por edad

Si analizamos la frecuencia de los comportamientos en función del grupo de edad se observa que los comportamientos valorados como más y/o menos frecuentes son bastante similares en los grupos. En todos ellos se evidencia el problema del incumplimiento de los límites de velocidad dentro de los comportamientos más frecuentes, y coinciden en definir como menos frecuentes a determinados comportamientos que infringen claramente la norma y/o ponen en serio peligro la seguridad vial (p.e. olvidar la renovación del seguro, circular en dirección prohibida o adelantamientos peligrosos).

Sin embargo, se aprecian algunas diferencias entre los grupos más extremos destacando la presencia de comportamientos con componente agresivo en mayor medida en los grupos más jóvenes a la hora de valorar sus comportamientos más frecuentes.

	18-29 años	30-44 años	45-64 años	65 o más
1	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.
2	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	En una intersección no regulada, ceder el paso a vehículos aunque vengan por la izquierda y no tengan preferencia.
3	Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	Mirar el velocímetro y descubrir que, sin darse cuenta, se está viajando a una velocidad superior al límite legal.	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.
4	Mirar el velocímetro y descubrir que, sin darse cuenta, se está viajando a una velocidad superior al límite legal.	Mirar el velocímetro y descubrir que, sin darse cuenta, se está viajando a una velocidad superior al límite legal.	Estacionar brevemente en una zona que sabe que está prohibida con el fin de hacer un recado o gestión.	Mirar el velocímetro y descubrir que, sin darse cuenta, se está viajando a una velocidad superior al límite legal.
5	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	Estacionar brevemente en una zona que sabe que está prohibida con el fin de hacer un recado o gestión.	Realizar una mala planificación de la ruta a realizar y, como consecuencia, encontrarse en un atasco que se podría haber evitado.	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.
6	Estacionar brevemente en una zona que sabe que está prohibida con el fin de hacer un recado o gestión.	Realizar una mala planificación de la ruta a realizar y, como consecuencia, encontrarse en un atasco que se podría haber evitado.	En una intersección no regulada, ceder el paso a vehículos aunque vengan por la izquierda y, en consecuencia, no tengan preferencia.	Estacionar brevemente en una zona que sabe que está prohibida con el fin de hacer un recado o gestión.
7	Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...)	En una intersección no regulada, ceder el paso a vehículos aunque vengan por la izquierda y no tengan preferencia.	Equivocarse de salida en una rotonda por no leer correctamente la señalización.	Equivocarse de salida en una rotonda por no leer correctamente la señalización.
8	Realizar una mala planificación de la ruta a realizar y, encontrarse en un atasco que se podría haber evitado.	Equivocarse de salida en una rotonda por no leer correctamente la señalización.	Prescindir del uso del cinturón de seguridad en vías urbanas.	Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.
9	Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	No darse cuenta de que el semáforo se ha puesto en verde.	Quedarse parado en una intersección o en un paso de peatones a causa de la retención del tráfico.
10	Parar el vehículo en un paso para peatones o en un cruce con el fin de que baje o suba un ocupante del vehículo.	Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...)	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.	Pasarse un desvío en una carretera debido a que se iba demasiado deprisa y no se ha podido leer la señal correspondiente.
...				
...				

Tabla 20: Comportamientos más frecuentes (los 10 primeros) en función del grupo de edad

En la Tabla 20 se presentan los comportamientos valorados por cada grupo de edad como más frecuentes, y en la Tabla 21, se presentan los comportamientos menos frecuentes según la valoración de los sujetos.

	18-29 años	30-44 años	45-64 años	65 o más
...				
66	Ir a salir de un semáforo llevando puesta la tercera marcha.	Por la noche saltarse los semáforos en rojo en calles en que no hay circulación.	En un cruce con visibilidad, saltarse una señal de STOP deliberadamente.	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.
67	Saltarse un 'ceda el paso' y estar a punto de colisionar con otro vehículo que tenía preferencia.	Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	Cerrar el vehículo y dejarse las llaves dentro.	Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.
68	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	Encender las luces en vez del limpia-parabrisas, o viceversa.	Al atravesar un carril bici que cruza la vía, interponerse en el camino de un ciclista que tiene preferencia.	Adelantar a pesar de saber que se va a girar a la derecha en breve.
69	Olvidarse de mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad.
70	Circular en dirección prohibida por un tramo de una calle con el fin de atajar.	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle para 'cantarle las cuarenta'.	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle para 'cantarle las cuarenta'.	Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.
71	Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	Circular en dirección prohibida por un tramo de una calle con el fin de atajar.	Circular en dirección prohibida por un tramo de una calle con el fin de atajar.	En un cruce con visibilidad, saltarse una señal de STOP deliberadamente.
72	Al atravesar un carril bici que cruza la vía, interponerse en el camino de un ciclista que tiene preferencia.	Cerrar el vehículo y dejarse las llaves dentro.	Olvidarse de renovar el seguro y darse cuenta de que se está conduciendo sin los papeles en regla.	Adelantar por el arcén a un vehículo que circula lentamente.
73	Adelantar por el arcén a un vehículo que circula lentamente.	Al atravesar un carril bici que cruza la vía, interponerse en el camino de un ciclista que tiene preferencia.	'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	Por la noche saltarse los semáforos en rojo en calles en que no hay circulación.
74	Cerrar el vehículo y dejarse las llaves dentro.	Adelantar por el arcén a un vehículo que circula lentamente.	Por la noche saltarse los semáforos en rojo en calles en que no hay circulación.	Circular en dirección prohibida por un tramo de una calle con el fin de atajar.
75	Olvidarse de renovar el seguro y darse cuenta de que se está conduciendo sin los papeles en regla.	Olvidarse de renovar el seguro y darse cuenta de que se está conduciendo sin los papeles en regla.	Adelantar por el arcén a un vehículo que circula lentamente.	Olvidarse de renovar el seguro y darse cuenta de que se está conduciendo sin los papeles en regla.

Tabla 21: Comportamientos menos frecuentes (los 10 últimos) en función del grupo de edad

Sin embargo, si analizamos específicamente cada comportamiento, observamos un mayor número de diferencias que en el caso del género, es decir, existe un mayor número de comportamientos en los cuales se aprecian diferencias significativas en función de la edad (además estas diferencias siguen una tendencia clara -Tabla 22-: conforme aumenta la edad, éstos comportamientos tienden a ser menos frecuentes)

	18-29	30-44	45-64	>64
P21- No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	Media=3,85 (D.T.=1,64)	Media=3,82 (D.T.=1,72)	Media=3,24 (D.T.=1,45)	Media=2,68 (D.T.=1,4)
P36- Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	Media=3,51 (D.T.=1,57)	Media=3,08 (D.T.=1,51)	Media=2,98 (D.T.=1,38)	Media=2,53 (D.T.=1,35)
P05- Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	Media=3,34 (D.T.=1,54)	Media=2,96 (D.T.=1,55)	Media=2,24 (D.T.=1,27)	Media=1,71 (D.T.=1,11)
P64- Mirar el velocímetro y descubrir que, sin darse cuenta, se está viajando a una velocidad superior al límite legal.	Media=3,32 (D.T.=1,34)	Media=2,91 (D.T.=1,42)	Media=2,83 (D.T.=1,17)	Media=2,53 (D.T.=1)
P65- Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	Media=3,16 (D.T.=1,48)	Media=2,49 (D.T.=1,18)	Media=2,20 (D.T.=0,98)	Media=1,82 (D.T.=0,88)
P44- Estacionar brevemente en una zona que sabe que está prohibida con el fin de hacer un recado o gestión.	Media=3,15 (D.T.=1,2)	Media=2,86 (D.T.=1,35)	Media=2,78 (D.T.=1,11)	Media=2,35 (D.T.=0,95)
P51- Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...)	Media=3,07 (D.T.=1,6)	Media=2,46 (D.T.=1,15)	Media=1,97 (D.T.=0,85)	Media=1,71 (D.T.=0,84)
P07- Realizar una mala planificación de la ruta a realizar y, como consecuencia, encontrarse en un atasco que se podría haber evitado.	Media=2,86 (D.T.=1,12)	Media=2,77 (D.T.=1)	Media=2,60 (D.T.=0,94)	Media=2,04 (D.T.=0,93)
P13- Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	Media=2,83 (D.T.=1,35)	Media=2,46 (D.T.=1,07)	Media=2,09 (D.T.=1,09)	Media=1,90 (D.T.=1,03)
P50- Parar el vehículo en un paso para peatones o en un cruce con el fin de que baje o suba un ocupante del vehículo.	Media=2,71 (D.T.=1,35)	Media=2,1 (D.T.=1,12)	Media=2,03 (D.T.=1,04)	Media=1,78 (D.T.=0,8)
P37- Dándose cuenta de que se está estrechando la vía por la que se circula, no cambiar de carril hasta el último momento.	Media=2,46 (D.T.=1,12)	Media=2,13 (D.T.=1,19)	Media=1,91 (D.T.=0,87)	Media=1,78 (D.T.=0,8)
P28- Conducir a una velocidad excesiva teniendo en cuenta la visibilidad y el estado de la superficie de la carretera.	Media=2,45 (D.T.=1,29)	Media=2,07 (D.T.=1,11)	Media=1,73 (D.T.=0,91)	Media=1,53 (D.T.=0,94)
P40- Olvidar señalar un giro o cambio de carril.	Media=2,41 (D.T.=1,02)	Media=2,20 (D.T.=1,08)	Media=1,88 (D.T.=0,87)	Media=1,76 (D.T.=0,66)
P26- No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	Media=2,38 (D.T.=1)	Media=2,39 (D.T.=1,02)	Media=2,27 (D.T.=1)	Media=1,92 (D.T.=0,78)
P54- Pensando en otras cosas o distraído, no darse cuenta de que alguien está esperando, con la intención de cruzar, en un paso para peatones.	Media=2,34 (D.T.=1,01)	Media=2,04 (D.T.=0,96)	Media=1,93 (D.T.=0,89)	Media=1,8 (D.T.=0,7)
P19- Impacientarse y adelantar de forma arriesgada a un vehículo lento, tras estar harto de ir tras él.	Media=2,31 (D.T.=1,13)	Media=1,79 (D.T.=0,84)	Media=1,62 (D.T.=0,87)	Media=1,61 (D.T.=0,84)
P29- Hacer un cambio de sentido pisando una línea continua o en otro sitio en que no está permitido.	Media=2,29 (D.T.=1,07)	Media=1,98 (D.T.=0,95)	Media=1,67 (D.T.=0,77)	Media=1,65 (D.T.=0,83)
P11- Circular tan cerca del vehículo de delante que pueda resultar difícil evitar la colisión en caso de una frenada de emergencia	Media=2,27 (D.T.=1,35)	Media=2,12 (D.T.=1,13)	Media=1,73 (D.T.=1,02)	Media=1,57 (D.T.=1,02)
P33- Al conducir por carreteras secundarias recortar el trazado de las curvas o invadir el carril opuesto, aun cuando no se tiene una clara visibilidad de los que vienen de frente.	Media=2,24 (D.T.=1,25)	Media=1,92 (D.T.=1,24)	Media=1,62 (D.T.=0,88)	Media=1,49 (D.T.=0,79)
P43- Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	Media=2,17 (D.T.=1,48)	Media=1,79 (D.T.=1,07)	Media=1,53 (D.T.=0,83)	Media=1,27 (D.T.=0,86)
P45- En un cruce con visibilidad, saltarse una señal de STOP deliberadamente.	Media=2,08 (D.T.=1,3)	Media=1,9 (D.T.=1,28)	Media=1,28 (D.T.=0,66)	Media=1,1 (D.T.=0,37)

	18-29	30-44	45-64	>64
P59- Adelantar a pesar de saber que se va a girar a la derecha en breve.	Media=2,07 (D.T.=1,11)	Media=1,8 (D.T.=1,04)	Media=1,51 (D.T.=0,7)	Media=1,18 (D.T.=0,49)
P62- Después de conducir durante un rato, darse cuenta que no tiene un claro recuerdo del camino recorrido y lo que ha sucedido durante el trayecto.	Media=2 (D.T.=1,11)	Media=1,95 (D.T.=1,15)	Media=1,72 (D.T.=1)	Media=1,5 (D.T.=0,8)
P23- Pasar con luz ambar justo por delante de un peatón en un paso en el que este tiene la luz verde.	Media=1,97 (D.T.=0,99)	Media=1,73 (D.T.=0,78)	Media=1,57 (D.T.=0,78)	Media=1,53 (D.T.=0,77)
P58- Estar cambiando de emisora de radio, de cassette o similar y, de repente, darse cuenta de que se va circulando por medio o junto al borde de la carretera.	Media=1,95 (D.T.=0,92)	Media=1,65 (D.T.=0,89)	Media=1,55 (D.T.=0,71)	Media=1,37 (D.T.=0,64)
P75- Conducir aun cuando se es consciente de poder encontrarse por encima del límite legal de alcohol.	Media=1,88 (D.T.=1,03)	Media=1,86 (D.T.=1,09)	Media=1,63 (D.T.=0,83)	Media=1,29 (D.T.=0,68)
P34- Circular por un carril inadecuado al aproximarse a un cruce, teniendo en cuenta la dirección prevista, y cambiar de forma brusca al correcto.	Media=1,76 (D.T.=1,04)	Media=1,42 (D.T.=0,57)	Media=1,38 (D.T.=0,59)	Media=1,37 (D.T.=0,64)
P60- Por la noche saltarse los semáforos en rojo en calles en que no hay circulación.	Media=1,63 (D.T.=1,01)	Media=1,35 (D.T.=0,81)	Media=1,14 (D.T.=0,46)	Media=1,08 (D.T.=0,34)
P03- Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	Media=1,61 (D.T.=1,11)	Media=1,29 (D.T.=0,64)	Media=1,24 (D.T.=0,60)	Media=1,19 (D.T.=0,57)
P20- 'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	Media=1,58 (D.T.=1,04)	Media=1,34 (D.T.=0,6)	Media=1,17 (D.T.=0,54)	Media=1,17 (D.T.=0,47)
P66- Calcular mal el hueco disponible en una plaza de aparcamiento y golpear a otro vehículo estacionado.	Media=2,10 (D.T.=1,09)	Media=2,17 (D.T.=1,23)	Media=2,06 (D.T.=1)	Media=1,57 (D.T.=0,73)
P73- Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	Media=1,66 (D.T.=0,78)	Media=1,63 (D.T.=0,97)	Media=1,32 (D.T.=0,61)	Media=1,24 (D.T.=0,48)

Tabla 22: Comportamientos cuya frecuencia presenta una relación lineal con la edad (disminuye la frecuencia conforme el grupo de edad es mayor) y las diferencias entre grupos son significativas, ordenados según la media para el grupo de 18 a 29 años (indicando su media y desviación típica).

Por ejemplo, podemos observar esta relación lineal en el comportamiento 21 (Ilustración 3).

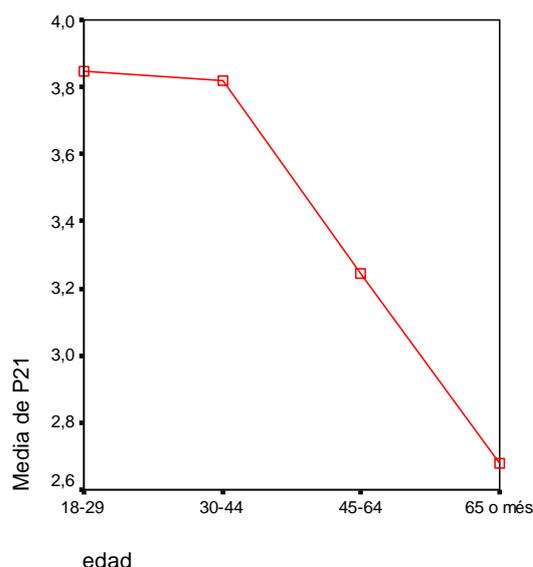


Ilustración 3: Frecuencia promedio con la que cada grupo de edad “No hace caso de los límites de velocidad en la autopista”.

Otros comportamientos donde existen diferencias entre los diferentes grupos de edad pero que no siguen esta tendencia lineal sino que la relación es en forma de U invertida se presentan en la Tabla 23 y en la Ilustración 4 (la frecuencia del comportamiento aumenta con la edad hasta determinado punto en el que empieza a disminuir).

	18-29	30-44	45-64	>64
P02- No darse cuenta de que el semáforo se ha puesto en verde.	Media=2,31 (D.T.=0,86)	Media=2,41 (D.T.=0,95)	Media=2,36 (D.T.=1)	Media=1,96 (D.T.=0,69)

Tabla 23: Comportamientos cuya frecuencia no presenta una relación lineal con la edad (indicando su media y desviación típica).

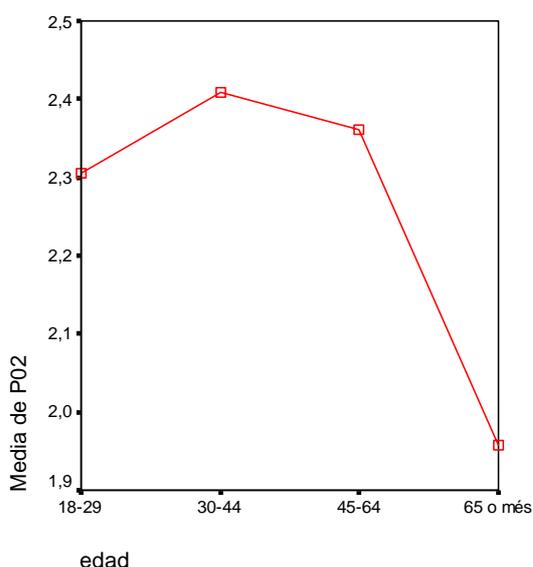


Ilustración 4: Frecuencia promedio con la que cada grupo de edad “No se da cuenta de que el semáforo se ha puesto en verde”.

### 5.2.3 Diferencias por estado civil

En cuanto al estado civil tampoco existen diferencias relevantes en cuanto a los comportamientos más y/o menos frecuentes. Entre los más frecuentes se reconocen aquellos referidos al incumplimiento de los límites de velocidad, sobretodo en el caso de los solteros donde los cuatro primeros comportamientos se refieren a este tipo de problema. Además, este grupo también reconoce entre los más frecuentes, a determinados comportamientos agresivos como forma de expresión de emociones (tocar el claxon o utilizar gestos agresivos para expresar enfado).

En la Tabla 24 se enumeran los comportamientos valorados como más y/o menos frecuentes según cada grupo.

	<b>Soltero</b>	<b>Casado/En pareja</b>	<b>Separado/Divorciado/Viudo</b>
1	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.
2	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	En una intersección no regulada, ceder el paso a vehículos aunque vengan por la izquierda y, en consecuencia, no tengan preferencia.
3	Mirar el velocímetro y descubrir que, sin darse cuenta, se está viajando a una velocidad superior al límite legal.	Mirar el velocímetro y descubrir que, sin darse cuenta, se está viajando a una velocidad superior al límite legal.	Mirar el velocímetro y descubrir que, sin darse cuenta, se está viajando a una velocidad superior al límite legal.
4	Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	Estacionar brevemente en una zona que sabe que está prohibida con el fin de hacer un recado o gestión.	Realizar una mala planificación de la ruta a realizar y, como consecuencia, encontrarse en un atasco que se podría haber evitado.
5	Estacionar brevemente en una zona que sabe que está prohibida con el fin de hacer un recado o gestión.	Realizar una mala planificación de la ruta a realizar y, como consecuencia, encontrarse en un atasco que se podría haber evitado.	Estacionar brevemente en una zona que sabe que está prohibida con el fin de hacer un recado o gestión.
6	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	En una intersección no regulada, ceder el paso a vehículos aunque vengan por la izquierda y, en consecuencia, no tengan preferencia.	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.
7	Realizar una mala planificación de la ruta a realizar y, como consecuencia, encontrarse en un atasco que se podría haber evitado.	Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.
8	Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...)	Equivocarse de salida en una rotonda por no leer correctamente la señalización.	Quedarse parado en una intersección o en un paso de peatones a causa de la retención del tráfico.
9	Equivocarse de salida en una rotonda por no leer correctamente la señalización.	Teniendo como objetivo dirigirse a un destino 'A', darse cuenta de que se está dirigiendo a otro destino 'B' que es más habitual para usted.	Prescindir del uso del cinturón de seguridad en vías urbanas.
10	Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.	No darse cuenta de que el semáforo se ha puesto en verde.
...			
66	Intentar adelantar sin mirar el retrovisor y ser advertido por las luces o el claxon de otro vehículo que ya había empezado a realizar el adelantamiento.	Ir a salir de un semáforo llevando puesta la tercera marcha.	Cerrar el vehículo y dejarse las llaves dentro.
67	Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.
68	Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.
69	Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.
70	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	Cerrar el vehículo y dejarse las llaves dentro.	Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.

	Soltero	Casado/En pareja	Separado/Divorciado/Viudo
71	Circular en dirección prohibida por un tramo de una calle con el fin de atajar.	Al atravesar un carril bici que cruza la vía, interponerse en el camino de un ciclista que tiene preferencia.	Al atravesar un carril bici que cruza la vía, interponerse en el camino de un ciclista que tiene preferencia.
72	Al atravesar un carril bici que cruza la vía, interponerse en el camino de un ciclista que tiene preferencia.	Por la noche saltarse los semáforos en rojo en calles en que no hay circulación.	Por la noche saltarse los semáforos en rojo en calles en que no hay circulación.
73	Cerrar el vehículo y dejarse las llaves dentro.	Circular en dirección prohibida por un tramo de una calle con el fin de atajar.	Circular en dirección prohibida por un tramo de una calle con el fin de atajar.
74	Adelantar por el arcén a un vehículo que circula lentamente.	Adelantar por el arcén a un vehículo que circula lentamente.	Adelantar por el arcén a un vehículo que circula lentamente.
75	Olvidarse de renovar el seguro y darse cuenta de que se está conduciendo sin los papeles en regla.	Olvidarse de renovar el seguro y darse cuenta de que se está conduciendo sin los papeles en regla.	Olvidarse de renovar el seguro y darse cuenta de que se está conduciendo sin los papeles en regla.

Tabla 24: Comportamientos menos y más frecuentes en función del estado civil

Si analizamos específicamente los comportamientos donde existen diferencias significativas entre los grupos, se observa que en todos los casos destaca el grupo de solteros por ser los que los manifiestan con mayor frecuencia frente al resto de grupos. En segundo lugar mayoritariamente encontramos a los casados o en pareja (excepto en los ítems 65, 57, 28, 63, 73 y 48 en los que los separados presentan mayor frecuencia que los casados).

En la Tabla 25 se presentan los comportamientos específicos donde existen diferencias significativas, y en la Ilustración 5 e Ilustración 6 se representa un ejemplo de cada tipo de relación del estado civil y el comportamiento analizado.

	Soltero	Casado/ En pareja	Separado/ Divorciado/ Viudo
P05- Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	Media= 2,98 (D.T.=1,53)	Media= 2,5 (D.T.=1,44)	Media= 2,29 (D.T.=1,62)
P65- Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	Media= 2,85 (D.T.=1,38)	Media= 2,18 (D.T.=1,03)	Media= 2,51 (D.T.=1,42)
P51- Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...)	Media= 2,70 (D.T.=1,39)	Media= 2,20 (D.T.=1,1)	Media= 1,86 (D.T.=1,14)
P13- Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	Media= 2,62 (D.T.=1,30)	Media= 2,22 (D.T.=1,06)	Media= 2,09 (D.T.=1,27)
P57- Quedarse parado en una intersección o en un paso de peatones a causa de la retención del tráfico.	Media= 2,57 (D.T.=0,96)	Media= 2,16 (D.T.=0,84)	Media= 2,43 (D.T.=1,12)
P40- Olvidar señalar un giro o cambio de carril.	Media= 2,34 (D.T.=1,1)	Media= 1,99 (D.T.=0,89)	Media= 1,77 (D.T.=0,88)
P29- Hacer un cambio de sentido pisando una línea continua o en otro sitio en que no está permitido.	Media= 2,30 (D.T.=1,05)	Media= 1,74 (D.T.=0,83)	Media= 1,66 (D.T.=0,84)
P28- Conducir a una velocidad excesiva teniendo en cuenta la visibilidad y el estado de la superficie de la carretera.	Media= 2,27 (D.T.=1,22)	Media= 1,78 (D.T.=0,97)	Media= 2,06 (D.T.=1,35)
P54- Pensando en otras cosas o distraído, no darse cuenta de que alguien está esperando, con la intención de cruzar, en un paso para peatones (paso de cebra).	Media= 2,26 (D.T.=1,1)	Media= 1,93 (D.T.=0,83)	Media= 1,86 (D.T.=0,88)
P71- Por ir distraído o preocupado, darse cuenta tarde de que el vehículo de delante ha reducido su velocidad, y tener que frenar bruscamente para evitar la colisión.	Media= 2,22 (D.T.=0,83)	Media= 1,97 (D.T.=0,84)	Media= 1,83 (D.T.=0,78)

	Soltero	Casado/ En pareja	Separado/ Divorciado/ Viudo
P33- Al conducir por carreteras secundarias (caminos, carreteras locales...), recortar el trazado de las curvas o invadir el carril opuesto, aun cuando no se tiene una clara visibilidad de los que vienen de frente.	Media= 2,06 (D.T.=1,16)	Media= 1,78 (D.T.=1,09)	Media= 1,43 (D.T.=0,88)
P75- Conducir aun cuando se es consciente de poder encontrarse por encima del límite legal de alcohol.	Media= 1,94 (D.T.=1,19)	Media= 1,64 (D.T.=0,84)	Media= 1,46 (D.T.=0,85)
P59- Adelantar a pesar de saber que se va a girar a la derecha en breve.	Media= 1,93 (D.T.=1,07)	Media= 1,57 (D.T.=0,87)	Media= 1,46 (D.T.=0,78)
P43- Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	Media= 1,92 (D.T.=1,32)	Media= 1,68 (D.T.=1,03)	Media= 1,20 (D.T.=0,53)
P45- En un cruce con visibilidad, saltarse una señal de STOP deliberadamente.	Media= 1,90 (D.T.=1,25)	Media= 1,52 (D.T.=1)	Media= 1,40 (D.T.=0,98)
P23- Pasar con luz ambar justo por delante de un peatón en un paso en el que este tiene la luz verde.	Media= 1,88 (D.T.=0,96)	Media= 1,62 (D.T.=0,75)	Media= 1,54 (D.T.=0,89)
P32- No darse cuenta de la presencia de peatones cruzando, al girar hacia una calle desde una vía principal.	Media= 1,86 (D.T.=0,75)	Media= 1,64 (D.T.=0,72)	Media= 1,57 (D.T.=0,70)
P58- Estar cambiando de emisora de radio, de cassette o similar y, de repente, darse cuenta de que se va circulando por medio o junto al borde de la carretera.	Media= 1,83 (D.T.=0,88)	Media= 1,57 (D.T.=0,81)	Media= 1,49 (D.T.=0,66)
P55- En una cola de vehículos que están girando a la derecha para incorporarse a una carretera principal, estar tan pendiente de los vehículos que se aproximan por la izquierda, que casi se colisiona con el de delante.	Media= 1,80 (D.T.=0,92)	Media= 1,66 (D.T.=0,77)	Media= 1,40 (D.T.=0,60)
P63- Juzgar incorrectamente el estado de la superficie del pavimento y verse sorprendido por un derrapaje.	Media= 1,79 (D.T.=0,77)	Media= 1,54 (D.T.=0,66)	Media= 1,66 (D.T.=0,68)
P73- Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	Media= 1,71 (D.T.=0,85)	Media= 1,32 (D.T.=0,6)	Media= 1,74 (D.T.=1,17)
P60- Por la noche saltarse los semáforos en rojo en calles en que no hay circulación.	Media= 1,58 (D.T.=1)	Media= 1,18 (D.T.=0,55)	Media= 1,17 (D.T.=0,62)
P48- De noche, empezar a circular olvidándose de encender las luces.	Media= 1,58 (D.T.=0,73)	Media= 1,33 (D.T.=0,63)	Media= 1,37 (D.T.=0,65)
P03- Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	Media= 1,52 (D.T.=0,95)	Media= 1,25 (D.T.=0,64)	Media= 1,17 (D.T.=0,57)

Tabla 25: Comportamientos significativamente diferentes en función del estado civil, ordenados por la media del grupo que presenta mayor frecuencia (los solteros).

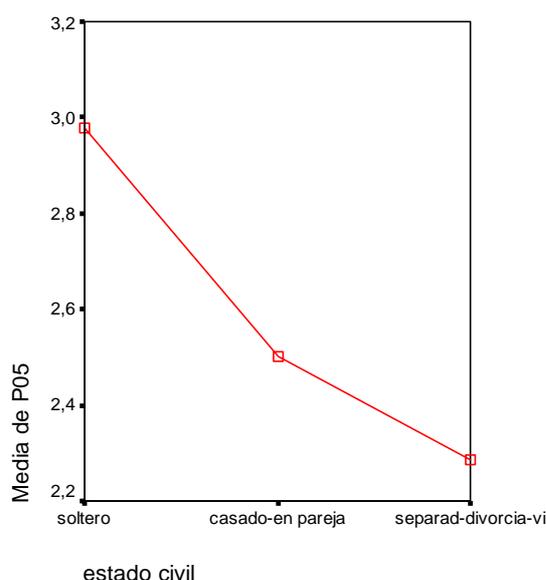


Ilustración 5: Frecuencia promedio con la que cada estado civil “Va a más velocidad de la permitida a altas horas de la noche o de madrugada”.

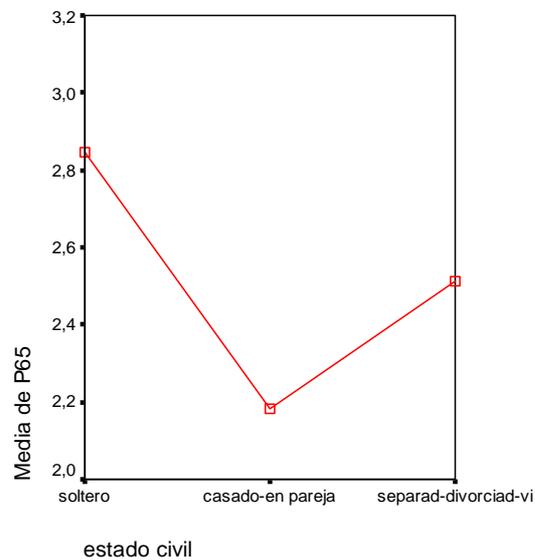


Ilustración 6: Frecuencia promedio con la que cada estado civil “Toca el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera”.

### 5.2.4 Diferencias por experiencia

La experiencia se ha definido como los años reales que se lleva conduciendo de forma continua (descontando aquellos años en los que no se ha conducido o el kilometraje anual ha sido escaso).

Si observamos los comportamientos valorados como más frecuentes, se puede destacar que los comportamientos son prácticamente los mismos en todos los grupos aunque los grupos extremos tienen una semejanza importante incluso en el ordenamiento que realizan (se podrían diferenciar dos grupos claros: los menores de 20 y los mayores de 20 años de experiencia en la conducción).

En la Tabla 26 se recogen los comportamientos mas frecuentes y los menos frecuentes en función de la experiencia.

