




ACCES-II / F

18/07/05
(Versión final)

Título del informe:	Principales resultados del estudio (INFORME FINAL)
Autores del informe:	<i>Dña. Elena López de Cózar Dr. Gabriel Molina Ibáñez Dr. Jaime Sanmartín Arce</i>
Título del proyecto:	ACCES2: Aplicación y baremación del Cuestionario de Comportamientos en la Conducción (Driver Behaviour Questionnaire) para el estudio del error humano en la conducción de vehículos en la población española.
Directores del proyecto:	<i>Dr. Jaime Sanmartín y Dr. Luis Montoro (INTRAS) Dr. Josep M^a Aragay Barbany</i>
Patrocinador:	Fundación RACC 

El presente informe se inscribe en el proyecto "*ACCES2: Aplicación y baremación del Cuestionario de Comportamientos en la Conducción (Driver Behaviour Questionnaire) para el estudio del error humano en la conducción de vehículos en la población española.*" que se desarrolla en el marco del contrato de investigación entre Fundació RACC de Foment i Defensa de l'Automobilista y la Universitat de València Estudi General, firmado en Valencia a 21 de Junio de 2004, al amparo del artículo 83 de la Ley Orgánica de Universidades 6/2001 de 21 de Diciembre de 2002 y de los Estatutos de la Universitat de València.

INDICE

1	ANTECEDENTES.....	5
2	OBJETIVOS.....	7
3	DESCRIPCIÓN DEL CUESTIONARIO	8
3.1	VERSIÓN REDUCIDA DE LA ADAPTACIÓN ESPAÑOLA DEL DBQ	8
3.2	DATOS DESCRIPTIVOS Y DE CLASIFICACIÓN	11
3.3	FICHA TÉCNICA DEL ESTUDIO.....	13
4	MUESTRA UTILIZADA	14
4.1	CARACTERÍSTICAS DE LA MUESTRA	17
5	ANÁLISIS FACTORIAL Y CÁLCULO DE LAS PUNTUACIONES.....	21
5.1	ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA FACTORIAL.....	21
5.2	CÁLCULO DE LAS PUNTUACIONES EN EL TEST	30
6	ANÁLISIS DEL COMPORTAMIENTO INSEGURO EN LA CONDUCCIÓN.....	43
6.1	ANÁLISIS DE LOS COMPORTAMIENTOS ESPECÍFICOS DEL SDBQ.....	43
6.1.1	<i>Resultados generales.....</i>	43
6.1.2	<i>Diferencias de género.....</i>	48
6.1.3	<i>Diferencias por edad.....</i>	52
6.1.4	<i>Diferencias por comunidad autónoma.....</i>	58
6.1.5	<i>Diferencias por exposición al riesgo.....</i>	62
6.1.6	<i>Diferencias en función de los accidentes como conductor (con víctimas).....</i>	67
6.1.7	<i>Diferencias en función de los accidentes como conductor (sin víctimas)</i>	71
6.2	ANÁLISIS DE LAS DIMENSIONES	74
6.2.1	<i>Diferencias por género y edad</i>	75
6.2.2	<i>Diferencias por nivel de estudios</i>	77
6.2.3	<i>Diferencias por comunidad autónoma.....</i>	78
6.2.4	<i>Diferencias por actividad laboral</i>	82
6.2.5	<i>Diferencias por antigüedad del permiso.....</i>	83
6.2.6	<i>Diferencias por conducción previa de ciclomotor o motocicleta</i>	83
6.2.7	<i>Diferencias por kms anuales (coche).....</i>	85
6.2.8	<i>Diferencias en función del historial de accidentes</i>	87
6.2.9	<i>Diferencias por auto-evaluación del conductor (conocimiento, habilidad y prudencia)...</i>	89
6.3	ESTUDIO ESPECÍFICO EN SEIS COMUNIDADES AUTÓNOMAS: ANDALUCÍA, ASTURIAS, CATALUÑA, C. DE MADRID, C. VALENCIANA Y GALICIA.....	92
6.3.1	<i>Andalucía.....</i>	92

6.3.2	<i>Asturias</i>	100
6.3.3	<i>Cataluña</i>	107
6.3.4	<i>Comunidad de Madrid</i>	115
6.3.5	<i>Comunidad Valenciana</i>	122
6.3.6	<i>Galicia</i>	130
7	APLICACIÓN TELEMÁTICA DEL SDBQ	137
7.1	ACCESO AL CUESTIONARIO EN LA WEB.....	137
7.2	CARACTERÍSTICAS DEL SDBQ “ON-LINE”.....	138
8	ANÁLISIS PSICOMÉTRICO DEL CUESTIONARIO	146
9	APÉNDICES	152

1 ANTECEDENTES

El presente estudio surge como continuación del proyecto desarrollado durante el año 2003 denominado “ACCES: Adaptación del Cuestionario de Comportamientos en la Conducción (Driver Behaviour Questionnaire) para el estudio del error humano en la conducción de vehículos en la población española”.

Este proyecto tenía como objetivo principal la adaptación del cuestionario DBQ (Driver Behaviour Questionnaire), desarrollado originalmente por Reason (1990)¹ en la Universidad de Manchester, a la población de conductores españoles y la subsiguiente consecución de datos empíricos relativos al error humano y a comportamientos inseguros en la conducción de vehículos en nuestro país.

Las aportaciones esenciales resultantes del mismo se resumieron en dos bloques:

(1) desde un punto de vista instrumental, desarrollar 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.

La aplicación piloto de la versión española del DBQ se realizó a partir de un envío por correo de 3000 cuestionarios donde se preguntaba sobre los 75 ítems del DBQ (traducidos y seleccionados del conjunto de los ítems que conforman las distintas versiones existentes del cuestionario a nivel internacional), además de otras cuestiones de clasificación relacionadas con características personales, experiencia y hábitos en la conducción, e historial de accidentes. La muestra de sujetos analizados procedía de la población general de socios del RACC (socios individuales con más de dos años de antigüedad), obtenida por muestreo aleatorio estratificado, considerando las distribuciones por edad, sexo y comunidad autónoma.

¹ Reason, J.; Manstead, A., Stradling, S.; Baxter, J. & Campbell, K. (1990) Errors and violations on the roads: a real distinction? *Ergonomics*, vol. 33, nº 10/11, 1315-1332.

Se obtuvieron un total de 309 cuestionarios válidos, que una vez analizados arrojaron una estructura factorial final de 4 factores, concordante con las obtenidas en las diversas aplicaciones del DBQ realizadas en varios países europeos. Estos factores reflejan varias dimensiones que podríamos denominar como (1) errores, (2) infracciones (3) infracciones agresivas y (4) lapsos.

A su vez, el cuestionario fue depurado (a partir del análisis de las características psicométricas y de contenido de los ítems), y reducido a 34 ítems representativos de los 4 factores, disponiendo de un baremo provisional que permitió obtener las puntuaciones ponderadas para cada factor en función de las contestaciones dadas por los sujetos al cuestionario.

Aunque la muestra de este estudio piloto fue relativamente pequeña y, por tanto no se podía concluir que el cuestionario estaba perfectamente baremado, el equilibrio del muestreo y la convergencia con los resultados europeos ha permitido realizar aplicaciones prácticas con dicho cuestionario que, a su vez, han facilitado la obtención de más datos con el fin de obtener una baremación definitiva de esta versión.

2 OBJETIVOS

Una vez desarrollada la versión española reducida (34 ítems) del Driver Behaviour Questionnaire (DBQ), en este segundo proyecto se plantean los siguientes objetivos, basados en la aplicación del cuestionario a una muestra amplia, representativa de todo el estado español:

1- Evaluar las características psicométricas de esta nueva versión reducida del DBQ (a partir de ahora lo llamaremos SDBQ) como instrumento para la medición de los comportamientos inseguros en la conducción de vehículos, y comprobar su consistencia con las encontradas en otras aplicaciones internacionales.

2- Analizar la estructura factorial del SDBQ, su consistencia con la versión completa y la contrastación con la estructura encontrada en otros estudios internacionales.

3- Desarrollar una escala de baremación basada en percentiles inversos, escalados de 0 a 10 como método de comparación de las puntuaciones obtenidas en el cuestionario respecto a la población general y a grupos específicos poblacionales.

4- Describir exhaustivamente el comportamiento inseguro de la población española en la conducción de vehículos, a partir del análisis de las relaciones y diferencias entre distintos grupos poblacionales determinados a partir de las diversas variables de clasificación.

5- Colaborar y asesorar en el diseño de la aplicación telemática del cuestionario SDBQ, a través de la página Web del Real Automóvil Club de Cataluña (RACC).

3 DESCRIPCIÓN DEL CUESTIONARIO

El cuestionario se divide en dos grandes apartados:

- 1- Versión reducida de la adaptación española del DBQ
- 2- Datos descriptivos y de clasificación

3.1 VERSIÓN REDUCIDA DE LA ADAPTACIÓN ESPAÑOLA DEL DBQ

El DBQ (Driver 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).

La adaptación española (SDBQ) 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.

Se realizó una primera selección de 75 ítems donde se tuvo en cuenta, tanto criterios de contenido y claridad de los mismos, como criterios de comparabilidad respecto a estudios internacionales (se conservaron los ítems de la versión original británica del cuestionario así como los correspondientes a la última versión reducida utilizada en un estudio transcultural en Gran Bretaña, Finlandia y Holanda).

El estudio piloto realizado con una muestra representativa de socios del racc (proyecto ACCES, 2003), ha permitido reducir el nº de ítems necesarios para evaluar las distintas dimensiones representadas en el DBQ (lapsos/distracciones, errores, infracciones y manifestaciones agresivas), con lo que el cuestionario definitivo, en versión reducida, contiene un total de 34 situaciones relacionadas con comportamientos inseguros en la conducción de vehículos.

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 0 a 10 donde el 0 indica que nunca actúa del modo indicado en el enunciado y el 10 indica una frecuencia muy alta, utilizando los valores intermedios en función del nivel de frecuencia en que el sujeto se vea identificado.

Las dimensiones que se tienen en cuenta en el cuestionario son las siguientes:

- Los **lapsos/distracciones**, se refieren a despistes o fallos en la atención, y por tanto son comportamientos no conscientes ni intencionados.
- Los **errores**, se refieren a fallos involuntarios, acciones o estimaciones que no se consiguen hacer correctamente, debidos principalmente a deficiencias en los procesos de juicio y toma de decisiones en la conducción.
- **Infracciones a la norma**, es el incumplimiento deliberado de las normas básicas de seguridad vial.
- **Manifestaciones de agresividad**, son comportamientos agresivos, provocativos o exhibicionistas que se manifiestan durante la conducción.

En la Tabla 1 se presentan los distintos comportamientos que conforman el SDBQ, ordenados tal y como se van preguntando a los sujetos.

Se indica el número de ítem que le corresponde en la versión reducida (*nº*) así como el que presentaba en la versión completa (*nº orig.*). Asimismo se especifica la dimensión/es donde cada ítem proporciona mayor peso en el cálculo de las puntuaciones finales (este peso se ha establecido a partir de la estructura factorial que presenta el cuestionario).

Nº	Nº orig.	Comportamiento	Dimensión ²
1	P03	Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	Agresividad
2	P05	Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	Infracción
3	P09	No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.	Error
4	P11	Circular tan cerca del vehículo de delante que pueda resultar difícil evitar la colisión en caso de una frenada de emergencia.	Infracción/ Error
5	P12	Encender sin querer el intermitente en vez del limpia-parabrisas, o viceversa.	Lapso- Distracción
6	P13	Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	Agresividad
7	P14	Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.	Lapso- Distracción
8	P20	'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	Agresividad
9	P21	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	Infracción/ Error
10	P25	Ir 'sacando el morro' en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia no tiene más remedio que dejarle pasar.	Lapso- Distracción/ Agresividad
11	P26	No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	Lapso- Distracción/ infracción
12	P27	Conduciendo marcha atrás, golpear contra algo que no se había visto.	Lapso- Distracción
13	P29	Hacer un cambio de sentido pisando una línea continua o en otro sitio en que no está permitido.	Infracción
14	P31	Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	Agresividad/ Lapso- Distracción
15	P32	No darse cuenta de la presencia de peatones cruzando, al girar hacia una calle desde una vía principal.	Lapso- Distracción/ Error
16	P35	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	Agresividad
17	P36	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	Infracción
18	P37	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.	Infracción/ Error
19	P38	No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	Error
20	P39	Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señalización.	Lapso- Distracción
21	P41	Teniendo como objetivo dirigirse a un destino determinado, darse cuenta de repente que se esta dirigiendo a otro destino que es más habitual para usted.	Lapso- Distracción
22	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
23	P43	Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	Agresividad
24	P46	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.	Lapso- Distracción
25	P47	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.	Lapso- Distracción
26	P51	Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...)	Infracción

² Dimensión donde el ítem satura más alto. Los distintos ítems puntúan en varias dimensiones a la vez aunque se señalan las principales.

Nº	Nº orig.	Comportamiento	Dimensión ²
27	P54	Pensando en otras cosas, entrar en una rotonda circulando por un carril inadecuado teniendo en cuenta la salida que se debería coger.	Lapso-Distracción
28	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.	Lapso-Distracción/ Error
29	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-Distracción
30	P65	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	Agresividad
31	P67	Al realizar un giro, estar a punto de colisionar con una bicicleta o ciclomotor que ha aparecido a nuestro lado.	Lapso-Distracción
32	P72	No ver una señal de 'ceda el paso' y estar a punto de colisionar con otro vehículo que tenía preferencia.	Lapso-Distracción
33	P73	Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	Agresividad/ Infracción
34	P75	Conducir aun sabiendo que puede estarse por encima del límite legal de alcohol.	Agresividad/ Infracción

Tabla 1: Enumeración de los comportamientos incluidos en el cuestionario junto a las dimensiones que representan.

3.2 DATOS DESCRIPTIVOS Y DE CLASIFICACIÓN

Además de las situaciones específicas del DBQ, en el cuestionario se recogen distintas preguntas que sirven de partida para la descripción de la muestra y para su clasificación en distintos grupos. Esto permite obtener una exploración más exhaustiva y profunda del comportamiento inseguro en la conducción.

Así, se han tenido en cuenta:

- Cuestiones socio-demográficas como la edad, el género, la comunidad autónoma de residencia, el nivel de estudios terminado y la ocupación laboral.
- Información relativa a la experiencia en la conducción como la antigüedad del permiso, o la conducción previa de ciclomotor o motocicleta
- Preguntas relacionadas con el nivel de exposición al riesgo como el promedio de kms recorridos anualmente, o la frecuencia de uso del vehículo.
- Información sobre el historial de accidentes en los últimos cinco años (con víctimas y/o sin víctimas)

Además se han incluido preguntas donde se evalúa la auto-percepción 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 (se pregunta sobre el conocimiento de la norma, la habilidad como conductor y la prudencia que manifiesta en su conducción).

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, comunidad autónoma, año de obtención del permiso, 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 FICHA TÉCNICA DEL ESTUDIO

- **ÁMBITO:** Península Ibérica y Baleares.
- **UNIVERSO:** Población española mayor de 17 años, de ambos sexos, y con permiso de conducción.
- **TAMAÑO DE LA MUESTRA:** 4860 entrevistas
- **PROCEDIMIENTO DE MUESTREO:** Muestreo polietápico estratificado a partir de las variables comunidad autónoma, sexo y edad.
- **FECHA DE REALIZACIÓN:** Mayo-Junio de 2004
- **ERROR MUESTRAL:** Para un nivel de confianza del 95%, y $p=q$ el error es $\pm 1,4\%$ para el conjunto de la muestra
- **ADMINISTRACIÓN:** Entrevistas telefónicas

4 MUESTRA UTILIZADA

El procedimiento de selección de la muestra se ha realizado por muestreo polietápico estratificado, asumiendo un error muestral del 1,4% con un margen de confianza del 95%.

Para ello se ha tenido en cuenta la distribución por sexo, edad y comunidad autónoma (Tabla 3, Tabla 5, y Tabla 7) del censo de conductores españoles, registrado en el anuario estadístico general de la DGT (hemos tenido en cuenta los datos del censo del 2002 ya que en el momento del pase de la encuesta aun no se disponían de los últimos datos para el 2003).

Prácticamente se han mantenido las proporciones existentes entre los distintos grupos de conductores y se ha conseguido un tamaño de muestra importante con el objetivo de que los resultados de la encuesta puedan generalizarse a la población general, disminuyendo el error de estimación (Tabla 2, Tabla 4, y Tabla 6).

En las siguientes tablas (Tabla 2 a Tabla 7), se puede apreciar esta proporcionalidad con el censo general de conductores:

género (control)

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	hombre	3021	62,2	62,2	62,2
	mujer	1839	37,8	37,8	100,0
	Total	4860	100,0	100,0	

Tabla 2: Distribución de participantes en el estudio en función del sexo.

Género	Censo	
Hombres	12.301.254	62,07%
Mujeres	7.517.631	37,93%
Total	19.818.885	100%

Tabla 3: Censo de conductores mayores de 18 años en 2002 (sin contar las licencias) en función del sexo (Fuente: Anuario estadístico General de la DGT)

Edad agrup

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos <30	1139	23,4	23,4	23,4
30-44	1871	38,5	38,5	61,9
45-64	1443	29,7	29,7	91,6
>64	407	8,4	8,4	100,0
Total	4860	100,0	100,0	

Tabla 4: 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 5: Censo de conductores mayores de 18 años en 2002 (sin licencias) en función del grupo de edad (Fuente: Anuario estadístico General de la DGT)

comunidad autónoma

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Andalucía	797	16,4	16,4	16,4
Aragón	155	3,2	3,2	19,6
Asturias	134	2,8	2,8	22,3
Balears	107	2,2	2,2	24,5
Cantabria	74	1,5	1,5	26,1
Castilla y León	346	7,1	7,1	33,2
Castilla-La Mancha	190	3,9	3,9	37,1
Catalunya	832	17,1	17,1	54,2
Comunidad Valenciana	543	11,2	11,2	65,4
Extremadura	147	3,0	3,0	68,4
Galicia	356	7,3	7,3	75,7
Madrid	639	13,1	13,1	88,9
Murcia	148	3,1	3,1	91,9
Navarra	69	1,4	1,4	93,3
Euskadi	285	5,9	5,9	99,2
La Rioja	39	,8	,8	100,0
Total	4860	100,0	100,0	

Tabla 6: Distribución de participantes en el estudio en función de la comunidad autónoma.

C. AUTONOMA	CENSO	
Andalucía	3.112.652	16%
Aragón	603.939	3%
Asturias	523.122	3%
Baleares	417.681	2%
Cantabria	288.761	1%
Castilla y León	1.353.044	7%
Castilla la Mancha	831.725	4%
Cataluña	3.249.962	16%
C. Valenciana	2.118.864	11%
Extremadura	485.493	2%
Galicia	1.389.618	7%
Madrid	2.494.394	13%
Murcia	579.033	3%
Navarra	289.417	1%
Euskadi	1.091.237	6%
La rioja	150.388	1%
Resto (Canarias, Ceuta y Melilla)	843.882	4%
TOTAL	19.823.212	100%

Tabla 7: Censo de conductores (incluye menores de 18 años con permiso A-2) en 2002 (sin licencias) en función de la comunidad autónoma (Fuente: Anuario estadístico General de la DGT)

Si analizamos las características de las muestras utilizadas en otros estudios internacionales (Tabla 8), se observan perfiles similares de la muestra española con las de otros países.

	España (n=4860)	Suiza ³ (n=1429)	G. Bretaña ⁴ (n=831)	Finlandia ³ (n=1123)	Holanda ³ (n=703)	China ⁵ (n=520)
Edad media (D.T.)	42,14 (14,67)	42 (16)	39,55 (14,51)	37,52 (15,12)	45,9 (14,75)	35,77 (7,99)
Años de experiencia (D.T.)	19,29 (12,9)	22 (14)	18,35 (12,91)	16,93 (12,94)	23,62 (13,11)	8,3 (7,18)
Al menos un accidente	29%		31,3%	22,5%	28,2%	18,4%
Hombres	62,2%	71%	51,3%	45,9%	70,4%	83,6%
Mujeres	37,8%	29%	48,7%	54,1%	29,6%	16,4%

Tabla 8: Comparación de algunas variables de clasificación de la muestra en varios estudios internacionales donde se ha utilizado el DBQ.

Referencias de estudios internacionales:

³ Aberg, L. y Rimmö, P (1998) Dimensions of aberrant driver behaviour. *Ergonomics* 41, 39-56.

⁴ Lajunen, T.; Parker, D. y Summala, H. (2003) The Manchester Driver Behaviour Questionnaire: a cross-cultural study. *Accident Analysis and Prevention* 942, 1-8.

⁵ Xie, C., Parker, D. (2002) A social psychological approach to driving violations in two Chinese cities. *Transportation Research Part F* 5, 293-308

Sin embargo el tamaño de la muestra es mucho más importante que los utilizados en otros países, lo que garantiza una mayor representatividad y unos resultados más ajustados a la realidad de la conducción en nuestro país (el mayor tamaño de muestra reduce de forma importante los errores y sesgos que normalmente se asocian a los estudios de encuesta por teléfono, como la deseabilidad social y/o la falta sinceridad en la respuesta).

4.1 CARACTERÍSTICAS DE LA MUESTRA

Manteniendo las proporciones específicas de género, edad y comunidad autónoma definidas por el censo de conductores, nuestra muestra presenta mayor proporción de hombres (62,2%) que de mujeres (37,8%). La media de edad general se encuentra en torno a los 42 años, aunque teniendo en cuenta el sexo, la población de mujeres conductoras es relativamente más joven que la de los hombres (solo un 28,8% de las mujeres tiene más de 45 años, mientras que en el caso de los hombres este grupo representa el 43,8%).

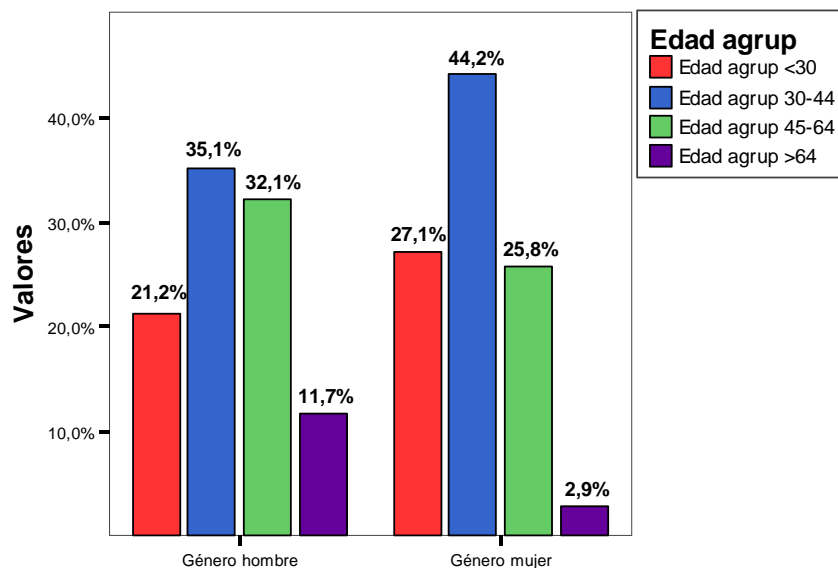


Ilustración 1: Distribución porcentual de la muestra en función de la edad y el sexo

Por comunidades autónomas, y como es esperable, la mayoría de conductores proceden de las comunidades más pobladas (Cataluña, Andalucía, Madrid y la Comunidad Valenciana).

Por otra parte se ha equilibrado la distribución de los conductores en función del nivel de estudios (existe una proporción similar de conductores en los distintos niveles con-

siderados), exceptuando el grupo sin estudios, cuya representatividad es mucho menor (solo un 3,4% de los conductores).

En cuanto al grado de ocupación, la mayoría de los conductores se encuentran en activo y ocupados (aproximadamente un 63% de los conductores), aunque existen grupos específicos donde hay un peso relativo importante del género. Así, mientras los hombres destacan sobretodo en los grupos de activos ocupados y jubilados-pensionistas, las mujeres tienen una importancia relativa mayor en los grupos de activos en paro y en el de tareas del hogar (el 98% de la muestra que se dedica exclusivamente a las tareas del hogar es de género femenino).

Finalmente, analizamos las variables relacionadas con 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 la antigüedad del permiso (categoría B), y la conducción previa o no de ciclomotor y/o motocicleta antes de obtener dicho permiso, se observa que la mayoría de los sujetos participantes llevan bastantes años conduciendo, sobretodo en el grupo de los hombres (el 39% tiene el permiso hace más de 25 años). Las mujeres tienen menos años de experiencia en la conducción en comparación con los hombres participantes en el estudio (el 42% de las mujeres tiene el permiso menos de 10 años mientras que en los hombre este grupo representa el 25%).