	<10	11-20	21-35	>35
1	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.
2	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.
3	Mirar el velocímetro y descubrir que, sin darse cuenta, se está viajando a una velocidad superior al límite legal.	Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	Estacionar brevemente en una zona que sabe que está prohibida con el fin de hacer un recado o gestión.	Mirar el velocímetro y descubrir que, sin darse cuenta, se está viajando a una velocidad superior al límite legal.
4	Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	Mirar el velocímetro y descubrir que, sin darse cuenta, se está viajando a una velocidad superior al límite legal.	Mirar el velocímetro y descubrir que, sin darse cuenta, se está viajando a una velocidad superior al límite legal.	Estacionar brevemente en una zona que sabe que está prohibida con el fin de hacer un recado o gestión.
5	Estacionar brevemente en una zona que sabe que está prohibida con el fin de hacer un recado o gestión.	Estacionar brevemente en una zona que sabe que está prohibida con el fin de hacer un recado o gestión.	En una intersección no regulada, ceder el paso a vehículos aunque vengan por la izquierda y, en consecuencia, no tengan preferencia.	En una intersección no regulada, ceder el paso a vehículos aunque vengan por la izquierda y, en consecuencia, no tengan preferencia.
6	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	Realizar una mala planificación de la ruta a realizar y, como consecuencia, encontrarse en un atasco que se podría haber evitado.	Realizar una mala planificación de la ruta a realizar y, como consecuencia, encontrarse en un atasco que se podría haber evitado.	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.
7	Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...)	Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...)	Prescindir del uso del cinturón de seguridad en vías urbanas.	Prescindir del uso del cinturón de seguridad en vías urbanas.
8	Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	Equivocarse de salida en una rotonda por no leer correctamente la señalización.	Equivocarse de salida en una rotonda por no leer correctamente la señalización.	Realizar una mala planificación de la ruta a realizar y, como consecuencia, encontrarse en un atasco que se podría haber evitado.
9	Realizar una mala planificación de la ruta a realizar y, como consecuencia, encontrarse en un atasco que se podría haber evitado.	En una intersección no regulada, ceder el paso a vehículos aunque vengan por la izquierda y, en consecuencia, no tengan preferencia.	Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	Equivocarse de salida en una rotonda por no leer correctamente la señalización.
10	Parar el vehículo en un paso para peatones o en un cruce con el fin de que baje o suba un ocupante del vehículo.	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	No darse cuenta de que el semáforo se ha puesto en verde.	Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.
...				
...				
66	Ir a salir de un semáforo llevando puesta la tercera marcha.	Picarse' y hacer 'carre-ras' con otros conductores.	Ir a salir de un semáforo llevando puesta la tercera marcha.	Al atravesar un carril bici que cruza la vía, interponerse en el camino de un ciclista que tiene preferencia.
67	Saltarse un 'ceda el paso' y estar a punto de colisionar con otro vehículo que tenía preferencia.	Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	Cerrar el vehículo y dejarse las llaves dentro.	Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.

	<10	11-20	21-35	>35
68	Encender las luces en vez del limpia-parabrisas, o viceversa.	Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	Circular en dirección prohibida por un tramo de una calle con el fin de atajar.	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.
69	Olvidarse de mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	Por la noche saltarse los semáforos en rojo en calles en que no hay circulación.	Picarse' y hacer 'carre-ras' con otros conductores.	Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.
70	Circular en dirección prohibida por un tramo de una calle con el fin de atajar.	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	Olvidarse de renovar el seguro y darse cuenta de que se está conduciendo sin los papeles en regla.	Adelantar por el arcén a un vehículo que circula lentamente.
71	Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	Al atravesar un carril bici que cruza la vía, interponerse en el camino de un ciclista que tiene preferencia.	Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	Picarse' y hacer 'carre-ras' con otros conductores.
72	Adelantar por el arcén a un vehículo que circula lentamente.	Circular en dirección prohibida por un tramo de una calle con el fin de atajar.	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	En un cruce con visibilidad, saltarse una señal de STOP deliberadamente.
73	Al atravesar un carril bici que cruza la vía, interponerse en el camino de un ciclista que tiene preferencia.	Cerrar el vehículo y dejarse las llaves dentro.	Al atravesar un carril bici que cruza la vía, interponerse en el camino de un ciclista que tiene preferencia.	Circular en dirección prohibida por un tramo de una calle con el fin de atajar.
74	Cerrar el vehículo y dejarse las llaves dentro.	Adelantar por el arcén a un vehículo que circula lentamente.	Por la noche saltarse los semáforos en rojo en calles en que no hay circulación.	Por la noche saltarse los semáforos en rojo en calles en que no hay circulación.
75	Olvidarse de renovar el seguro y darse cuenta de que se está conduciendo sin los papeles en regla.	Olvidarse de renovar el seguro y darse cuenta de que se está conduciendo sin los papeles en regla.	Adelantar por el arcén a un vehículo que circula lentamente.	Olvidarse de renovar el seguro y darse cuenta de que se está conduciendo sin los papeles en regla.

Tabla 26: Comportamientos menos y más frecuentes en función del estado civil

Cuando se analizan los diferentes comportamientos por separado, se observa que en muchos de los casos existen diferencias significativas entre los grupos en función de los años de experiencia. Sin embargo, esta relación entre la frecuencia del comportamiento y la experiencia se da en distintos sentidos en función del comportamiento analizado. En las siguientes tablas e ilustraciones se enumeran aquellos comportamientos donde se ha encontrado un efecto significativo de la experiencia, en función del tipo de relación encontrada.

Así, la mayoría de comportamientos en los que se dan diferencias significativas entre los grupos presentan una relación lineal con la experiencia. En la Tabla 27 se presentan estos comportamientos en el sentido de que conforme aumenta la experiencia, disminuye la frecuencia promedio del comportamiento analizado. En la Ilustración 7 se representa esta relación con un ejemplo.

	<11	11-20	21-35	>35
P36- Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	Media= 3,39 (D.T.=1,56)	Media= 3,19 (D.T.=1,55)	Media= 2,90 (D.T.=1,41)	Media= 2,74 (D.T.=1,39)
P64- Mirar el velocímetro y descubrir que, sin darse cuenta, se está viajando a una velocidad superior al límite legal.	Media= 3,23 (D.T.=1,33)	Media= 3 (D.T.=1,53)	Media= 2,74 (D.T.=1,19)	Media= 2,63 (D.T.=1,01)
P05- Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	Media= 3,20 (D.T.=1,56)	Media= 3,07 (D.T.=1,57)	Media= 2,36 (D.T.=1,39)	Media= 1,91 (D.T.=1,16)
P65- Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	Media= 3,03 (D.T.=1,5)	Media= 2,47 (D.T.=1,22)	Media= 2,26 (D.T.=1,06)	Media= 1,94 (D.T.=0,85)
P51- Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones..)	Media= 2,90 (D.T.=1,53)	Media= 2,58 (D.T.=1,23)	Media= 2 (D.T.=0,93)	Media= 1,86 (D.T.=0,87)
P13- Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	Media= 2,75 (D.T.=1,37)	Media= 2,42 (D.T.=1,1)	Media= 2,24 (D.T.=1,07)	Media= 1,91 (D.T.=1,03)
P50- Parar el vehículo en un paso para peatones o en un cruce con el fin de que baje o suba un ocupante del vehículo.	Media= 2,61 (D.T.=1,29)	Media= 2,12 (D.T.=1,18)	Media= 2,02 (D.T.=1,1)	Media= 1,87 (D.T.=0,8)
P57- Quedarse parado en una intersección o en un paso de peatones a causa de la retención del tráfico.	Media= 2,52 (D.T.=0,96)	Media= 2,33 (D.T.=1)	Media= 2,24 (D.T.=0,87)	Media= 2,1 (D.T.=0,78)
P40- Olvidar señalar un giro o cambio de carril.	Media= 2,36 (D.T.=1,06)	Media= 2,27 (D.T.=1,1)	Media= 1,93 (D.T.=0,93)	Media= 1,76 (D.T.=0,65)
P37- Dándose cuenta de que se está estrechando la vía por la que se circula, no cambiar de carril hasta el último momento.	Media= 2,36 (D.T.=1,14)	Media= 2,14 (D.T.=1,13)	Media= 1,95 (D.T.=1,05)	Media= 1,84 (D.T.=0,82)
P28- Conducir a una velocidad excesiva teniendo en cuenta la visibilidad y el estado de la superficie de la carretera.	Media= 2,32 (D.T.=1,23)	Media= 2,05 (D.T.=1,19)	Media= 1,86 (D.T.=0,97)	Media= 1,61 (D.T.=0,96)
P54- Pensando en otras cosas o distraído, no darse cuenta de que alguien está esperando, con la intención de cruzar, en un paso para peatones (paso de cebra).	Media= 2,29 (D.T.=1,02)	Media= 2,03 (D.T.=0,97)	Media= 1,98 (D.T.=0,93)	Media= 1,77 (D.T.=0,7)
P19- Impacientarse y adelantar de forma arriesgada a un vehículo lento, tras estar harto de ir tras él.	Media= 2,23 (D.T.=1,16)	Media= 1,82 (D.T.=0,85)	Media= 1,66 (D.T.=0,83)	Media= 1,53 (D.T.=0,76)
P11- Circular tan cerca del vehículo de delante que pueda resultar difícil evitar la colisión en caso de una frenada de emergencia.	Media= 2,22 (D.T.=1,33)	Media= 1,99 (D.T.=1,07)	Media= 1,97 (D.T.=1,17)	Media= 1,56 (D.T.=0,94)
P29- Hacer un cambio de sentido pisando una línea continua o en otro sitio en que no está permitido.	Media= 2,19 (D.T.=1,05)	Media= 2,04 (D.T.=0,98)	Media= 1,75 (D.T.=0,83)	Media= 1,61 (D.T.=0,77)
P33- Al conducir por carreteras secundarias (caminos, carreteras locales...), recortar el trazado de las curvas o invadir el carril opuesto, aun cuando no se tiene una clara visibilidad de los que vienen de frente.	Media= 2,19 (D.T.=1,25)	Media= 1,95 (D.T.=1,31)	Media= 1,63 (D.T.=0,83)	Media= 1,56 (D.T.=0,89)
P45- En un cruce con visibilidad, saltarse una señal de STOP deliberadamente.	Media= 2,10 (D.T.=1,37)	Media= 1,96 (D.T.=1,28)	Media= 1,38 (D.T.=0,75)	Media= 1,10 (D.T.=0,39)
P43- Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	Media= 2,04 (D.T.=1,41)	Media= 1,78 (D.T.=1,08)	Media= 1,58 (D.T.=0,93)	Media= 1,41 (D.T.=0,89)
P59- Adelantar a pesar de saber que se va a girar a la derecha en breve.	Media= 2 (D.T.=1,08)	Media= 1,92 (D.T.=1,12)	Media= 1,49 (D.T.=0,71)	Media= 1,33 (D.T.=0,6)
P75-Conducir aun cuando se es consciente de poder encontrarse por encima del límite legal de alcohol.	Media= 2 (D.T.=1,16)	Media= 1,82 (D.T.=1)	Media= 1,55 (D.T.=0,81)	Media= 1,47 (D.T.=0,77)
P58- Estar cambiando de emisora de radio, de cassette o similar y, de repente, darse cuenta de que se va circulando por medio o junto al borde de la carretera.	Media= 1,96 (D.T.=0,96)	Media= 1,63 (D.T.=0,84)	Media= 1,55 (D.T.=0,77)	Media= 1,46 (D.T.=0,63)
P10- Girar a la derecha para incorporarse a una carretera principal, sin haber visto que venía un vehículo por ese carril, o pensando que estaba más lejos de lo que en realidad se encontraba.	Media= 1,75 (D.T.=0,77)	Media= 1,66 (D.T.=0,78)	Media= 1,65 (D.T.=0,71)	Media= 1,41 (D.T.=0,58)
P73- Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	Media= 1,74 (D.T.=0,83)	Media= 1,67 (D.T.=1,04)	Media= 1,31 (D.T.=0,53)	Media= 1,26 (D.T.=0,56)

	<11	11-20	21-35	>35
P60- Por la noche saltarse los semáforos en rojo en calles en que no hay circulación.	Media= 1,68 (D.T.=1,05)	Media= 1,29 (D.T.=0,77)	Media= 1,17 (D.T.=0,48)	Media= 1,06 (D.T.=0,29)
P20- 'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	Media= 1,52 (D.T.=0,96)	Media= 1,37 (D.T.=0,66)	Media= 1,23 (D.T.=0,62)	Media= 1,14 (D.T.=0,39)

Tabla 27: Comportamientos cuya frecuencia presenta una relación lineal con la experiencia (disminuye la frecuencia conforme los años de experiencia son mayores) y las diferencias entre grupos son significativas, ordenados según la media para el grupo con menor experiencia (indicando su media y desviación típica).

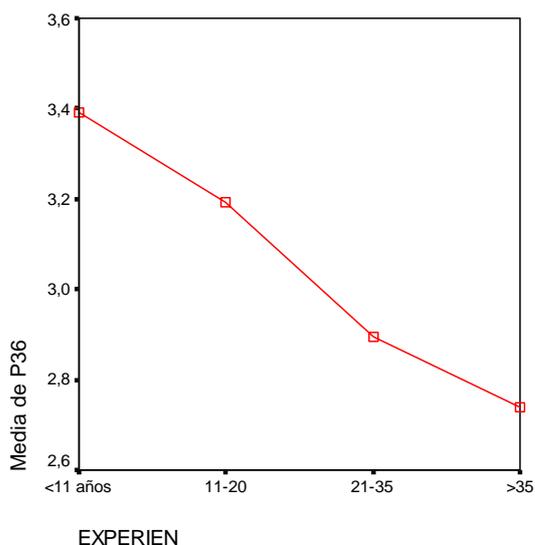


Ilustración 7: Frecuencia promedio con la que cada nivel de experiencia “Pasa por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico”.

Por otra parte, algunos de los comportamientos presentan una relación curvilínea en forma de U con la experiencia. Así, en los dos casos existentes (Tabla 28), se observa que la tendencia es a la disminución de la frecuencia conforme aumenta la experiencia hasta cierto nivel, en el que la frecuencia aumenta de nuevo (en los dos casos este punto de cambio se da en el grupo entre 21 y 35 años).

En la Ilustración 8 se representa un ejemplo de esta relación curvilínea.

	<11	11-20	21-35	>35
P01- Hacer un giro invadiendo parcialmente otro carril, y tener que corregir la trayectoria para no colisionar con otro vehículo.	Media= 1,65 (D.T.=0,7)	Media= 1,51 (D.T.=0,58)	Media= 1,32 (D.T.=0,58)	Media= 1,50 (D.T.=0,74)
P03- Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	Media= 1,59 (D.T.=1,09)	Media= 1,34 (D.T.=0,67)	Media= 1,18 (D.T.=0,56)	Media= 1,20 (D.T.=0,53)

Tabla 28: Comportamientos cuya frecuencia presenta una relación “U” con la experiencia (disminuye la frecuencia conforme los años de experiencia son mayores hasta cierto momento en el que la frecuencia vuelve a aumentar) y las diferencias entre grupos son significativas (indicando su media y desviación típica).

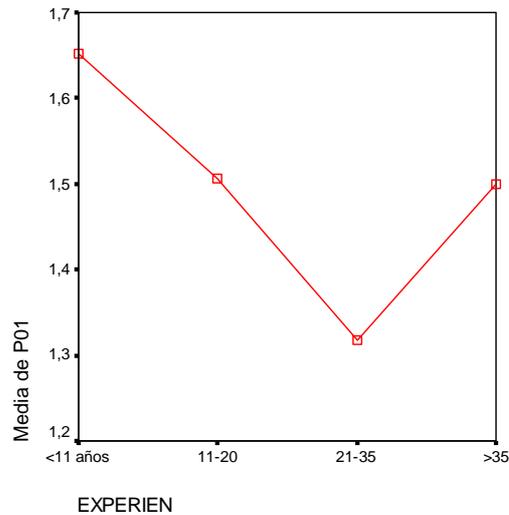


Ilustración 8: Frecuencia promedio con la que cada nivel de experiencia “Hace un giro invadiendo parcialmente otro carril teniendo que corregir la trayectoria para no colisionar con otro vehículo”.

La relación curvilínea de los comportamientos con la experiencia se aprecia también en otros comportamientos aunque en forma de “U invertida” (Tabla 29), esto es, la frecuencia aumenta con la experiencia hasta cierto momento en el cual la tendencia es a la disminución (ese punto se da a partir de los 20 años de conducción real).

En la Ilustración 9 se observa un ejemplo de comportamiento con esta tendencia.

	<11	11-20	21-35	>35
P07- Realizar una mala planificación de la ruta a realizar y, como consecuencia, encontrarse en un atasco que se podría haber evitado.	Media= 2,74 (D.T.=1,16)	Media= 2,90 (D.T.=0,96)	Media= 2,61 (D.T.=1,04)	Media= 2,27 (D.T.=0,88)
P21- No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	Media= 3,67 (D.T.=1,67)	Media= 3,89 (D.T.=1,71)	Media= 3,26 (D.T.=1,59)	Media= 3,06 (D.T.=1,4)
P32- No darse cuenta de la presencia de peatones cruzando, al girar hacia una calle desde una vía principal.	Media= 1,78 (D.T.=0,76)	Media= 1,86 (D.T.=0,84)	Media= 1,64 (D.T.=0,65)	Media= 1,54 (D.T.=0,66)
P66- Calcular mal el hueco disponible en una plaza de aparcamiento y golpear a otro vehículo estacionado.	Media= 2,10 (D.T.=1,1)	Media= 2,19 (D.T.=1,3)	Media= 2,10 (D.T.=1,02)	Media= 1,69 (D.T.=0,84)

Tabla 29: Comportamientos cuya frecuencia presenta una relación “U invertida” con la experiencia (aumenta la frecuencia conforme los años de experiencia son mayores hasta cierto momento en el que la frecuencia vuelve a disminuir) y las diferencias entre grupos son significativas (indicando su media y desviación típica).

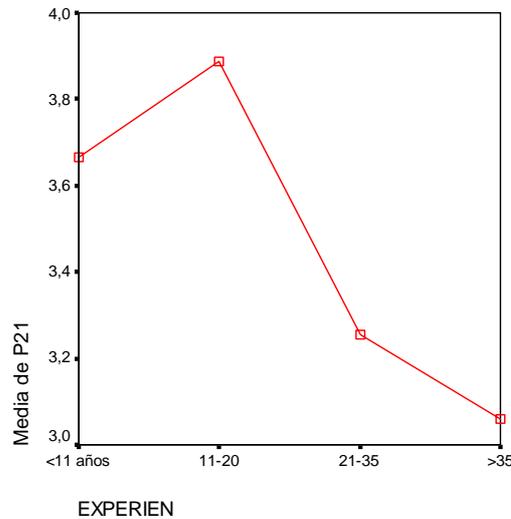


Ilustración 9: Frecuencia promedio con la que cada nivel de experiencia “No hace caso de los límites de velocidad en la autopista”.

Finalmente, existen otros comportamientos en los que se dan diferencias significativas entre los distintos grupos pero la relación entre las variables es irregular, esto es, no siguen una tendencia clara (Tabla 30 e Ilustración 10)

	<11	11-20	21-35	>35
P18- Circular en dirección prohibida por un tramo de una calle con el fin de atajar.	Media= 1,32 (D.T.=0,7)	Media= 1,21 (D.T.=0,53)	Media= 1,25 (D.T.=0,65)	Media= 1,06 (D.T.=0,23)
P23- Pasar con luz ambar justo por delante de un peatón en un paso en el que este tiene la luz verde.	Media= 1,85 (D.T.=0,96)	Media= 1,88 (D.T.=0,85)	Media= 1,52 (D.T.=0,69)	Media= 1,59 (D.T.=0,81)
P56- Pensando en otras cosas, olvida que circula con las luces largas hasta que algún otro conductor le hace ráfagas de luz advirtiéndole de ello.	Media= 2,09 (D.T.=0,89)	Media= 1,7 (D.T.=0,66)	Media= 2,08 (D.T.=0,82)	Media= 1,93 (D.T.=0,81)
P71- Por ir distraído o preocupado, darse cuenta tarde de que el vehículo de delante ha reducido su velocidad, y tener que frenar bruscamente para evitar la colisión.	Media= 2,20 (D.T.=0,85)	Media= 2,01 (D.T.=0,77)	Media= 2,06 (D.T.=0,87)	Media= 1,80 (D.T.=0,77)

Tabla 30: Comportamientos cuya frecuencia presenta una relación irregular con la experiencia (indicando su media y desviación típica).

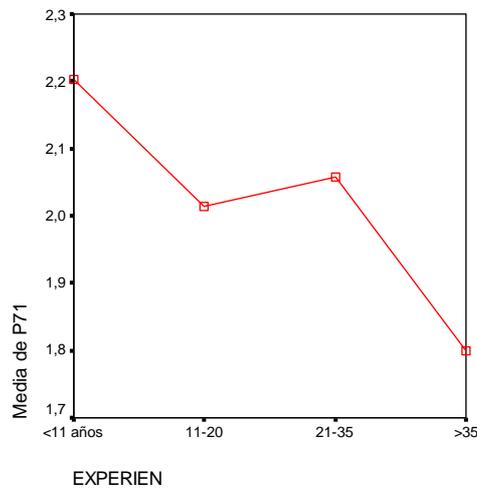


Ilustración 10: Frecuencia promedio con la que cada nivel de experiencia “Por ir distraído o preocupado se da cuenta tarde que el vehículo de delante ha reducido su velocidad, teniendo que frenar bruscamente para evitar la colisión”.

## 5.2.5 Motivo del desplazamiento

Si se tiene en cuenta el motivo de desplazamiento, los comportamientos reconocidos como más o menos frecuentes parecen muy similares entre los grupos, aunque el grupo que parece desviarse un poco más es el que suele utilizar el vehículo para realizar compras o encargos. En la Tabla 31, se enumeran los 10 comportamientos valorados como más frecuentes, y los 10 comportamientos valorados como menos frecuentes por cada uno de los grupos definidos en función del motivo habitual de los desplazamientos.

	<b>In itinere</b>	<b>En misión</b>	<b>Ocio</b>	<b>Compras</b>
1	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	Prescindir del uso del cinturón de seguridad en vías urbanas.
2	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	Mirar el velocímetro y descubrir que, sin darse cuenta, se está viajando a una velocidad superior al límite legal.	En una intersección no regulada, ceder el paso a vehículos aunque vengan por la izquierda y, en consecuencia, no tengan preferencia.
3	Mirar el velocímetro y descubrir que, sin darse cuenta, se está viajando a una velocidad superior al límite legal.	Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.
4	Estacionar brevemente en una zona que sabe que está prohibida con el fin de hacer un recado o gestión.	Estacionar brevemente en una zona que sabe que está prohibida con el fin de hacer un recado o gestión.	Estacionar brevemente en una zona que sabe que está prohibida con el fin de hacer un recado o gestión.	Estacionar brevemente en una zona que sabe que está prohibida con el fin de hacer un recado o gestión.
5	Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	Realizar una mala planificación de la ruta y, como consecuencia, encontrarse en un atasco que se podría haber evitado.	Equivocarse de salida en una rotonda por no leer correctamente la señalización.	Realizar una mala planificación de la ruta y, como consecuencia, encontrarse en un atasco que se podría haber evitado.
6	Realizar una mala planificación de la ruta a realizar y, como consecuencia, encontrarse en un atasco que se podría haber evitado.	Mirar el velocímetro y descubrir que, sin darse cuenta, se está viajando a una velocidad superior al límite legal.	Realizar una mala planificación de la ruta a realizar y, como consecuencia, encontrarse en un atasco que se podría haber evitado.	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.
7	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	Prescindir del uso del cinturón de seguridad en vías urbanas.	En una intersección no regulada, ceder el paso a vehículos aunque vengan por la izquierda y, en consecuencia, no tengan preferencia.	No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.
8	En una intersección no regulada, ceder el paso a vehículos aunque vengan por la izquierda y, en consecuencia, no tengan preferencia.	En una intersección no regulada, ceder el paso a vehículos aunque vengan por la izquierda y, en consecuencia, no tengan preferencia.	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.	Aparcar encima de la acera debido a que no se encuentra un sitio donde poder hacerlo.
9	Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	Teniendo como objetivo dirigirse a un destino 'A', darse cuenta de que se está dirigiendo a otro destino 'B' que es más habitual para usted.	No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	Parar el vehículo en un paso para peatones o en un cruce con el fin de que baje o suba un ocupante del vehículo.
10	Equivocarse de salida en una rotonda por no leer correctamente la señalización.	Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...)	Quedarse parado en una intersección o en un paso de peatones a causa de la retención del tráfico.	Pensando en otras cosas, olvida que circula con las luces largas hasta que algún otro conductor le hace ráfagas de luz advirtiéndole de ello.
...				

	In itinere	En misión	Ocio	Compras
...				
66	Saltarse un 'ceda el paso' y estar a punto de colisionar con otro vehículo que tenía preferencia.	Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.
67	Acelerar bruscamente a la salida de un semaforo con el fin de 'lucirse'.	Ir a salir de un semáforo llevando puesta la tercera marcha.	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	Olvidarse de mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.
68	Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	Por la noche saltarse los semáforos en rojo en calles en que no hay circulación.	Al atravesar un carril bici que cruza la vía, interponerse en el camino de un ciclista que tiene preferencia.
69	Por la noche saltarse los semáforos en rojo en calles en que no hay circulación.	Por la noche saltarse los semáforos en rojo en calles en que no hay circulación.	Al atravesar un carril bici que cruza la vía, interponerse en el camino de un ciclista que tiene preferencia.	Circular por un carril inadecuado al aproximarse a un cruce, teniendo en cuenta la dirección prevista, y cambiar de forma brusca al correcto.
70	Circular en dirección prohibida por un tramo de una calle con el fin de atajar.	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	Ir a salir de un semáforo llevando puesta la tercera marcha.
71	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	Olvidarse de renovar el seguro y darse cuenta de que se está conduciendo sin los papeles en regla.	Cerrar el vehículo y dejarse las llaves dentro.	Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.
72	Al atravesar un carril bici que cruza la vía, interponerse en el camino de un ciclista que tiene preferencia.	Circular en dirección prohibida por un tramo de una calle con el fin de atajar.	Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.
73	Adelantar por el arcén a un vehículo que circula lentamente.	Al atravesar un carril bici que cruza la vía, interponerse en el camino de un ciclista que tiene preferencia.	Circular en dirección prohibida por un tramo de una calle con el fin de atajar.	Adelantar por el arcén a un vehículo que circula lentamente.
74	Cerrar el vehículo y dejarse las llaves dentro.	Cerrar el vehículo y dejarse las llaves dentro.	Adelantar por el arcén a un vehículo que circula lentamente.	Olvidarse de renovar el seguro y darse cuenta de que se está conduciendo sin los papeles en regla.
75	Olvidarse de renovar el seguro y darse cuenta de que se está conduciendo sin los papeles en regla.	Adelantar por el arcén a un vehículo que circula lentamente.	Olvidarse de renovar el seguro y darse cuenta de que se está conduciendo sin los papeles en regla.	Circular en dirección prohibida por un tramo de una calle con el fin de atajar.

Tabla 31: Comportamientos menos y más frecuentes en función del motivo de desplazamiento

Esta similitud a la hora de ordenar los comportamientos en función de su frecuencia se ve reflejada en el hecho de que existen pocos comportamientos en los que existan diferencias significativas entre los grupos analizados.

Además, no se observa una tendencia general clara que defina a determinados grupos como destacados respecto a otros. En la Tabla 32 se enumeran los comportamientos en los que existe alguna diferencia significativa. En cuanto al resto de comportamientos del cuestionario, al igual que en el resto de análisis realizados, se considera que la valoración de los sujetos independientemente del grupo al que pertenezcan, es la misma en términos estadísticos.

	In itinere	En misión	Ocio	Compras
P05- Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	Media= 2,78 (D.T.=1,59)	Media= 3,18 (D.T.=1,5)	Media= 2,27 (D.T.=1,38)	Media= 1,92 (D.T.=1,16)
P09- No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.	Media= 1,57 (D.T.=0,62)	Media= 1,82 (D.T.=0,77)	Media= 1,49 (D.T.=0,63)	Media= 1,83 (D.T.=0,94)
P17- Prescindir del uso del cinturón de seguridad en vías urbanas.	Media= 2,17 (D.T.=1,62)	Media= 2,60 (D.T.=1,68)	Media= 2,01 (D.T.=1,48)	Media= 3,25 (D.T.=1,86)
P21- No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	Media= 3,58 (D.T.=1,63)	Media= 3,92 (D.T.=1,46)	Media= 3,19 (D.T.=1,58)	Media= 3 (D.T.=1,41)
P29- Hacer un cambio de sentido pisando una línea continua o en otro sitio en que no está permitido.	Media= 2,12 (D.T.=1,03)	Media= 1,76 (D.T.=0,75)	Media= 1,87 (D.T.=0,94)	Media= 1,50 (D.T.=0,67)
P36- Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	Media= 3,17 (D.T.=1,44)	Media= 3,41 (D.T.=1,55)	Media= 2,87 (D.T.=1,45)	Media= 1,75 (D.T.=0,75)
P43- Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	Media= 1,71 (D.T.=1,11)	Media= 2,05 (D.T.=1,33)	Media= 1,51 (D.T.=0,93)	Media= 1,17 (D.T.=0,39)
P45- En un cruce con visibilidad, saltarse una señal de STOP deliberadamente.	Media= 1,78 (D.T.=1,27)	Media= 1,78 (D.T.=1,17)	Media= 1,36 (D.T.=0,81)	Media= 1,58 (D.T.=1,08)
P51- Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...)	Media= 2,38 (D.T.=1,35)	Media= 2,53 (D.T.=1,19)	Media= 2,27 (D.T.=1,12)	Media= 1,67 (D.T.=0,65)
P73- Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	Media= 1,58 (D.T.=0,81)	Media= 1,58 (D.T.=0,89)	Media= 1,43 (D.T.=0,77)	Media= 1,17 (D.T.=0,39)

Tabla 32: Comportamientos significativamente diferentes en función del motivo de desplazamiento, ordenados por el orden de presentación en el cuestionario.

A continuación se presentan algunos ejemplos gráficos de estos comportamientos:

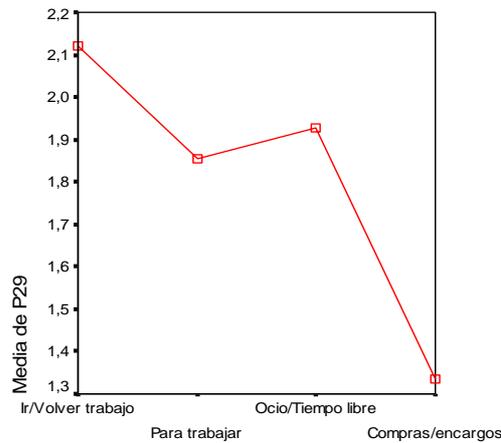


Ilustración 11: Frecuencia promedio con la que cada grupo definido por el motivo habitual de desplazamiento “Hace un cambio de sentido pisando una línea continua o en otro sitio en que no esta permitido”.

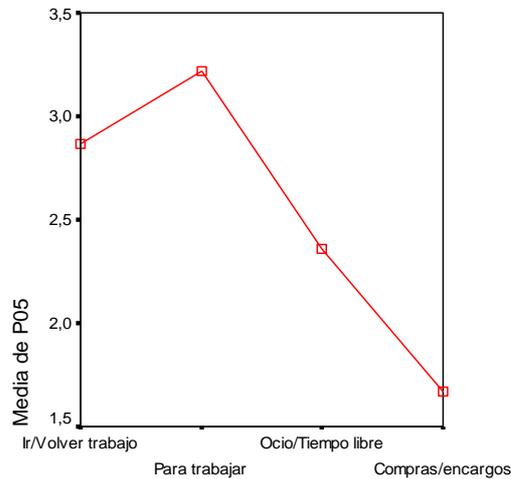


Ilustración 12: Frecuencia promedio con la que cada grupo definido por el motivo habitual de desplazamiento “Va a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada”.