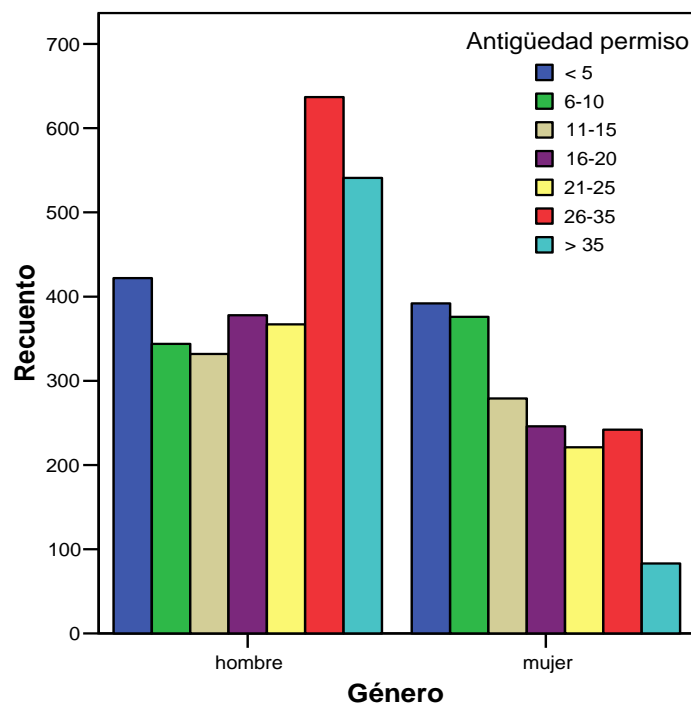
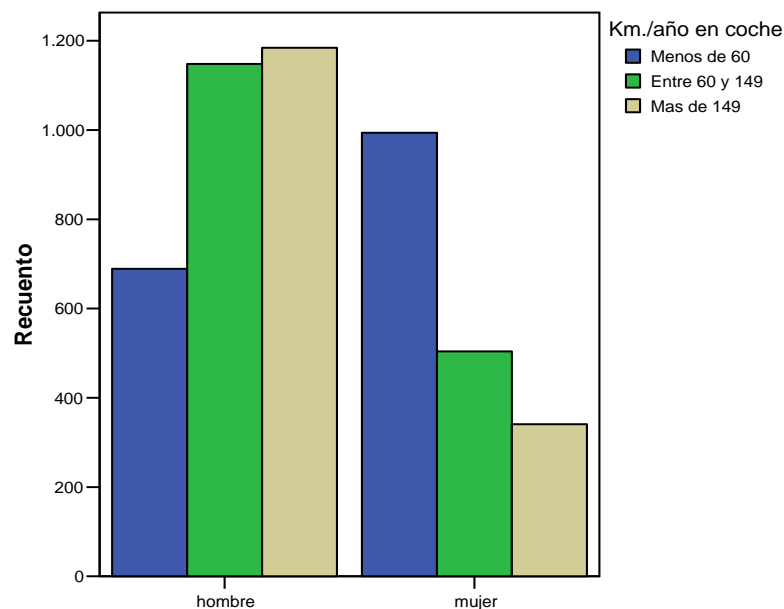


Ilustración 2: Distribución de la muestra en función de los años de experiencia en la conducción y el género.

Por otra parte, la mayoría de los conductores no tienen experiencia en la conducción de ciclomotor o motocicleta, anterior a la obtención del permiso del coche, aunque un porcentaje importante (35%) si que ha tenido esa experiencia.

La exposición al riesgo se suele estimar a partir del kilometraje medio anual y de la frecuencia de uso del vehículo. En este sentido, la mayoría de los conductores utilizan el vehículo con mucha frecuencia (el 73% de la muestra lo utiliza cada día o casi cada día durante la semana), observándose además diferencias entre sexos en cuanto al promedio de kms recorridos al año en coche, siendo los hombres los que conducen más kilómetros (sólo un 23% de los hombres conducen menos de 60000 kms/año mientras que este grupo representa el 54% en las mujeres conductoras).



En cuanto al historial de accidentalidad en los últimos 5 años, únicamente el 3,4% de los conductores ha tenido o reconoce haber tenido algún accidente con víctimas (independientemente de quien fue el causante), siendo mayor la proporción en el caso de los accidentes sin víctimas (el 28% reconoce haber sufrido algún accidente sin víctimas y el 13% dos o más en los últimos cinco años).

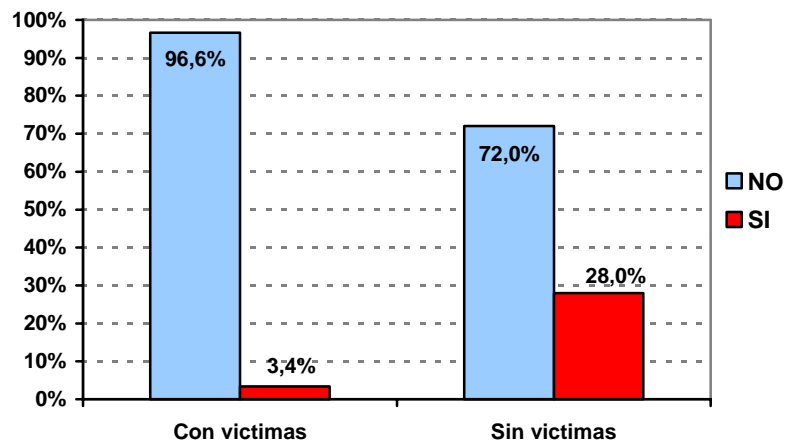


Ilustración 3: Distribución de la muestra en función de si ha sufrido o no accidentes en los últimos 5 años y la gravedad del mismo.

5 ANÁLISIS FACTORIAL Y CÁLCULO DE LAS PUNTUACIONES

5.1 ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA FACTORIAL

Uno de los objetivos del estudio era validar la versión reducida de la adaptación del DBQ a la población española, de forma que permita la utilización masiva del cuestionario conservando los criterios psicométricos de fiabilidad y validez, y la dimensionalidad evaluada en el cuestionario original.

Para evaluar la consistencia de la dimensionalidad subyacente a las respuestas dadas al cuestionario DBQ en su versión reducida (34 ítems), se ha utilizado un análisis factorial basado en el modelo de análisis de componentes principales con rotación equamax sobre los datos de respuesta a los ítems del cuestionario.

Recordemos brevemente que el análisis factorial es una técnica de reducción de datos que sirve para encontrar grupos homogéneos de variables a partir de un conjunto numeroso de éstas. Estos grupos se forman con las variables que correlacionan mucho entre sí, procurando inicialmente que unos grupos sean independientes de otros. Su propósito último consiste en buscar el número mínimo de dimensiones capaces de explicar el máximo de información contenida en los datos.

El aumento del tamaño de la muestra, en esta segunda fase del estudio (recordemos que la adaptación original se obtuvo a partir de una muestra de 309 sujetos), ha permitido mejorar los índices de aplicabilidad del modelo factorial sobre los datos: el índice de adecuación muestral de Kaiser-Meyer-Olkin y el test de esfericidad de Bartlett.

Así, en el primer caso, la medida de adecuación muestral cercana a uno (0,952) indica 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 (ha mejorado respecto a la versión completa del DBQ en la cual esta medida era de 0,887).

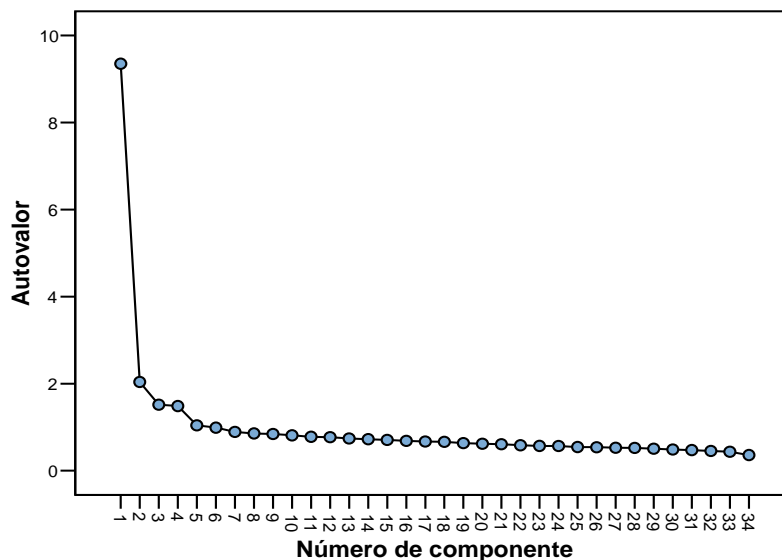
KMO y prueba de Bartlett

Medida de adecuación muestral de Kaiser-Meyer-Olkin.		,952
Prueba de esfericidad de Bartlett	Chi-cuadrado aproximado	48093,421
	gl	561
	Sig.	,000

Por otra parte, el test de esfericidad de Bartlett contrasta la hipótesis nula de que la matriz de correlaciones es una matriz identidad, en cuyo caso no existirían correlaciones significativas entre las variables, y por tanto no tendría sentido la reducción de dimensiones. Un valor de significatividad menor de 0,05 permite rechazar la hipótesis nula, y por tanto podemos afirmar a partir de nuestros resultados, que existen correlaciones significativas entre algunas de las variables, siendo pertinente la aplicación del modelo factorial.

Un primer análisis exploratorio de los autovalores (un autovalor indica la cantidad de varianza explicada por una componente principal o factor) correspondientes a cada uno de los componentes principales extraídos considerando todos los componentes posibles (tantos como items en el cuestionario), permite comprobar el número de dimensiones que resultaría más apropiado considerar en la extracción de los componentes principales, de forma que maximicemos la varianza explicada con el mínimo de componentes.

Gráfico de sedimentación



La forma del gráfico de sedimentación sugiere que es adecuada la selección de los 4 componentes que se han detectado en estudios previos sobre la dimensionalidad del DBQ, observándose incluso que ha aumentado la varianza explicada que se obtuvo en la adaptación completa del cuestionario (en el estudio anterior, el porcentaje de varianza explicada por los cuatro factores era del 34%, mientras que en la versión reducida es del 42%).

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.

Así, los ítems mejor representados por el modelo factorial obtenido son el 3 (No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento), el 17 (Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico), el 19 (No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar), el 9 (No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista), el 26 (Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial), el 2 (Ir a más velocidad de la permitida a altas horas de la noche o de madrugada), el 8 (Picarse y hacer carreras con otros conductores) y el 16 (Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de cantarle las cuarenta).

01	,337
02	,545
03	,639
04	,444
05	,347
06	,346
07	,292
08	,521
09	,591
10	,291
11	,454
12	,377
13	,400
14	,404
15	,417
16	,504
17	,630
18	,370
19	,629
20	,411
21	,412
22	,349
23	,401
24	,350
25	,391
26	,586
27	,447
28	,434
29	,293
30	,351
31	,331
32	,412
33	,350
34	,337

Tabla 9: Comunalidades asociadas a cada ítem

Tal como se observa en la Tabla 9, todos los ítems que forman el cuestionario tienen valores de comunalidad superiores a 0,29, lo que indica que es adecuado mantenerlos en la realización del análisis de componentes principales ya que pueden proporcionar información relevante en la interpretación de la dimensionalidad subyacente al cuestionario.

La siguiente tabla muestra los resultados relativos a la extracción factorial de componentes principales realizada: el valor propio asociado a cada componente (es decir, la cantidad de varianza total explicada por cada factor); el % de la varianza correspondiente (se obtiene dividiendo el autovalor por la suma total de autovalores, coincidiendo esta última con el número total de variables); 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 un poco más de un 42% de la variabilidad de las 34 variables originales, un valor que mejora la solución extraída mediante el cuestionario original completo (en el SDBQ de 75 ítems se consiguió explicar un 33,97% de la varianza) y que es bastante importante dentro del contexto de la investigación factorial en el campo de las Ciencias del Comportamiento.

Solución sin rotar			
Componente	Valores propios	% Varianza	% Var. acum.
1	9,351	27,503	27,503
2	2,038	5,995	33,498
3	1,516	4,459	37,957
4	1,486	4,372	42,328

Para facilitar la interpretación de la solución factorial se ha aplicado el método de rotación equamax. Este método es una combinación del método varimax, que simplifica los factores, y el método Quartimax, que simplifica las variables. Por tanto se minimiza tanto el número de variables que saturan alto en un factor como el número de factores necesarios para explicar una variable.

La rotación aplicada supone una redistribución de las magnitudes de los valores propios correspondientes a cada ítem, manteniendo la varianza total explicada por los 4 componentes.

Solución rotada			
Componente	Valores propios	% Varianza	% Var. acum.
1	4,445	13,073	13,073
2	3,985	11,721	24,794
3	3,456	10,163	34,958
4	2,506	7,370	42,328

Finalmente, se muestra la matriz de componentes rotados (Tabla 10). A fin de facilitar la interpretación de cada uno de los cuatro componentes o dimensiones, se han señalado en la tabla las saturaciones principales de cada ítem (sombreado en rojo), y se han ordenado los enunciados de mayor a menor saturación en cada factor, teniendo en cuenta este peso principal.

Por otra parte, determinados ítems saturan de forma relevante en varias dimensiones a la vez (señalado en azul), lo que nos indica que determinados comportamientos tienen una caracterización compleja, es decir, reflejan el efecto de distintas dimensiones a la vez o depende de la situación de conducción concreta en que se manifiesta (p.e. "No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista", se puede considerar como una infracción si es un comportamiento deliberado, aunque en determinados casos se puede

considerar error, si ese incumplimiento no es del todo deliberado y fruto de una mala percepción de la velocidad).

Tanto unos pesos como otros se han tenido en cuenta en la interpretación de los factores, así como en el cálculo de las puntuaciones que cada sujeto consigue mediante sus respuestas al cuestionario (este apartado es importante de cara a obtener los baremos comparativos para futuros pases del cuestionario).

Matriz de componentes rotados (ordenados)

	Componente			
	1	2	3	4
25- salir de un semáforo en una marcha no apropiada	,583	,018	,176	,138
05- confundir intermitente por limpia	,559	-,097	,142	,069
24- olvidar donde se aparcó	,558	,188	,050	-,001
21- ir a un destino diferente del previsto	,557	,277	,148	,060
12- golpear contra algo yendo marcha atrás	,550	,130	,163	,176
20- equivocarse al salir de una rotonda	,535	,279	,080	,202
27- entrar en rotonda por carril equivocado	,524	,324	,169	,196
32- no ver un ceda el paso y casi colisionar	,516	,204	,272	,172
28- en una cola casi colisionar con el de delante	,500	,227	,230	,282
07- pasarse una salida de la autopista	,494	,184	,020	,119
31- al girar casi atropellar bici o moto	,482	,130	,229	,173
15- no ver peatones al girar desde una via principal	,467	,218	,168	,351
11- no ver señales nuevas en via habitual	,465	,411	,055	,256
29- no recordar el recorrido realizado	,427	,275	,180	,046
10- sacar el morro en intersección	,331	,152	,289	,274
17- excederse en la velocidad al seguir el flujo del tráfico	,154	,751	,183	,099
26- correr demasiado en urbanizaciones	,178	,704	,209	,119
09- no límite velocidad en autopista	,033	,699	,097	,305
02- más velocidad por la noche	,024	,683	,280	,002
04- circular muy cerca	,052	,483	,119	,440
13- cambiar de sentido pisando línea continua	,309	,444	,283	,165
18- al juntarse no cambiar de carril hasta el final	,311	,352	,204	,328
16- perseguir a un conductor para cantarle las cuarenta	,039	,002	,697	,130
08- picarse y hacer carreras	-,024	,087	,683	,215
22- manía a un tipo de usuario de la via demostrándose	,181	,091	,549	,078
01- acelerar para lucirse	,022	,225	,519	,130
23- pegarse al de delante para que corra más	,079	,340	,506	,151
06- enfadarse y hacer gestos	,207	,299	,462	-,026
30- tocar el claxon para demostrar enfado	,228	,290	,458	-,066
34- conducir sabiendo que se ha bebido demasiado	,112	,359	,426	,117
14- adelantar coche que quiere girar a la izquierda	,371	,074	,401	,316
33- cruzar una intersección sabiendo que está rojo	,209	,356	,380	,188
03- no valorar distancia	-,066	,100	,026	,790
19- no mirar el retrovisor cuando es necesario	,047	-,091	,044	,785

Método de extracción: Análisis de componentes principales.

Método de rotación: Normalización Equamax con Kaiser.

a. La rotación ha convergido en 8 iteraciones.

Tabla 10: Saturaciones de cada ítem en las dimensiones factoriales del cuestionario (1= lapsos/distracciones, 2= infracciones, 3= manifestaciones agresivas y 4= errores)

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 en las versiones anteriores de esta escala. En concreto, atendiendo a la mayor parte de los ítems resaltados en cada columna, podemos realizar una interpretación conceptual de cada factor:

(1) el componente asociado a la primera columna de la tabla aparece principalmente asociado a conductas que representan lapsos, despistes o fallos de atención.

(2) el segundo componente representa la realización de infracciones a la norma, es decir, desviaciones deliberadas de lo que representa una conducción segura;

(3) el tercero (conducción agresiva), añade al carácter deliberado del anterior, un componente de agresividad interpersonal, caracterizándose por comportamientos agresivos, provocativos o exhibicionistas;

(4) por último, el cuarto componente (la columna 4) se refiere a errores, es decir, fallos involuntarios, acciones o estimaciones que no se consiguen hacer correctamente.

A continuación se presenta una tabla comparativa donde se muestra la categorización de cada uno de los ítems en cada dimensión, en sucesivas fases del proyecto (Tabla 11). El objetivo es observar su consistencia, y determinar una clasificación definitiva de los ítems en la estructura factorial.

Las distintas columnas de la tabla representan de izquierda a derecha: el número del ítem en la versión española reducida, su correspondencia con la numeración de la versión completa, el enunciado del ítem y a continuación, la clasificación dimensional establecida a priori (por el análisis de estudios previos junto a la valoración de jueces expertos), la establecida en la aplicación piloto (versión completa del SDBQ) y la establecida a partir del actual análisis (versión reducida).

Aunque el procedimiento de muestreo y de obtención de los datos es distinto en cada fase del proyecto, se puede apreciar una consistencia casi generalizada (26 de los 34 ítems) en la definición de la estructura factorial del cuestionario (hemos sombreado aquellos ítems más consistentes).

En el caso de los ítems donde se aprecian discrepancias (ítems 4, 10, 14, 18, 25, 27, 31 y 32), se deduce que son comportamientos más complejos, en los que existen componentes referidos a varias dimensiones.

Otra posibilidad es que en estos casos es más complicado encontrar el límite entre una dimensión y otra por su interpretación relativa como comportamiento deliberado o

no. Así, en muchas ocasiones los errores se confunden con lapsos o despistes, (ambos tienen una interpretación como comportamientos no conscientes o no deliberados), mientras que otras veces es difícil distinguir entre las infracciones y las infracciones agresivas (ambos comportamientos manifestados deliberadamente por el conductor).

Nº	Nº orig.	Comportamiento	Inicial	DBQ-2003	DBQ-2004
1	P03	Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	INF. AGRESIV.	INF. AGRESIV.	Agresividad
2	P05	Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	INFRACC.	INFRACC.	Infracción
3	P09	No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.	ERROR	ERROR	Error
4	P11	Circular tan cerca del vehículo de delante que pueda resultar difícil evitar la colisión en caso de una frenada de emergencia.	INFRACC.	INF. AGRESIV.	Infracción/ Error
5	P12	Encender sin querer el intermitente en vez del limpia-parabrisas, o viceversa.	LAPSO	LAPSO	Lapso-Distracción
6	P13	Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	INF. AGRESIV.	INF. AGRESIV.	Agresividad
7	P14	Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.	LAPSO	LAPSO	Lapso-Distracción
8	P20	'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	INF. AGRESIV.	INF. AGRESIV.	Agresividad
9	P21	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	INFRACC.	INFRACC.	Infracción/ Error
10	P25	Ir 'sacando el morro' en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia no tiene más remedio que dejarle pasar.	INFRACC.	ERROR	Lapso-Distracción/ Agresividad
11	P26	No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	LAPSO	LAPSO	Lapso-Distracción/ infracción
12	P27	Conduciendo marcha atrás, golpear contra algo que no se había visto.	LAPSO	LAPSO	Lapso-Distracción
13	P29	Hacer un cambio de sentido pisando una línea continua o en otro sitio en que no está permitido.	INFRACC.	INFRACC.	Infracción
14	P31	Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	ERROR	ERROR	Agresividad/ Lapso-Distracción
15	P32	No darse cuenta de la presencia de peatones cruzando, al girar hacia una calle desde una vía principal.	ERROR	ERROR	Lapso-Distracción/ Error
16	P35	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	INF. AGRESIV.	INF. AGRESIV.	Agresividad
17	P36	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	INFRACC.	INFRACC.	Infracción
18	P37	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.	INF. AGRESIV.	INFRACC.	Infracción/ Error
19	P38	No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	ERROR	ERROR	Error
20	P39	Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señalización.	LAPSO	LAPSO	Lapso-Distracción
21	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.	LAPSO	LAPSO	Lapso-Distracción
22	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. AGRESIV.	INF. AGRESIV.	Agresividad
23	P43	Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	INF. AGRESIV.	INF. AGRESIV.	Agresividad

Nº	Nº orig.	Comportamiento	Inicial	DBQ-2003	DBQ-2004
24	P46	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.	LAPSO	LAPSO	Lapso-Distracción
25	P47	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.	LAPSO	ERROR	Lapso-Distracción
26	P51	Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...)	INFRACC.	INFRACC.	Infracción
27	P54	Pensando en otras cosas, entrar en una rotonda circulando por un carril inadecuado teniendo en cuenta la salida que se debería coger.	LAPSO	ERROR	Lapso-Distracción
28	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	Lapso-Distracción/ Error
29	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	Lapso-Distracción
30	P65	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	INF. AGRESIV.	INF. AGRESIV.	Agresividad
31	P67	Al realizar un giro, estar a punto de colisionar con una bicicleta o ciclomotor que ha aparecido a nuestro lado.	ERROR	ERROR	Lapso-Distracción
32	P72	No ver una señal de 'ceda el paso' y estar a punto de colisionar con otro vehículo que tenía preferencia.	ERROR	ERROR	Lapso-Distracción
33	P73	Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	INFRACC.	INFRACC.	Agresividad/ Infracción
34	P75	Conducir aun sabiendo que puede estarse por encima del límite legal de alcohol.	INFRACC.	INFRACC.	Agresividad/ Infracción

Tabla 11: Comparación de la estructura factorial resultante del análisis, y la especificada a partir de otros estudios junto a la valoración de jueces expertos

Así, teniendo en cuenta esta comparativa, hemos realizado una clasificación orientativa de los ítems en función de las 4 dimensiones del error en la conducción:

LAPSOS-DISTRACCIONES

Nº	Nº orig.	Comportamiento
5	P12	Encender sin querer el intermitente en vez del limpia-parabrisas, o viceversa.
7	P14	Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.
11	P26	No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.
12	P27	Conduciendo marcha atrás, golpear contra algo que no se había visto.
20	P39	Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señalización.
21	P41	Teniendo como objetivo dirigirse a un destino determinado, darse cuenta de repente que se esta dirigiendo a otro destino que es más habitual para usted.
24	P46	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.
25	P47	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.
27	P54	Pensando en otras cosas, entrar en una rotonda circulando por un carril inadecuado teniendo en cuenta la salida que se debería coger.
29	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.

ERRORES

Nº	Nº orig.	Comportamiento
3	P09	No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.
14	P31	Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.
15	P32	No darse cuenta de la presencia de peatones cruzando, al girar hacia una calle desde una vía principal.
18	P37	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	P38	No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.
28	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.
31	P67	Al realizar un giro, estar a punto de colisionar con una bicicleta o ciclomotor que ha aparecido a nuestro lado.
32	P72	No ver una señal de 'ceda el paso' y estar a punto de colisionar con otro vehículo que tenía preferencia.

INFRACCIONES

Nº	Nº orig.	Comportamiento
2	P05	Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.
4	P11	Circular tan cerca del vehículo de delante que pueda resultar difícil evitar la colisión en caso de una frenada de emergencia.
9	P21	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.
13	P29	Hacer un cambio de sentido pisando una línea continua o en otro sitio en que no está permitido.
17	P36	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.
26	P51	Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...)
33	P73	Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.
34	P75	Conducir aun sabiendo que puede estarse por encima del límite legal de alcohol.

INFRACCIONES AGRESIVAS

Nº	Nº orig.	Comportamiento
1	P03	Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.
6	P13	Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.
8	P20	'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.
10	P25	Ir 'sacando el morro' en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia no tiene más remedio que dejarle pasar.
16	P35	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.
22	P42	Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.
23	P43	Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.
30	P65	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.

5.2 CALCULO DE LAS PUNTUACIONES EN EL TEST

La puntuación de los sujetos en la versión reducida del DBQ vendrá determinada por sus respuestas a todos los ítems, los cuales tienen un peso específico en cada una de las dimensiones extraídas en la estructura factorial.

Así, para cada sujeto se obtendrán 4 puntuaciones, cada una de las cuales proporciona información sobre su posición en las cuatro dimensiones de conducción insegura establecidas: lapsos, errores, infracciones y manifestaciones agresivas.

La obtención de las puntuaciones en cada escala vienen determinadas para cada sujeto por el sumatorio de sus respuestas a todos los ítems del cuestionario (valores entre 0 'Nunca' y 10 '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 y peso de cada ítem en cuanto al indicador de la dimensión en cuestión.

A continuación se presenta de forma esquemática, el procedimiento para realizar el cálculo de las puntuaciones en el test y para la asignación de la puntuación del baremo, la cual permite situar al sujeto comparativamente respecto a su grupo de referencia (bien compararse con la población general de conductores, bien con su grupo específico de edad y sexo).