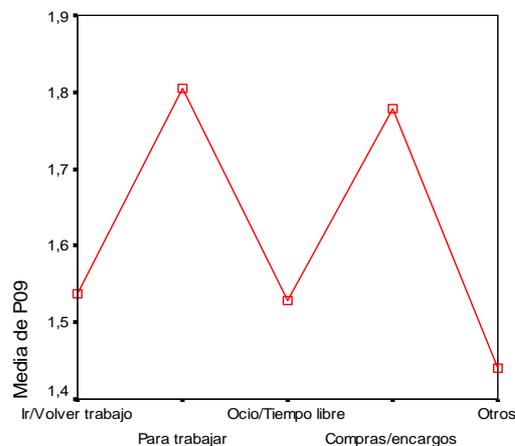


Ilustración 13: Frecuencia promedio con la que cada grupo definido por el motivo habitual de desplazamiento “No valora correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento”.

## 5.2.6 Diferencias en función de los accidentes como conductor (con víctimas y sin víctimas)

Tampoco se aprecian diferencias importantes a la hora de definir los comportamientos más y los menos frecuentes en función del número de accidentes sufridos como conductor. La velocidad vuelve a ser el problema reconocido como más frecuente en ambos grupos, aunque sobretodo en el grupo con 2 o más accidentes como conductor (cuatro de los cinco primeros comportamientos en este grupo se refieren a este tipo de comportamiento de riesgo). En la Tabla 33 se enumeran los comportamientos más y menos frecuentes en cada grupo.

	0-1 accidentes como conductor	2 o mas accidentes como conductor
1	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.
2	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.
3	Mirar el velocímetro y descubrir que, sin darse cuenta, se está viajando a una velocidad superior al límite legal.	Estacionar brevemente en una zona que sabe que está prohibida con el fin de hacer un recado o gestión.
4	Estacionar brevemente en una zona que sabe que está prohibida con el fin de hacer un recado o gestión.	Mirar el velocímetro y descubrir que, sin darse cuenta, se está viajando a una velocidad superior al límite legal.
5	Realizar una mala planificación de la ruta a realizar y, como consecuencia, encontrarse en un atasco que se podría haber evitado.	Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.
6	Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.
7	En una intersección no regulada, ceder el paso a vehículos aunque vengan por la izquierda y, en consecuencia, no tengan preferencia.	Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...)
8	Equivocarse de salida en una rotonda por no leer correctamente la señalización.	Realizar una mala planificación de la ruta a realizar y, como consecuencia, encontrarse en un atasco que se podría haber evitado.
9	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.	Quedarse parado en una intersección o en un paso de peatones a causa de la retención del tráfico.
10	Teniendo como objetivo dirigirse a un destino 'A', darse cuenta de que se esta dirigiendo a otro destino 'B' que es más habitual para usted.	Equivocarse de salida en una rotonda por no leer correctamente la señalización.
...		
...		
66	Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	Acelerar bruscamente a la salida de un semaforo con el fin de 'lucirse'.
67	Acelerar bruscamente a la salida de un semaforo con el fin de 'lucirse'.	Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.
68	Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	Ir a salir de un semáforo llevando puesta la tercera marcha.
69	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.
70	Por la noche saltarse los semáforos en rojo en calles en que no hay circulación.	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.
71	Circular en dirección prohibida por un tramo de una calle con el fin de atajar.	Cerrar el vehículo y dejarse las llaves dentro.
72	Cerrar el vehículo y dejarse las llaves dentro.	Al atravesar un carril bici que cruza la vía, interponerse en el camino de un ciclista que tiene preferencia.

	0-1 accidentes como conductor	2 o mas accidentes como conductor
73	Al atravesar un carril bici que cruza la vía, interponerse en el camino de un ciclista que tiene preferencia.	Circular en dirección prohibida por un tramo de una calle con el fin de atajar.
74	Adelantar por el arcén a un vehículo que circula lentamente.	Adelantar por el arcén a un vehículo que circula lentamente.
75	Olvidarse de renovar el seguro y darse cuenta de que se está conduciendo sin los papeles en regla.	Olvidarse de renovar el seguro y darse cuenta de que se está conduciendo sin los papeles en regla.

Tabla 33: Comportamientos menos y más frecuentes en función del número de accidentes como conductor

Pese a que los comportamientos más y/o menos frecuentes son bastante similares en ambos grupos, se pueden destacar algunos en los que sí que se establecen diferencias significativas, y además estos comportamientos siguen una tendencia clara: aquellos sujetos con mayor número de accidentes sufridos como conductor (independientemente de quien a sido el causante) manifiestan con más frecuencia los comportamientos especificados que aquellos que nunca han sufrido un accidente como conductor o solo uno. Los resultados se muestran en la Tabla 34.

	0-1	>1
P44- Estacionar brevemente en una zona que sabe que está prohibida con el fin de hacer un recado o gestión.	Media= 2,74 (D.T.=1,21)	Media= 3,18 (D.T.=1,15)
P65- Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	Media= 2,33 (D.T.=1,18)	Media= 2,80 (D.T.=1,36)
P51- Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...)	Media= 2,23 (D.T.=1,17)	Media= 2,69 (D.T.=1,38)
P28- Conducir a una velocidad excesiva teniendo en cuenta la visibilidad y el estado de la superficie de la carretera.	Media= 1,89 (D.T.=1,09)	Media= 2,36 (D.T.=1,18)
P52- Al aproximarse o entrar en una rotonda, circular por un carril inadecuado teniendo en cuenta la salida prevista.	Media= 1,93 (D.T.=0,87)	Media= 2,34 (D.T.=1,12)
P54- Pensando en otras cosas o distraído, no darse cuenta de que alguien está esperando, con la intención de cruzar, en un paso para peatones (paso de cebra).	Media= 1,96 (D.T.=0,88)	Media= 2,33 (D.T.=1,09)
P56- Pensando en otras cosas, olvida que circula con las luces largas hasta que algún otro conductor le hace ráfagas de luz advirtiéndole de ello.	Media= 1,91 (D.T.=0,82)	Media= 2,18 (D.T.=0,78)
P27- Conduciendo marcha atrás, golpear contra algo que no ha visto antes.	Media= 1,74 (D.T.=0,79)	Media= 2,11 (D.T.=1,09)
P73- Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	Media= 1,43 (D.T.=0,75)	Media= 1,73 (D.T.=0,96)
P60- Por la noche saltarse los semáforos en rojo en calles en que no hay circulación.	Media= 1,25 (D.T.=0,64)	Media= 1,61 (D.T.=1,15)

Tabla 34: Comportamientos significativamente diferentes en función del número de accidentes como conductor, ordenados por el promedio del grupo con media superior (en todos los casos el grupo con más de un accidente).

## 6 ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA FACTORIAL DEL CUESTIONARIO

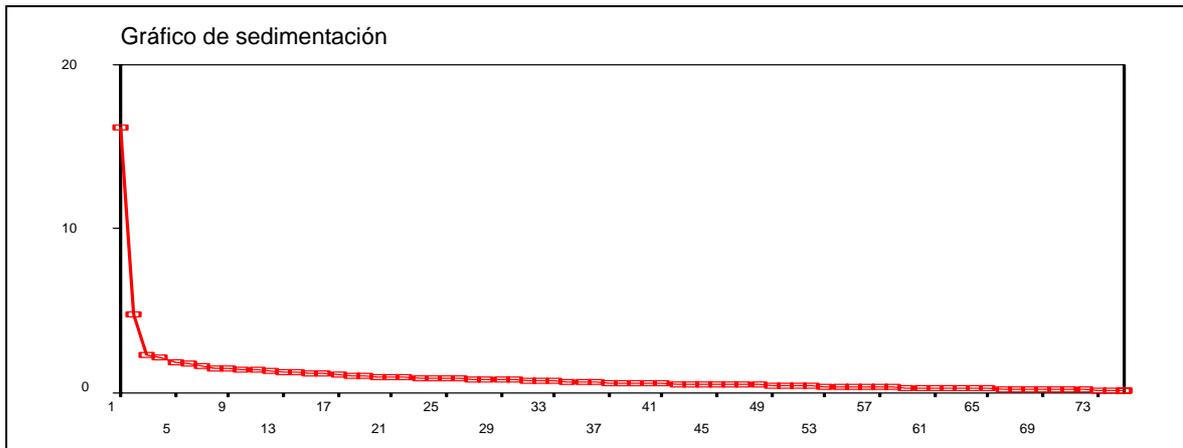
A fin de analizar la dimensionalidad subyacente a las respuestas dadas al cuestionario DBQ en su versión española de 75 ítems, se ha aplicado un análisis factorial basado en el modelo de análisis de componentes principales sobre los datos de respuesta a los ítems del cuestionario. El listado completo de los resultados derivado de este análisis se incluye en un apéndice anexo a este informe; no obstante, se han incluido aquí aquellas partes que se han considerado relevantes a fin de ilustrar la descripción de los resultados.

El análisis de componentes principales ha sido aplicado sobre los datos obtenidos a partir de la muestra de 309 sujetos que contestaron al cuestionario. La muestra puede ser considerada por algunos autores de tamaño algo reducido a la hora de aplicar técnicas de análisis factorial, si bien, otros autores son menos exigentes al respecto, especialmente cuando el número de ítems es grande. Así, Kline (1986) propone 2 o 3 sujetos por ítem, pero con muestras no inferiores a 200 sujetos para el análisis factorial, requisito que se cumple en este análisis.

Un primer paso a fin de explorar la aplicabilidad de un modelo factorial sobre nuestros datos ha consistido en la obtención del índice de adecuación muestral de Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) y el test de esfericidad de Barlett. El primero, con un valor de 0,887, muy próximo a 1, pone de manifiesto que buena parte de la variabilidad existente en las respuestas dadas a los ítems puede ser explicada por factores comunes subyacentes a las respuestas de los sujetos. Por su parte, el test de esfericidad de Barlett permite rechazar la hipótesis nula de matriz de identidad de la matriz de correlaciones, lo cual indicaría la inexistencia de variabilidad común y, por tanto, el desacierto de aplicar cualquier modelo factorial sobre los datos (cosa que no ocurre en nuestro caso).

Kaiser-Meyer-Olkin		,887
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	8955,832
	df	2775
	Sig.Bartlett	,000

Un primer análisis exploratorio de los valores propios correspondientes a cada uno de los componentes principales extraídos considerando todos los componentes posibles (tantos como ítems en el cuestionario), ha permitido evidenciar el número de dimensiones que resultaría más apropiado considerar en la extracción de los componentes principales.



La forma de la curva del gráfico de sedimentación sugiere la selección de 3 o incluso tan sólo 2 componentes a extraer en el análisis. No obstante, la consideración de 4 factores en estudios previos realizados con este mismo cuestionario en otros países nos ha inclinado a optar por mantener este mismo número de factores en la extracción de los mismos en el análisis, pues aunque la varianza explicada por los mismos sea reducida, estos pueden representar factores significativos y relevantes desde un punto de vista conceptual.

Tomando como referencia la extracción de 4 factores en el análisis de componentes principales, las comunalidades asociadas a cada ítem permiten valorar los ítems del cuestionario que van a estar mejor y peor representados por la solución factorial extraída.

P01	,220	P21	,576	P41	,426	P61	,150
P02	,285	P22	,332	P42	,254	P62	,232
P03	,407	P23	,304	P43	,490	P63	,310
P04	,356	P24	,246	P44	,506	P64	,381
P05	,517	P25	,261	P45	,394	P65	,295
P06	,236	P26	,370	P46	,361	P66	,238
P07	,401	P27	,282	P47	,223	P67	,243
P08	,218	P28	,395	P48	,333	P68	,344
P09	,224	P29	,365	P49	,485	P69	,079
P10	,403	P30	,205	P50	,258	P70	,299
P11	,401	P31	,287	P51	,641	P71	,467
P12	,245	P32	,437	P52	,436	P72	,413
P13	,383	P33	,358	P53	,208	P73	,311
P14	,428	P34	,349	P54	,483	P74	,308
P15	,276	P35	,335	P55	,335	P75	,170
P16	,240	P36	,546	P56	,281		
P17	,160	P37	,432	P57	,273		
P18	,227	P38	,298	P58	,430		
P19	,329	P39	,323	P59	,546		
P20	,553	P40	,288	P60	,375		

Tabla 35: Comunalidades asociadas a cada ítem

Tal como se observa, aparecen ítems con valores de comunalidad por debajo de 0,20 (en concreto, las variables P17, P61, P69 y P75), valores bajos que suelen servir de

referencia a la hora de descartar alguna variable del análisis (en este caso las respectivas preguntas) en cuanto que las comunalidades reproducidas por la solución factorial son muy bajas para esos ítems y, en consecuencia, también es de esperar que sirvan de poco en la interpretación de la dimensionalidad subyacente al cuestionario. No obstante, hemos preferido no eliminar ya a priori estos ítems y dejar, para un momento posterior, que otros elementos de información puedan determinar la decisión en un sentido u en otro de un modo más consistente. En consecuencia, todos los ítems del cuestionario (75) han sido considerados, en un principio, en la realización del análisis de componentes principales.

La tabla inferior muestra diferentes resultados relativos a la extracción factorial de componentes principales realizada: el valor propio asociado a cada componente; el % de la varianza correspondiente; y el resultado de acumular las varianzas para cada uno de los componentes. Precisamente, esta última columna nos permite observar que la solución tetra-factorial extraída explica casi un 34% de la variabilidad de las 75 variables originales, un valor que se puede considerar bastante razonable en el contexto de la investigación factorial en el campo de las Ciencias del Comportamiento.

Solución sin rotar			
Componente	Valores propios	%Varianza	%Var. acum..
1	16,178	21,571	21,571
2	4,816	6,422	27,993
3	2,320	3,094	31,087
4	2,161	2,881	33,968

Se ha optado por la aplicación del método de rotación Equamax a fin de facilitar la interpretación de la solución factorial inicial (ver anexo), habiéndose optado por este método de rotación ortogonal por ser una combinación de los métodos Varimax y Quartimax, compartiendo ventajas tanto del primero (minimización del número de variables que tienen saturaciones altas en cada factor) como del segundo (minimización del número de factores necesario para explicar cada variable).

La rotación aplicada ha supuesto, tal como se puede observar abajo en la tabla, una redistribución de las magnitudes de los valores propios correspondientes a cada ítem, si bien, se mantiene obviamente la varianza total explicada por los 4 componentes.

Solución rotada			
Componente	Valores propios	% Varianza	% Var. acum..
1	7,333	9,777	9,777
2	6,752	9,003	18,780
3	5,794	7,726	26,505
4	5,597	7,463	33,97

Finalmente, se muestra la matriz de componentes rotados, en cuanto que es la que realmente nos ha ayudado a interpretar el significado de los factores extraídos. A fin de facilitar la interpretación de cada uno de los cuatro componentes en la tabla, se han re-

saltado en cada columna las saturaciones factoriales superiores a 0,35 -salvo en aquellos casos en que en la misma fila (item) hubiese una saturación mayor-, a fin de resaltar para cada ítem un único factor y facilitar la posterior identificación de los mismos.

ITEM	Enunciado	1	2	3	4
P01	Hacer un giro invadiendo parcialmente otro carril, y tener que corregir la trayectoria para no colisionar con otro vehículo.	<b>0,45</b>	0,03	0,12	-0,01
P08	Derrapar en una vía mojada debido a que se ha frenado demasiado bruscamente.	<b>0,37</b>	0,08	0,11	0,25
P09	No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.	<b>0,40</b>	0,01	0,21	0,14
P10	Girar a la derecha para incorporarse a una carretera principal, sin haber visto que venía un vehículo por ese carril, o pensando que estaba más lejos de lo que en realidad se encontraba.	<b>0,52</b>	0,00	0,24	0,27
P15	Darse cuenta demasiado tarde que se está saltando un semáforo en rojo.	<b>0,41</b>	0,10	0,14	0,28
P23	Pasar con luz ámbar justo por delante de un peatón en un paso en el que este tiene la luz verde.	<b>0,45</b>	0,27	0,12	0,12
P24	En un cruce sin señalizar, no ceder el paso al vehículo que viene por la derecha.	<b>0,39</b>	0,15	0,16	0,22
P31	Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	<b>0,49</b>	0,02	0,13	0,18
P32	No darse cuenta de la presencia de peatones cruzando, al girar hacia una calle desde una vía principal.	<b>0,57</b>	0,25	-0,02	0,22
P34	Circular por un carril inadecuado al aproximarse a un cruce, teniendo en cuenta la dirección prevista, y cambiar de forma brusca al correcto.	<b>0,46</b>	0,32	0,18	-0,03
P38	Olvidarse de mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	<b>0,44</b>	0,02	0,06	0,32
P40	Olvidar señalizar un giro o cambio de carril.	<b>0,36</b>	0,25	0,29	0,10
P47	Ir a salir de un semáforo llevando puesta la tercera marcha.	<b>0,42</b>	0,02	0,02	0,21
P49	Al abandonar una vía principal, calcular mal la velocidad y tener que frenar bruscamente.	<b>0,54</b>	0,29	0,11	0,31
P52	Al aproximarse o entrar en una rotonda, circular por un carril inadecuado teniendo en cuenta la salida prevista.	<b>0,47</b>	0,38	0,21	0,16
P54	Pensando en otras cosas o distraído, no darse cuenta de que alguien está esperando, con la intención de cruzar, en un paso para peatones (paso de cebra).	<b>0,49</b>	0,41	0,05	0,27
P55	En una cola de vehículos que están girando a la derecha para incorporarse a una carretera principal, estar tan pendiente de los vehículos que se aproximan por la izquierda, que casi se colisiona con el de delante.	<b>0,49</b>	0,24	0,13	0,15
P57	Quedarse parado en una intersección o en un paso de peatones a causa de la retención del tráfico.	<b>0,35</b>	0,35	0,02	0,15
P58	Estar cambiando de emisora de radio, de cassette o similar y, de repente, darse cuenta de que se va circulando por medio o junto al borde de la carretera.	<b>0,43</b>	0,36	0,16	0,31
P63	Juzgar incorrectamente el estado de la superficie del pavimento y verse sorprendido por un derrapaje.	<b>0,50</b>	0,15	-0,01	0,19
P67	Al realizar un giro, estar a punto de colisionar con una bicicleta o ciclomotor que ha aparecido a nuestro lado.	<b>0,40</b>	0,20	0,01	0,20
P68	Adelantar una cola de vehículos parados o que están circulando lentamente y descubrir que están esperando para pasar por un estrechamiento.	<b>0,40</b>	0,12	0,33	0,25
P71	Por ir distraído o preocupado, darse cuenta tarde de que el vehículo de delante ha reducido su velocidad, y tener que frenar bruscamente para evitar la colisión.	<b>0,52</b>	0,35	0,03	0,27

ITEM	Enunciado	1	2	3	4
P72	Saltarse un 'ceda el paso' y estar a punto de colisionar con otro vehículo que tenía preferencia.	<b>0,59</b>	0,16	0,08	0,18
P05	Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	-0,04	<b>0,60</b>	0,39	0,09
P21	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	-0,14	<b>0,65</b>	0,34	0,14
P29	Hacer un cambio de sentido pisando una línea continua o en otro sitio en que no está permitido.	0,25	<b>0,48</b>	0,23	0,13
P33	Al conducir por carreteras secundarias (caminos, carreteras locales...), recortar el trazado de las curvas o invadir el carril opuesto, aun cuando no se tiene una clara visibilidad de los que vienen de frente.	0,33	<b>0,36</b>	0,33	-0,12
P36	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	-0,05	<b>0,69</b>	0,25	0,11
P37	Dándose cuenta de que se está estrechando la vía por la que se circula, no cambiar de carril hasta el último momento.	0,37	<b>0,48</b>	0,25	0,06
P44	Estacionar brevemente en una zona que sabe que está prohibida con el fin de hacer un recado o gestión.	-0,10	<b>0,56</b>	0,09	0,41
P45	En un cruce con visibilidad, saltarse una señal de STOP deliberadamente.	0,19	<b>0,46</b>	0,39	0,04
P50	Parar el vehículo en un paso para peatones o en un cruce con el fin de que baje o suba un ocupante del vehículo.	0,12	<b>0,39</b>	0,15	0,27
P51	Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...)	0,11	<b>0,71</b>	0,35	0,00
P64	Mirar el velocímetro y descubrir que, sin darse cuenta, se está viajando a una velocidad superior al límite legal.	0,13	<b>0,53</b>	0,05	0,28
P73	Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	0,19	<b>0,45</b>	0,25	0,10
P75	Conducir aun cuando se es consciente de poder encontrarse por encima del límite legal de alcohol.	0,03	<b>0,36</b>	0,17	0,08
P03	Accelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	0,06	0,11	<b>0,62</b>	-0,05
P04	Adelantar por el arcén a un vehículo que circula lentamente.	0,01	-0,10	<b>0,56</b>	0,17
P11	Circular tan cerca del vehículo de delante que pueda resultar difícil evitar la colisión en caso de una frenada de emergencia.	0,20	0,28	<b>0,52</b>	0,12
P13	Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	-0,08	0,23	<b>0,55</b>	0,15
P19	Impacientarse y adelantar de forma arriesgada a un vehículo lento, tras estar harto de ir tras él.	0,23	0,22	<b>0,45</b>	0,14
P20	'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	0,07	0,15	<b>0,72</b>	-0,03
P28	Conducir a una velocidad excesiva teniendo en cuenta la visibilidad y el estado de la superficie de la carretera.	-0,02	0,43	<b>0,44</b>	0,14
P35	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	0,00	0,06	<b>0,57</b>	-0,02
P42	Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su anti-patía u hostilidad del modo que sea.	0,06	0,11	<b>0,49</b>	-0,01
P43	Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	0,08	0,33	<b>0,61</b>	-0,02
P59	Adelantar a pesar de saber que se va a girar a la derecha en breve.	0,24	0,48	<b>0,50</b>	0,08
P60	Por la noche saltarse los semáforos en rojo en calles en que no hay circulación.	0,24	0,38	<b>0,41</b>	-0,06
P65	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	0,12	0,26	<b>0,44</b>	0,11
P02	No darse cuenta de que el semáforo se ha puesto en verde.	0,20	0,07	0,21	<b>0,45</b>

ITEM	Enunciado	1	2	3	4
P07	Realizar una mala planificación de la ruta a realizar y, como consecuencia, encontrarse en un atasco que se podría haber evitado.	0,16	0,18	0,14	<b>0,57</b>
P12	Encender las luces en vez del limpia-parabrisas, o viceversa.	0,31	0,00	-0,02	<b>0,38</b>
P14	Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.	0,25	0,12	0,17	<b>0,57</b>
P16	Olvidarse de quitar el freno de mano al iniciar la marcha con el vehículo.	0,30	-0,18	0,01	<b>0,34</b>
P22	Aparcar encima de la acera debido a que no se encuentra un sitio donde poder hacerlo.	-0,11	0,27	0,12	<b>0,48</b>
P26	No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	0,25	0,32	0,04	<b>0,45</b>
P27	Conduciendo marcha atrás, golpear contra algo que no ha visto antes.	0,27	0,16	-0,05	<b>0,43</b>
P39	Equivocarse de salida en una rotonda por no leer correctamente la señalización.	0,29	0,27	-0,08	<b>0,40</b>
P41	Teniendo como objetivo dirigirse a un destino 'A', darse cuenta de que se está dirigiendo a otro destino 'B' que es más habitual para usted.	0,17	0,17	0,04	<b>0,60</b>
P46	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.	0,13	0,17	0,06	<b>0,56</b>
P48	De noche, empezar a circular olvidándose de encender las luces.	0,32	-0,11	0,19	<b>0,43</b>
P53	Olvidarse de renovar el seguro y darse cuenta de que se está conduciendo sin los papeles en regla.	-0,14	0,11	0,16	<b>0,39</b>
P56	Pensando en otras cosas, olvida que circula con las luces largas hasta que algún otro conductor le hace ráfagas de luz advirtiéndole de ello.	0,35	0,14	0,02	<b>0,37</b>
P70	Pasarse un desvío en una carretera debido a que se iba demasiado deprisa y no se ha podido leer la señal correspondiente.	0,32	0,22	0,14	<b>0,36</b>
P74	Cerrar el vehículo y dejarse las llaves dentro.	0,09	-0,28	0,23	<b>0,41</b>
P06	Intentar adelantar sin mirar el retrovisor y ser advertido por las luces o el claxon de otro vehículo que ya había empezado a realizar el adelantamiento.	0,34	0,02	0,07	0,34
P17	Prescindir del uso del cinturón de seguridad en vías urbanas.	-0,17	0,02	0,27	0,24
P18	Circular en dirección prohibida por un tramo de una calle con el fin de atajar.	0,10	0,27	0,33	0,18
P25	Ir 'sacando el morro' en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia no tiene más remedio que dejarle pasar.	0,30	0,19	0,24	0,28
P30	Estar a punto de quedarse dormido tras un tiempo largo conduciendo.	0,29	0,21	0,13	0,24
P61	Al atravesar un carril bici que cruza la vía, interponerse en el camino de un ciclista que tiene preferencia.	0,33	0,00	0,14	0,15
P62	Después de conducir durante un rato, darse cuenta que no tiene un claro recuerdo del camino recorrido y lo que ha sucedido durante el trayecto.	0,29	0,27	-0,03	0,28
P66	Calcular mal el hueco disponible en una plaza de aparcamiento y golpear a otro vehículo estacionado.	0,28	0,23	0,07	0,32
P69	En una intersección no regulada, ceder el paso a vehículos aunque vengan por la izquierda y, en consecuencia, no tengan preferencia.	0,05	0,06	-0,09	0,26

Tabla 36: Saturaciones de cada ítem en las dimensiones factoriales del cuestionario (1= errores, 2= infracciones, 3= infracciones agresivas y 4= lapsos)

Los ítems que saturan de un modo que consideramos significativo en cada uno de los 4 factores ( $>0,35$ ) ponen de manifiesto una estructura factorial que es paralela a la ya puesta de manifiesto con versiones paralelas de esta escala que se han aplicado en otros países. En concreto, atendiendo a la mayor parte de los ítems resaltados en cada columna: (a) el componente asociado a la primera columna de la tabla representa erro-

res, fallos en la acción prevista del conductor que intentaba hacer algo, pero “no lo he salido bien”; (b) el segundo componente representa la realización de infracciones, desviaciones deliberadas de lo que representa una conducción segura; (c) el tercero añade al carácter deliberado del anterior, un componente de agresividad interpersonal, también podríamos decir de exhibicionismo; (d) por último, el cuarto componente (la columna 4) aparece principalmente asociado a conductas que representan lapsos, despistes, fallos de atención. En definitiva, una estructura factorial que ya se ha reproducido, con ciertas variaciones, en otros estudios en otros países (ver Lajunen, Parker y Sùmalá, 2003, a modo de compendio de éstos).

En cuanto que los items que conforman la versión del DBQ que ha sido aplicada en este estudio ya han sido aplicados en diferentes estudios y por tanto categorizados –no siempre consistentemente- en alguno de los cuatro componentes de errores de conducción diferenciados, y basándonos también en el análisis de contenido y categorización realizado por expertos del tráfico de los items traducidos y utilizados en nuestro cuestionario, se ofrece una tabla comparativa a continuación en que, para cada ítem, se muestra la categoría de error establecida a priori para el mismo, y la categoría empírica a la que se ha visto asociado en los resultados del presente análisis.

ITEM	Enunciado	A priori	Resultado
P01	Hacer un giro invadiendo parcialmente otro carril, y tener que corregir la trayectoria para no colisionar con otro vehículo.	Error	Error
P02	No darse cuenta de que el semáforo se ha puesto en verde.	Lapso	Lapso
P03	Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	Infr. agresiva	Infr. agresiva
P04	Adelantar por el arcén a un vehículo que circula lentamente.	Infracción	Infr. agresiva
P05	Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	Infracción	Infracción
P06	Intentar adelantar sin mirar el retrovisor y ser advertido por las luces o el claxon de otro vehículo que ya había empezado a realizar el adelantamiento.	Lapso	Lapso
P07	Realizar una mala planificación de la ruta a realizar y, como consecuencia, encontrarse en un atasco que se podría haber evitado.	Error	Lapso
P08	Derrapar en una vía mojada debido a que se ha frenado demasiado bruscamente.	Error	Error
P09	No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.	Error	Error
P10	Girar a la derecha para incorporarse a una carretera principal, sin haber visto que venía un vehículo por ese carril, o pensando que estaba más lejos de lo que en realidad se encontraba.	Error	Error
P11	Circular tan cerca del vehículo de delante que pueda resultar difícil evitar la colisión en caso de una frenada de emergencia.	Infracción	Infr. agresiva
P12	Encender las luces en vez del limpia-parabrisas, o viceversa.	Lapso	Lapso
P13	Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	Infr. agresiva	Infr. agresiva

ITEM	Enunciado	A priori	Resultado
P14	Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.	Lapso	Lapso
P15	Darse cuenta demasiado tarde que se está saltando un semáforo en rojo.	Error	Error
P16	Olvidarse de quitar el freno de mano al iniciar la marcha con el vehículo.	Lapso	Lapso
P17	Prescindir del uso del cinturón de seguridad en vías urbanas.	Infracción	Infr. agresiva
P18	Circular en dirección prohibida por un tramo de una calle con el fin de atajar.	Infracción	Infr. agresiva
P19	Impacientarse y adelantar de forma arriesgada a un vehículo lento, tras estar harto de ir tras él.	Infr. agresiva	Infr. agresiva
P20	'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	Infr. agresiva	Infr. agresiva
P21	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	Infracción	Infracción
P22	Aparcar encima de la acera debido a que no se encuentra un sitio donde poder hacerlo.	Infracción	Lapso
P23	Pasar con luz ambar justo por delante de un peatón en un paso en el que este tiene la luz verde.	Infr. agresiva	Error
P24	En un cruce sin señalizar, no ceder el paso al vehículo que viene por la derecha.	Error	Error
P25	Ir 'sacando el morro' en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia no tiene más remedio que dejarle pasar.	Infracción	Error
P26	No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	Lapso	Lapso
P27	Conduciendo marcha atrás, golpear contra algo que no ha visto antes.	Lapso	Lapso
P28	Conducir a una velocidad excesiva teniendo en cuenta la visibilidad y el estado de la superficie de la carretera.	Infracción	Infracción
P29	Hacer un cambio de sentido pisando una línea continua o en otro sitio en que no está permitido.	Infracción	Infracción
P30	Estar a punto de quedarse dormido tras un tiempo largo conduciendo.	Error	Error
P31	Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	Error	Error
P32	No darse cuenta de la presencia de peatones cruzando, al girar hacia una calle desde una vía principal.	Error	Error
P33	Al conducir por carreteras secundarias (caminos, carreteras locales...), recortar el trazado de las curvas o invadir el carril opuesto, aun cuando no se tiene una clara visibilidad de los que vienen de frente.	Error	Infracción
P34	Circular por un carril inadecuado al aproximarse a un cruce, teniendo en cuenta la dirección prevista, y cambiar de forma brusca al correcto.	Error	Error
P35	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	Infr. agresiva	Infr. agresiva
P36	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	Infracción	Infracción
P37	Dándose cuenta de que se está estrechando la vía por la que se circula, no cambiar de carril hasta el último momento.	Infr. agresiva	Infracción
P38	Olvidarse de mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	Error	Error
P39	Equivocarse de salida en una rotonda por no leer correctamente la señalización.	Lapso	Lapso
P40	Olvidar señalizar un giro o cambio de carril.	Lapso	Error
P41	Teniendo como objetivo dirigirse a un destino 'A', darse cuenta de que se está dirigiendo a otro destino 'B' que es más habitual para usted.	Lapso	Lapso

ITEM	Enunciado	A priori	Resultado
P42	Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	Infr. agresiva	Infr. agresiva
P43	Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	Infr. agresiva	Infr. agresiva
P44	Estacionar brevemente en una zona que sabe que está prohibida con el fin de hacer un recado o gestión.	Infracción	Infracción
P45	En un cruce con visibilidad, saltarse una señal de STOP deliberadamente.	Infracción	Infracción
P46	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.	Lapso	Lapso
P47	Ir a salir de un semáforo llevando puesta la tercera marcha.	Lapso	Error
P48	De noche, empezar a circular olvidándose de encender las luces.	Lapso	Lapso
P49	Al abandonar una vía principal, calcular mal la velocidad y tener que frenar bruscamente.	Error	Error
P50	Parar el vehículo en un paso para peatones o en un cruce con el fin de que baje o suba un ocupante del vehículo.	Infracción	Infracción
P51	Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...)	Infracción	Infracción
P52	Al aproximarse o entrar en una rotonda, circular por un carril inadecuado teniendo en cuenta la salida prevista.	Lapso	Error
P53	Olvidarse de renovar el seguro y darse cuenta de que se está conduciendo sin los papeles en regla.	Lapso	Lapso
P54	Pensando en otras cosas o distraído, no darse cuenta de que alguien está esperando, con la intención de cruzar, en un paso para peatones (paso de cebra).	Lapso	Error
P55	En una cola de vehículos que están girando a la derecha para incorporarse a una carretera principal, estar tan pendiente de los vehículos que se aproximan por la izquierda, que casi se colisiona con el de delante.	Error	Error
P56	Pensando en otras cosas, olvida que circula con las luces largas hasta que algún otro conductor le hace ráfagas de luz advirtiéndole de ello.	Lapso	Lapso
P57	Quedarse parado en una intersección o en un paso de peatones a causa de la retención del tráfico.	Error	Error
P58	Estar cambiando de emisora de radio, de cassette o similar y, de repente, darse cuenta de que se va circulando por medio o junto al borde de la carretera.	Error	Error
P59	Adelantar a pesar de saber que se va a girar a la derecha en breve.	Infr. agresiva	Infr. agresiva
P60	Por la noche saltarse los semáforos en rojo en calles en que no hay circulación.	Infracción	Infracción
P61	Al atravesar un carril bici que cruza la vía, interponerse en el camino de un ciclista que tiene preferencia.	Infr. agresiva	Error
P62	Después de conducir durante un rato, darse cuenta que no tiene un claro recuerdo del camino recorrido y lo que ha sucedido durante el trayecto.	Lapso	Lapso
P63	Juzgar incorrectamente el estado de la superficie del pavimento y verse sorprendido por un derrapaje.	Error	Error
P64	Mirar el velocímetro y descubrir que, sin darse cuenta, se está viajando a una velocidad superior al límite legal.	Lapso	Infracción
P65	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	Infr. agresiva	Infr. agresiva
P66	Calcular mal el hueco disponible en una plaza de aparcamiento y golpear a otro vehículo estacionado.	Error	Lapso
P67	Al realizar un giro, estar a punto de colisionar con una bicicleta o ciclomotor que ha aparecido a nuestro lado.	Error	Error

ITEM	Enunciado	A priori	Resultado
P68	Adelantar una cola de vehículos parados o que están circulando lentamente y descubrir que están esperando para pasar por un estrechamiento.	Error	Error
P69	En una intersección no regulada, ceder el paso a vehículos aunque vengan por la izquierda y, en consecuencia, no tengan preferencia.	Lapso	Lapso
P70	Pasarse un desvío en una carretera debido a que se iba demasiado deprisa y no se ha podido leer la señal correspondiente.	Lapso	Lapso
P71	Por ir distraído o preocupado, darse cuenta tarde de que el vehículo de delante ha reducido su velocidad, y tener que frenar bruscamente para evitar la colisión.	Lapso	Error
P72	Saltarse un 'ceda el paso' y estar a punto de colisionar con otro vehículo que tenía preferencia.	Error	Error
P73	Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	Infracción	Infracción
P74	Cerrar el vehículo y dejarse las llaves dentro.	Lapso	Lapso
P75	Conducir aun cuando se es consciente de poder encontrarse por encima del límite legal de alcohol.	Infracción	Infracción

Tabla 37: Comparación de la estructura factorial resultante del análisis, y la especificada a partir de otros estudios junto a la valoración de jueces expertos

En un escrutinio de las coincidencias se observan 56 de ellas, lo cual implica casi un 75% de los casos. Un análisis más minucioso de los items en que no hay coincidencia muestra como una parte importante de ellas se trata de lapsos que han sido encuadrados en nuestro análisis en la categoría de errores (items P40, P47, P52, P54 y P71); en otra parte aparecen truncadas las categorías de infracción. También hay otros casos en que hay indicios de que puede no haberse reflejado fielmente el sentido del ítem en su lengua original (items P37, P40, P47, P52 y P61), por lo que habría que revisar la traducción realizada. Por último, algunos items parecen corresponder realmente a la categoría en que han sido ubicados por el análisis de los datos, por lo menos en una interpretación de la conducta de conducción tal como es considerada en nuestra cultura, por ejemplo, los items P4, P11 y P33. Por último, si que parece conveniente en sucesivos análisis de esta escala del DBQ prescindir de los items P17, P61 y P69 que, aparte de tener comunalidades muy bajas (por debajo de 0,20), tienen saturaciones factoriales poco relevantes en ninguno de los 3 factores (por debajo de 0,35).