CÁLCULO DE PUNTUACIONES EN CADA FACTOR		MATRIZ DE COEFICIENTES PARA EL CÁLCULO DE LAS PUNTUACIONES EN LOS 4 FACTORES				VECTORES DE RESPUESTA A LOS ITEMS			
Item	f1 LAPSOS	f2 INFRACCIONES	f3 INFRAGRESIVAS	f4 ERRORES	Item	r1	r2	r3	r4
01- acelerar para lucirse	-0.0872	-0.0122	0.2036	0.0109	01- acelerar para lucirse	r11			
02- más velocidad por la noche	-0.1014	0.2603	-0.0999	-0.0999	02- más velocidad por la noche	r12			
03- no valorar distancia	-0.1298	-0.0327	-0.0782	0.4608	03- no valorar distancia	r13			
04- circular muy cerca	-0.0971	0.1493	-0.0748	0.1849	04- circular muy cerca	r14			
05- confundir intermitente por limpia	0.1962	-0.1425	0.0255	-0.0249	05- confundir intermitente por limpia	r15			
06- enfadarse y hacer gestos	-0.0030	0.0305	0.1617	-0.1171	06- enfadarse y hacer gestos	r16			
07- pasarse una salida de la autopista	0.1426	0.0165	-0.0884	-0.0047	07- pasarse una salida de la autopista	r17			
08- picarse y hacer carreras	-0.1123	-0.1101	0.3076	0.0625	08- picarse y hacer carreras	r18			
09- no limite velocidad en autopista	-0.1145	0.2728	-0.1152	0.0906	09- no limite velocidad en autopista	r19			
10- sacar el morro en intersección	0.0441	-0.0519	0.0556	0.0850	10- sacar el morro en intersección	r110			
11- no ver señales nuevas en vía habitual	0.0905	0.1021	-0.1178	0.0404	11- no ver señales nuevas en vía habitual	r111			
12- golpear contra algo yendo marcha atrás	0.1555	-0.0563	-0.0127	0.0104	12- golpear contra algo yendo marcha atrás	r112			
13- cambiar de sentido pisando línea continua	0.0714	0.0993	0.0127	-0.0145	13- cambiar de sentido pisando línea continua	r113			
14- adelantar coche que quiere girar a la izquierda	0.0574	-0.1201	0.1133	0.1059	14- adelantar coche que quiere girar a la izquierda	r114			
15- no ver peatones al girar desde una vía principal	0.0930	-0.0234	-0.0355	0.1121	15- no ver peatones al girar desde una vía principal	r115			
16- perseguir a un conductor para cantarle las cuarenta	-0.0704	-0.1462	0.3346	0.0023	16- perseguir a un conductor para cantarle las cuarenta	r116			
17- excederse en la velocidad al seguir el flujo del tráfico	-0.0614	0.2870	-0.0713	-0.0578	17- excederse en la velocidad al seguir el flujo del tráfico	r117			
18- al juntarse no cambiar de carril hasta el final	0.0182	0.0516	-0.0242	0.1005	18- al juntarse no cambiar de carril hasta el final	r118			
19- no mirar el retrovisor cuando es necesario	-0.0680	-0.1374	-0.0408	0.4626	19- no mirar el retrovisor cuando es necesario	r119			
20- equivocarse al salir de una rotonda	0.1359	0.0381	-0.0875	0.0135	20- equivocarse al salir de una rotonda	r120			
21- ir a un destino diferente del previsto	0.1495	0.0369	-0.0428	-0.0706	21- ir a un destino diferente del previsto	r121			
22- manía a un tipo de usuario de la vía demostrándose	-0.0057	-0.0920	0.2336	-0.0352	22- manía a un tipo de usuario de la vía demostrándose	r122			
23- pegarse al de delante para que corra más	-0.0791	0.0344	0.1723	-0.0023	23- pegarse al de delante para que corra más	r123			
24- olvidar donde se aparcó	0.1812	0.0157	-0.0683	-0.0891	24- olvidar donde se aparcó	r124			
25- salir de un semáforo en una marcha no apropiada	0.1817	-0.1098	0.0178	-0.0063	25- salir de un semáforo en una marcha no apropiada	r125			
26- correr demasiado en urbanizaciones	-0.0520	0.2516	-0.0500	-0.0448	26- correr demasiado en urbanizaciones	r126			
27- entrar en rotonda por carril equivocado	0.1179	0.0364	-0.0435	0.0021	27- entrar en rotonda por carril equivocado	r127			
28- en una cola casi colisionar con el de delante	0.1020	-0.0222	-0.0055	0.0631	28- en una cola casi colisionar con el de delante	r128			
29- no recordar el recorrido realizado	0.1034	0.0409	-0.0078	-0.0689	29- no recordar el recorrido realizado	r129			
30- tocar el claxon para demostrar enfado	0.0138	0.0270	0.1647	-0.1448	30- tocar el claxon para demostrar enfado	r130			
31- al girar casi atropellar bici o moto	0.1240	-0.0568	0.0226	0.0120	31- al girar casi atropellar bici o moto	r131			
32- no ver un ceda el paso y casi colisionar	0.1228	-0.0324	0.0274	-0.0060	32- no ver un ceda el paso y casi colisionar	r132			
33- cruzar una intersección sabiendo que está rojo	-0.0203	0.0423	0.0900	0.0142	33- cruzar una intersección sabiendo que está rojo	r133			
34- conducir sabiendo que se ha bebido demasiado	-0.0555	0.0565	0.1321	-0.0259	34- conducir sabiendo que se ha bebido demasiado	r134			

Se obtendrán 4 puntuaciones: Lapsos, infracciones, infracciones agresivas y Errores	
Sujeto 1	Sujeto n
Puntuación Factor 1 (LAPSOS) = $\sum(f1^i \cdot r1_j)$	Puntuación Factor 1 (LAPSOS) = $\sum(f1^i \cdot r1_j)$
Puntuación Factor 2 (INFRACCIONES) = $\sum(f2^i \cdot r1_j)$	Puntuación Factor 2 (INFRACCIONES) = $\sum(f2^i \cdot r1_j)$
Puntuación Factor 3 (INFRACC. AGRESIVAS) = $\sum(f3^i \cdot r1_j)$	Puntuación Factor 3 (INFRACC. AGRESIVAS) = $\sum(f3^i \cdot r1_j)$
Puntuación Factor 4 (ERRORES) = $\sum(f4^i \cdot r1_j)$	Puntuación Factor 4 (ERRORES) = $\sum(f4^i \cdot r1_j)$

donde $i = 1, \dots, 34$ y $j = 1, \dots, 34$

$i = n^\circ$ de ítem en la matriz de coeficientes
 $j = n^\circ$ de ítem en el vector de respuesta del sujeto

CALCULO DE LAS PUNTUACIONES EN EL BAREMO

BAREMO GLOBAL (Percentiles ya invertidos)					
Puntuaciones factoriales					
LAPSOS	INFRACC.	INF. AGRES.	ERRORES	Percentil	Punt. baremada
≤ -1,7987	≤ -1,0552	≤ -3,1282	≤ -1,9746	99	9,9
-1,3642	-0,7204	-2,8548	-1,6726	98	9,8
-1,1442	-0,5453	-2,5602	-1,4508	97	9,7
-0,9329	-0,4735	-2,3525	-1,3250	96	9,6
-0,7595	-0,3934	-2,2167	-1,2159	95	9,5
-0,6075	-0,3338	-2,1133	-1,0946	94	9,4
-0,4848	-0,2710	-2,0231	-0,9893	93	9,3
-0,3883	-0,2249	-1,9347	-0,9320	92	9,2
-0,2873	-0,1818	-1,8537	-0,8870	91	9,1
-0,1620	-0,1465	-1,7487	-0,8295	90	9,0
-0,1172	-0,1166	-1,6776	-0,7681	89	8,9
-0,0553	-0,0899	-1,5999	-0,7156	88	8,8
0,0002	-0,0519	-1,5089	-0,6741	87	8,7
0,0441	-0,0296	-1,4517	-0,6306	86	8,6
0,0864	-0,0039	-1,3778	-0,5944	85	8,5
0,1266	0,0165	-1,3254	-0,5529	84	8,4
0,1495	0,0369	-1,2839	-0,5247	83	8,3
0,1788	0,0566	-1,2387	-0,4950	82	8,2
0,2310	0,0738	-1,1921	-0,4677	81	8,1
0,2655	0,1020	-1,1389	-0,4420	80	8,0
0,2989	0,1309	-1,1067	-0,3963	79	7,9
0,3362	0,1546	-1,0757	-0,3689	78	7,8
0,3788	0,1825	-1,0345	-0,3433	77	7,7
0,3977	0,2092	-0,9892	-0,3214	76	7,6
0,4400	0,2399	-0,9457	-0,2944	75	7,5
0,4665	0,2666	-0,9072	-0,2751	74	7,4
0,4965	0,2954	-0,8765	-0,2520	73	7,3
0,5339	0,3309	-0,8394	-0,2389	72	7,2
0,5621	0,3729	-0,7966	-0,2128	71	7,1
0,5902	0,4007	-0,7606	-0,1911	70	7,0
0,6110	0,4326	-0,7120	-0,1716	69	6,9
0,6607	0,4615	-0,6795	-0,1571	68	6,8
0,6936	0,4888	-0,6518	-0,1415	67	6,7
0,7263	0,5248	-0,6284	-0,1215	66	6,6
0,7553	0,5654	-0,6008	-0,1093	65	6,5
0,7977	0,5991	-0,5719	-0,0857	64	6,4
0,8267	0,6461	-0,5481	-0,0686	63	6,3
0,8539	0,6879	-0,5216	-0,0531	62	6,2
0,8889	0,7311	-0,4952	-0,0325	61	6,1
0,9282	0,7676	-0,4751	-0,0093	60	6,0
0,9706	0,8111	-0,4515	0,0008	59	5,9
1,0076	0,8492	-0,4225	0,0156	58	5,8
1,0583	0,8864	-0,3984	0,0374	57	5,7
1,0890	0,9083	-0,3742	0,0570	56	5,6
1,1225	0,9505	-0,3519	0,0746	55	5,5
1,1568	0,9914	-0,3341	0,0934	54	5,4
1,1900	1,0441	-0,3191	0,1165	53	5,3
1,2141	1,0917	-0,2960	0,1397	52	5,2
1,2662	1,1358	-0,2746	0,1704	51	5,1
1,3104	1,1821	-0,2513	0,2076	50	5,0

1,3446	1,2453	-0,2344	0,2379	49	4,9
1,3784	1,3240	-0,2177	0,2647	48	4,8
1,4048	1,3711	-0,2025	0,3068	47	4,7
1,4466	1,4510	-0,1838	0,3405	46	4,6
1,4928	1,5045	-0,1676	0,3896	45	4,5
1,5360	1,5701	-0,1508	0,4381	44	4,4
1,5867	1,6261	-0,1369	0,4803	43	4,3
1,6328	1,6742	-0,1180	0,5165	42	4,2
1,6747	1,7573	-0,0968	0,5467	41	4,1
1,7181	1,8406	-0,0856	0,5800	40	4,0
1,7569	1,8967	-0,0627	0,6183	39	3,9
1,8203	1,9562	-0,0428	0,6617	38	3,8
1,8706	2,0086	-0,0248	0,7119	37	3,7
1,9209	2,0950	-0,0022	0,7671	36	3,6
1,9669	2,1965	0,0222	0,8138	35	3,5
2,0095	2,2842	0,0479	0,8602	34	3,4
2,0743	2,3703	0,0793	0,9112	33	3,3
2,1309	2,4390	0,1039	0,9681	32	3,2
2,1805	2,5166	0,1300	1,0358	31	3,1
2,2336	2,6084	0,1639	1,0976	30	3,0
2,3126	2,7064	0,1924	1,1902	29	2,9
2,3642	2,8008	0,2120	1,2581	28	2,8
2,4198	2,8772	0,2474	1,3239	27	2,7
2,4907	2,9636	0,2763	1,3965	26	2,6
2,5526	3,0496	0,3100	1,4563	25	2,5
2,6287	3,1218	0,3393	1,5457	24	2,4
2,7026	3,2249	0,3804	1,6462	23	2,3
2,7760	3,3472	0,4174	1,7651	22	2,2
2,8533	3,4933	0,4559	1,8514	21	2,1
2,9433	3,6043	0,4952	1,9877	20	2,0
3,0270	3,7243	0,5327	2,1133	19	1,9
3,1216	3,8610	0,5914	2,2430	18	1,8
3,2215	4,0383	0,6434	2,4241	17	1,7
3,3276	4,1767	0,7119	2,5609	16	1,6
3,4470	4,4114	0,7784	2,7587	15	1,5
3,5468	4,5418	0,8310	2,9124	14	1,4
3,6896	4,6873	0,9260	3,1966	13	1,3
3,7889	4,7836	1,0245	3,3601	12	1,2
3,9153	4,9455	1,1470	3,5830	11	1,1
4,0699	5,1610	1,2403	3,7508	10	1,0
4,2048	5,4551	1,3265	3,9905	9	0,9
4,3635	5,6786	1,5235	4,2676	8	0,8
4,5743	5,9702	1,6482	4,5047	7	0,7
4,7589	6,3117	1,7787	4,8598	6	0,6
5,0597	6,6489	1,9860	5,2381	5	0,5
5,3722	6,9443	2,2024	6,1590	4	0,4
5,8704	7,5280	2,6117	6,9826	3	0,3
6,5113	8,4378	3,2114	7,9534	2	0,2
7,4934	9,0467	4,6397	9,5590	1	0,1
> 7,4934	> 9,0467	> 4,6397	> 9,5590	0	0,0

Rangos:					
Cada puntuación baremada se asociará al rango comprendido entre dos puntuaciones factoriales contiguas					
Ejemplo:					
LAPSOS	INFRACC.	INF. AGRES.	ERRORES	Percentil	Puntuación baremada
≤ -1,7987	≤ -1,0552	≤ -3,1282	≤ -1,9746	99	9,9
-1,7986 hasta -1,3642	-1,0551 hasta -0,7204	-3,1281 hasta -2,8548	-1,9745 hasta -1,6726	98	9,8
-1,3641 hasta -1,1442	-0,7203 hasta -0,5453	-2,8547 hasta -2,5602	-1,6725 hasta -1,4508	97	9,7
-1,1441 hasta -0,9329	-0,5452 hasta -0,4735	-2,5601 hasta -2,3525	-1,4507 hasta -1,3250	96	9,6
-0,9328 hasta -0,7595	-0,4734 hasta -0,3934	-2,3524 hasta -2,2167	-1,3249 hasta -1,2159	95	9,5
.....
4,7590 hasta 5,0597	6,3118 hasta 6,6489	1,7788 hasta 1,9860	4,8599 hasta 5,2381	5	0,5
5,0598 hasta 5,3722	6,649 hasta 6,9443	1,9861 hasta 2,2024	5,2382 hasta 6,159	4	0,4
5,3723 hasta 5,8704	6,9444 hasta 7,528	2,2025 hasta 2,6117	6,1591 hasta 6,9826	3	0,3
5,8705 hasta 6,5113	7,5281 hasta 8,4378	2,6118 hasta 3,2114	6,9827 hasta 7,9534	2	0,2
6,5114 hasta 7,4934	8,4379 hasta 9,0467	3,2115 hasta 4,6397	7,9535 hasta 9,559	1	0,1
> 7,4934	> 9,0467	> 4,6397	> 9,559	0	0,0
Ejemplo:					
Puntuaciones factoriales			Puntuaciones baremadas		
LAPSOS =	0,9713	→	5,8		
INFRACCIONES =	3,7927	→	1,8		
INFR. AGRESIVAS =	1,1817	→	1		
ERRORES =	-1,8912	→	9,8		

La puntuación factorial por si misma no tiene sentido conceptual si no se compara con el grupo de referencia. Esto se hace a través de los baremos, que proporcionan una puntuación percentil asociada a un rango específico de puntuaciones factoriales.

Las puntuaciones de los baremos (y su transformación en una escala 0-10) se han invertido con el objetivo de que el resultado comparativo tenga una asociación lógica con el nivel de conducción insegura de forma que percentiles más bajos corresponden con una conducción más insegura, mientras que los valores más altos hacen referencia a una conducción más segura. Así, por ejemplo, si un sujeto obtiene una puntuación de 1,9 indica que solo el 19% de los conductores tienen puntuaciones peores a la suya, y la mayoría conducen de forma más segura (un 81% obtiene mejores puntuaciones que el sujeto).

A continuación se muestran por separado, para cada escala, los coeficientes factoriales asociados a cada ítem, los cuales van a permitir obtener las puntuaciones en el test para cada sujeto, y los baremos asociados a las puntuaciones factoriales que obtendrán los sujetos.

Escala de lapsos

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

Item		Coef. factorial
1	Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	-0,0872
2	Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	-0,1014
3	No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.	-0,1298
4	Circular tan cerca del vehículo de delante que pueda resultar difícil evitar la colisión en caso de una frenada de emergencia.	-0,0971
5	Encender sin querer el intermitente en vez del limpia-parabrisas, o viceversa.	0,1962
6	Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	-0,0030
7	Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.	0,1426
8	'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	-0,1123
9	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	-0,1145
10	Ir 'sacando el morro' en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia no tiene más remedio que dejarle pasar.	0,0441
11	No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	0,0905
12	Conduciendo marcha atrás, golpear contra algo que no se había visto.	0,1555
13	Hacer un cambio de sentido pisando una línea continua o en otro sitio en que no está permitido.	0,0174
14	Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	0,0574
15	No darse cuenta de la presencia de peatones cruzando, al girar hacia una calle desde una vía principal.	0,0930
16	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	-0,0704
17	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	-0,0614
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.	0,0182
19	No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	-0,0680
20	Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señalización.	0,1359
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.	0,1495
22	Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	-0,0057
23	Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	-0,0791
24	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.	0,1812
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.	0,1817
26	Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...)	-0,0520
27	Pensando en otras cosas, entrar en una rotonda circulando por un carril inadecuado teniendo en cuenta la salida que se debería coger.	0,1179
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.	0,1020
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.	0,1034
30	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	0,0138
31	Al realizar un giro, estar a punto de colisionar con una bicicleta o ciclomotor que ha aparecido a nuestro lado.	0,1240
32	No ver una señal de 'ceda el paso' y estar a punto de colisionar con otro vehículo que tenía preferencia.	0,1228
33	Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	-0,0203
34	Conducir aun sabiendo que puede estarse por encima del límite legal de alcohol.	-0,0555

BAREMOS:

LAPSOS	Pctil	Pctil(/10)	LAPSOS	Pctil	Pctil(/10)
≤ -1,798799	9,9		1,3446	49	4,9
-1,3642	98	9,8	1,3784	48	4,8
-1,1442	97	9,7	1,4048	47	4,7
-0,9329	96	9,6	1,4466	46	4,6
-0,7595	95	9,5	1,4928	45	4,5
-0,6075	94	9,4	1,5360	44	4,4
-0,4848	93	9,3	1,5867	43	4,3
-0,3883	92	9,2	1,6328	42	4,2
-0,2873	91	9,1	1,6747	41	4,1
-0,1620	90	9	1,7181	40	4
-0,1172	89	8,9	1,7569	39	3,9
-0,0553	88	8,8	1,8203	38	3,8
0,0002	87	8,7	1,8706	37	3,7
0,0441	86	8,6	1,9209	36	3,6
0,0864	85	8,5	1,9669	35	3,5
0,1266	84	8,4	2,0095	34	3,4
0,1495	83	8,3	2,0743	33	3,3
0,1788	82	8,2	2,1309	32	3,2
0,2310	81	8,1	2,1805	31	3,1
0,2655	80	8	2,2336	30	3
0,2989	79	7,9	2,3126	29	2,9
0,3362	78	7,8	2,3642	28	2,8
0,3788	77	7,7	2,4198	27	2,7
0,3977	76	7,6	2,4907	26	2,6
0,4400	75	7,5	2,5526	25	2,5
0,4665	74	7,4	2,6287	24	2,4
0,4965	73	7,3	2,7026	23	2,3
0,5339	72	7,2	2,7760	22	2,2
0,5621	71	7,1	2,8533	21	2,1
0,5902	70	7	2,9433	20	2
0,6110	69	6,9	3,0270	19	1,9
0,6607	68	6,8	3,1216	18	1,8
0,6936	67	6,7	3,2215	17	1,7
0,7263	66	6,6	3,3276	16	1,6
0,7553	65	6,5	3,4470	15	1,5
0,7977	64	6,4	3,5468	14	1,4
0,8267	63	6,3	3,6896	13	1,3
0,8539	62	6,2	3,7889	12	1,2
0,8889	61	6,1	3,9153	11	1,1
0,9282	60	6	4,0699	10	1
0,9706	59	5,9	4,2048	9	0,9
1,0076	58	5,8	4,3635	8	0,8
1,0583	57	5,7	4,5743	7	0,7
1,0890	56	5,6	4,7589	6	0,6
1,1225	55	5,5	5,0597	5	0,5
1,1568	54	5,4	5,3722	4	0,4
1,1900	53	5,3	5,8704	3	0,3
1,2141	52	5,2	6,5113	2	0,2
1,2662	51	5,1	7,4934	1	0,1
1,3104	50	5	> 7,4934	0	0

Escala de errores

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

Item		Coef. factorial
1	Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	0,0109
2	Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	-0,0999
3	No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.	0,4608
4	Circular tan cerca del vehículo de delante que pueda resultar difícil evitar la colisión en caso de una frenada de emergencia.	0,1849
5	Encender sin querer el intermitente en vez del limpia-parabrisas, o viceversa.	-0,0249
6	Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	-0,1171
7	Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.	-0,0047
8	'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	0,0625
9	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	0,0906
10	Ir 'sacando el morro' en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia no tiene más remedio que dejarle pasar.	0,0850
11	No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	0,0404
12	Conduciendo marcha atrás, golpear contra algo que no se había visto.	0,0104
13	Hacer un cambio de sentido pisando una línea continua o en otro sitio en que no está permitido.	-0,0145
14	Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	0,1059
15	No darse cuenta de la presencia de peatones cruzando, al girar hacia una calle desde una vía principal.	0,1121
16	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	0,0023
17	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	-0,0578
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.	0,1005
19	No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	0,4626
20	Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señalización.	0,0135
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.	-0,0706
22	Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	-0,0352
23	Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	-0,0023
24	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.	-0,0891
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.	-0,0063
26	Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...)	-0,0448
27	Pensando en otras cosas, entrar en una rotonda circulando por un carril inadecuado teniendo en cuenta la salida que se debería coger.	0,0021
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.	0,0631
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.	-0,0689
30	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	-0,1448
31	Al realizar un giro, estar a punto de colisionar con una bicicleta o ciclomotor que ha aparecido a nuestro lado.	0,0120
32	No ver una señal de 'ceda el paso' y estar a punto de colisionar con otro vehículo que tenía preferencia.	-0,0060
33	Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	0,0142
34	Conducir aun sabiendo que puede estarse por encima del límite legal de alcohol.	-0,0259

BAREMOS:

ERRORES	Pctil	Pctil(/10)	ERRORES	Pctil	Pctil(/10)
≤ -1,974699	9,9		0,2379	49	4,9
-1,6726	98	9,8	0,2647	48	4,8
-1,4508	97	9,7	0,3068	47	4,7
-1,3250	96	9,6	0,3405	46	4,6
-1,2159	95	9,5	0,3896	45	4,5
-1,0946	94	9,4	0,4381	44	4,4
-0,9893	93	9,3	0,4803	43	4,3
-0,9320	92	9,2	0,5165	42	4,2
-0,8870	91	9,1	0,5467	41	4,1
-0,8295	90	9	0,5800	40	4
-0,7681	89	8,9	0,6183	39	3,9
-0,7156	88	8,8	0,6617	38	3,8
-0,6741	87	8,7	0,7119	37	3,7
-0,6306	86	8,6	0,7671	36	3,6
-0,5944	85	8,5	0,8138	35	3,5
-0,5529	84	8,4	0,8602	34	3,4
-0,5247	83	8,3	0,9112	33	3,3
-0,4950	82	8,2	0,9681	32	3,2
-0,4677	81	8,1	1,0358	31	3,1
-0,4420	80	8	1,0976	30	3
-0,3963	79	7,9	1,1902	29	2,9
-0,3689	78	7,8	1,2581	28	2,8
-0,3433	77	7,7	1,3239	27	2,7
-0,3214	76	7,6	1,3965	26	2,6
-0,2944	75	7,5	1,4563	25	2,5
-0,2751	74	7,4	1,5457	24	2,4
-0,2520	73	7,3	1,6462	23	2,3
-0,2389	72	7,2	1,7651	22	2,2
-0,2128	71	7,1	1,8514	21	2,1
-0,1911	70	7	1,9877	20	2
-0,1716	69	6,9	2,1133	19	1,9
-0,1571	68	6,8	2,2430	18	1,8
-0,1415	67	6,7	2,4241	17	1,7
-0,1215	66	6,6	2,5609	16	1,6
-0,1093	65	6,5	2,7587	15	1,5
-0,0857	64	6,4	2,9124	14	1,4
-0,0686	63	6,3	3,1966	13	1,3
-0,0531	62	6,2	3,3601	12	1,2
-0,0325	61	6,1	3,5830	11	1,1
-0,0093	60	6	3,7508	10	1
0,0008	59	5,9	3,9905	9	0,9
0,0156	58	5,8	4,2676	8	0,8
0,0374	57	5,7	4,5047	7	0,7
0,0570	56	5,6	4,8598	6	0,6
0,0746	55	5,5	5,2381	5	0,5
0,0934	54	5,4	6,1590	4	0,4
0,1165	53	5,3	6,9826	3	0,3
0,1397	52	5,2	7,9534	2	0,2
0,1704	51	5,1	9,5590	1	0,1
0,2076	50	5	> 9,559	0	0

Escala de infracciones

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

Item		Coef. factorial
1	Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	-0,0122
2	Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	0,2603
3	No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.	-0,0327
4	Circular tan cerca del vehículo de delante que pueda resultar difícil evitar la colisión en caso de una frenada de emergencia.	0,1493
5	Encender sin querer el intermitente en vez del limpia-parabrisas, o viceversa.	-0,1425
6	Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	0,0305
7	Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.	0,0165
8	'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	-0,1101
9	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	0,2728
10	Ir 'sacando el morro' en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia no tiene más remedio que dejarle pasar.	-0,0519
11	No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	0,1021
12	Conduciendo marcha atrás, golpear contra algo que no se había visto.	-0,0563
13	Hacer un cambio de sentido pisando una línea continua o en otro sitio en que no está permitido.	0,0993
14	Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	-0,1201
15	No darse cuenta de la presencia de peatones cruzando, al girar hacia una calle desde una vía principal.	-0,0234
16	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	-0,1462
17	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	0,2870
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.	0,0516
19	No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	-0,1374
20	Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señalización.	0,0381
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.	0,0369
22	Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	-0,0920
23	Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	0,0344
24	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.	0,0157
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.	-0,1098
26	Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...)	0,2516
27	Pensando en otras cosas, entrar en una rotonda circulando por un carril inadecuado teniendo en cuenta la salida que se debería coger.	0,0364
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.	-0,0222
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.	0,0409
30	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	0,0270
31	Al realizar un giro, estar a punto de colisionar con una bicicleta o ciclomotor que ha aparecido a nuestro lado.	-0,0568
32	No ver una señal de 'ceda el paso' y estar a punto de colisionar con otro vehículo que tenía preferencia.	-0,0324
33	Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	0,0423
34	Conducir aun sabiendo que puede estarse por encima del límite legal de alcohol.	0,0565