Este análisis ha permitido contrastar el grado alto de consistencia de nuestros resultados con los esperados a priori y, por tanto, observar como el grado en que la estructura dimensional de los comportamientos inseguros en la conducción que con el DBQ se ha evidenciado en otros países, se reproduce también con una muestra de conductores de nuestro país. Tal evidencia respaldaría la utilización del DBQ en nuestro país con una fundamentación análoga a la que ya se ha obtenido en otras poblaciones y, por ende, la posibilidad de establecer comparaciones entre los resultados obtenidos en nuestro país con la del número creciente de países que han acometido la adaptación y aplicación del DBQ

obteniendo resultados análogos –con la excepción de China, país en el que se ha puesto de manifiesto una estructura factorial bastante diferente (Xie et al., 2003).

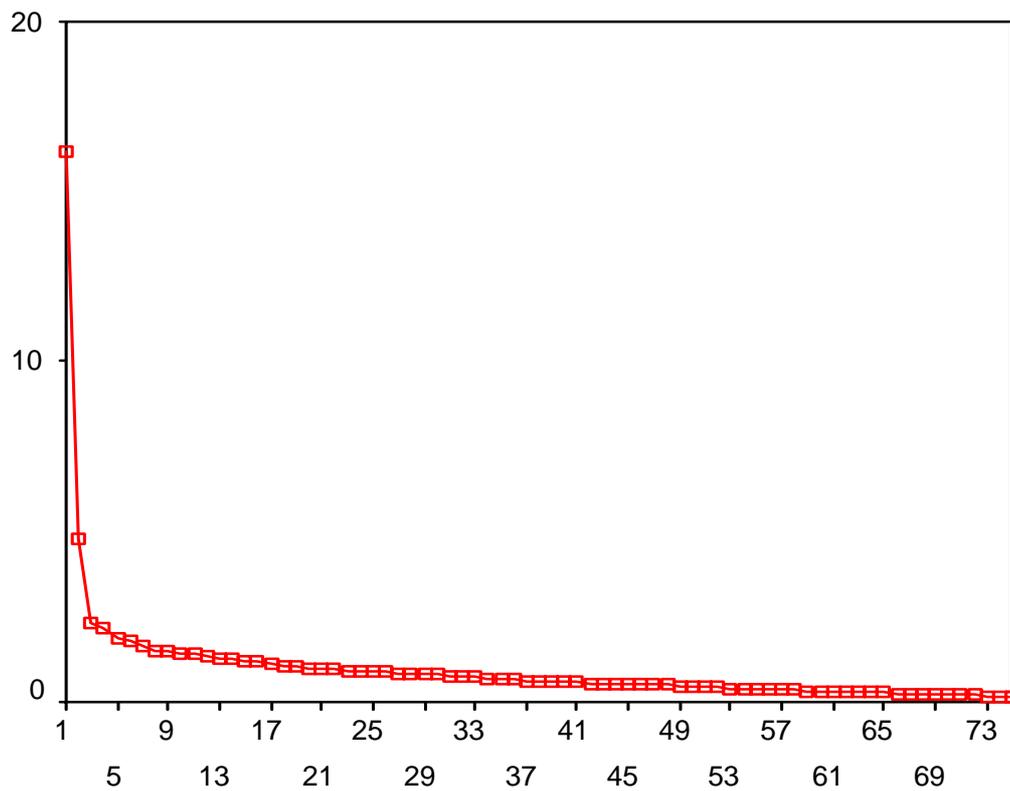
Señalar por último que las puntuaciones factoriales de los sujetos en los cuatro componentes extraídos -puntuaciones de interés en otros análisis multivariados aplicados en el presente estudio-, han sido obtenidas a partir del análisis de componentes principales con extracción de 4 factores y rotación Equamax de la escala de 72 ítems resultado de descartar los ítems P17, P61 y P69, tal como ha quedado justificado previamente.

## Principal Component Analysis: Output

KMO and Bartlett's Test

Kaiser-Meyer-Olkin Measure...		,887
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	8955,832
	df	2775
	Sig. Bartlett	,000

### Gráfico de sedimentación



Communalities

	Initial	Extraction
P01	1,000	,220
P02	1,000	,285
P03	1,000	,407
P04	1,000	,356
P05	1,000	,517
P06	1,000	,236
P07	1,000	,401
P08	1,000	,218
P09	1,000	,224
P10	1,000	,403
P11	1,000	,401
P12	1,000	,245
P13	1,000	,383
P14	1,000	,428
P15	1,000	,276
P16	1,000	,240
P17	1,000	,160
P18	1,000	,227
P19	1,000	,329
P20	1,000	,553
P21	1,000	,576
P22	1,000	,332
P23	1,000	,304
P24	1,000	,246
P25	1,000	,261
P26	1,000	,370
P27	1,000	,282
P28	1,000	,395
P29	1,000	,365
P30	1,000	,205
P31	1,000	,287
P32	1,000	,437
P33	1,000	,358
P34	1,000	,349
P35	1,000	,335
P36	1,000	,546
P37	1,000	,432
P38	1,000	,298
P39	1,000	,323
P40	1,000	,288
P41	1,000	,426
P42	1,000	,254
P43	1,000	,490
P44	1,000	,506
P45	1,000	,394
P46	1,000	,361
P47	1,000	,223
P48	1,000	,333
P49	1,000	,485
P50	1,000	,258
P51	1,000	,641
P52	1,000	,436
P53	1,000	,208
P54	1,000	,483
P55	1,000	,335
P56	1,000	,281
P57	1,000	,273
P58	1,000	,430
P59	1,000	,546
P60	1,000	,375
P61	1,000	,150
P62	1,000	,232
P63	1,000	,310
P64	1,000	,381
P65	1,000	,295
P66	1,000	,238
P67	1,000	,243
P68	1,000	,344
P69	1,000	,079
P70	1,000	,299
P71	1,000	,467
P72	1,000	,413
P73	1,000	,311
P74	1,000	,308
P75	1,000	,170

EXTRACTION PC...

**Total Variance Explained**

Component_Total	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings			Rotation Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	16,178	21,571	21,571	16,178	21,571	21,571	7,333	9,777	9,777
2	4,816	6,422	27,993	4,816	6,422	27,993	6,752	9,003	18,780
3	2,320	3,094	31,087	2,320	3,094	31,087	5,794	7,726	26,505
4	2,161	2,881	33,968	2,161	2,881	33,968	5,597	7,463	33,968
5	1,904	2,539	36,507						
6	1,769	2,358	38,865						
7	1,637	2,182	41,047						
8	1,531	2,042	43,089						
9	1,494	1,992	45,081						
10	1,443	1,924	47,006						
11	1,397	1,863	48,869						
12	1,360	1,813	50,682						
13	1,300	1,734	52,415						
14	1,241	1,655	54,070						
15	1,224	1,633	55,703						
16	1,174	1,566	57,269						
17	1,117	1,489	58,758						
18	1,076	1,435	60,192						
19	1,047	1,397	61,589						
20	1,010	1,346	62,935						
21	,986	1,315	64,250						
22	,960	1,280	65,530						
23	,935	1,247	66,777						
24	,903	1,204	67,982						
25	,896	1,195	69,177						
26	,879	1,171	70,348						
27	,855	1,140	71,488						
28	,823	1,098	72,586						
29	,796	1,061	73,647						
30	,789	1,052	74,699						
31	,754	1,005	75,704						
32	,730	,974	76,678						
33	,718	,958	77,636						
34	,698	,931	78,566						
35	,663	,884	79,450						
36	,642	,857	80,306						
37	,626	,835	81,141						
38	,619	,825	81,966						
39	,597	,796	82,761						
40	,582	,776	83,537						
41	,562	,749	84,286						
42	,553	,738	85,024						
43	,541	,721	85,745						
44	,531	,708	86,453						
45	,524	,698	87,151						
46	,513	,685	87,836						
47	,497	,662	88,498						
48	,489	,652	89,150						
49	,449	,599	89,749						
50	,433	,577	90,326						
51	,427	,570	90,896						
52	,419	,558	91,454						
53	,409	,546	92,000						
54	,396	,528	92,528						
55	,385	,514	93,041						
56	,366	,488	93,529						
57	,355	,473	94,003						
58	,349	,465	94,467						
59	,336	,448	94,916						
60	,325	,434	95,349						
61	,312	,416	95,765						
62	,303	,405	96,169						
63	,284	,379	96,548						
64	,280	,374	96,922						
65	,264	,352	97,273						
66	,248	,331	97,604						
67	,241	,322	97,925						
68	,235	,313	98,239						
69	,220	,293	98,532						
70	,205	,274	98,805						
71	,203	,271	99,076						
72	,202	,269	99,345						
73	,182	,242	99,587						
74	,170	,227	99,814						
75	,140	,186	100,000						

EXTRACTION PC...

Component Matrix <sup>a</sup>

	Component			
	1	2	3	4
P01	,316	,150	,298	-,095
P02	,441	,140	-,084	,253
P03	,342	-,414	,264	,222
P04	,275	-,221	,182	,445
P05	,511	-,468	-,173	-,080
P06	,384	,275	,029	,112
P07	,509	,167	-,250	,226
P08	,412	,203	,079	,034
P09	,386	,141	,225	,061
P10	,519	,247	,240	,122
P11	,542	-,273	,134	,121
P12	,339	,342	-,047	,107
P13	,385	-,407	-,006	,262
P14	,534	,224	-,162	,259
P15	,472	,209	,090	,045
P16	,230	,373	,064	,210
P17	,140	-,160	-,133	,311
P18	,430	-,185	-,030	,086
P19	,510	-,184	,140	,123
P20	,421	-,478	,278	,262
P21	,484	-,491	-,308	-,081
P22	,357	-,036	-,403	,203
P23	,504	,102	,117	-,161
P24	,465	,141	,097	,006
P25	,500	,052	,023	,088
P26	,536	,164	-,235	,002
P27	,407	,290	-,177	,034
P28	,476	-,394	-,098	,062
P29	,558	-,157	-,053	-,162
P30	,445	,086	-,011	-,008
P31	,420	,249	,221	,009
P32	,546	,304	,086	-,199
P33	,464	-,225	,231	-,198
P34	,495	-,009	,213	-,243
P35	,274	-,382	,221	,255
P36	,501	-,416	-,290	-,197
P37	,602	-,131	,065	-,219
P38	,428	,320	,086	,067
P39	,455	,256	-,214	-,066
P40	,510	-,042	,158	-,039
P41	,482	,249	-,301	,202
P42	,299	-,311	,192	,175
P43	,478	-,478	,154	,097
P44	,475	-,169	-,502	-,022
P45	,537	-,310	,036	-,094
P46	,442	,203	-,292	,197
P47	,350	,292	,123	-,009
P48	,397	,281	,063	,304
P49	,647	,230	,056	-,098
P50	,462	-,071	-,195	-,034
P51	,597	-,452	-,110	-,259
P52	,634	,028	,095	-,158
P53	,228	-,051	-,284	,269
P54	,641	,170	-,026	-,209
P55	,526	,140	,142	-,134
P56	,451	,271	-,060	,032
P57	,468	,090	-,031	-,213
P58	,641	,109	-,022	-,082
P59	,649	-,341	,084	-,035
P60	,491	-,306	,169	-,107
P61	,316	,148	,158	,061
P62	,420	,173	-,121	-,101
P63	,443	,292	,105	-,134
P64	,508	-,067	-,300	-,168
P65	,455	-,267	,068	,107
P66	,456	,149	-,090	-,006
P67	,431	,206	,038	-,118
P68	,543	,071	,172	,122
P69	,137	,164	-,177	,045
P70	,521	,145	-,060	,054
P71	,615	,229	,002	-,190
P72	,532	,274	,197	-,129
P73	,502	-,197	-,048	-,135
P74	,184	,197	,043	,483
P75	,326	-,207	-,120	-,082

Rotated Component Matrix <sup>a</sup>

	Component			
	1	2	3	4
P01	,453	,031	,116	-,011
P02	,199	,070	,206	,445
P03	,059	,112	,623	-,048
P04	,011	-,098	,563	,171
P05	-,035	,595	,392	,085
P06	,343	,015	,071	,337
P07	,164	,185	,139	,566
P08	,373	,083	,105	,248
P09	,401	,015	,206	,143
P10	,521	,000	,237	,274
P11	,200	,277	,519	,121
P12	,311	,000	-,023	,384
P13	-,079	,229	,550	,147
P14	,249	,116	,167	,570
P15	,412	,101	,138	,278
P16	,299	-,182	,011	,342
P17	-,173	,021	,269	,239
P18	,101	,274	,332	,180
P19	,233	,219	,455	,142
P20	,067	,152	,724	-,026
P21	-,139	,650	,340	,139
P22	-,108	,268	,121	,483
P23	,450	,272	,119	,120
P24	,388	,146	,159	,221
P25	,295	,187	,241	,285
P26	,251	,324	,039	,447
P27	,269	,158	-,053	,426
P28	-,015	,429	,438	,137
P29	,246	,485	,230	,129
P30	,290	,214	,132	,241
P31	,489	,020	,126	,178
P32	,572	,245	-,018	,221
P33	,331	,357	,326	-,123
P34	,464	,318	,177	-,030
P35	,004	,062	,575	-,024
P36	-,046	,687	,247	,105
P37	,369	,479	,250	,062
P38	,437	,021	,062	,320
P39	,286	,273	-,079	,401
P40	,365	,246	,289	,104
P41	,169	,173	,043	,604
P42	,062	,105	,489	-,010
P43	,076	,333	,611	-,020
P44	-,103	,562	,094	,413
P45	,186	,458	,385	,040
P46	,130	,170	,055	,559
P47	,423	,018	,020	,210
P48	,317	-,107	,189	,430
P49	,544	,286	,112	,308
P50	,120	,386	,146	,271
P51	,110	,711	,351	-,001
P52	,470	,380	,212	,161
P53	-,140	,114	,158	,388
P54	,494	,408	,053	,265
P55	,488	,241	,130	,146
P56	,351	,139	,024	,372
P57	,354	,353	,023	,152
P58	,427	,359	,159	,306
P59	,242	,476	,503	,083
P60	,242	,381	,410	-,061
P61	,326	,004	,144	,152
P62	,287	,267	-,025	,278
P63	,500	,149	-,014	,194
P64	,127	,533	,050	,279
P65	,122	,265	,444	,113
P66	,283	,228	,068	,318
P67	,405	,199	,015	,199
P68	,403	,117	,326	,247
P69	,049	,058	-,088	,257
P70	,318	,216	,143	,362
P71	,521	,346	,028	,273
P72	,592	,160	,076	,178
P73	,190	,453	,246	,097
P74	,090	-,283	,234	,407
P75	,029	,364	,174	,082

Undefined error #11401 - Cannot open text file "C:\Archivos

Component Score Coefficient Matrix

	Component			
	1	2	3	4
P01	,113	-,034	,018	-,074
P02	-,024	-,049	,042	,109
P03	,001	-,063	,162	-,035
P04	-,030	-,126	,176	,056
P05	-,065	,112	,023	-,006
P06	,035	-,047	,008	,056
P07	-,056	-,011	,005	,146
P08	,051	-,028	,008	,019
P09	,076	-,059	,047	-,016
P10	,087	-,083	,055	,009
P11	,005	-,016	,102	-,011
P12	,023	-,038	-,016	,078
P13	-,068	-,021	,125	,042
P14	-,032	-,040	,021	,139
P15	,055	-,032	,013	,021
P16	,036	-,093	,022	,077
P17	-,088	-,040	,077	,100
P18	-,024	,013	,051	,025
P19	,015	-,027	,092	-,005
P20	-,005	-,068	,184	-,032
P21	-,102	,139	,001	,024
P22	-,118	,037	-,006	,155
P23	,079	,029	-,018	-,045
P24	,055	-,017	,013	,004
P25	,017	-,016	,032	,035
P26	-,022	,048	-,047	,087
P27	-,002	,013	-,048	,088
P28	-,059	,052	,060	,018
P29	,011	,086	-,014	-,026
P30	,023	,012	-,003	,021
P31	,095	-,052	,021	-,017
P32	,100	,029	-,057	-,029
P33	,075	,044	,032	-,113
P34	,101	,042	-,008	-,099
P35	-,012	-,068	,156	-,015
P36	-,073	,161	-,033	-,003
P37	,052	,078	-,010	-,066
P38	,062	-,048	,003	,037
P39	,000	,052	-,074	,071
P40	,057	,001	,037	-,037
P41	-,058	-,002	-,021	,159
P42	,000	-,047	,124	-,022
P43	-,011	,002	,124	-,042
P44	-,123	,132	-,059	,114
P45	,006	,063	,037	-,045
P46	-,061	,000	-,016	,150
P47	,076	-,035	-,008	,004
P48	,019	-,105	,061	,097
P49	,075	,017	-,026	,000
P50	-,035	,068	-,021	,045
P51	-,021	,150	-,010	-,062
P52	,070	,043	-,009	-,042
P53	-,104	-,006	,029	,138
P54	,062	,068	-,060	-,013
P55	,087	,014	-,012	-,041
P56	,026	-,006	-,024	,059
P57	,047	,071	-,056	-,025
P58	,040	,038	-,021	,012
P59	,011	,045	,066	-,041
P60	,040	,040	,055	-,081
P61	,058	-,049	,033	-,001
P62	,017	,049	-,056	,031
P63	,091	,006	-,040	-,021
P64	-,041	,125	-,072	,039
P65	-,011	-,004	,084	,000
P66	,011	,021	-,024	,046
P67	,063	,021	-,037	-,008
P68	,052	-,054	,065	,011
P69	-,027	,012	-,037	,073
P70	,012	,002	-,001	,055
P71	,072	,051	-,059	-,011
P72	,114	-,009	-,017	-,041
P73	,002	,079	-,003	-,026
P74	-,027	-,149	,106	,134
P75	-,030	,074	-,006	-,001

Undifined error #14404. Cannot open text file "C:\Documents

## 7 ANÁLISIS PSICOMÉTRICO DEL CUESTIONARIO

Atendiendo a los resultados del análisis de la dimensionalidad de la versión española del cuestionario DBQ, el cual ha puesto de manifiesto la existencia de 4 factores principales en los que saturan de forma diferenciada los distintos items de la escala, el análisis psicométrico del cuestionario se hará de modo diferenciado para cada una de las escalas resultantes de considerar por separado los items asociados a cada uno de las 4 dimensiones extraídas. Así, haremos referencia a dichas escalas con el nombre tradicionalmente asociado a las correspondientes dimensiones.

A modo de resumen, listamos a continuación la correspondencia entre los códigos de los items y las dimensiones derivadas del Análisis de Componentes Principales llevado a cabo.

Lapsos (19 items): P02, P06, P07, P12, P14, P16, P22, P26, P27, P39, P41, P46, P48, P53, P56, P62, P66, P70 y P74.
Errores (26 items): P01, P08, P09, P10, P15, P23, P24, P25, P30, P31, P32, P34, P38, P40, P47, P49, P52, P54, P55, P57, P58, P63, P67, P68, P71 y P72.
Infracciones (15 items): P05, P21, P28, P29, P33, P36, P37, P44, P45, P50, P51, P60, P64, P73 y P75.
Infracciones de carácter agresivo (12 items): P03, P04, P11, P13, P18, P19, P20, P35, P42, P43, P59 y P65.

Advertir que en los resultados de los análisis de las cuatro escalas se observará cómo varía a la baja el tamaño de la muestra respecto a los 308 sujetos que componen la muestra original. Ello viene motivado por el tratamiento "Listwise" que, como opción única, el paquete estadístico utilizado (SPSS) aplica en el módulo de análisis de fiabilidad.

### 7.1 ANÁLISIS DE LA ESCALA 'LAPSOS'

En una primera aproximación descriptiva a los items de esta escala, la tabla inferior muestra la media, la desviación típica, la posición en el cuestionario, y el enunciado

correspondiente a cada uno de los ítems que integran esta escala. No debe olvidarse a la hora de valorar los estadísticos presentados que la escala de respuesta para estos ítems - y para el resto de los de la escala- es de tipo Likert, con valores que oscilan entre 1 ("Nunca") y 6 ("Casi siempre").

ÍTEM	ENUNCIADO	MEDIA	DESV. TÍP.
P02	No darse cuenta de que el semáforo se ha puesto en verde.	2,30	0,92
P06	Intentar adelantar sin mirar el retrovisor y ser advertido por las luces o el claxon de otro vehículo que ya había empezado a realizar el adelantamiento.	1,51	0,68
P07	Realizar una mala planificación de la ruta a realizar y, como consecuencia, encontrarse en un atasco que se podría haber evitado.	2,64	1,04
P12	Encender las luces en vez del limpia-parabrisas, o viceversa.	1,48	0,79
P14	Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.	2,33	1,04
P16	Olvidarse de quitar el freno de mano al iniciar la marcha con el vehículo.	1,80	0,86
P22	Aparcar encima de la acera debido a que no se encuentra un sitio donde poder hacerlo.	2,30	1,25
P26	No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	2,27	0,97
P27	Conduciendo marcha atrás, golpear contra algo que no ha visto antes.	1,76	0,82
P39	Equivocarse de salida en una rotonda por no leer correctamente la señalización.	2,46	0,95
P41	Teniendo como objetivo dirigirse a un destino 'A', darse cuenta de que se esta dirigiendo a otro destino 'B' que es más habitual para usted.	2,35	1,06
P46	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.	2,30	1,15
P48	De noche, empezar a circular olvidándose de encender las luces.	1,42	0,68
P53	Olvidarse de renovar el seguro y darse cuenta de que se está conduciendo sin los papeles en regla.	1,10	0,43
P56	Pensando en otras cosas, olvida que circula con las luces largas hasta que algún otro conductor le hace ráfagas de luz advirtiéndole de ello.	1,94	0,80
P62	Después de conducir durante un rato, darse cuenta que no tiene un claro recuerdo del camino recorrido y lo que ha sucedido durante el trayecto.	1,80	1,05
P66	Calcular mal el hueco disponible en una plaza de aparcamiento y golpear a otro vehículo estacionado.	1,98	1,04
P70	Pasarse un desvío en una carretera debido a que se iba demasiado deprisa y no se ha podido leer la señal correspondiente.	2,10	0,93
P74	Cerrar el vehículo y dejarse las llaves dentro.	1,21	0,51

Como puede observarse, los índices de posición (medias) de mayor y menor magnitud corresponden a los ítems P07 y P53, respectivamente. Estas medias, en general, ofrecen información sobre el valor escalar de cada ítem, permitiendo valorar la incidencia de cada ítem de por sí –la media está en la misma escala que la escala de respuesta-, así como establecer comparaciones entre los ítems en función de su ocurrencia. Destacar

que desde un punto de vista de contenido, algunos de los ítems no representan claramente un lapso o desliz, por lo que podría considerarse su separación de la escala, como es el caso precisamente del ítem P07 o también de los ítems P22, P66 y P70.

Respecto a la correlación ítem-total (índice de discriminación de los ítems), los valores son en general altos, obteniéndose un índice de discriminación promedio de 0,44, con un valor mínimo de 0,24 para el ítem P53, y un valor máximo de 0,62 para el ítem P14. Realmente, hay dos ítems con índices de discriminación por debajo de 0,30 (el P53 y el P74), por lo que tal vez debería considerarse su exclusión en el diseño de una escala posterior. Hay otros cinco ítems (P06, P12, P16, P22 y P62) que tampoco llegan a un índice de correlación ítem-total de 0,40, poniendo de manifiesto una capacidad discriminativa limitada y, por tanto, podrían ser considerados a la hora de reducir el número de ítems en esta escala, aunque otros argumentos deberían justificar su eliminación.

Por último, destacar la obtención de un valor alfa de Cronbach igual a 0,84, valor que puede ser considerado como bastante alto en relación a los valores que se suelen obtener en los análisis psicométricos de escalas y tests en el campo de las Ciencias Sociales y de la Salud.

## 7.2 ANÁLISIS DE LA ESCALA 'ERRORES'

La tabla descriptiva que se presenta a continuación nos muestra la media, la desviación típica, la posición en el cuestionario, y el enunciado correspondiente a cada uno de los ítems que integran esta escala.

ÍTEM	ENUNCIADO	MEDIA	DESV. TÍP.
P01	Hacer un giro invadiendo parcialmente otro carril, y tener que corregir la trayectoria para no colisionar con otro vehículo.	1,47	0,65
P08	Derrapar en una vía mojada debido a que se ha frenado demasiado bruscamente.	1,59	0,77
P09	No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.	1,59	0,66
P10	Girar a la derecha para incorporarse a una carretera principal, sin haber visto que venía un vehículo por ese carril, o pensando que estaba más lejos de lo que en realidad se encontraba.	1,61	0,72
P15	Darse cuenta demasiado tarde que se está saltando un semáforo en rojo.	1,94	0,80
P23	Pasar con luz ambar justo por delante de un peatón en un paso en el que este tiene la luz verde.	1,69	0,83
P24	En un cruce sin señalizar, no ceder el paso al vehículo que viene por la derecha.	1,54	0,73

P25	Ir 'sacando el morro' en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia no tiene más remedio que dejarle pasar.	1,71	0,96
P30	Estar a punto de quedarse dormido tras un tiempo largo conduciendo.	1,76	0,89
P31	Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	1,33	0,53
P32	No darse cuenta de la presencia de peatones cruzando, al girar hacia una calle desde una vía principal.	1,67	0,72
P34	Circular por un carril inadecuado al aproximarse a un cruce, teniendo en cuenta la dirección prevista, y cambiar de forma brusca al correcto.	1,46	0,71
P38	Olvidarse de mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	1,42	0,62
P40	Olvidar señalar un giro o cambio de carril.	2,07	0,96
P47	Ir a salir de un semáforo llevando puesta la tercera marcha.	1,37	0,64
P49	Al abandonar una vía principal, calcular mal la velocidad y tener que frenar bruscamente.	1,71	0,78
P52	Al aproximarse o entrar en una rotonda, circular por un carril inadecuado teniendo en cuenta la salida prevista.	1,98	0,90
P54	Pensando en otras cosas o distraído, no darse cuenta de que alguien está esperando, con la intención de cruzar, en un paso para peatones (paso de cebra).	1,99	0,91
P55	En una cola de vehículos que están girando a la derecha para incorporarse a una carretera principal, estar tan pendiente de los vehículos que se aproximan por la izquierda, que casi se colisiona con el de delante.	1,66	0,80
P57	Quedarse parado en una intersección o en un paso de peatones a causa de la retención del tráfico.	2,30	0,91
P58	Estar cambiando de emisora de radio, de cassette o similar y, de repente, darse cuenta de que se va circulando por medio o junto al borde de la carretera.	1,64	0,83

En los enunciados correspondientes a la dimensión 'Error en la conducción', el ítem con un mayor valor escalar es el P57, teniendo también un valor por encima de 2 el P40. Por su parte, es el ítem P31 el que muestra una puntuación media menor, muy seguido de cerca por el P47.