BAREMOS:

INFRACC.	Pctil	Pctil(/10)	INFRACC.	Pctil	Pctil(/10)
≤ -1,0552	99	9,9	1,2453	49	4,9
-0,7204	98	9,8	1,3240	48	4,8
-0,5453	97	9,7	1,3711	47	4,7
-0,4735	96	9,6	1,4510	46	4,6
-0,3934	95	9,5	1,5045	45	4,5
-0,3338	94	9,4	1,5701	44	4,4
-0,2710	93	9,3	1,6261	43	4,3
-0,2249	92	9,2	1,6742	42	4,2
-0,1818	91	9,1	1,7573	41	4,1
-0,1465	90	9	1,8406	40	4
-0,1166	89	8,9	1,8967	39	3,9
-0,0899	88	8,8	1,9562	38	3,8
-0,0519	87	8,7	2,0086	37	3,7
-0,0296	86	8,6	2,0950	36	3,6
-0,0039	85	8,5	2,1965	35	3,5
0,0165	84	8,4	2,2842	34	3,4
0,0369	83	8,3	2,3703	33	3,3
0,0566	82	8,2	2,4390	32	3,2
0,0738	81	8,1	2,5166	31	3,1
0,1020	80	8	2,6084	30	3
0,1309	79	7,9	2,7064	29	2,9
0,1546	78	7,8	2,8008	28	2,8
0,1825	77	7,7	2,8772	27	2,7
0,2092	76	7,6	2,9636	26	2,6
0,2399	75	7,5	3,0496	25	2,5
0,2666	74	7,4	3,1218	24	2,4
0,2954	73	7,3	3,2249	23	2,3
0,3309	72	7,2	3,3472	22	2,2
0,3729	71	7,1	3,4933	21	2,1
0,4007	70	7	3,6043	20	2
0,4326	69	6,9	3,7243	19	1,9
0,4615	68	6,8	3,8610	18	1,8
0,4888	67	6,7	4,0383	17	1,7
0,5248	66	6,6	4,1767	16	1,6
0,5654	65	6,5	4,4114	15	1,5
0,5991	64	6,4	4,5418	14	1,4
0,6461	63	6,3	4,6873	13	1,3
0,6879	62	6,2	4,7836	12	1,2
0,7311	61	6,1	4,9455	11	1,1
0,7676	60	6	5,1610	10	1
0,8111	59	5,9	5,4551	9	0,9
0,8492	58	5,8	5,6786	8	0,8
0,8864	57	5,7	5,9702	7	0,7
0,9083	56	5,6	6,3117	6	0,6
0,9505	55	5,5	6,6489	5	0,5
0,9914	54	5,4	6,9443	4	0,4
1,0441	53	5,3	7,5280	3	0,3
1,0917	52	5,2	8,4378	2	0,2
1,1358	51	5,1	9,0467	1	0,1
1,1821	50	5	> 9,0467	0	0

Escala de manifestaciones agresivas

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

Item		Coef. factorial
1	Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	0,2035
2	Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	0,0146
3	No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.	-0,0782
4	Circular tan cerca del vehículo de delante que pueda resultar difícil evitar la colisión en caso de una frenada de emergencia.	-0,0748
5	Encender sin querer el intermitente en vez del limpia-parabrisas, o viceversa.	0,0255
6	Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	0,1617
7	Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.	-0,0884
8	'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	0,3076
9	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	-0,1152
10	Ir 'sacando el morro' en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia no tiene más remedio que dejarle pasar.	0,0556
11	No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	-0,1178
12	Conduciendo marcha atrás, golpear contra algo que no se había visto.	-0,0127
13	Hacer un cambio de sentido pisando una línea continua o en otro sitio en que no está permitido.	0,0127
14	Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	0,1133
15	No darse cuenta de la presencia de peatones cruzando, al girar hacia una calle desde una vía principal.	-0,0355
16	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	0,3346
17	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	-0,0713
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.	-0,0242
19	No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	-0,0408
20	Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señalización.	-0,0875
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.	-0,0428
22	Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	0,2336
23	Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	0,1723
24	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.	-0,0683
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.	0,0178
26	Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...)	-0,0500
27	Pensando en otras cosas, entrar en una rotonda circulando por un carril inadecuado teniendo en cuenta la salida que se debería coger.	-0,0435
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.	-0,0055
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.	-0,0078
30	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	0,1647
31	Al realizar un giro, estar a punto de colisionar con una bicicleta o ciclomotor que ha aparecido a nuestro lado.	0,0226
32	No ver una señal de 'ceda el paso' y estar a punto de colisionar con otro vehículo que tenía preferencia.	0,0274
33	Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	0,0900
34	Conducir aun sabiendo que puede estarse por encima del límite legal de alcohol.	0,1321

BAREMOS:

AGRESIV.	Pctil	Pctil(/10)	AGRESIV.	Pctil	Pctil(/10)
≤ -3,1282	99	9,9	-0,2344	49	4,9
-2,8548	98	9,8	-0,2177	48	4,8
-2,5602	97	9,7	-0,2025	47	4,7
-2,3525	96	9,6	-0,1838	46	4,6
-2,2167	95	9,5	-0,1676	45	4,5
-2,1133	94	9,4	-0,1508	44	4,4
-2,0231	93	9,3	-0,1369	43	4,3
-1,9347	92	9,2	-0,1180	42	4,2
-1,8537	91	9,1	-0,0968	41	4,1
-1,7487	90	9	-0,0856	40	4
-1,6776	89	8,9	-0,0627	39	3,9
-1,5999	88	8,8	-0,0428	38	3,8
-1,5089	87	8,7	-0,0248	37	3,7
-1,4517	86	8,6	-0,0022	36	3,6
-1,3778	85	8,5	0,0222	35	3,5
-1,3254	84	8,4	0,0479	34	3,4
-1,2839	83	8,3	0,0793	33	3,3
-1,2387	82	8,2	0,1039	32	3,2
-1,1921	81	8,1	0,1300	31	3,1
-1,1389	80	8	0,1639	30	3
-1,1067	79	7,9	0,1924	29	2,9
-1,0757	78	7,8	0,2120	28	2,8
-1,0345	77	7,7	0,2474	27	2,7
-0,9892	76	7,6	0,2763	26	2,6
-0,9457	75	7,5	0,3100	25	2,5
-0,9072	74	7,4	0,3393	24	2,4
-0,8765	73	7,3	0,3804	23	2,3
-0,8394	72	7,2	0,4174	22	2,2
-0,7966	71	7,1	0,4559	21	2,1
-0,7606	70	7	0,4952	20	2
-0,7120	69	6,9	0,5327	19	1,9
-0,6795	68	6,8	0,5914	18	1,8
-0,6518	67	6,7	0,6434	17	1,7
-0,6284	66	6,6	0,7119	16	1,6
-0,6008	65	6,5	0,7784	15	1,5
-0,5719	64	6,4	0,8310	14	1,4
-0,5481	63	6,3	0,9260	13	1,3
-0,5216	62	6,2	1,0245	12	1,2
-0,4952	61	6,1	1,1470	11	1,1
-0,4751	60	6	1,2403	10	1
-0,4515	59	5,9	1,3265	9	0,9
-0,4225	58	5,8	1,5235	8	0,8
-0,3984	57	5,7	1,6482	7	0,7
-0,3742	56	5,6	1,7787	6	0,6
-0,3519	55	5,5	1,9860	5	0,5
-0,3341	54	5,4	2,2024	4	0,4
-0,3191	53	5,3	2,6117	3	0,3
-0,2960	52	5,2	3,2114	2	0,2
-0,2746	51	5,1	4,6397	1	0,1
-0,2513	50	5	> 4,6397	0	0

6 ANÁLISIS DEL COMPORTAMIENTO INSEGURO EN LA CONDUCCIÓN⁶

6.1 ANÁLISIS DE LOS COMPORTAMIENTOS ESPECÍFICOS DEL SDBQ

El análisis de los 34 comportamientos que se incluyen en el cuestionario, se ha realizado a partir de las respuestas directas que dan los sujetos en relación a la frecuencia con que los manifiestan en su conducción habitual.

Los valores que se representan se refieren al promedio de estas puntuaciones directas, teniendo en cuenta que la escala de respuesta va de 0 (nada frecuente) a 10 (muy frecuente).

En primer lugar se dan unos resultados generales descriptivos referidos a cada uno de los comportamientos en la población general de conductores, para a continuación realizar comparaciones entre distintos grupos. Estos grupos se han establecido por una parte a partir de algunas variables personales de los conductores (sexo y edad), y por otra parte a partir de variables relacionadas con el hábito de conducción (experiencia) y la accidentalidad (el resto de variables de clasificación se utilizarán para analizar las puntuaciones agrupadas en los factores lapsos-errores-infracciones-infracciones agresivas).

6.1.1 Resultados generales

En la Ilustración 4 se muestran de forma ordenada los comportamientos en función de la frecuencia promedio con que se manifiestan en la población general de conductores.

⁶ Los análisis se han realizado mediante el paquete estadístico SPSS, utilizando el módulo de análisis descriptivo para los resultados generales, y las técnicas de Análisis de Varianza (de uno o varios factores) para los análisis comparativos en función de las variables de clasificación. En algunos de los resultados se ha señalado entre paréntesis el estadístico F y el nivel de significación estadística (p) correspondiente al análisis realizado.

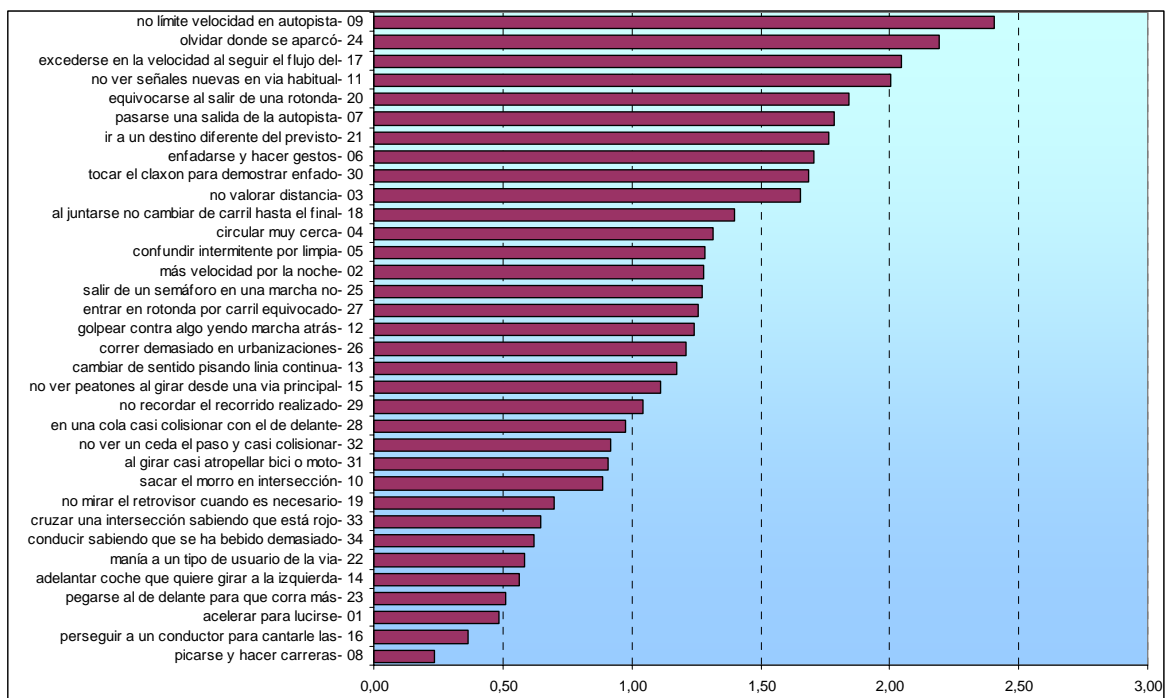


Ilustración 4: Comportamientos inseguros en la conducción ordenados por la respuesta promedio con que se realizan (escala de 0 a 10 desde “nunca” hasta “muy frecuentemente”)

Cada barra representa la media de los valores dados por los conductores, referidos a la frecuencia con que reconocen actuar de la forma indicada en el comportamiento correspondiente.

Una forma más adecuada de representar estos valores es a partir de gráficas de puntos con barras de error, donde se puede apreciar no solo el valor promedio sino que se añade información sobre la variabilidad de los datos respecto a la media.

En la Ilustración 5 se han representado los valores promedio para cada comportamiento como puntos, y las barras de error que se extienden a partir de cada punto indican los rangos definidos por la media ± 2 desviaciones típicas. Estos valores de variabilidad se interpretan como que, suponiendo una distribución normal de los datos, el 95% de las respuestas registradas se encuentran entre estos valores delimitadores.

El hecho de que la distribución de las puntuaciones dadas por los sujetos, este desplazada hacia valores bajos en la escala (ya comentamos en informes anteriores que puede estar encubriendo una sub-escala donde pequeños cambios en la respuesta situados en la parte baja de la escala están indicando cambios importantes en la frecuencia de los comportamientos –pag.19 informe ACCES-I-), hace que la variabilidad este proporcionando valores fuera del rango de la escala por lo que tenemos que tomar el 0 como límite inferior.