En cuanto a los índices de discriminación de los ítems, muestran en general valores muy altos, siendo el promedio de los mismos igual a 0,49. El ítem P49 es el que muestra tener un índice de discriminación superior, con un valor de 0,64. En el otro extremo, el ítem P01 tiene el no despreciable valor de 0,35; otros ítems que se quedan con un índice de discriminación por debajo de 0,40 son el P8, el P9, el P30 y el P47, lo cual puede ser tenido en cuenta ante una reducción del tamaño de la escala, si bien, otros aspectos deberían también tenerse en cuenta en tal decisión.

Por último, destacar que el coeficiente alfa de Cronbach para el conjunto de la escala supera la *barrera* de los 0,90.

## 7.3 ANÁLISIS DE LA ESCALA 'INFRACCIONES'

Como en las anteriores escalas, una tabla inicial nos describe dos de las principales propiedades métricas en el análisis de ítems: la posición y la variabilidad de las respuestas dadas a cada uno de los ítems. Llama la atención el alto valor medio del ítem P21 y los moderadamente altos del resto de los ítems en comparación con los ítems de las dos escalas previas. Ello resulta evidente si comparamos la puntuación media total para todos los ítems de esta escala (2,21) con esa misma media para la escala de errores (1,69), la escala de lapsos (1,95), o la escala de infracciones con componente agresivo (1,61).

También es manifiesta la mayor variabilidad en las respuestas a los ítems en esta escala, pues la desviación típica apenas superaba la unidad en los ítems de las escalas de lapsos y de errores. Ello se pone de manifiesto si comparamos la media de la varianza de todos los ítems en esta escala de infracciones (1,38) con esa misma media para la escala de errores (0,85), la escala de lapsos (0,61), y la escala de infracciones con componente agresivo (0,80).

ÍTEM	ENUNCIADO	MEDIA	DESV. TÍP
P05	Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	2,64	1,52
P21	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	3,45	1,64
P28	Conducir a una velocidad excesiva teniendo en cuenta la visibilidad y el estado de la superficie de la carretera.	1,94	1,11
P29	Hacer un cambio de sentido pisando una línea continua o en otro sitio en que no está permitido.	1,87	0,93
P33	Al conducir por carreteras secundarias (caminos, carreteras locales...), recortar el trazado de las curvas o invadir el carril opuesto, aun cuando no se tiene una clara visibilidad de los que vienen de frente.	1,82	1,09
P36	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	3,07	1,48
P37	Dándose cuenta de que se está estrechando la vía por la que se circula, no cambiar de carril hasta el último momento.	2,09	1,05
P44	Estacionar brevemente en una zona que sabe que está prohibida con el fin de hacer un recado o gestión.	2,82	1,21
P45	En un cruce con visibilidad, saltarse una señal de STOP deliberadamente.	1,63	1,09
P50	Parar el vehículo en un paso para peatones o en un cruce con el fin de que baje o suba un ocupante del vehículo.	2,15	1,13
P51	Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...)	2,31	1,22
P60	Por la noche saltarse los semáforos en rojo en calles en que no hay circulación.	1,30	0,74
P64	Mirar el velocímetro y descubrir que, sin darse cuenta, se está viajando a una velocidad superior al límite legal.	2,92	1,29
P73	Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	1,49	0,79
P75	Conducir aun cuando se es consciente de poder encontrarse por encima del límite legal de alcohol.	1,72	0,97

Respecto a la correlación ítem-total o índice de discriminación de los ítems, los valores son en general muy altos, obteniéndose un índice de discriminación promedio de 0,54, con un valor mínimo de 0,35 para el ítem P75, y un valor máximo de 0,74 para el ítem P51. Junto al ítem P75, tan sólo el ítem P50 tiene un índice de discriminación que se encuentre por debajo del punto de corte que algunos autores sugieren de 0,40.

Por último, destacar la obtención de un valor alfa de Cronbach igual a 0,88, valor que puede ser considerado como característico de una escala altamente fiable desde la perspectiva del modelo de Cronbach.

## 7.4 ANÁLISIS DE LA ESCALA 'INFRACCIONES DE CARÁCTER AGRESIVO'

La posición en el cuestionario y el enunciado correspondiente a cada uno de los ítems que integran esta escala, junto a la media y la desviación típica. Las puntuaciones medias en los ítems oscilan en esta escala entre 2,40 (ítem P65) como valor máximo y 1,13 (P04) como valor mínimo. La puntuación media total para todos los ítems es igual a 1,61.

ÍTEM	ENUNCIADO	MEDIA	DESV. TÍP
P03	Acelerar bruscamente a la salida de un semaforo con el fin de 'lucirse'.	1,31	0,73
P04	Adelantar por el arcén a un vehículo que circula lentamente.	1,13	0,47
P11	Circular tan cerca del vehículo de delante que pueda resultar difícil evitar la colisión en caso de una frenada de emergencia.	1,92	1,13
P13	Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	2,30	1,15
P18	Circular en dirección prohibida por un tramo de una calle con el fin de atajar.	1,20	0,54
P19	Impacientarse y adelantar de forma arriesgada a un vehículo lento, tras estar harto de ir tras él.	1,80	0,94
P20	'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	1,30	0,69
P35	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	1,28	0,68
P42	Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	1,41	0,83
P43	Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	1,68	1,08
P59	Adelantar a pesar de saber que se va a girar a la derecha en breve.	1,66	0,94
P65	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	2,40	1,21

Respecto a la correlación ítem-total (índice de discriminación de los ítems), los valores son en general altos, obteniéndose un índice de discriminación promedio de 0,50. Tan sólo hay dos ítems con índices de discriminación por debajo de 0,40 (el P04 y el P18)

y, por tanto podrían ser considerados a la hora de reducir el número de items en la escala, si bien, también debería valorarse esta eliminación desde un punto de vista de contenido de los items.

Por último, destacar la obtención de un valor alfa de Cronbach igual a 0,83, valor que, como para el resto de las escalas, da una buena referencia de la bondad de la fiabilidad de las mismas como instrumentos de medida.

A modo de resumen, la siguiente tabla muestra, para cada escala, la media de las puntuaciones medias y de las varianzas, así como el coeficiente alfa de Cronbach.

	<i>Lapsos</i>	<i>Errores</i>	<i>Infracciones</i>	<i>Infr. Agres</i>
<b>Media</b>	<b>1.95</b>	<b>1.69</b>	<b>2.21</b>	<b>1.61</b>
<b>Varianza</b>	<b>0.85</b>	<b>0.61</b>	<b>1.38</b>	<b>0.80</b>
<b>Alfa de Cronbach</b>	<b>0.84</b>	<b>0.90</b>	<b>0.88</b>	<b>0.83</b>

**ANÁLISIS DE LA FIABILIDAD DE LOS ITEMS CORRESPONDIENTES A LA ESCALA DE LAPSOS**

		Mean	Std Dev	Cases
1.	P02	2,3047	,9196	279,0
2.	P06	1,5090	,6725	279,0
3.	P07	2,6380	1,0361	279,0
4.	P12	1,4803	,7994	279,0
5.	P14	2,3297	1,0417	279,0
6.	P16	1,8065	,8557	279,0
7.	P22	2,2975	1,2470	279,0
8.	P26	2,2832	,9793	279,0
9.	P27	1,7849	,8334	279,0
10.	P39	2,4695	,9435	279,0
11.	P41	2,3620	1,0703	279,0
12.	P46	2,3262	1,1773	279,0
13.	P48	1,4158	,6726	279,0
14.	P53	1,1004	,4291	279,0
15.	P56	1,9498	,8120	279,0
16.	P62	1,7957	1,0480	279,0
17.	P66	1,9928	1,0422	279,0
18.	P70	2,1147	,9375	279,0
19.	P74	1,2115	,5037	279,0

N of Cases = 279,0

Statistics for Scale	Mean	Variance	Std Dev	N of Variables
	37,1720	80,5171	8,9731	19

Item Means	Mean	Minimum	Maximum	Range	Max/Min	Variance
	1,9564	1,1004	2,6380	1,5376	2,3974	,2013

Item Variances	Mean	Minimum	Maximum	Range	Max/Min	Variance
	,8459	,1841	1,5551	1,3709	8,4452	,1302

R E L I A B I L I T Y   A N A L Y S I S   -   S C A L E   ( A L P H A )

Item-total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Alpha if Item Deleted
P02	34,8674	72,5471	,4548	,2873	,8366
P06	35,6631	75,5408	,3870	,2360	,8399
P07	34,5341	69,7965	,5572	,3513	,8313
P12	35,6918	74,4082	,3966	,2355	,8392
P14	34,8423	68,7664	,6173	,4347	,8281
P16	35,3656	75,0745	,3177	,2058	,8425
P22	34,8746	72,0166	,3282	,1742	,8454
P26	34,8889	70,8473	,5284	,3575	,8330
P27	35,3871	73,5331	,4400	,2880	,8374
P39	34,7025	71,5838	,5038	,4002	,8343
P41	34,8100	69,0825	,5783	,4658	,8301
P46	34,8459	68,8647	,5254	,3247	,8330
P48	35,7563	74,9979	,4349	,2888	,8383
P53	36,0717	78,5272	,2374	,1040	,8446
P56	35,2222	73,5763	,4509	,2935	,8370
P62	35,3763	73,3866	,3359	,1585	,8428
P66	35,1792	72,2196	,4071	,2258	,8391
P70	35,0573	72,3636	,4561	,2758	,8365
P74	35,9606	77,7287	,2854	,1986	,8434

Reliability Coefficients      19 items

Alpha = ,8449                      Standardized item alpha = ,8451

ANÁLISIS DE LA FIABILIDAD DE LOS ÍTEMS CORRESPONDIENTES A LA ESCALA DE ERRORES

		Mean	Std Dev	Cases
1.	P01	1,4810	,6566	289,0
2.	P08	1,5986	,7849	289,0
3.	P09	1,5917	,6610	289,0
4.	P10	1,6090	,7140	289,0
5.	P15	1,9412	,7993	289,0
6.	P23	1,6851	,8257	289,0
7.	P24	1,5433	,7353	289,0
8.	P25	1,7059	,9574	289,0
9.	P30	1,7785	,9011	289,0
10.	P31	1,3322	,5274	289,0
11.	P32	1,6713	,7211	289,0
12.	P34	1,4567	,7064	289,0
13.	P38	1,4152	,6185	289,0
14.	P40	2,0692	,9729	289,0
15.	P47	1,3702	,6330	289,0
16.	P49	1,7059	,7728	289,0
17.	P52	1,9827	,9070	289,0
18.	P54	1,9931	,9090	289,0
19.	P55	1,6574	,7973	289,0
20.	P57	2,2907	,9121	289,0
21.	P58	1,6263	,8242	289,0
22.	P63	1,6055	,6948	289,0
23.	P67	1,6920	,8028	289,0
24.	P68	1,6228	,8034	289,0
25.	P71	1,9931	,8165	289,0
26.	P72	1,4152	,5779	289,0

N of Cases = 289,0

Statistics for	Mean	Variance	Std Dev	N of
Scale	43,8339	118,1112	10,8679	Variables 26

Item Means	Mean	Minimum	Maximum	Range	Max/Min	Variance
	1,6859	1,3322	2,2907	,9585	1,7195	,0555

Item Variances	Mean	Minimum	Maximum	Range	Max/Min	Variance
	,6068	,2782	,9466	,6684	3,4030	,0321

R E L I A B I L I T Y   A N A L Y S I S   -   S C A L E   ( A L P H A )

Item-total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Alpha if Item Deleted
P01	42,3529	112,7431	,3541	,1920	,8999
P08	42,2353	111,0833	,3875	,2845	,8995
P09	42,2422	112,3370	,3809	,2497	,8994
P10	42,2249	109,8208	,5199	,3782	,8969
P15	41,8927	109,8391	,4556	,3242	,8981
P23	42,1488	109,1410	,4804	,3161	,8976
P24	42,2907	110,8319	,4353	,2973	,8985
P25	42,1280	108,3065	,4460	,2795	,8987
P30	42,0554	109,8650	,3936	,2448	,8998
P31	42,5017	112,6467	,4633	,3447	,8983
P32	42,1626	108,9283	,5755	,4397	,8958
P34	42,3772	110,8052	,4577	,3158	,8980
P38	42,4187	111,7303	,4587	,2888	,8981
P40	41,7647	107,9722	,4546	,3005	,8986
P47	42,4637	112,4718	,3902	,2452	,8993
P49	42,1280	107,2717	,6398	,5143	,8943

P52	41,8512	106,4882	,5770	,4422	,8954
P54	41,8408	105,9468	,6059	,4597	,8947
P55	42,1765	108,4792	,5417	,3339	,8963
P57	41,5433	109,2004	,4238	,2738	,8991
P58	42,2076	107,3317	,5914	,4343	,8951
P63	42,2284	110,8227	,4652	,3416	,8979
P67	42,1419	109,6916	,4624	,2909	,8980
P68	42,2111	108,8963	,5111	,2889	,8969
P71	41,8408	107,0579	,6148	,4467	,8946
P72	42,4187	110,7373	,5788	,3988	,8964

Reliability Coefficients 26 items

Alpha = ,9011 Standardized item alpha = ,9030

**ANÁLISIS DE LA FIABILIDAD DE LOS ITEMS CORRESPONDIENTES A LA ESCALA DE INFRACCIONES**

		Mean	Std Dev	Cases
1.	P05	2,6361	1,5168	294,0
2.	P21	3,4524	1,6429	294,0
3.	P28	1,9422	1,1116	294,0
4.	P29	1,8741	,9280	294,0
5.	P33	1,8197	1,0921	294,0
6.	P36	3,0748	1,4807	294,0
7.	P37	2,0850	1,0530	294,0
8.	P44	2,8197	1,2107	294,0
9.	P45	1,6259	1,0911	294,0
10.	P50	2,1531	1,1300	294,0
11.	P51	2,3129	1,2188	294,0
12.	P60	1,3027	,7437	294,0
13.	P64	2,9218	1,2948	294,0
14.	P73	1,4864	,7913	294,0
15.	P75	1,7177	,9698	294,0

N of Cases = 294,0

Statistics for Scale	Mean	Variance	Std Dev	N of Variables
	33,2245	115,2873	10,7372	15

Item Means	Mean	Minimum	Maximum	Range	Max/Min	Variance
	2,2150	1,3027	3,4524	2,1497	2,6501	,4034

Item Variances	Mean	Minimum	Maximum	Range	Max/Min	Variance
	1,3870	,5531	2,6991	2,1460	4,8799	,3745

**R E L I A B I L I T Y A N A L Y S I S - S C A L E ( A L P H A )**

Item-total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Alpha if Item Deleted
P05	30,5884	93,8608	,6508	,4771	,8646
P21	29,7721	91,3643	,6758	,5766	,8635
P28	31,2823	101,7391	,5491	,4005	,8698
P29	31,3503	104,0031	,5506	,3514	,8704
P33	31,4048	104,3100	,4386	,2781	,8744
P36	30,1497	94,3256	,6526	,5684	,8644
P37	31,1395	102,9191	,5270	,3248	,8708
P44	30,4048	102,0779	,4801	,3048	,8729
P45	31,5986	102,4595	,5268	,4555	,8708
P50	31,0714	105,2543	,3777	,2629	,8771
P51	30,9116	96,1150	,7401	,5695	,8605
P60	31,9218	107,0962	,4962	,4450	,8733

P64 30,3027 100,4780 ,5059 ,3082 ,8719  
 P73 31,7381 106,2349 ,5166 ,3638 ,8724  
 P75 31,5068 107,3020 ,3506 ,1841 ,8776

Reliability Coefficients 15 items

Alpha = ,8781 Standardized item alpha = ,8795

**ANÁLISIS DE LA FIABILIDAD DE LOS ITEMS CORRESPONDIENTES A LA ESCALA DE INFRACCIONES  
 CON COMPONENTE AGRESIVO**

		Mean	Std Dev	Cases
1.	P03	1,3090	,7309	301,0
2.	P04	1,1329	,4715	301,0
3.	P11	1,9203	1,1285	301,0
4.	P13	2,2957	1,1528	301,0
5.	P18	1,1993	,5417	301,0
6.	P19	1,8007	,9417	301,0
7.	P20	1,3023	,6868	301,0
8.	P35	1,2757	,6834	301,0
9.	P42	1,4053	,8257	301,0
10.	P43	1,6811	1,0761	301,0
11.	P59	1,6611	,9371	301,0
12.	P65	2,3987	1,2140	301,0

N of Cases = 301,0

Statistics for Scale Mean 19,3821 Variance 40,3369 Std Dev 6,3511 N of Variables 12

Item Means Mean 1,6152 Minimum 1,1329 Maximum 2,3987 Range 1,2658 Max/Min 2,1173 Variance ,1788

Item Variances Mean ,8058 Minimum ,2223 Maximum 1,4739 Range 1,2516 Max/Min 6,6306 Variance ,1812

Item-total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Alpha if Item Deleted
P03	18,0731	35,5613	,4865	,3259	,8174
P04	18,2492	37,9610	,3707	,2164	,8262
P11	17,4618	32,7227	,4911	,3866	,8178
P13	17,0864	32,1525	,5244	,4222	,8146
P18	18,1827	37,6432	,3611	,2136	,8260
P19	17,5814	34,2109	,4756	,2395	,8176
P20	18,0797	34,6870	,6401	,4881	,8083
P35	18,1063	35,9153	,4828	,3428	,8181
P42	17,9767	35,3561	,4378	,2701	,8204
P43	17,7010	31,8303	,6052	,4788	,8058
P59	17,7209	33,1085	,5889	,4217	,8079
P65	16,9834	31,8897	,5086	,3560	,8173

**R E L I A B I L I T Y A N A L Y S I S - S C A L E ( A L P H A )**

Reliability Coefficients 12 items

Alpha = ,8294 Standardized item alpha = ,8376

## 8 ANÁLISIS DE LAS DIMENSIONES DEL DBQ

---

La definición de los distintos componentes o dimensiones subyacentes en el cuestionario permiten detectar un primer aspecto de interés en el estudio del comportamiento inseguro en la conducción de vehículos.

En promedio, los comportamientos que los sujetos cometen con mayor frecuencia (o por lo menos eso es lo que reconocen) están relacionados con infracciones o comportamientos deliberadamente desviados de la norma (Media de la dimensión= 2,21; D.T.= 1,38), seguido de aquellos relacionados con fallos de la atención o despistes (Media de la dimensión= 1,95; D.T.= 0,85). Curiosamente, este tipo de comportamientos están implicados en la mayoría de los accidentes que se registran en nuestro país (recordemos que entre las causas que se manejan como las principales responsables de la accidentalidad por tráfico en España, se encuentran las infracciones relacionadas con la velocidad y las distracciones o conducción desatenta).

Sin embargo, los errores (Media de la dimensión= 1,69; D.T.= 0,61) y las infracciones de carácter agresivo (Media de la dimensión= 1,61; D.T.= 0,8) se producen con menor frecuencia o por lo menos son reconocidas en menor medida. Este resultado puede estar influido por dos sesgos, el de autopercepción de la conducta, ya que los errores son más difíciles de percibir por los sujetos (recordemos que los errores son fallos involuntarios) y el de deseabilidad social ya que los comportamientos agresivos suelen ser valorados muy negativamente en nuestra sociedad (independientemente del ámbito en el que se den).

Al igual que en el caso de los comportamientos específicos, se pueden apreciar diferencias significativas entre distintos grupos en algunas de estas dimensiones generales.

### 8.1 DIFERENCIAS POR GÉNERO Y EDAD

---

No existen diferencias significativas entre hombres y mujeres excepto en el caso de las infracciones agresivas ( $F=10,802$ ;  $p=0,001$ ) y en los lapsos ( $F=4,84$ ;  $p=0,029$ ).

Los hombres cometen infracciones agresivas con mayor frecuencia que las mujeres, diferencia significativamente destacada en los grupos de edad más jóvenes (18-29 años). Conforme aumenta la edad de los conductores, disminuye esta diferencia entre los grupos ya que los hombres se van acercando progresivamente a las puntuaciones del grupo femenino (Ilustración 14).

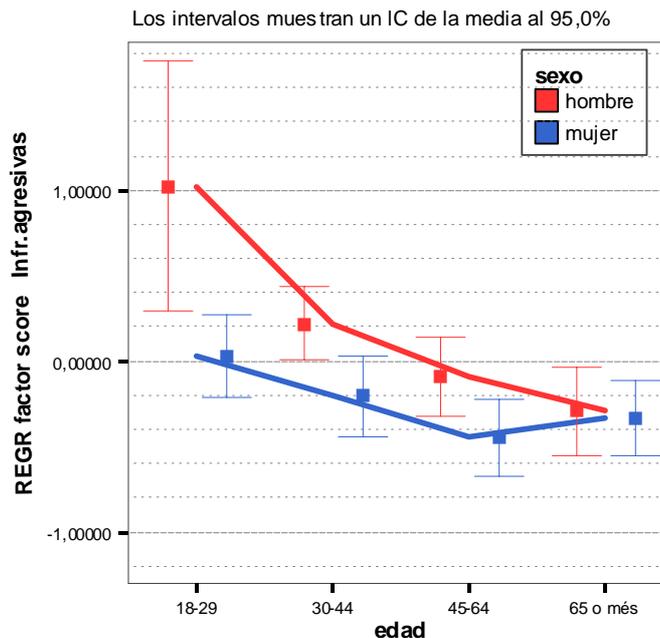


Ilustración 14: Puntuaciones factoriales en infracciones agresivas en función del sexo y la edad

Sin embargo, en el caso de los lapsos, son más frecuentes en las mujeres que en los hombres, sobretodo en los grupos más jóvenes. Independientemente del género, conforme aumenta la edad aumenta ligeramente la frecuencia en que se producen despistes o lapsos, tendencia que curiosamente se rompe en el grupo más mayor (mayores de 65 años) donde hay una disminución brusca de este tipo de comportamientos sobretodo en el grupo de mujeres. Hay que tener en cuenta que el porcentaje de sujetos que continúan conduciendo a esta edad es muy pequeño, y los que lo hacen es porque no tienen problemas en la atención, factor de especial relevancia a la hora de decidir cuándo su conducción puede ser peligrosa y por tanto cuándo deben dejar de conducir.

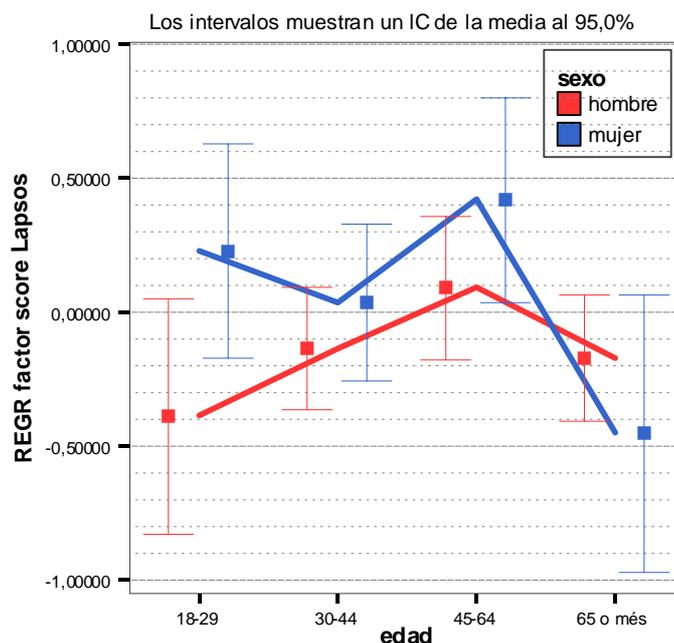


Ilustración 15: Puntuaciones factoriales en lapsos en función del sexo y la edad

Por otra parte, aunque no existen diferencias estadísticamente significativas entre hombres y mujeres, si que se detectan entre grupos de edad en relación a las infracciones ( $F= 17,27$ ;  $p= 0,000$ ). Conforme aumenta la edad, se aprecia una disminución significativa de la frecuencia con que los sujetos cometen infracciones (sobre todo entre los grupos más mayores).

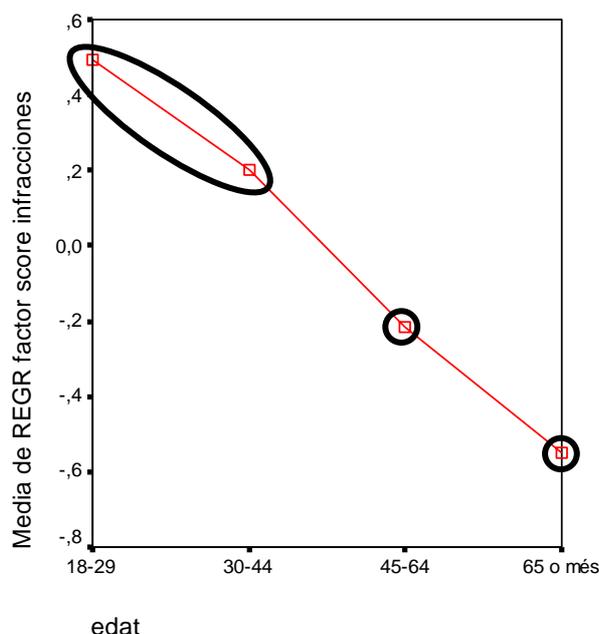


Ilustración 16: Puntuaciones factoriales en infracciones en función de la edad (se han rodeado tres grupos claramente diferenciados)

## 8.2 DIFERENCIAS POR NIVEL EDUCATIVO

En cuanto al nivel educativo, únicamente existen diferencias estadísticamente significativas en las infracciones ( $F=3,93$ ,  $p= 0,009$ ). Así, se puede observar que la frecuencia con que los sujetos cometen infracciones aumenta conforme aumenta el nivel educativo (ver Ilustración 17), apreciándose diferencias notables entre los universitarios y los sujetos sin estudios o con solo estudios primarios. Este efecto probablemente este relacionado con que los primeros confían más en sus capacidades y conocimientos como conductores y por tanto, permiten mayor nivel de riesgo que aquellos con bajos niveles de estudios.

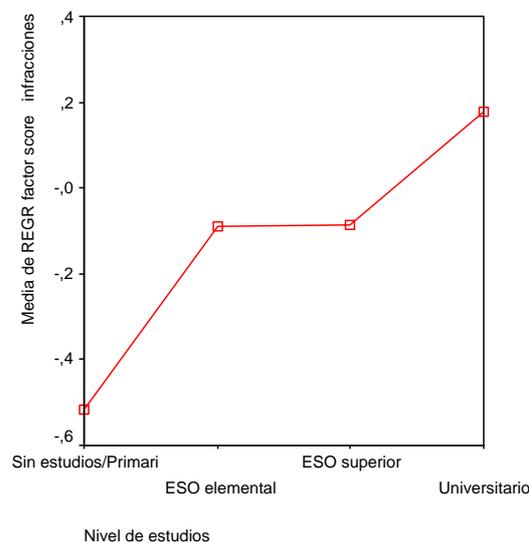


Ilustración 17: Puntuaciones factoriales en infracciones en función del nivel educativo

No encontramos diferencias en el resto de dimensiones del comportamiento inseguro asociadas al nivel educativo.

## 8.3 DIFERENCIAS POR ACTIVIDAD LABORAL

Si tenemos en cuenta la actividad laboral, se han detectado diferencias en las infracciones realizadas, tanto aquellas relacionadas con la desviación de la norma ( $F= 17,35$ ;  $p= 0,000$ ), como las que tienen un componente de agresividad ( $F= 7,598$ ;  $p= 0,001$ ).

Así (ver Ilustración 18 e Ilustración 19), se observa un mayor nivel de infracciones e infracciones agresivas en las personas ocupadas (incluyendo a los que se dedican a tareas del hogar y estudiantes) frente a aquellas desocupadas (independientemente que sea por desempleo o por jubilación).

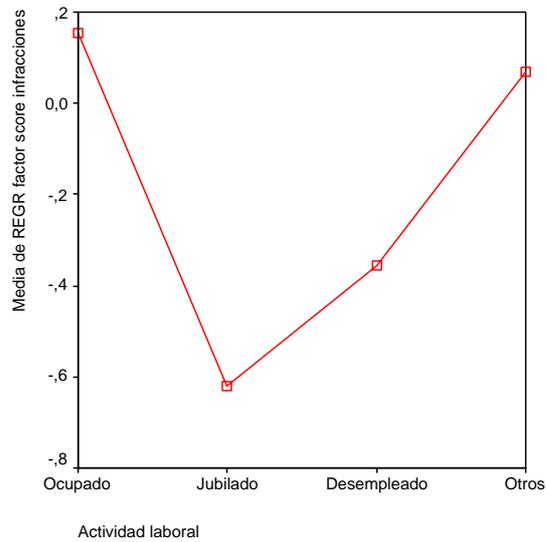


Ilustración 18: Puntuaciones factoriales en infracciones en función de la actividad laboral

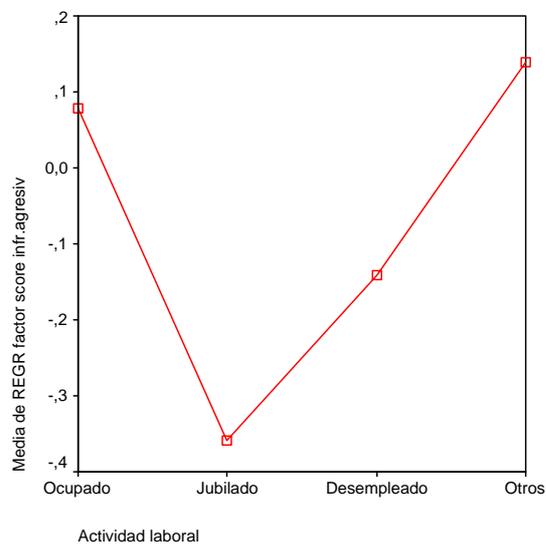


Ilustración 19: Puntuaciones factoriales en infracciones agresivas en función de la actividad laboral

## 8.4 DIFERENCIAS POR AÑOS DE CONDUCCIÓN

Otro de los factores que claramente afecta al nivel de infracciones cometidas es la experiencia en la conducción. Así, se observa una disminución de la frecuencia de las infracciones y las infracciones agresivas entre los sujetos con más años experiencia en la conducción.

De hecho, se observa un ligero aumento de las infracciones en los primeros años de conducción seguido de un descenso brusco y progresivo a partir de los 15 años de experiencia ( $F= 6,468$ ;  $p= 0,000$ ). Este aumento inicial (Ilustración 20), se podría explicar por el nivel de confianza que adquieren los sujetos en los primeros años, el cual les lleva a asumir mayor nivel de riesgo. Este exceso de confianza se convertiría en mayor precaución conforme los sujetos viven mayor número de experiencias en el ámbito del tráfico (más o menos arriesgadas, o con resultados más o menos graves).

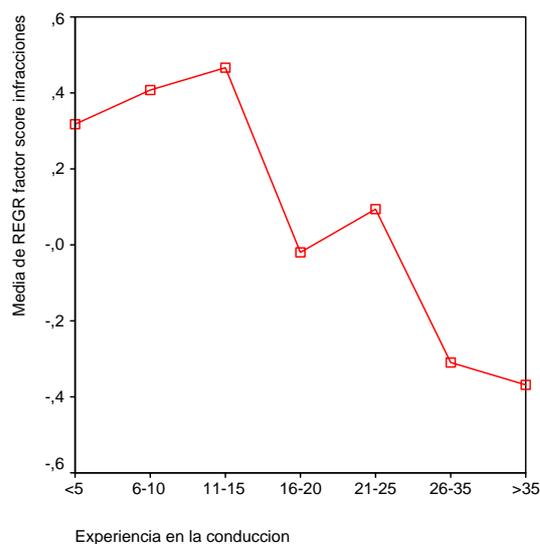


Ilustración 20: Puntuaciones factoriales en infracciones en función de los años de experiencia en la conducción

Sin embargo (Ilustración 21), la disminución de las infracciones con componente agresivo o exhibicionista se da a partir de los 10 años de conducción, siendo significativamente superior en estos primeros años de conducción frente a los conductores con mayor experiencia ( $F= 3,88$ ;  $p=0,002$ ), los cuales presentan progresivamente menor número de conductas agresivas a lo largo de los años.

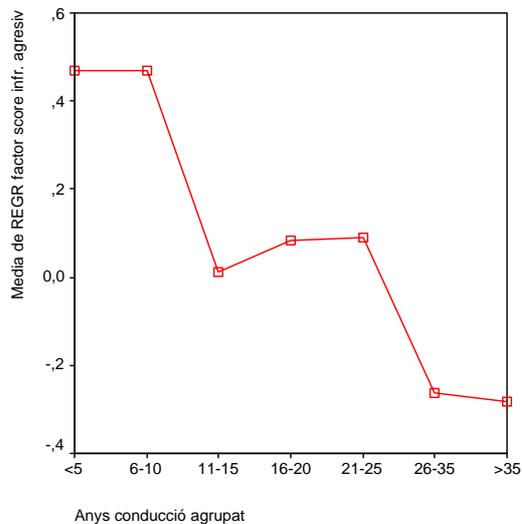


Ilustración 21: Puntuaciones factoriales en infracciones agresivas en función de los años de experiencia en la conducción

## 8.5 DIFERENCIAS POR CONDUCCIÓN PREVIA DE MOTOCICLETA

El hecho de haber conducido motocicleta previo a sacarse el permiso es un aspecto que afecta a la frecuencia con que se cometen errores ( $F = 6,575$ ;  $p = 0,011$ ) e infracciones agresivas ( $F = 11,996$ ;  $p = 0,001$ ).

En cuanto a los errores, son más frecuentes en aquellos sujetos que no han conducido previamente motocicleta (ver Ilustración 22). Esta experiencia previa permite que los sujetos adquieran habilidades en su manejo del vehículo y en su toma de decisiones en la conducción posterior, y por tanto sea menor el número de errores que cometen.

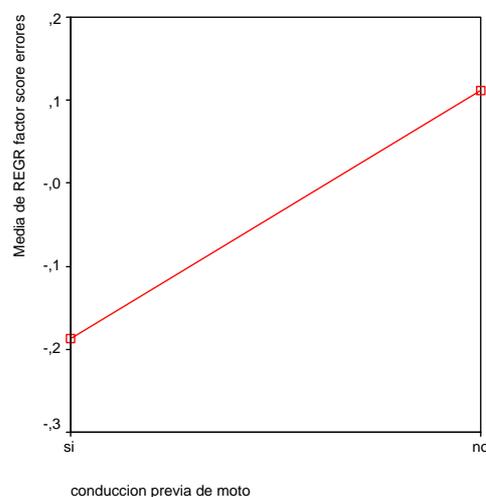


Ilustración 22: Puntuaciones factoriales en errores en función de la experiencia previa en conducción de motocicletas

Sin embargo, la frecuencia de infracciones agresivas es mucho mayor en el grupo de sujetos que han conducido previamente motocicletas (Ilustración 23), sobretudo en el caso de los hombres (Ilustración 24). Esta diferencia a la hora de reconocer los comportamientos agresivos y exhibicionistas entre conductores previos de motocicleta es menos evidente entre las mujeres.

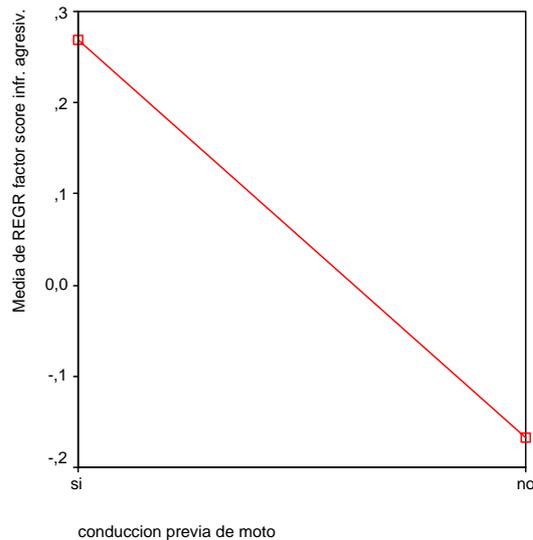


Ilustración 23: Puntuaciones factoriales en infracciones agresivas en función de la experiencia previa en conducción de motocicletas

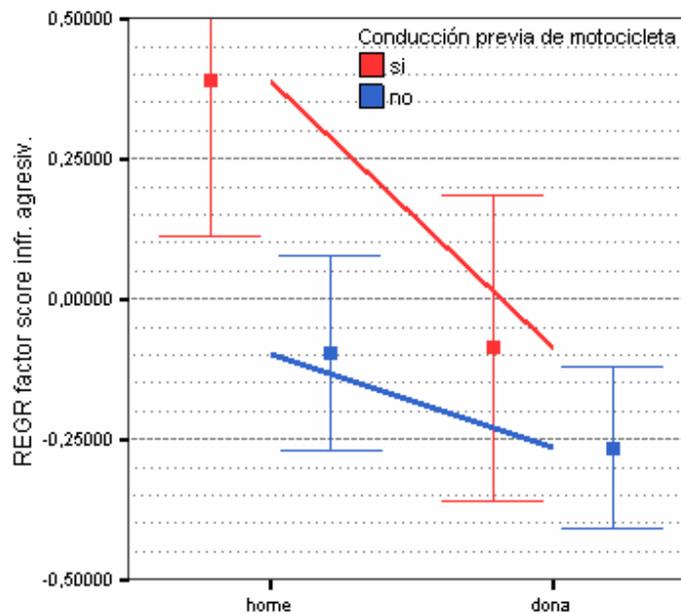


Ilustración 24: Puntuaciones factoriales en infracciones agresivas en función de la experiencia previa en conducción de motocicletas y del género.

## 8.6 DIFERENCIAS POR KMS ANUALES (COCHE)

Al igual que los años de conducción, el kilometraje medio anual es un indicador habitual de la experiencia de los conductores. Sin embargo, los resultados obtenidos no correlacionan tan claramente.

Así, pese a que las diferencias significativas entre los grupos solo se detecta en infracciones e infracciones agresivas (al igual que en los grupos definidos por los años de conducción), el efecto es inverso, esto es, conforme aumentan los kilómetros recorridos al año en coche, aumentan las infracciones cometidas y las que tienen componentes agresivos (ver Ilustración 25).

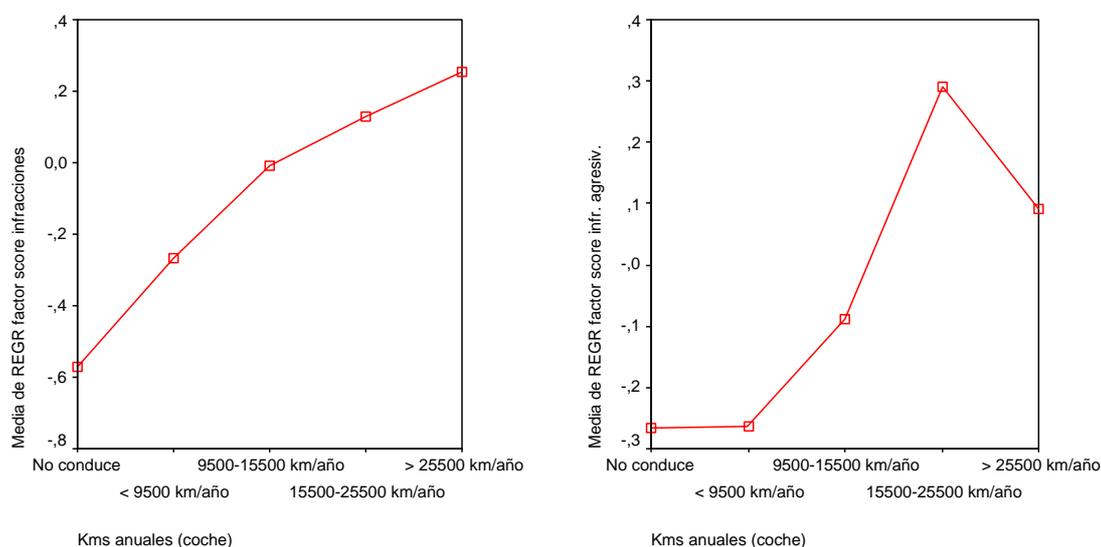


Ilustración 25: Puntuaciones factoriales en infracciones (fig.izq.) y en infracciones agresivas (fig.der.) en función de los kilómetros anuales recorridos en coche.

Esto nos está indicando que los efectos positivos de la experiencia (en cuanto a asumir menores niveles de riesgo), solo se adquieren a lo largo de los años de conducción y no con el mayor uso del vehículo.

Este resultado está diferenciando dos aspectos en el estudio de los efectos de la experiencia. En primer lugar un componente evolutivo, relacionado más con los años de conducción en el cual la experiencia se asocia directamente con elementos de maduración personal y social del sujeto. Esta maduración le lleva a ser más responsable en su conducción, disminuyendo sus conductas de riesgo y exhibicionistas.

Por otra parte, se diferenciaría un componente de exposición al riesgo, en el cual aquellos con mayor experiencia (entendida como mayor número de kilómetros recorri-

dos) tienen mayor probabilidad de enfrentarse a situaciones de riesgo a las no siempre se responde con una adecuada toma de decisiones (en forma de infracciones habitualmente). Este aspecto, unido al de la percepción de que sus capacidades y habilidades son mejores por el hecho de tener mayor experiencia, favorece que asuman mayor riesgo en su conducción.

## 8.7 DIFERENCIAS POR AUTOEVALUACION DEL CONDUCTOR (CONOCIMIENTO, HABILIDAD Y PRUDENCIA)

---

El cómo los sujetos perciben sus propios conocimientos, habilidades y actitudes va a afectar de forma especial en su comportamiento dentro de cualquier ámbito personal y social.

Si tenemos en cuenta cada uno de estos aspectos se obtienen los siguientes resultados:

Aquellos sujetos que perciben su conocimiento de la norma, su habilidad y su prudencia como media-baja, reconocen cometer errores con mayor frecuencia que aquellos que se autoevalúan de forma más positiva (Ilustración 26).

Este resultado se puede interpretar en dos sentidos: bien como la necesidad de intervenciones formativas sobre los grupos con menores habilidades, capacidades y actitudes para poder disminuir la frecuencia con que cometen errores en la conducción, o bien como que los grupos que evalúan su conducción de forma más positiva sobrevaloran sus capacidades y por tanto asumen menos la posibilidad de cometer errores (consideran que tienen mayor control de su conducta y por tanto es más difícil que cometan errores involuntarios).

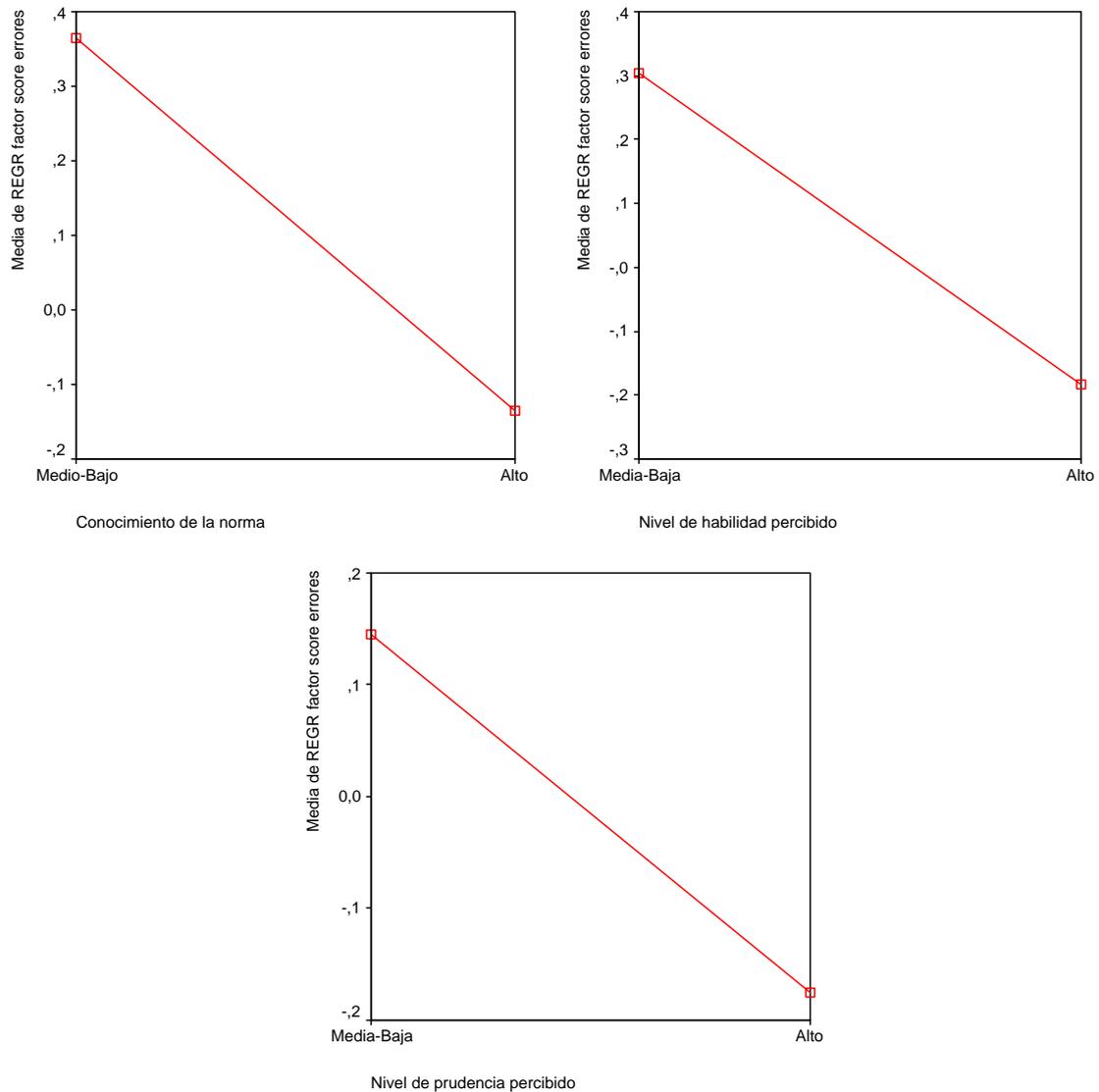


Ilustración 26: Puntuaciones factoriales en errores en función de su auto-evaluación como conductor (conocimiento de la norma, habilidad y prudencia percibida).

Esa última interpretación se ve apoyada si analizamos la frecuencia de las infracciones, ya que la relación se invierte, siendo los que evalúan de forma más alta su habilidad como conductor, los que comenten infracciones con mayor frecuencia ( $F= 6,029$ ;  $p=0,015$ ). Sin embargo (ver Ilustración 27), este efecto de la sobrevaloración sobre las infracciones no se aprecia tan claramente en cuanto al conocimiento de la norma (no hay diferencia significativas entre los dos grupos), ni en cuanto a la prudencia (aquellos que se valoran como más prudentes cometen infracciones con menor frecuencia).

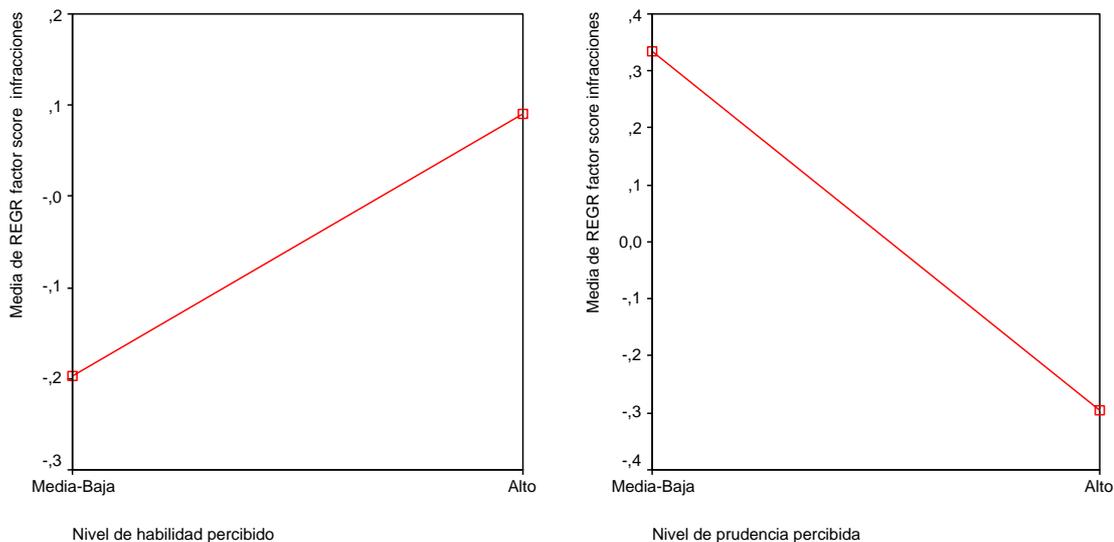


Ilustración 27: Puntuaciones factoriales en infracciones en función de su auto-evaluación como conductor (habilidad y prudencia percibida).

Finalmente, respecto a los lapsos, se relacionan más con deficiencias en las habilidades del conductor (Ilustración 28 –fig.izq.) y las infracciones agresivas con actitudes y comportamientos poco prudentes (Ilustración 28 –fig.derech.).

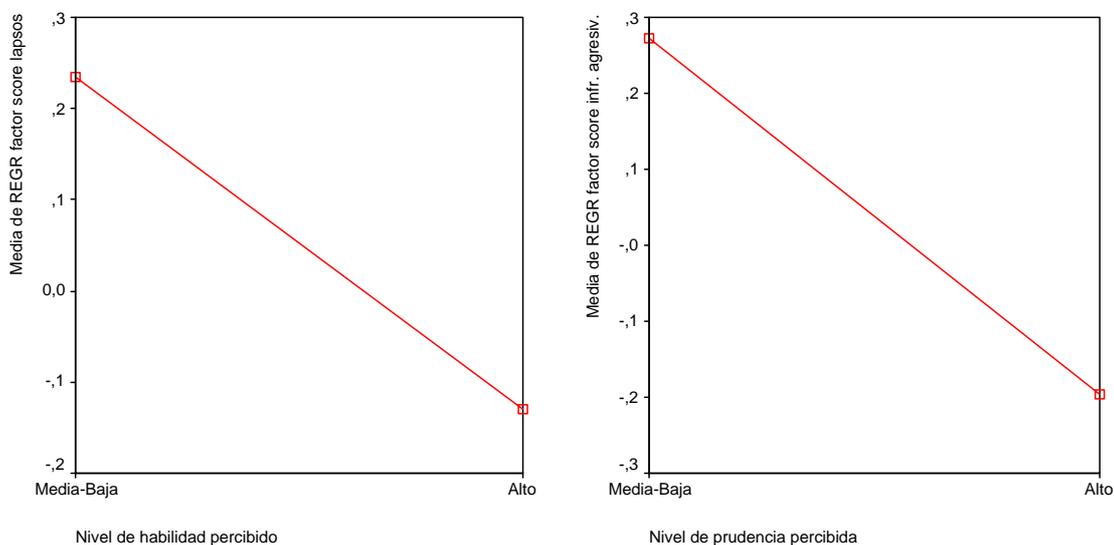


Ilustración 28: Puntuaciones factoriales en infracciones agresivas y en lapsos en función de su auto-evaluación como conductor (habilidad y prudencia percibida).

## 9 DISEÑO DE LA VERSIÓN REDUCIDA DEL CUESTIONARIO DBQ

---

### 9.1 SELECCIÓN DE ITEMS

---

Tras los análisis realizados sobre una muestra amplia de 75 ítems indicativos de conductas inseguras en la conducción, se aborda a continuación el diseño de una versión en castellano del DBQ con un número más reducido de ítems que facilite su administración en la práctica, a la vez que suponga una selección de aquellos ítems que en los análisis realizados previamente sobre el total de los 75 ítems hayan evidenciado unas propiedades métricas más favorables.

El modo en que se ha hecho operativa la selección de los ítems que finalmente conformarían la versión reducida del cuestionario DBQ ha supuesto establecer una serie de criterios psicométricos en función de los que se han ido seleccionando los ítems definitivos, por exclusión de aquéllos que no satisfacen los criterios considerados. La selección de los ítems que no serían considerados en la versión reducida del cuestionario ha venido determinada por un mal funcionamiento del ítem en uno de los criterios tenidos en cuenta, o bien, por indicadores mediocres es más de uno de ellos.

Los criterios de selección considerados han sido los siguientes:

- Contenido: Hace referencia al contenido expresado en el ítem, pudiendo diferenciarse cuatro facetas manifiestas del posible mal funcionamiento de los ítems:
  - Posibles problemas de comprensión del enunciado del ítem, resultando de ello indicativo aspectos empíricos como la tasa de omisión de respuesta al ítem – superior al 2% para los ítems P7, P61 y P69 (ver Tabla 38)-, o la inconsistencia entre el tipo de conducta (infracción, infracción agresivo, error o lapso) definido a priori y el obtenido empíricamente tras el análisis factorial de los datos de respuesta a los ítems -por ejemplo, el ítem P33, considerado a priori como un error, resulta encuadrado en el componente de las infracciones en el análisis de la dimensionalidad realizado, tal vez debido a que el enunciado del

mismo puede no dejar claro el carácter deliberado, o no, del tipo de conducción expresado.

**Tabla 38: Número de Valores Ausentes por Variable:**

P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08
3	2	1	1	1	1	8	1
P09	P10	P11	P12	P13	P14	P15	P16
0	1	0	1	0	0	1	1
P17	P18	P19	P20	P21	P22	P23	P24
0	0	0	1	5	2	2	0
P25	P26	P27	P28	P29	P30	P31	P32
1	3	0	2	2	2	0	2
P33	P34	P35	P36	P37	P38	P39	P40
0	0	1	3	3	0	0	0
P41	P42	P43	P44	P45	P46	P47	P48
6	1	0	1	1	0	1	1
P49	P50	P51	P52	P53	P54	P55	P56
0	0	0	5	1	0	0	1
P57	P58	P59	P60	P61	P62	P63	P64
0	0	2	1	7	2	0	0
P65	P66	P67	P68	P69	P70	P71	P72
2	0	1	1	8	1	0	0
P73	P74	P75					
1	3	0					

- La posible falta de adecuación del ítem a las condiciones o costumbres de conducción que se dan en la conducción de vehículos en España, por ejemplo, el ítem P04 supone adelantar por el arcén a un vehículo lento, algo poco habitual dentro de la tipología de infracciones que se suelen dar en el contexto del tráfico rodado en nuestro país.
- La frecuencia mínima con que se dan en la práctica algunas situaciones de conducción, con lo que una respuesta de que 'Nunca' o 'Casi nunca' se realiza una determinada conducta no representa tanto que no se dé, sino que no se da siquiera la ocasión para que ocurra y, por tanto, no se hace –éste puede ser el caso, por ejemplo, del ítem P61, el cual supone cruzar un carril bici, algo más bien difícil dada la escasez de los mismos en nuestro entorno. Indicativo de este tipo de ítems es, por una parte, una puntuación media en el ítem

muy baja (próxima a 1, que representa la contestación 'Nunca'), a la vez que una valoración subjetiva de la conducta que representa el ítem como de no muy insegura.

- La incidencia irregular con que se pueden dar algunas situaciones dado lo particular de las mismas, como es el caso de los ítems que suponen conducción nocturna (ítems P48, P56 y P60) o, también, el de aquéllos que representan conducción en suelo deslizante (ítems P08 y P63). Para algunos conductores pueden ser situaciones de conducción habituales, pero para otros muchos pueden no serlo, por lo que la respuesta puede tener diferente significación para unos y otros.

- Representatividad factorial: hace referencia al grado en que los ítems son representativos de las dimensiones conceptuales de conducción insegura diferenciadas tanto en estudios precedentes en otros países, como en el análisis factorial realizado en el presente trabajo, el cual ha venido a confirmar a aquéllos. A nivel empírico, a partir del análisis factorial basado en el modelo de componentes principales sobre los 75 ítems, se ha obtenido información que puede orientarnos acerca del grado en que los ítems son buenos indicadores de las cuatro dimensiones de conducción insegura diferenciadas (infracciones, infracciones agresivas, errores y lapsos). En concreto, la matriz de estructura factorial con las saturaciones factoriales de cada ítem en cada uno de los componentes permite discernir tres tipos de situaciones características de ítems que no funcionan como cabría esperar y que, por lo tanto, pueden ser considerados a la hora de diseñar una escala más reducida a la vez que más sólida desde un punto de visto psicométrico:

- Saturaciones factoriales invertidas: hace referencia a ítems cuya saturación factorial más elevada no es en el factor que cabría esperar a priori, hecho que tal como se ha descrito en la sección que describe el análisis de la dimensionalidad del cuestionario, se ha dado para aproximadamente un 25% de los ítems. Destacar que, aunque este tipo de información nos pueda sugerir descartar esos ítems, ello no significa necesariamente que esos ítems no sean buenos, sino que hay una divergencia respecto a resultados de estudios previos. Recordar que la categorización a priori de los ítems ha venido determinada por la propuesta de estudios previos, todos ellos realizados en otros países, por lo que la forma en que se entiendan los ítems en esos países no necesariamente tiene que coincidir con el modo en que los interpretemos aquí, aparte de que la traducción de los ítems pueda haber modificado el sentido de algunos de ellos. A modo de ejemplo, el ítem P43 ("Pegarse mucho al vehícu-

lo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.”) considerado a priori como una infracción, aparece en nuestro estudio empírico como una infracción de carácter agresiva, algo que si revisamos el enunciado del ítem parece ajustarse a la realidad de lo que esa conducta representa en nuestro entorno.

- Saturaciones factoriales escasamente significativas, esto es, el caso de ítems que presentan saturaciones factoriales de escasa magnitud en todos los factores, lo que representa que ninguna de las dimensiones subyacentes explica una parte significativa de la variabilidad asociada a esos ítems y, en consecuencia, éstos tampoco se supone que constituyen buenos indicadores a utilizar en la medida de esas dimensiones. Aunque no existen valores absolutos por debajo de los que se considere esta condición como cierta, si que suelen ser valores de entre 0,3 y 0,4 los que más frecuentemente en la literatura son tomados como referencia de relevancia de una saturación factorial. Este es el caso de ítems como el P40 (“Olvidar señalar un giro o cambio de carril.”) o el ítem P25 (“Ir ‘sacando el morro’ en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia no tiene más remedio que dejarle pasar.”).
- Saturaciones factoriales dispersas del ítem en las dimensiones, de modo que para un mismo ítem aparece más de una saturación factorial relevante en dos o más de las cuatro dimensiones de conducción insegura, multiplicidad que hace incierta la definición de un determinado ítem como indicador de una dimensión dada. Entre otros, esta situación se da en el ítem P57 (“Quedarse parado en una intersección o en un paso de peatones a causa de la retención del tráfico.”), el cual presenta una saturación de 0,35 tanto en la dimensión de ‘errores’ como en la dimensión de ‘infracciones’.

- Capacidad discriminativa: hace referencia a una propiedad de los ítems tradicionalmente considerada en el análisis psicométrico de tests y cuestionarios en cuanto que representa la capacidad del ítem para diferenciar (discriminar) a aquellos sujetos que son realmente diferentes en aquello que estamos midiendo. Aunque en la literatura se han propuesto diferentes índices de discriminación, el que viene siendo más utilizado es el basado en la correlación entre las puntuaciones en el ítem y las puntuaciones en la su-puesta escala considerando todos los ítems que integran esa escala. En nuestro caso, tal como ha quedado plasmado en la sección relativa al análisis de la fiabilidad, la obtención de este tipo de indicador se ha planteado de forma diferenciada para cada una de las cuatro escalas correspondientes a las respectivas dimensiones de conducción insegura

(infracciones, infracciones agresivas, errores y lapsos). En la literatura, un índice de discriminación de 0,4 suele considerarse como el valor mínimo aceptable de bondad de esta propiedad de los ítems, condición que no satisfacen un total de 7 ítems del total de los 75 inicialmente considerados.

En función de los criterios definidos previamente se ha establecido la selección de los ítems que finalmente integrarían la escala reducida del DBQ, habiéndose considerado esta selección por separado para cada una de las 4 subescalas que integrarían este cuestionario de acuerdo a la dimensionalidad subyacente manifiesta en las respuestas de los sujetos. También de este modo diferenciado por subescalas se presentan los resultados a continuación a fin de facilitar la descripción de los mismos. Recordar que ya fruto de los resultados del análisis factorial se descartaron para análisis sucesivos los ítems P17, P61 y P69 por lo que, aunque se han mantenido en las tablas de resultados, los valores del índice de discriminación para los mismos no aparecen pues ya no fueron calculados en el análisis de la fiabilidad de los ítems. Señalar, por último, que un criterio adicional que también se ha considerado como relevante a la hora de mantener un ítem en la escala es el hecho de que este forme parte de la versión de 28 ítems del DBQ a que han llegado, tras diversos estudios empíricos a lo largo de los años, el grupo de investigadores que originalmente propuso el DBQ (Lajunen, Parker y Summala, 2002), pues ello permitiría la comparación más directa de los resultados obtenidos a través de estas diferentes versiones del DBQ.

A continuación, por separado para cada una de las cuatro dimensiones de conducción insegura, se presenta el resultado del proceso de selección de los ítems que compondrían la versión reducida del DBQ a través de tablas resumen que permiten de un modo directo observar las razones que han conducido a tal selección y, más concretamente, las razones que han motivado el descarte de parte de los ítems originalmente considerados. En estas tablas resumen se presenta, aparte del identificador de cada ítem (se corresponde con su posición en el cuestionario original) y del enunciado de los mismos, las saturaciones factoriales en cada uno de los cuatro componentes de conducción insegura, la dimensión en que aparecía encuadrado a priori y en la que aparece tras nuestro estudio, la media y desviación típica de las puntuaciones en el ítem, y el índice de discriminación basado en la correlación ítem-total. Finalmente, una columna muestra resaltado en color el motivo principal (puede haber varios para un mismo ítem) por el que ha sido considerado su no inclusión en la escala reducida. Atendiendo a los criterios de selección anteriormente definidos, los códigos de color utilizados han sido los siguientes:

	<b>Motivo descarte</b>
	Saturación factorial invertida.
	Saturación factorial baja o dispersa.
	Contenido.
	Capacidad discriminativa.

Ello significa que cuando en la columna coloreada una celda aparezca en blanco es que el ítem en cuestión va a ser considerado para la escala reducida. No obstante, se observará como algunos ítems cuya celda aparece resaltada con algún color -por tanto, indicando la existencia de algún problema en el funcionamiento de ese ítem-, contienen un asterisco en las mismas. Ello significa que el ítem sería considerado finalmente en la escala reducida, siendo el motivo principal el de equiparar máximamente la versión definitiva de nuestro cuestionario con la de Lajunen et al. (2002), de modo que nuevos estudios empíricos permitieran obtener evidencia adicional sobre esos ítems.

## Escala de errores

ID	Enunciado	Prev.	Post.	Error	Infr.	I.Agr	Lapso	Media	D.Típ.	Discr.	Sel.
P01	Hacer un giro invadiendo parcialmente otro carril, y tener que corregir la trayectoria para no colisionar con otro vehículo.	Error	Error	<b>0,45</b>	0,03	0,12	-0,01	1,47	0,65	0,3541	
P08	Derrapar en una vía mojada debido a que se ha frenado demasiado bruscamente.	Error	Error	<b>0,37</b>	0,08	0,11	0,25	1,59	0,77	0,3875	
P09	No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.	Error	Error	<b>0,40</b>	0,01	0,21	0,14	1,59	0,66	0,3809	
P10	Girar a la derecha para incorporarse a una carretera principal, sin haber visto que venía un vehículo por ese carril, o pensando que estaba más lejos de lo que en realidad se encontraba.	Error	Error	<b>0,52</b>	0,00	0,24	0,27	1,61	0,72	0,5199	
P15	Darse cuenta demasiado tarde que se está saltando un semáforo en rojo.	Error	Error	<b>0,41</b>	0,10	0,14	0,28	1,94	0,80	0,4556	
P23	Pasar con luz amarilla justo por delante de un peatón en un paso en el que este tiene la luz verde.	Inf. Agr.	Error	<b>0,45</b>	0,27	0,12	0,12	1,69	0,83	0,4804	
P24	En un cruce sin señalizar, no ceder el paso al vehículo que viene por la derecha.	Error	Error	<b>0,39</b>	0,15	0,16	0,22	1,54	0,73	0,4353	
P25	Ir 'sacando el morro' en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia no tiene más remedio que dejarle pasar.	Inf. Agr.	Error	<b>0,30</b>	0,19	0,24	0,28	1,71	0,96	0,446	*
P30	Estar a punto de quedarse dormido tras un tiempo largo conduciendo.	Error	Error	<b>0,29</b>	0,21	0,13	0,24	1,76	0,89	0,3936	
P31	Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	Error	Error	<b>0,49</b>	0,02	0,13	0,18	1,33	0,53	0,4633	
P32	No darse cuenta de la presencia de peatones cruzando, al girar hacia una calle desde una vía principal.	Error	Error	<b>0,57</b>	0,25	-0,02	0,22	1,67	0,72	0,5755	
P34	Circular por un carril inadecuado al aproximarse a un cruce, teniendo en cuenta la dirección prevista, y cambiar de forma brusca al correcto.	Error	Error	<b>0,46</b>	0,32	0,18	-0,03	1,46	0,71	0,4577	
P38	Olvidarse de mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	Error	Error	<b>0,44</b>	0,02	0,06	0,32	1,42	0,62	0,4587	
P40	Olvidar señalizar un giro o cambio de carril.	Lapso	Error	<b>0,36</b>	0,25	0,29	0,10	2,07	0,96	0,4546	
P47	Ir a salir de un semáforo llevando puesta la tercera marcha.	Lapso	Error	<b>0,42</b>	0,02	0,02	0,21	1,37	0,64	0,3902	*
P49	Al abandonar una vía principal, calcular mal la velocidad y tener que frenar bruscamente.	Error	Error	<b>0,54</b>	0,29	0,11	0,31	1,71	0,78	0,6398	
P52	Al aproximarse o entrar en una rotonda, circular por un carril inadecuado teniendo en cuenta la salida prevista.	Lapso	Error	<b>0,47</b>	0,38	0,21	0,16	1,98	0,90	0,577	*
P54	Pensando en otras cosas o distraído, no darse cuenta de que alguien está esperando, con la intención de cruzar, en un paso para peatones (paso de cebra).	Lapso	Error	<b>0,49</b>	0,41	0,05	0,27	1,99	0,91	0,6059	
P55	En una cola de vehículos que están girando a la derecha para incorporarse a una carretera principal, estar tan pendiente de los vehículos que se aproximan por la izquierda, que casi se colisiona con el de delante.	Error	Error	<b>0,49</b>	0,24	0,13	0,15	1,66	0,80	0,5417	
P57	Quedarse parado en una intersección o en un paso de peatones a causa de la retención del tráfico.	Error	Error	<b>0,35</b>	0,35	0,02	0,15	2,30	0,91	0,4238	
P58	Estar cambiando de emisora de radio, de cassette o similar y, de repente, darse cuenta de que se va circulando por medio o junto al borde de la carretera.	Error	Error	<b>0,43</b>	0,36	0,16	0,31	1,64	0,83	0,5914	
P61	Al atravesar un carril bici que cruza la vía, interponerse en el camino de un ciclista que tiene preferencia.	Inf. Agr.	Error	<b>0,33</b>	0,00	0,14	0,15	1,21	0,51		
P63	Juzgar incorrectamente el estado de la superficie del pavimento y verse sorprendido por un derrapaje.	Error	Error	<b>0,50</b>	0,15	-0,01	0,19	1,61	0,70	0,4652	
P67	Al realizar un giro, estar a punto de colisionar con una bicicleta o ciclomotor que ha aparecido a nuestro lado.	Error	Error	<b>0,40</b>	0,20	0,01	0,20	1,69	0,81	0,4624	
P68	Adelantar una cola de vehículos parados o que están circulando lentamente y descubrir que están esperando para pasar por un estrechamiento.	Error	Error	<b>0,40</b>	0,12	0,33	0,25	1,63	0,81	0,5111	

ID	Enunciado	Prev.	Post.	Error	Infr.	I.Agr	Lapso	Media	D.Típ.	Discr.	Sel.
P71	Por ir distraído o preocupado, darse cuenta tarde de que el vehículo de delante ha reducido su velocidad, y tener que frenar bruscamente para evitar la colisión.	Lapso	Error	<b>0,52</b>	0,35	0,03	0,27	1,99	0,81	0,6148	
P72	Saltarse un 'ceda el paso' y estar a punto de colisionar con otro vehículo que tenía preferencia.	Error	Error	<b>0,59</b>	0,16	0,08	0,18	1,42	0,58	0,5788	

	Motivo descarte
	Saturación factorial invertida.
	Saturación factorial baja o dispersa.
	Contenido.
	Capacidad discriminativa.

## Escala de lapsos

ID	Enunciado	Prev.	Post.	Error	Infr.	I. Ag	Lapso	Media	D.Típ.	Discr.	Sel.
P02	No darse cuenta de que el semáforo se ha puesto en verde.	Lapso	Lapso	0,20	0,07	0,21	<b>0,45</b>	2,30	0,92	0,4548	
P06	Intentar adelantar sin mirar el retrovisor y ser advertido por las luces o el claxon de otro vehículo que ya había empezado a realizar el adelantamiento.	Lapso	Lapso	0,34	0,02	0,07	<b>0,34</b>	1,51	0,68	0,387	
P07	Realizar una mala planificación de la ruta a realizar y, como consecuencia, encontrarse en un atasco que se podría haber evitado.	Error	Lapso	0,16	0,18	0,14	<b>0,57</b>	2,64	1,04	0,5572	
P12	Encender las luces en vez del limpia-parabrisas, o viceversa.	Lapso	Lapso	0,31	0,00	-0,02	<b>0,38</b>	1,48	0,79	0,3966	
P14	Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.	Lapso	Lapso	0,25	0,12	0,17	<b>0,57</b>	2,33	1,04	0,6173	
P16	Olvidarse de quitar el freno de mano al iniciar la marcha con el vehículo.	Lapso	Lapso	0,30	-0,18	0,01	<b>0,34</b>	1,80	0,86	0,3177	
P22	Aparcar encima de la acera debido a que no se encuentra un sitio donde poder hacerlo.	Infr.	Lapso	-0,11	0,27	0,12	<b>0,48</b>	2,30	1,25	0,3282	
P26	No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	Lapso	Lapso	0,25	0,32	0,04	<b>0,45</b>	2,27	0,97	0,5284	
P27	Conduciendo marcha atrás, golpear contra algo que no ha visto antes.	Lapso	Lapso	0,27	0,16	-0,05	<b>0,43</b>	1,76	0,82	0,44	
P39	Equivocarse de salida en una rotonda por no leer correctamente la señalización.	Lapso	Lapso	0,29	0,27	-0,08	<b>0,40</b>	2,46	0,95	0,5038	
P41	Teniendo como objetivo dirigirse a un destino 'A', darse cuenta de que se está dirigiendo a otro destino 'B' que es más habitual para usted.	Lapso	Lapso	0,17	0,17	0,04	<b>0,60</b>	2,35	1,06	0,5783	
P46	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.	Lapso	Lapso	0,13	0,17	0,06	<b>0,56</b>	2,30	1,15	0,5254	
P48	De noche, empezar a circular olvidándose de encender las luces.	Lapso	Lapso	0,32	-0,11	0,19	<b>0,43</b>	1,42	0,68	0,4349	
P53	Olvidarse de renovar el seguro y darse cuenta de que se está conduciendo sin los papeles en regla.	Lapso	Lapso	-0,14	0,11	0,16	<b>0,39</b>	1,10	0,43	0,2374	
P56	Pensando en otras cosas, olvida que circula con las luces largas hasta que algún otro conductor le hace ráfagas de luz advirtiéndole de ello.	Lapso	Lapso	0,35	0,14	0,02	<b>0,37</b>	1,94	0,80	0,4509	
P62	Después de conducir durante un rato, darse cuenta que no tiene un claro recuerdo del camino recorrido y lo que ha sucedido durante el trayecto.	Lapso	Lapso	0,29	0,27	-0,03	<b>0,28</b>	1,80	1,05	0,3359	*
P66	Calcular mal el hueco disponible en una plaza de aparcamiento y golpear a otro vehículo estacionado.	Error	Lapso	0,28	0,23	0,07	<b>0,32</b>	1,98	1,04	0,4071	
P69	En una intersección no regulada, ceder el paso a vehículos aunque vengan por la izquierda y, en consecuencia, no tengan preferencia.	Lapso	Lapso	0,05	0,06	-0,09	<b>0,26</b>	2,51	1,15		
P70	Pasarse un desvío en una carretera debido a que se iba demasiado deprisa y no se ha podido leer la señal correspondiente.	Lapso	Lapso	0,32	0,22	0,14	<b>0,36</b>	2,10	0,93	0,4561	
P74	Cerrar el vehículo y dejarse las llaves dentro.	Lapso	Lapso	0,09	-0,28	0,23	<b>0,41</b>	1,21	0,51	0,2854	

Motivo descarte	
	Saturación factorial invertida.
	Saturación factorial baja o dispersa.
	Contenido.
	Capacidad discriminativa.

## Escala de infracciones

ID	Enunciado	Prev.	Post.	Error	Infr.	I. Agr.	Lapso	Media	D.Típ.	Discr.	Sel.
P05	Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	Infr.	Infr.	-0,04	<b>0,60</b>	0,39	0,09	2,64	1,52	0,6508	
P21	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	Infr.	Infr.	-0,14	<b>0,65</b>	0,34	0,14	3,45	1,64	0,6758	
P28	Conducir a una velocidad excesiva teniendo en cuenta la visibilidad y el estado de la superficie de la carretera.	Infr.	Infr.	-0,02	0,43	<b>0,44</b>	0,14	1,94	1,11	0,5491	
P29	Hacer un cambio de sentido pisando una línea continua o en otro sitio en que no está permitido.	Infr.	Infr.	0,25	<b>0,48</b>	0,23	0,13	1,87	0,93	0,5506	
P33	Al conducir por carreteras secundarias (caminos, carreteras locales...), recortar el trazado de las curvas o invadir el carril opuesto, aun cuando no se tiene una clara visibilidad de los que vienen de frente.	Error	Infr.	0,33	<b>0,36</b>	0,33	-0,12	1,82	1,09	0,4386	
P36	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	Infr.	Infr.	-0,05	<b>0,69</b>	0,25	0,11	3,07	1,48	0,6526	
P37	Dándose cuenta de que se está estrechando la vía por la que se circula, no cambiar de carril hasta el último momento.	Inf. Agr.	Infr.	0,37	<b>0,48</b>	0,25	0,06	2,09	1,05	0,527	*
P44	Estacionar brevemente en una zona que sabe que está prohibida con el fin de hacer un recado o gestión.	Infr.	Infr.	-0,10	<b>0,56</b>	0,09	0,41	2,82	1,21	0,4801	
P45	En un cruce con visibilidad, saltarse una señal de STOP deliberadamente.	Infr.	Infr.	0,19	<b>0,46</b>	0,39	0,04	1,63	1,09	0,5268	
P50	Parar el vehículo en un paso para peatones o en un cruce con el fin de que baje o suba un ocupante del vehículo.	Infr.	Infr.	0,12	<b>0,39</b>	0,15	0,27	2,15	1,13	0,3777	
P51	Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...)	Infr.	Infr.	0,11	<b>0,71</b>	0,35	0,00	2,31	1,22	0,7401	
P64	Mirar el velocímetro y descubrir que, sin darse cuenta, se está viajando a una velocidad superior al límite legal.	Lapso	Infr.	0,13	<b>0,53</b>	0,05	0,28	2,92	1,29	0,5059	
P73	Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	Infr.	Infr.	0,19	<b>0,45</b>	0,25	0,10	1,49	0,79	0,5166	
P75	Conducir aun cuando se es consciente de poder (sabiendo que puede) encontrarse por encima del límite legal de alcohol.	Infr.	Infr.	0,03	<b>0,36</b>	0,17	0,08	1,72	0,97	0,3506	

	Motivo descarte
	Saturación factorial invertida.
	Saturación factorial baja o dispersa.
	Contenido.
	Capacidad discriminativa.

## Escala de infracciones de carácter agresivo

ID	Enunciado	Prev.	Post.	Error	Infr.	I. Agr.	Lapso	Media	D.Típ.	Discr.	Sel.
P03	Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	Inf. Agr.	Inf. Agr.	0,06	0,11	<b>0,62</b>	-0,05	1,31	0,73	0,4865	
P04	Adelantar por el arcén a un vehículo que circula lentamente.	Infr.	Inf. Agr.	0,01	-0,10	<b>0,56</b>	0,17	1,13	0,47	0,3707	
P11	Circular tan cerca del vehículo de delante que pueda resultar difícil evitar la colisión en caso de una frenada de emergencia.	Infr.	Inf. Agr.	0,20	0,28	<b>0,52</b>	0,12	1,92	1,13	0,4911	*
P13	Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	Inf. Agr.	Inf. Agr.	-0,08	0,23	<b>0,55</b>	0,15	2,30	1,15	0,5244	
P17	Prescindir del uso del cinturón de seguridad en vías urbanas.	Infr.	Inf. Agr.	-0,17	0,02	<b>0,27</b>	0,24	2,26	1,60		
P18	Circular en dirección prohibida por un tramo de una calle con el fin de atajar.	Infr.	Inf. Agr.	0,10	0,27	<b>0,33</b>	0,18	1,20	0,54	0,3611	
P19	Impacientarse y adelantar de forma arriesgada a un vehículo lento, tras estar harto de ir tras él.	Inf. Agr.	Inf. Agr.	0,23	0,22	<b>0,45</b>	0,14	1,80	0,94	0,4756	
P20	'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	Inf. Agr.	Inf. Agr.	0,07	0,15	<b>0,72</b>	-0,03	1,30	0,69	0,6401	
P35	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	Inf. Agr.	Inf. Agr.	0,00	0,06	<b>0,57</b>	-0,02	1,28	0,68	0,4828	
P42	Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	Inf. Agr.	Inf. Agr.	0,06	0,11	<b>0,49</b>	-0,01	1,41	0,83	0,4378	
P43	Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	Infr.	Inf. Agr.	0,08	0,33	<b>0,61</b>	-0,02	1,68	1,08	0,6052	
P59	Adelantar a pesar de saber que se va a girar a la derecha en breve.	Inf. Agr.	Inf. Agr.	0,24	0,48	<b>0,50</b>	0,08	1,66	0,94	0,5889	
P60	Por la noche saltarse los semáforos en rojo en calles en que no hay circulación.	Infr.	Inf. Agr.	0,24	0,38	<b>0,41</b>	-0,06	1,30	0,74	0,4962	
P65	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	Inf. Agr.	Inf. Agr.	0,12	0,26	<b>0,44</b>	0,11	2,40	1,21	0,5086	

Motivo descarte	
	Saturación factorial invertida.
	Saturación factorial baja o dispersa.
	Contenido.
	Capacidad discriminativa.

## 9.2 VERSIÓN REDUCIDA DEL DBQ

Atendiendo al proceso de selección de los items con mejores propiedades métricas de los 75 items inicialmente administrados, nos queda finalmente un conjunto más pequeño de items que constituirían la segunda versión del cuestionario DBQ, en este caso, reducido en su tamaño a más de la mitad de lo que era el tamaño original del cuestionario administrado, en concreto, 34 items. De esos 34 items, 28 son los que inicialmente fueron seleccionados por su buen funcionamiento como elementos de medida de las dimensiones de conducción insegura consideradas. Los otros 6 son items a los que se da una 'segunda oportunidad' por tratarse de items de los que se sospecha acerca de algún problema en la comprensión del enunciado -el cual sería por tanto reformulado-, o bien, por ser items que forman parte de la versión reducida del DBQ de Lajunen, Parker y Summala (2002) y que, por lo tanto, pensamos que conviene mantener a fin de favorecer la posibilidad de realizar estudios transculturales a partir de la administración de estos dos cuestionarios.

Respecto a la revisión del enunciado de los items, ésta ha supuesto la introducción de variaciones en el enunciado de 11 de los items en los que se había detectado posibles dificultades en su comprensión, especialmente, aquellos que en el análisis de la dimensionalidad han aparecido asociados a otros factores que los originalmente previstos, lo cual puede ser indicativo de una interpretación del enunciado distinta a la pretendida. La tabla inferior muestra los cambios introducidos en los enunciados mostrando también la traducción originalmente realizada y aplicada.

ID	Traducción original	Traducción revisada
P12	Encender las luces en vez del limpia-parabrisas, o viceversa.	Encender sin querer el intermitente en vez del limpia-parabrisas, o viceversa.
P25	Ir 'sacando el morro' en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia no tiene más remedio que dejarle pasar.	Ir 'sacando el morro' en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia, no tiene más remedio que <u>parar y dejarle pasar</u> .
P27	Conduciendo marcha atrás, golpear contra algo que no ha visto antes.	Conduciendo marcha atrás, golpear contra algo que no se había visto.
P37	Dándose cuenta de que se está estrechando la vía por la que se circula, no cambiar de carril hasta el último momento.	Dándose cuenta de que el carril por el que se circula desaparece y se junta con otro, no cambiar de carril hasta el último momento.
P38	Olvidarse de mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.
P39	Equivocarse de salida en una rotonda por no leer correctamente la señalización.	Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención necesaria a la señalización.
P41	Teniendo como objetivo dirigirse a un destino 'A', darse cuenta de que se está dirigiendo a otro destino 'B' que es más habitual para usted.	Teniendo como objetivo dirigirse a un destino determinado, darse cuenta de repente que se está dirigiendo a otro destino que es más habitual para usted.

P47	Ir a salir de un semáforo llevando puesta la tercera marcha.	Ir a salir de un semáforo que se ha puesto en verde y darse cuenta, de repente, que se lleva una marcha que no es la apropiada para mover.
P52	Al aproximarse o entrar en una rotonda, circular por un carril inadecuado teniendo en cuenta la salida prevista.	Pensando en otras cosas, entrar en una rotonda circulando por un carril inadecuado teniendo en cuenta la salida que se debería coger.
P72	Saltarse un 'ceda el paso' y estar a punto de colisionar con otro vehículo que tenía preferencia.	No ver una señal de "Ceda el Paso" y estar a punto de colisionar con otro vehículo que tenía preferencia.
P75	Conducir aun cuando se es consciente de poder encontrarse por encima del límite legal de alcohol.	Conducir aun sabiendo que puede estarse por encima del límite legal de alcohol.

Por último, se presenta a continuación un listado con los 34 ítems finalmente considerados para la versión reducida del DBQ. Los ítems aparecen entremezclados respecto a las dimensiones de conducción de las que son indicadores, algo que se ha venido haciendo en las versiones del DBQ de otros países, por lo que este mismo ordenamiento se sugiere en la edición de la versión final del DBQ reducido. Por supuesto, las instrucciones de cumplimentación del cuestionario se mantendrían respecto a la edición del DBQ de 75 ítems.

Ítems de la versión reducida del DBQ:

1. Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.
2. Ir a más velocidad de la permitida a altas horas de la noche o de madrugada.
3. No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.
4. Circular tan cerca del vehículo de delante que pueda resultar difícil evitar la colisión en caso de una frenada de emergencia.
5. Encender sin querer el intermitente en vez del limpia-parabrisas, o viceversa.
6. Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.
7. Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.
8. 'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.
9. No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.
10. Ir 'sacando el morro' en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia, no tiene más remedio que parar y dejarle pasar.
11. No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.
12. Conduciendo marcha atrás, golpear contra algo que no se había visto.

13. Hacer un cambio de sentido pisando una línea continua o en otro sitio en que no está permitido.
14. Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.
15. No darse cuenta de la presencia de peatones cruzando, al girar hacia una calle desde una vía principal.
16. Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.
17. Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.
18. Dándose cuenta de que el carril por el que se circula desaparece y se junta con otro, no cambiar de carril hasta el último momento.
19. No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.
20. Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señalización.
21. Teniendo como objetivo dirigirse a un destino determinado, darse cuenta de repente que se está dirigiendo a otro destino que es más habitual para usted.
22. Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.
23. Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.
24. Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.
25. Ir a salir de un semáforo que se ha puesto en verde y darse cuenta de repente que se lleva una marcha que no es la apropiada para mover.
26. Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...)
27. Pensando en otras cosas, entrar en una rotonda circulando por un carril inadecuado teniendo en cuenta la salida que se debería coger.
28. En una cola de vehículos que están girando a la derecha para incorporarse a una carretera principal, estar tan pendiente de los vehículos que se aproximan por la izquierda, que casi se colisiona con el de delante.
29. Después de conducir durante un rato, darse cuenta que no tiene un claro recuerdo del camino recorrido y lo que ha sucedido durante el trayecto.
30. Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.

31. Al realizar un giro, estar a punto de colisionar con una bicicleta o ciclomotor que ha aparecido a nuestro lado.
32. No ver una señal de "Ceda el Paso" y estar a punto de colisionar con otro vehículo que tenía preferencia.
33. Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.
34. Conducir aun sabiendo que puede estarse por encima del límite legal de alcohol.

### 9.3 PUNTUACIÓN DE LOS SUJETOS

La puntuación de los sujetos en la versión reducida del DBQ vendrá determinada por sus respuestas a los items considerando de forma separada los 4 factores de conducción insegura diferenciados en el análisis de la dimensionalidad. Así, para cada sujeto se obtendrán 4 puntuaciones, cada una de las cuales proporcionará información sobre su posición en las cuatro dimensiones de conducción insegura establecidas: infracciones, infracciones de carácter agresivo, errores y lapsos. Ello no es óbice para obtener una puntuación global para cada sujeto que compendie sus puntuaciones en los factores y que, por lo tanto, resulte más sintética y fácil de transmitir -aunque también menos informativa.

La obtención de las puntuaciones en cada escala vendrían determinadas para cada sujeto por el sumatorio de sus respuestas a los items de esa escala (valores entre 1 'Nunca' y 6 'Casi siempre') ponderado por los coeficientes factoriales obtenidos en el análisis factorial realizado, de modo que se obtengan puntuaciones en que se tenga en cuenta la bondad de cada ítem en cuanto que indicador de la dimensión en cuestión -al modo en que se obtienen las puntuaciones factoriales derivadas de la aplicación de un análisis factorial. En la obtención de esas puntuaciones se considerarían los items que han superado el proceso de selección de los items descrito en la sección anterior -un total de veinticuatro, siete por cada escala-, pero no así los seis de los que aún se espera confirmar sus propiedades métricas en la administración de los mismos en sucesivos estudios empíricos. En lo que respecta a aquellos sujetos que omitan su respuesta a algún ítem, la dificultad en la obtención de su puntuación, de modo que sea interpretable y comparable con las del resto de los sujetos puede superarse adoptando la estrategia de considerar la puntuación media en el ítem como su respuesta en el ítem.

A continuación se muestran por separado para cada escala los coeficientes factoriales asociados a cada ítem, los cuales van a permitir obtener las puntuaciones para cada sujeto. También se incluyen la media y la desviación típica de las puntuaciones en cada ítem, estadísticos que van a permitir transformar las puntuaciones directas en las más interpretables puntuaciones típicas, así como abordar la obtención de las puntuaciones en aquellos sujetos que tengan valores ausentes en sus respuestas. No obstante, a fin de favorecer aún más la interpretación de las puntuaciones, se ofrecen también baremos para cada escala que permiten interpretar estas puntuaciones como percentiles (0 a 100), los cuales además se invertirán a fin de facilitar una asociación más lógica del significado de las puntuaciones, de modo que los percentiles más bajos se correspondan con una conducción mas insegura, mientras que los más altos con una conducción más segura. Por último, la transformación de los percentiles a una escala de 0.0 a 10 puede hacer aún más asequible la interpretación de las puntuaciones a sujetos a los que el significado de los percentiles pueda resultar confuso.

## Escala de errores

COEFICIENTES PARA LA OBTENCIÓN DE LAS PUNTUACIONES FACTORIALES Y LAS PUNTUACIONES TÍPICAS ASOCIADAS:

ID	Enunciado	Coef. Fact	Media	Desv. Típ.
P09	No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.	0,181	1,59	0,66
P31	Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	0,221	1,33	0,53
P32	No darse cuenta de la presencia de peatones cruzando, al girar hacia una calle desde una vía principal.	0,261	1,67	0,72
P38	No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	0,231	1,42	0,62
P55	En una cola de vehículos que están girando a la derecha para incorporarse a una carretera principal, estar tan pendiente de los vehículos que se aproximan por la izquierda, que casi se colisiona con el de delante.	0,231	1,66	0,80
P67	Al realizar un giro, estar a punto de colisionar con una bicicleta o ciclomotor que ha aparecido a nuestro lado.	0,228	1,69	0,81
P72	No ver una señal de "Ceda el Paso" y estar a punto de colisionar con otro vehículo que tenía preferencia.	0,264	1,42	0,58

### BAREMOS:

Z errores	Pctil.	Pctil(/10)	-0,611	66	6,6	0,382	32	3,2
-1,295	99	9,9	-0,569	65	6,5	0,402	31	3,1
-1,295	98	9,8	-0,562	64	6,4	0,421	30	3
-1,295	97	9,7	-0,512	63	6,3	0,439	29	2,9
-1,295	96	9,6	-0,450	62	6,2	0,479	28	2,8
-1,295	95	9,5	-0,444	61	6,1	0,513	27	2,7
-1,295	94	9,4	-0,370	60	6	0,604	26	2,6
-1,295	93	9,3	-0,362	59	5,9	0,671	25	2,5
-1,295	92	9,2	-0,302	58	5,8	0,710	24	2,4
-1,295	91	9,1	-0,286	57	5,7	0,722	23	2,3
-1,295	90	9	-0,284	56	5,6	0,768	22	2,2
-1,295	89	8,9	-0,258	55	5,5	0,848	21	2,1
-1,295	88	8,8	-0,246	54	5,4	0,915	20	2
-1,020	87	8,7	-0,220	53	5,3	0,975	19	1,9
-1,020	86	8,6	-0,207	52	5,2	0,998	18	1,8
-1,020	85	8,5	-0,173	51	5,1	1,045	17	1,7
-1,008	84	8,4	-0,115	50	5	1,067	16	1,6
-1,008	83	8,3	-0,024	49	4,9	1,114	15	1,5
-1,006	82	8,2	-0,010	48	4,8	1,114	14	1,4
-1,006	81	8,1	-0,002	47	4,7	1,130	13	1,3
-1,006	80	8	0,000	46	4,6	1,202	12	1,2
-0,943	79	7,9	0,038	45	4,5	1,297	11	1,1
-0,939	78	7,8	0,067	44	4,4	1,370	10	1
-0,937	77	7,7	0,076	43	4,3	1,400	9	0,9
-0,937	76	7,6	0,093	42	4,2	1,523	8	0,8
-0,891	75	7,5	0,106	41	4,1	1,613	7	0,7
-0,734	74	7,4	0,150	40	4	1,748	6	0,6
-0,734	73	7,3	0,244	39	3,9	1,838	5	0,5
-0,723	72	7,2	0,268	38	3,8	2,069	4	0,4
-0,668	71	7,1	0,288	37	3,7	2,149	3	0,3
-0,662	70	7	0,316	36	3,6	2,285	2	0,2
-0,661	69	6,9	0,345	35	3,5	2,644	1	0,1
-0,651	68	6,8	0,358	34	3,4			
-0,648	67	6,7	0,366	33	3,3			

## Escala de infracciones

COEFICIENTES PARA LA OBTENCIÓN DE LAS PUNTUACIONES FACTORIALES Y LAS PUNTUACIONES TÍPICAS ASOCIADAS:

ID	Enunciado	Coef.Fact	Media	D.Típ.
P05	Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	0,222	2,64	1,52
P21	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	0,231	3,45	1,64
P29	Hacer un cambio de sentido pisando una línea continua o en otro sitio en que no está permitido.	0,180	1,87	0,93
P36	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	0,229	3,07	1,48
P51	Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...)	0,238	2,31	1,22
P73	Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	0,172	1,49	0,79
P75	Conducir aun sabiendo que puede estarse por encima del límite legal de alcohol.	0,142	1,72	0,97

BAREMOS:

Z infrac.	Pctil.	Pctil(/10)	-0,549	66	6,6	0,360	32	3,2
-1,538	99	9,9	-0,492	65	6,5	0,385	31	3,1
-1,538	98	9,8	-0,450	64	6,4	0,447	30	3
-1,538	97	9,7	-0,428	63	6,3	0,464	29	2,9
-1,401	96	9,6	-0,410	62	6,2	0,502	28	2,8
-1,395	95	9,5	-0,407	61	6,1	0,575	27	2,7
-1,384	94	9,4	-0,361	60	6	0,617	26	2,6
-1,345	93	9,3	-0,346	59	5,9	0,645	25	2,5
-1,254	92	9,2	-0,335	58	5,8	0,662	24	2,4
-1,241	91	9,1	-0,308	57	5,7	0,717	23	2,3
-1,230	90	9	-0,306	56	5,6	0,785	22	2,2
-1,166	89	8,9	-0,288	55	5,5	0,839	21	2,1
-1,096	88	8,8	-0,261	54	5,4	0,874	20	2
-1,087	87	8,7	-0,231	53	5,3	0,916	19	1,9
-1,057	86	8,6	-0,188	52	5,2	0,939	18	1,8
-1,048	85	8,5	-0,154	51	5,1	0,986	17	1,7
-1,044	84	8,4	-0,131	50	5	1,045	16	1,6
-1,008	83	8,3	-0,073	49	4,9	1,064	15	1,5
-0,954	82	8,2	-0,060	48	4,8	1,130	14	1,4
-0,945	81	8,1	-0,038	47	4,7	1,182	13	1,3
-0,911	80	8	-0,015	46	4,6	1,276	12	1,2
-0,898	79	7,9	-0,002	45	4,5	1,302	11	1,1
-0,897	78	7,8	0,026	44	4,4	1,334	10	1
-0,856	77	7,7	0,040	43	4,3	1,487	9	0,9
-0,827	76	7,6	0,087	42	4,2	1,598	8	0,8
-0,767	75	7,5	0,138	41	4,1	1,738	7	0,7
-0,753	74	7,4	0,145	40	4	1,925	6	0,6
-0,720	73	7,3	0,162	39	3,9	2,035	5	0,5
-0,704	72	7,2	0,199	38	3,8	2,095	4	0,4
-0,667	71	7,1	0,229	37	3,7	2,328	3	0,3
-0,629	70	7	0,263	36	3,6	2,479	2	0,2
-0,605	69	6,9	0,284	35	3,5	2,786	1	0,1
-0,600	68	6,8	0,305	34	3,4			
-0,565	67	6,7	0,328	33	3,3			

## Escala de infracciones de carácter agresivo

COEFICIENTES PARA LA OBTENCIÓN DE LAS PUNTUACIONES FACTORIALES Y LAS PUNTUACIONES TÍPICAS ASOCIADAS:

ID	Enunciado	Coef.Fact	Media	D.Típ.
P03	Acelerar bruscamente a la salida de un semaforo con el fin de 'lucirse'.	0,208	1,31	0,73
P13	Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	0,228	2,30	1,15
P20	'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	0,229	1,30	0,69
P35	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	0,218	1,28	0,68
P42	Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	0,200	1,41	0,83
P43	Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	0,208	1,68	1,08
P65	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	0,202	2,40	1,21

### BAREMOS:

Z inf.agr.	Pctil.	Pctil(/10)	-0,610	66	6,6	0,131	32	3,2
-0,996	99	9,9	-0,555	65	6,5	0,153	31	3,1
-0,996	98	9,8	-0,500	64	6,4	0,200	30	3
-0,996	97	9,7	-0,471	63	6,3	0,220	29	2,9
-0,996	96	9,6	-0,471	62	6,2	0,235	28	2,8
-0,996	95	9,5	-0,448	61	6,1	0,254	27	2,7
-0,996	94	9,4	-0,446	60	6	0,270	26	2,6
-0,996	93	9,3	-0,441	59	5,9	0,274	25	2,5
-0,996	92	9,2	-0,428	58	5,8	0,297	24	2,4
-0,996	91	9,1	-0,417	57	5,7	0,399	23	2,3
-0,930	90	9	-0,392	56	5,6	0,408	22	2,2
-0,831	89	8,9	-0,387	55	5,5	0,506	21	2,1
-0,831	88	8,8	-0,305	54	5,4	0,565	20	2
-0,831	87	8,7	-0,281	53	5,3	0,639	19	1,9
-0,831	86	8,6	-0,276	52	5,2	0,659	18	1,8
-0,831	85	8,5	-0,260	51	5,1	0,791	17	1,7
-0,831	84	8,4	-0,251	50	5	0,830	16	1,6
-0,814	83	8,3	-0,251	49	4,9	0,894	15	1,5
-0,801	82	8,2	-0,245	48	4,8	0,982	14	1,4
-0,801	81	8,1	-0,193	47	4,7	1,015	13	1,3
-0,801	80	8	-0,138	46	4,6	1,048	12	1,2
-0,801	79	7,9	-0,116	45	4,5	1,114	11	1,1
-0,801	78	7,8	-0,111	44	4,4	1,203	10	1
-0,801	77	7,7	-0,103	43	4,3	1,299	9	0,9
-0,667	76	7,6	-0,085	42	4,2	1,406	8	0,8
-0,665	75	7,5	-0,058	41	4,1	1,499	7	0,7
-0,641	74	7,4	-0,027	40	4	1,514	6	0,6
-0,636	73	7,3	-0,007	39	3,9	1,976	5	0,5
-0,636	72	7,2	0,011	38	3,8	2,162	4	0,4
-0,636	71	7,1	0,055	37	3,7	2,811	3	0,3
-0,636	70	7	0,079	36	3,6	3,027	2	0,2
-0,636	69	6,9	0,082	35	3,5	4,014	1	0,1
-0,636	68	6,8	0,097	34	3,4			
-0,636	67	6,7	0,122	33	3,3			

## Escala de lapsos

COEFICIENTES PARA LA OBTENCIÓN DE LAS PUNTUACIONES FACTORIALES Y LAS PUNTUACIONES TÍPICAS ASOCIADAS:

ID	Enunciado	Coef.Fact	Media	D.Típ.
P12	Encender sin querer el intermitente en vez del limpia-parabrisas, o viceversa.	0,165	1,48	0,79
P14	Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.	0,241	2,33	1,04
P26	No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	0,227	2,27	0,97
P27	Conduciendo marcha atrás, golpear contra algo que no se había visto.	0,198	1,76	0,82
P39	Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señalización.	0,235	2,46	0,95
P41	Teniendo como objetivo dirigirse a un destino determinado, darse cuenta de repente que se está dirigiendo a otro destino que es más habitual para usted.	0,247	2,35	1,06
P46	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.	0,214	2,30	1,15

### BAREMOS:

Z lapsos.	Pctil.	Pctil(/10)	-0,463	66	6,6	0,415	32	3,2
-1,802	99	9,9	-0,457	65	6,5	0,452	31	3,1
-1,574	98	9,8	-0,455	64	6,4	0,469	30	3
-1,573	97	9,7	-0,452	63	6,3	0,486	29	2,9
-1,558	96	9,6	-0,442	62	6,2	0,548	28	2,8
-1,393	95	9,5	-0,434	61	6,1	0,599	27	2,7
-1,380	94	9,4	-0,403	60	6	0,607	26	2,6
-1,336	93	9,3	-0,391	59	5,9	0,647	25	2,5
-1,330	92	9,2	-0,311	58	5,8	0,682	24	2,4
-1,268	91	9,1	-0,250	57	5,7	0,714	23	2,3
-1,188	90	9	-0,233	56	5,6	0,723	22	2,2
-1,158	89	8,9	-0,231	55	5,5	0,767	21	2,1
-1,152	88	8,8	-0,216	54	5,4	0,826	20	2
-1,117	87	8,7	-0,210	53	5,3	0,852	19	1,9
-1,099	86	8,6	-0,156	52	5,2	0,901	18	1,8
-1,096	85	8,5	-0,114	51	5,1	0,930	17	1,7
-1,086	84	8,4	-0,082	50	5	1,002	16	1,6
-0,921	83	8,3	-0,076	49	4,9	1,019	15	1,5
-0,914	82	8,2	-0,037	48	4,8	1,065	14	1,4
-0,891	81	8,1	-0,026	47	4,7	1,083	13	1,3
-0,870	80	8	-0,012	46	4,6	1,139	12	1,2
-0,865	79	7,9	0,009	45	4,5	1,236	11	1,1
-0,863	78	7,8	0,068	44	4,4	1,292	10	1
-0,797	77	7,7	0,130	43	4,3	1,504	9	0,9
-0,743	76	7,6	0,148	42	4,2	1,540	8	0,8
-0,701	75	7,5	0,178	41	4,1	1,580	7	0,7
-0,692	74	7,4	0,201	40	4	1,762	6	0,6
-0,688	73	7,3	0,205	39	3,9	1,853	5	0,5
-0,686	72	7,2	0,235	38	3,8	1,969	4	0,4
-0,656	71	7,1	0,241	37	3,7	2,155	3	0,3
-0,636	70	7	0,250	36	3,6	2,256	2	0,2
-0,635	69	6,9	0,264	35	3,5	2,529	1	0,1
-0,619	68	6,8	0,335	34	3,4			
-0,501	67	6,7	0,370	33	3,3			

## 10 ANEXOS

**Resumen de datos descriptivos (media y desviación típica) para cada uno de los ítems, ordenados por la frecuencia media con que se manifiestan.**

Item		Media	Desv. Típica
P21	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	3,45	1,62
P36	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	3,04	1,48
P64	Mirar el velocímetro y descubrir que, sin darse cuenta, se está viajando a una velocidad superior al límite legal.	2,9	1,29
P44	Estacionar brevemente en una zona que sabe que está prohibida con el fin de hacer un recado o gestión.	2,81	1,21
P07	Realizar una mala planificación de la ruta a realizar y, como consecuencia, encontrarse en un atasco que se podría haber evitado.	2,63	1,03
P05	Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	2,61	1,5
P69	En una intersección no regulada, ceder el paso a vehículos aunque vengan por la izquierda y, en consecuencia, no tengan preferencia.	2,53	1,19
P39	Equivocarse de salida en una rotonda por no leer correctamente la señalización.	2,47	0,97
P65	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	2,4	1,22
P46	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.	2,36	1,2
P41	Teniendo como objetivo dirigirse a un destino 'A', darse cuenta de que se esta dirigiendo a otro destino 'B' que es más habitual para usted.	2,35	1,07
P14	Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.	2,33	1,03
P13	Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	2,31	1,17
P02	No darse cuenta de que el semáforo se ha puesto en verde.	2,31	0,93
P57	Quedarse parado en una intersección o en un paso de peatones a causa de la retención del tráfico.	2,3	0,92
P51	Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...)	2,3	1,21
P26	No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	2,28	0,99
P22	Aparcar encima de la acera debido a que no se encuentra un sitio donde poder hacerlo.	2,27	1,24
P17	Prescindir del uso del cinturón de seguridad en vías urbanas.	2,25	1,6
P50	Parar el vehículo en un paso para peatones o en un cruce con el fin de que baje o suba un ocupante del vehículo.	2,14	1,13
P70	Pasarse un desvío en una carretera debido a que se iba demasiado deprisa y no se ha podido leer la señal correspondiente.	2,12	0,94
P40	Olvidar señalar un giro o cambio de carril.	2,06	0,97
P37	Dándose cuenta de que se está estrechando la vía por la que se circula, no cambiar de carril hasta el último momento.	2,06	1,05
P66	Calcular mal el hueco disponible en una plaza de aparcamiento y golpear a otro vehículo estacionado.	2,02	1,08
P71	Por ir distraído o preocupado, darse cuenta tarde de que el vehículo de delante ha reducido su velocidad, y tener que frenar bruscamente para evitar la colisión.	2,02	0,84

Item		Media	Desv. Típica
P54	Pensando en otras cosas o distraído, no darse cuenta de que alguien está esperando, con la intención de cruzar, en un paso para peatones (paso de cebra).	2,01	0,93
P52	Al aproximarse o entrar en una rotonda, circular por un carril inadecuado teniendo en cuenta la salida prevista.	1,98	0,91
P56	Pensando en otras cosas, olvida que circula con las luces largas hasta que algún otro conductor le hace ráfagas de luz advirtiéndole de ello.	1,96	0,81
P15	Darse cuenta demasiado tarde que se está saltando un semáforo en rojo.	1,95	0,8
P28	Conducir a una velocidad excesiva teniendo en cuenta la visibilidad y el estado de la superficie de la carretera.	1,95	1,11
P11	Circular tan cerca del vehículo de delante que pueda resultar difícil evitar la colisión en caso de una frenada de emergencia.	1,94	1,15
P29	Hacer un cambio de sentido pisando una línea continua o en otro sitio en que no está permitido.	1,88	0,93
P33	Al conducir por carreteras secundarias (caminos, carreteras locales...), recortar el trazado de las curvas o invadir el carril opuesto, aun cuando no se tiene una clara visibilidad de los que vienen de frente.	1,82	1,1
P62	Después de conducir durante un rato, darse cuenta que no tiene un claro recuerdo del camino recorrido y lo que ha sucedido durante el trayecto.	1,81	1,06
P27	Conduciendo marcha atrás, golpear contra algo que no ha visto antes.	1,81	0,86
P19	Impacientarse y adelantar de forma arriesgada a un vehículo lento, tras estar harto de ir tras él.	1,8	0,94
P16	Olvidarse de quitar el freno de mano al iniciar la marcha con el vehículo.	1,8	0,86
P30	Estar a punto de quedarse dormido tras un tiempo largo conduciendo.	1,77	0,9
P25	Ir 'sacando el morro' en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia no tiene más remedio que dejarle pasar.	1,73	0,97
P49	Al abandonar una vía principal, calcular mal la velocidad y tener que frenar bruscamente.	1,72	0,77
P75	Conducir aun cuando se es consciente de poder encontrarse por encima del límite legal de alcohol.	1,71	0,96
P32	No darse cuenta de la presencia de peatones cruzando, al girar hacia una calle desde una vía principal.	1,69	0,73
P67	Al realizar un giro, estar a punto de colisionar con una bicicleta o ciclomotor que ha aparecido a nuestro lado.	1,69	0,79
P43	Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	1,69	1,1
P23	Pasar con luz amarilla justo por delante de un peatón en un paso en el que este tiene la luz verde.	1,69	0,83
P55	En una cola de vehículos que están girando a la derecha para incorporarse a una carretera principal, estar tan pendiente de los vehículos que se aproximan por la izquierda, que casi se colisiona con el de delante.	1,67	0,81
P59	Adelantar a pesar de saber que se va a girar a la derecha en breve.	1,66	0,93
P58	Estar cambiando de emisora de radio, de cassette o similar y, de repente, darse cuenta de que se va circulando por medio o junto al borde de la carretera.	1,63	0,83
P10	Girar a la derecha para incorporarse a una carretera principal, sin haber visto que venía un vehículo por ese carril, o pensando que estaba más lejos de lo que en realidad se encontraba.	1,62	0,72
P63	Juzgar incorrectamente el estado de la superficie del pavimento y verse sorprendido por un derrapaje.	1,62	0,7
P08	Derrapar en una vía mojada debido a que se ha frenado demasiado bruscamente.	1,62	0,8
P68	Adelantar una cola de vehículos parados o que están circulando lentamente y descubrir que están esperando para pasar por un estrechamiento.	1,62	0,8
P45	En un cruce con visibilidad, saltarse una señal de STOP deliberadamente.	1,61	1,08

Item		Media	Desv. Típica
P09	No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.	1,6	0,66
P24	En un cruce sin señalizar, no ceder el paso al vehículo que viene por la derecha.	1,56	0,75
P12	Encender las luces en vez del limpia-parabrisas, o viceversa.	1,5	0,82
P06	Intentar adelantar sin mirar el retrovisor y ser advertido por las luces o el claxon de otro vehículo que ya había empezado a realizar el adelantamiento.	1,5	0,66
P01	Hacer un giro invadiendo parcialmente otro carril, y tener que corregir la trayectoria para no colisionar con otro vehículo.	1,49	0,66
P73	Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	1,48	0,78
P34	Circular por un carril inadecuado al aproximarse a un cruce, teniendo en cuenta la dirección prevista, y cambiar de forma brusca al correcto.	1,46	0,71
P38	Olvidarse de mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	1,44	0,66
P72	Saltarse un 'ceda el paso' y estar a punto de colisionar con otro vehículo que tenía preferencia.	1,44	0,59
P48	De noche, empezar a circular olvidándose de encender las luces.	1,41	0,67
P42	Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	1,4	0,82
P47	Ir a salir de un semáforo llevando puesta la tercera marcha.	1,38	0,63
P31	Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	1,35	0,55
P03	Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	1,32	0,74
P20	'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	1,3	0,69
P60	Por la noche saltarse los semáforos en rojo en calles en que no hay circulación.	1,29	0,73
P35	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	1,28	0,68
P74	Cerrar el vehículo y dejarse las llaves dentro.	1,23	0,53
P61	Al atravesar un carril bici que cruza la vía, interponerse en el camino de un ciclista que tiene preferencia.	1,22	0,51
P18	Circular en dirección prohibida por un tramo de una calle con el fin de atajar.	1,2	0,56
P04	Adelantar por el arcén a un vehículo que circula lentamente.	1,15	0,51
P53	Olvidarse de renovar el seguro y darse cuenta de que se está conduciendo sin los papeles en regla.	1,12	0,48

**Versión española del DBQ**



## Encuesta sobre el comportamiento de los conductores

Con la colaboración de:

**INTRAS**  Instituto de Tráfico y Seguridad Vial  
UNIVERSITAT ID VALÈNCIA

**RACC**  
Automóvil Club

## INSTRUCCIONES

El cuestionario que a continuación le presentamos plantea una serie de enunciados que representan situaciones de tráfico y el modo en que se ha actuado en cada una de ellas. Lo que le pedimos es que conteste **con qué frecuencia actúa del modo indicado en cada una de las situaciones propuestas**.

Veamos un **ejemplo**:

*Al realizar un adelantamiento, estimar mal la distancia disponible y volver a nuestro carril pisando la línea continua.*

Para contestar a cada enunciado, le proponemos una serie de alternativas de respuesta, numeradas del 0 al 6. Rodee con un círculo la que mejor refleje su respuesta. Las alternativas de respuesta que le ofrecemos son las siguientes:

1. Nunca.
2. Casi nunca.
3. Pocas veces.
4. Algunas veces.
5. Frecuentemente.
6. Casi siempre.
0. No pertinente.

**Para cada enunciado debe marcar únicamente una de las alternativas de respuesta.** El modo en que se responda a cada situación puede variar en función del tipo de vehículo que se conduce, por lo que en caso de que usted conduzca más de un tipo de vehículo, le pedimos que conteste desde la perspectiva de aquél con el que circule más kilómetros al año.

### EJEMPLO:

Imaginemos el siguiente enunciado:

1. Al realizar un adelantamiento, estimar mal la distancia disponible y volver a nuestro carril pisando la línea continua.      1   2   3   4   5   6   0

Si en la realización de adelantamientos, casi nunca 'estima mal la distancia disponible para realizar el adelantamiento, obligándole a volver a su carril pisando la línea continua', entonces rodearía con un círculo la casilla que tiene el número 2.

1. Al realizar un adelantamiento, estimar mal la distancia disponible y volver a nuestro carril pisando la línea continua.      1   ②   3   4   5   6   0

En el caso de que se equivoque al señalar una respuesta, puede rectificar tachando el círculo en aquella celda que hubiese marcado, y rodeando de nuevo la celdilla que corresponda.

1. Al realizar un adelantamiento, estimar mal la distancia disponible y volver a nuestro carril pisando la línea continua.      ①   ~~2~~   3   4   5   6   0

**Por favor, intente contestar todas la preguntas y hágalo con la mayor sinceridad y objetividad posibles. Recuerde que el cuestionario es anónimo. Agradecemos su colaboración**

¿Con qué frecuencia actúa de esta manera?								
1. Nunca	2. Casi nunca	3. Pocas veces	4. Algunas veces	5. Frecuentemente	6. Casi siempre	0. No pertinente		
1.	Hacer un giro invadiendo parcialmente otro carril y tener que corregir la trayectoria para no colisionar con otro vehículo.	1	2	3	4	5	6	0
2.	No darse cuenta de que el semáforo se ha puesto en verde.	1	2	3	4	5	6	0
3.	Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	1	2	3	4	5	6	0
4.	Adelantar por el arcén a un vehículo que circula lentamente.	1	2	3	4	5	6	0
5.	Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	1	2	3	4	5	6	0
6.	Intentar adelantar sin mirar el retrovisor y ser advertido por las luces o el claxon de otro vehículo que ya había empezado a realizar el adelantamiento.	1	2	3	4	5	6	0
7.	Realizar una mala planificación de la ruta a realizar y, como consecuencia, encontrarse en un atasco que se podría haber evitado.	1	2	3	4	5	6	0
8.	Derrapar en una vía mojada debido a que se ha frenado demasiado bruscamente.	1	2	3	4	5	6	0
9.	No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.	1	2	3	4	5	6	0
10.	Girar a la derecha para incorporarse a una carretera principal, sin haber visto que venía un vehículo por ese carril, o pensando que estaba más lejos de lo que en realidad se encontraba.	1	2	3	4	5	6	0
11.	Circular tan cerca del vehículo de delante que pueda resultar difícil evitar la colisión en caso de un frenado de emergencia.	1	2	3	4	5	6	0
12.	Encender las luces en vez del limpiaparabrisas, o viceversa.	1	2	3	4	5	6	0
13.	Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	1	2	3	4	5	6	0
14.	Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.	1	2	3	4	5	6	0
15.	Darse cuenta demasiado tarde de que se está saltando un semáforo en rojo.	1	2	3	4	5	6	0
16.	Olvidarse de quitar el freno de mano al iniciar la marcha con el vehículo.	1	2	3	4	5	6	0
17.	Prescindir del uso del cinturón de seguridad en vías urbanas.	1	2	3	4	5	6	0
18.	Circular en dirección prohibida por un tramo de una calle con el fin de atajar.	1	2	3	4	5	6	0
19.	Impacientarse y adelantar de forma arriesgada a un vehículo lento, tras estar harto de ir tras él.	1	2	3	4	5	6	0
20.	'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	1	2	3	4	5	6	0
21.	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	1	2	3	4	5	6	0
22.	Aparcar encima de la acera debido a que no se encuentra un sitio donde poder hacerlo.	1	2	3	4	5	6	0
23.	Pasar con luz ámbar justo por delante de un peatón en un paso en el que éste tiene la luz verde.	1	2	3	4	5	6	0
24.	En un cruce sin señalizar, no ceder el paso al vehículo que viene por la derecha.	1	2	3	4	5	6	0
25.	Ir 'sacando el morro' en una intersección hasta que el conductor que viene y posee la preferencia no tiene más remedio que dejarle pasar.	1	2	3	4	5	6	0
26.	No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	1	2	3	4	5	6	0
27.	Conduciendo marcha atrás, golpear contra algo que no se ha visto antes.	1	2	3	4	5	6	0
28.	Conducir a una velocidad excesiva teniendo en cuenta la visibilidad y el estado de la superficie de la carretera.	1	2	3	4	5	6	0
29.	Realizar un cambio de sentido pisando una línea continua o en otro sitio en que no esté permitido.	1	2	3	4	5	6	0
30.	Estar a punto de quedarse dormido tras un tiempo largo conduciendo.	1	2	3	4	5	6	0
31.	Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	1	2	3	4	5	6	0
32.	No darse cuenta de la presencia de peatones cruzando, al girar hacia una calle desde una vía principal.	1	2	3	4	5	6	0
33.	Al conducir por carreteras secundarias (caminos, carreteras locales...), recortar el trazado de las curvas o invadir el carril opuesto, aun cuando no se tiene una clara visibilidad de los que vienen de frente.	1	2	3	4	5	6	0
34.	Circular por un carril inadecuado al aproximarse a un cruce, teniendo en cuenta la dirección prevista, y cambiar de forma brusca al correcto.	1	2	3	4	5	6	0
35.	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	1	2	3	4	5	6	0
36.	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	1	2	3	4	5	6	0
37.	Dándose cuenta de que se está estrechando la vía por la que se circula, no cambiar de carril hasta el último momento.	1	2	3	4	5	6	0
38.	Olvidarse de mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	1	2	3	4	5	6	0

¿Con qué frecuencia actúa de esta manera?													
1. Nunca	2. Casi nunca	3. Pocas veces	4. Algunas veces	5. Frecuentemente	6. Casi siempre	0. No pertinente							
39.	Equivocarse de salida en una rotonda por no leer correctamente la señalización. _____						1	2	3	4	5	6	0
40.	Olvidar señalar un giro o cambio de carril. _____						1	2	3	4	5	6	0
41.	Teniendo como objetivo dirigirse a un destino 'A', darse cuenta de que se está dirigiendo a otro destino 'B', que es más habitual para usted. _____						1	2	3	4	5	6	0
42.	Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y manifestarle su antipatía u hostilidad del modo que sea. _____						1	2	3	4	5	6	0
43.	Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que circule más rápido o se aparte. _____						1	2	3	4	5	6	0
44.	Estacionar brevemente en una zona que sabe que está prohibida con el fin de hacer un recado o gestión. _____						1	2	3	4	5	6	0
45.	En un cruce con visibilidad, saltarse una señal de STOP deliberadamente. _____						1	2	3	4	5	6	0
46.	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento. _____						1	2	3	4	5	6	0
47.	Ir a salir de un semáforo llevando puesta la tercera marcha. _____						1	2	3	4	5	6	0
48.	De noche, empezar a circular olvidándose de encender las luces. _____						1	2	3	4	5	6	0
49.	Al abandonar una vía principal, calcular mal la velocidad y tener que frenar bruscamente. _____						1	2	3	4	5	6	0
50.	Parar el vehículo en un paso para peatones o en un cruce con el fin de que baje o suba un ocupante del vehículo. _____						1	2	3	4	5	6	0
51.	Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...) _____						1	2	3	4	5	6	0
52.	Al aproximarse o entrar en una rotonda, circular por un carril inadecuado teniendo en cuenta la salida prevista. _____						1	2	3	4	5	6	0
53.	Olvidarse de renovar el seguro y darse cuenta de que se está conduciendo sin los papeles en regla. _____						1	2	3	4	5	6	0
54.	Pensando en otras cosas o distraído, no darse cuenta de que alguien está esperando, con la intención de cruzar, en un paso para peatones (paso de cebra). _____						1	2	3	4	5	6	0
55.	En una cola de vehículos que están girando a la derecha para incorporarse a una carretera principal, estar tan pendiente de los vehículos que se aproximan por la izquierda, que casi se colisiona con el de delante. _____						1	2	3	4	5	6	0
56.	Pensando en otras cosas, olvidar que circula con las luces largas hasta que algún otro conductor le hace ráfagas de luz advirtiéndole de ello. _____						1	2	3	4	5	6	0
57.	Quedarse parado en una intersección o en un paso de peatones a causa de la retención del tráfico. _____						1	2	3	4	5	6	0
58.	Estar cambiando de emisora de radio, de cassette o similar y, de repente, darse cuenta de que se va circulando por el medio o junto al borde de la carretera. _____						1	2	3	4	5	6	0
59.	Adelantar, a pesar de saber que se va a girar a la derecha en breve. _____						1	2	3	4	5	6	0
60.	Por la noche, saltarse los semáforos en rojo en calles en las que no hay circulación. _____						1	2	3	4	5	6	0
61.	Al atravesar un carril bici que cruza la vía, interponerse en el camino de un ciclista que tiene preferencia. _____						1	2	3	4	5	6	0
62.	Después de conducir durante un rato, darse cuenta de que no tiene un claro recuerdo del camino recorrido y de lo que ha sucedido durante el trayecto. _____						1	2	3	4	5	6	0
63.	Juzgar incorrectamente el estado de la superficie del pavimento y verse sorprendido por un derrapaje. _____						1	2	3	4	5	6	0
64.	Mirar el velocímetro y descubrir que, sin darse cuenta, se está viajando a una velocidad superior al límite legal. _____						1	2	3	4	5	6	0
65.	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera. _____						1	2	3	4	5	6	0
66.	Calcular mal el hueco disponible en una plaza de aparcamiento y golpear a otro vehículo estacionado. _____						1	2	3	4	5	6	0
67.	Al realizar un giro, estar a punto de colisionar con una bicicleta o ciclomotor que ha aparecido a nuestro lado. _____						1	2	3	4	5	6	0
68.	Adelantar a una fila de vehículos parados, o que circulan lentamente, y descubrir que están esperando para pasar por un estrechamiento. _____						1	2	3	4	5	6	0
69.	En una intersección no regulada, ceder el paso a vehículos aunque vengan por la izquierda y, en consecuencia, no tengan preferencia. _____						1	2	3	4	5	6	0
70.	Pasarse un desvío en una carretera, debido a que se iba demasiado deprisa y no se ha podido leer la señal correspondiente. _____						1	2	3	4	5	6	0
71.	Por ir distraído o preocupado, darse cuenta tarde de que el vehículo de delante ha reducido su velocidad y tener que frenar bruscamente para evitar la colisión. _____						1	2	3	4	5	6	0
72.	Saltarse un 'ceda el paso' y estar a punto de colisionar con otro vehículo que tenía preferencia. _____						1	2	3	4	5	6	0
73.	Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo. _____						1	2	3	4	5	6	0
74.	Cerrar el vehículo y dejarse las llaves dentro. _____						1	2	3	4	5	6	0
75.	Conducir, aun cuando se es consciente de poder encontrarse por encima del límite legal de alcohol. _____						1	2	3	4	5	6	0

A continuación, le planteamos una serie de preguntas generales que también nos resultan de interés en la realización de este estudio. No olvide que el cuestionario es anónimo. Conteste con sinceridad.

**Año de nacimiento** (4 cifras)

**Sexo** (Señale con una x la alternativa adecuada)

Hombre **1**                       Mujer **2**

**Estado civil** (Señale con una x la alternativa adecuada)

Soltero **1**       Casado/Vive en pareja **2**       Separado/Divorciado/Viudo **3**

**Tamaño de la población en que se vive** (Señale con una x la alternativa adecuada)

Menos de 2.000 habitantes **1**       Entre 10.000 y 50.000 **3**       Entre 100.000 y 1.000.000 **5**   
Entre 2.000 y 10.000 **2**       Entre 50.000 y 100.000 **4**       Más de 1.000.000 **6**

**Nivel de estudios** (escribir el número que corresponda en función de la clasificación del recuadro)

Suyos                       Del padre                       De la madre

- 1 - Sin estudios** (No sabe leer ni escribir. Sabe leer y escribir, pero fue a la escuela menos de 3 años)
- 2 - Primarios** (Previos al comienzo del Bachiller Elemental, 1º a 6º de EGB, Educación Primaria de la LOGSE, 1º a 6º de Primaria)
- 3 - Educación secundaria de primer grado** (Bachiller Elemental, 7º y 8º de EGB, 1º y 2º de BUP, 1º a 4º de ESO, FPI, Maestría Industrial, Graduado Escolar, Certificado Escolar)
- 4 - Educación secundaria de 2º grado** (Bachiller Superior, 3º de BUP y COU, FPII y Ciclos Bormativos de Grado Superior, 1º y 2º de Bachillerato de la LOGSE)
- 5 - Estudios universitarios** (Ciclo Medio: Diplomado, Graduado, Carrera Técnica; Ciclo Superior: Licenciatura, Ingeniería Superior, Arquitectura, Doctorado)
- 6 - Otros** – Especificar:

**Actividad laboral** (escribir el número que corresponda, en función de la clasificación del recuadro)

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><b>10</b> - OCUPADO</li> <li><b>01</b> - Jubilado</li> <li><b>02</b> - Desempleado habiendo trabajado antes</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>03</b> - Desempleado en busca del primer empleo</li> <li><b>04</b> - Trabaja en tareas del hogar exclusivamente</li> <li><b>05</b> - Estudiante</li> </ul> |
|---|--|

#### ANTIGÜEDAD

¿En qué año obtuvo su permiso de conducción de vehículos de categoría B (coches)?

Desde entonces, ¿cuántos años ha estado sin conducir o lo ha hecho muy poco (menos de 1000 Km. al año)?

#### VEHÍCULO

Antes de obtener el permiso de conducir del coche, ¿solía conducir ciclomotor o motocicleta?

SÍ                       NO

A continuación se muestra un listado de tipos de vehículo. Escriba a la derecha de aquél que conduzca, el promedio aproximado de kilómetros que realiza al año. En el caso de que conduzca más de un tipo de vehículo, escriba ese promedio para cada uno de ellos.

Bicicleta \_\_\_\_\_ Motocicleta \_\_\_\_\_ Furgoneta / Camión ligero \_\_\_\_\_  
Ciclomotor \_\_\_\_\_ Turismo \_\_\_\_\_ Camión / Autobús \_\_\_\_\_  
Otro vehículo \_\_\_\_\_ Km. \_\_\_\_\_

**IMPORTANTE:** Las siguientes 6 preguntas se refieren al vehículo con el que realiza más kilómetros de promedio anual (señalar una única respuesta a cada pregunta).

¿Es suyo el vehículo?

SÍ 1  NO 2

Para lo que utilizo más el vehículo es para...

Ir y volver del trabajo / estudios 1  Ocio y tiempo libre 3  Salidas vacacionales 5   
En el desempeño del trabajo 2  Ir de compras, recados... 4  Otro (especificar): \_\_\_\_\_

Utilizo el vehículo...

Todos los días 1  Unos pocos días a la semana 3  Unas pocas veces al año 5   
Casi todos los días 2  Unos pocos días al mes 4

El tipo de vía que más utilizo en los desplazamientos que realizo es...

Autopista / Autovía 1  Vías rurales 3  Otra (especificar): \_\_\_\_\_  
Carretera convencional 2  Vías urbanas 4

¿Qué porcentaje de los kilómetros que realiza son conduciendo de noche?

(De 0 a 100%)

¿Qué porcentaje de los kilómetros que realiza son conduciendo con pasajeros?

(De 0 a 100%)

Como conductor, e independientemente de quién fue el causante, ¿cuántos accidentes de tráfico ha tenido en los últimos cinco años...

A) con algún tipo de víctima aunque sea leve?   B) con solo daños materiales?

Como pasajero o peatón, e independientemente de quién fue el causante, ¿cuántos accidentes de tráfico ha tenido en los últimos cinco años...

A) con algún tipo de víctima aunque sea leve?   B) con solo daños materiales?

¿Cuántas multas se le han impuesto en los últimos 5 años (no incluyendo las de mal estacionamiento)?

### AUTOVALORACIÓN DE LA CONDUCCIÓN

(Para contestar, utilice una escala de 0 a 10, representando el 0 el mínimo y el 10 el máximo. Rodee con un círculo el valor que corresponda en cada pregunta.)

Su conocimiento de las normas de circulación es de:

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Su habilidad como conductor es de:

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Su prudencia a la hora de conducir es de:

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10