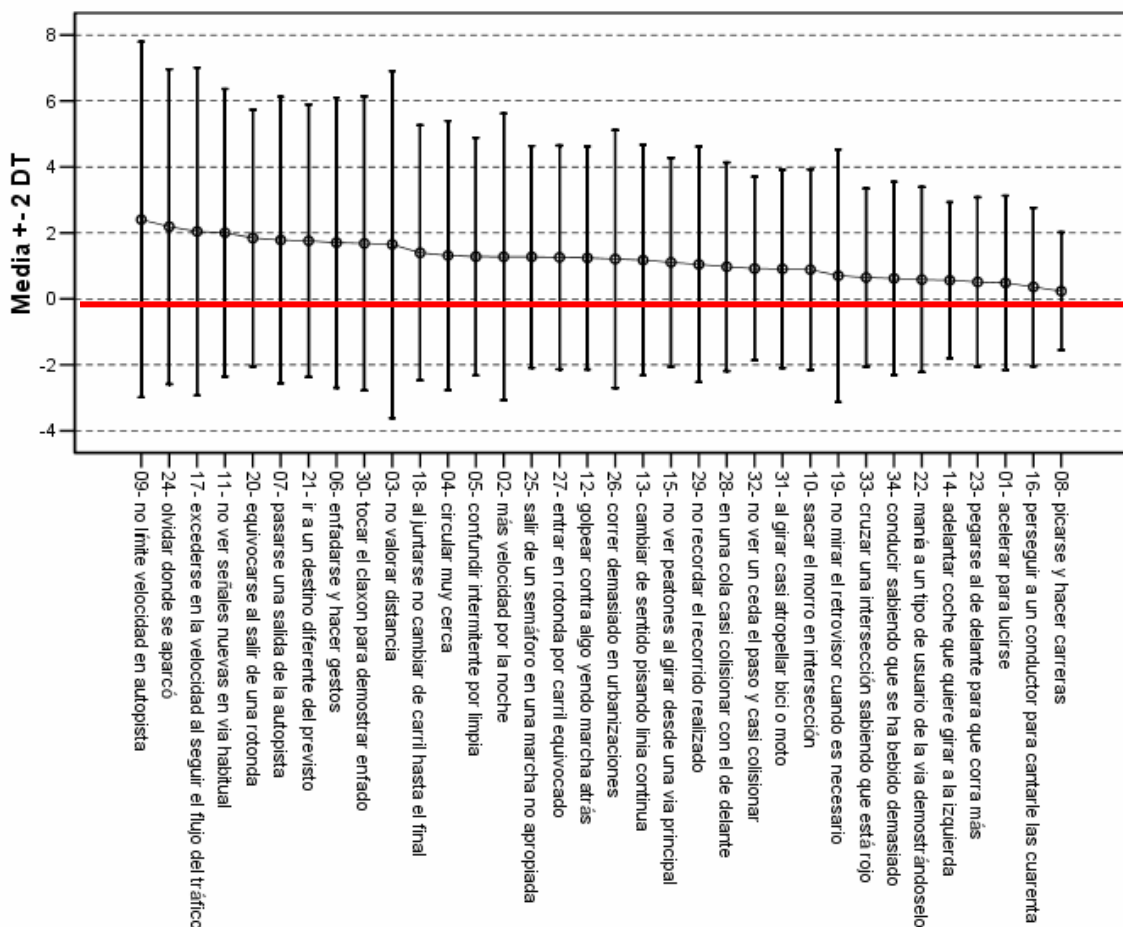


Ilustración 5: Comportamientos inseguros en la conducción ordenados por la respuesta promedio con que se manifiestan en la conducción. Las barras de error representan la variabilidad de la respuesta en cada comportamiento (suponiendo una distribución normal, el 95% de los sujetos han contestado en el rango delimitado por las barras de error)

A la vista de los resultados, este tipo de representación nos permite deducir que la variabilidad es bastante más importante en los comportamientos más frecuentes, que en los menos frecuentes.

Esto se puede interpretar como que los conductores coinciden mucho más a la hora de especificar aquellos comportamientos que son menos frecuentes (o por lo menos que creen que deben ser), o lo que es lo mismo, que estos comportamientos con valores promedios bajos, son poco frecuentes en casi todos los conductores (son conductas bastante peligrosas o no aceptadas socialmente).

Sin embargo, la variabilidad de los comportamientos definidos en promedio como más frecuentes es mucho menos estable, es decir, aunque el promedio general es alto, existen conductores que no los consideran tan frecuentes como el promedio, y otros que los manifiestan con mucha más frecuencia que la media general.

En conclusión, podemos distinguir que los **10 comportamientos inseguros más frecuentes** en promedio son los siguientes (Tabla 12):

Item		Media	Desv. Típica	% Nunca	% baja frecuencia	% alta frecuencia
09	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista	2,40	2,69	39	38	23
24	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento	2,19	2,39	37	44	19
17	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico	2,04	2,49	43	38	19
11	No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente	2,00	2,18	36	49	15
20	Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado atención debida a la señalización	1,84	1,94	35	53	12
07	Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo	1,78	2,17	42	44	14
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	1,76	2,07	42	45	13
06	Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo con gestos agresivos	1,70	2,20	48	38	14
30	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera	1,68	2,23	48	38	14
03	No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene al realizar un adelantamiento	1,65	2,63	56	30	14

Tabla 12: Resumen de los 10 comportamientos en promedio más frecuentes y distribución porcentual de las respuestas dadas.

Entre estos comportamientos más frecuentes se encuentran reflejadas las 4 dimensiones establecidas para el estudio del error humano en la conducción (lapsos, errores, infracciones e infracciones agresivas), aunque la dimensión más repetida es la referida a lapsos y distracciones.

Así, por ejemplo, **olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento, no darse cuenta de nuevas señales, equivocarse en una salida de una rotonda por no atender bien a la señalización, pasarse una salida en una autopista o autovía, o la conducción automatizada hacia destinos habituales**, son comportamientos inseguros que coinciden en estar referidos a los efectos de la falta de atención en la conducción (lapsos / distracciones). De hecho **más del 58% de los conductores** (en algunos de ellos llegaban a ser hasta el 65%) **reconocen que en alguna ocasión han manifestado esos comportamientos** en su conducción (además, como promedio, un 15% de los conductores reconoce que los presenta con alta frecuencia).

Sin embargo, los comportamientos que continúan siendo los más frecuentes en promedio (en consonancia con lo obtenido en el estudio piloto) son los que se refieren a infracciones, y en concreto a infracciones de velocidad. Así, **casi 2 de cada 3 conductores reconoce que por lo menos en alguna ocasión no ha hecho caso de los lími-**

tes de velocidad en la autopista (además un 23% expresa que no los cumple con mucha frecuencia) y **un 57% excede los límites de velocidad por seguir el flujo del tráfico** (puede ser que haya un cierto componente de presión social en este comportamiento).

Además, se observan algunos comportamientos con componente agresivo, de carácter comunicativo: prácticamente **1 de cada 2 conductores muestran su enojo con otros conductores a través de gestos agresivos, o tocando el claxon** (un 14% además de forma muy frecuente).

Y finalmente entre estos comportamientos más frecuentes hay una representación de errores en las tareas de juicio y toma de decisiones de los conductores, como por ejemplo “no valorar correctamente la distancia y velocidad de otros vehículos”, que puede provocar un riesgo importante en situaciones de adelantamiento (reconocido por un 44% de los conductores), “no percibir correctamente una finalización de carril destinado a la circulación” (un 49% de los conductores cometen este error al menos en alguna ocasión), o “no mantener una distancia de seguridad adecuada” (en un 42% de los conductores).

Por otra parte (Tabla 13), **los 10 comportamientos menos frecuentes** o que los sujetos reconocen en menor medida son los siguientes (siendo el primero de esta tabla el menos frecuente de todos):

Item		Media	Desv. Típica	% Nunca	% baja frecuencia	% alta frecuencia
08	Picarse y hacer carreras con otros conductores	0,23	0,89	90	9	1
16	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de cantarle las cuarenta.	0,36	1,20	87	11	2
01	Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de lucirse	0,49	1,32	83	13	4
23	Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o que se aparte.	0,51	1,28	79	18	3
14	Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	0,56	1,18	73	25	2
22	Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	0,58	1,40	77	19	4
34	Conducir aun sabiendo que puede estarse por encima del límite legal de alcohol.	0,62	1,46	78	17	5
33	Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	0,65	1,35	73	24	3
19	No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	0,70	1,92	78	17	5
10	Ir ‘sacando el morro’ en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia, no tiene mas remedio que parar y dejarle pasar.	0,89	1,52	64	31	5

Tabla 13: Resumen de los 10 comportamientos en promedio menos frecuentes y distribución porcentual de las respuestas dadas.

Así, **los comportamientos menos frecuentes suelen ser aquellos que**, en principio, **los conductores perciben como más peligrosos o menos aceptados socialmente**, caracterizados principalmente por ejemplos de infracciones con componente agresivo, y más en concreto con manifestaciones agresivas y exhibicionistas de tipo comportamental. Así, por ejemplo, el 90% de los conductores manifiesta que nunca “se pica y hace carreras con otros conductores”, ni les “persigue para demostrar su enfado” (el 87%), ni “acelera bruscamente para lucirse” (83%). Otros comportamientos de este tipo son “pegarse mucho al vehículo anterior para que se aparte o vaya más rápido”, “tener antipatía u hostilidad por determinados usuarios de la vía y demostrárselo”, o “sacar el morro en intersecciones para que te dejen paso aunque no tengas preferencia”.

Otros comportamientos poco frecuentes se refieren a infracciones a normas básicas de seguridad que implican un alto riesgo de accidente, como por ejemplo **conducir bajo los efectos del alcohol o saltarse semáforos en rojo en intersecciones**. Sin embargo, pese a ese alto riesgo, existe un porcentaje importante de la población que aún es permisivo en este tipo de comportamientos. Así, prácticamente **1 de cada 4 conductores reconoce que manifiesta estos comportamientos infractores, aunque sea con poca frecuencia**.

Finalmente hay otros ejemplos de comportamientos menos frecuentes que se relacionan con errores a la hora de realizar maniobras que se perciben como peligrosas y con alto riesgo de accidente, como “no mirar el retrovisor para incorporarse, cambiar de carril o girar”, o “no percibir la señalización de giro de otros conductores e intentar adelantarles”.

A continuación se analizan algunas similitudes y/o diferencias entre distintos grupos a la hora de establecer la frecuencia con que se manifiestan los comportamientos del cuestionario.

6.1.2 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 14).

Así, por ejemplo, los 2 comportamientos más frecuentes en los hombres se refieren a las infracciones de velocidad, mientras que las mujeres reconocen con mayor frecuencia, determinados comportamientos distraídos o desatentos como “olvidar donde se ha

aparcado” o “no darse cuenta de nuevas señales”. Por otra parte, las mujeres utilizan más frecuentemente el claxon que los gestos agresivos para demostrar su enfado a otros conductores mientras que en los hombres es al contrario.

	Hombre	Mujer
1	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.
2	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.
3	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.
4	No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	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.
5	Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señalización.	Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señalización.
6	Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.
7	Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.
8	No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.
9	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.	Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.
10	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.
...		
...		
25	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 dejarle pasar.
26	Conducir aun sabiendo que puede estarse por encima del límite legal de alcohol.	No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.
27	No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.
28	Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.
29	Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.
30	Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.
31	Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	Conducir aun sabiendo que puede estarse por encima del límite legal de alcohol.
32	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'.
33	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.
34	'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.

Tabla 14: Comportamientos más frecuentes (10 primeros) y menos frecuentes (10 últimos) en el grupo de hombres y de mujeres

Por otra parte si observamos los comportamientos menos frecuentes, podemos distinguir que los hombres son mas permisivos respecto a la “conducción bajo los efectos del alcohol” que las mujeres (ellos lo sitúan en el 9º comportamiento menos frecuente y ellas en el 4º). Sin embargo, ellas reconocen en mayor medida determinados errores como “no percibir la señalización de maniobras de otros vehículos”, lo que favorece situaciones en las que puede aumentar el riesgo de accidente (por ejemplo en una situación de adelantamiento), o como “no mirar el retrovisor para hacer una maniobra peligrosa” (ellas lo sitúan el 7º y el 9º respectivamente, mientras que ellos consideran que son menos frecuentes situándolos el 3º y el 8º).

Si representamos gráficamente los promedios (Ilustración 6), podemos observar que además del orden, existen determinados comportamientos donde existen diferencias significativas en la valoración promedio que le da cada grupo.

Así, excepto en los ítems 15, 21, 29 y 30, en el resto de comportamientos existen diferencias significativas en función del sexo. En la mayoría de ellos **los hombres son los que presentan mayores frecuencias en promedio**. Las más significativas son las que se representan de forma mas distante en la gráfica (9- No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista, 17- Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico, 2- Ir a mas velocidad de la permitida en hora nocturnas y 34- Conducir bajo los efectos del alcohol), todas ellas referidas a **infracciones de velocidad y alcohol-conducción**.

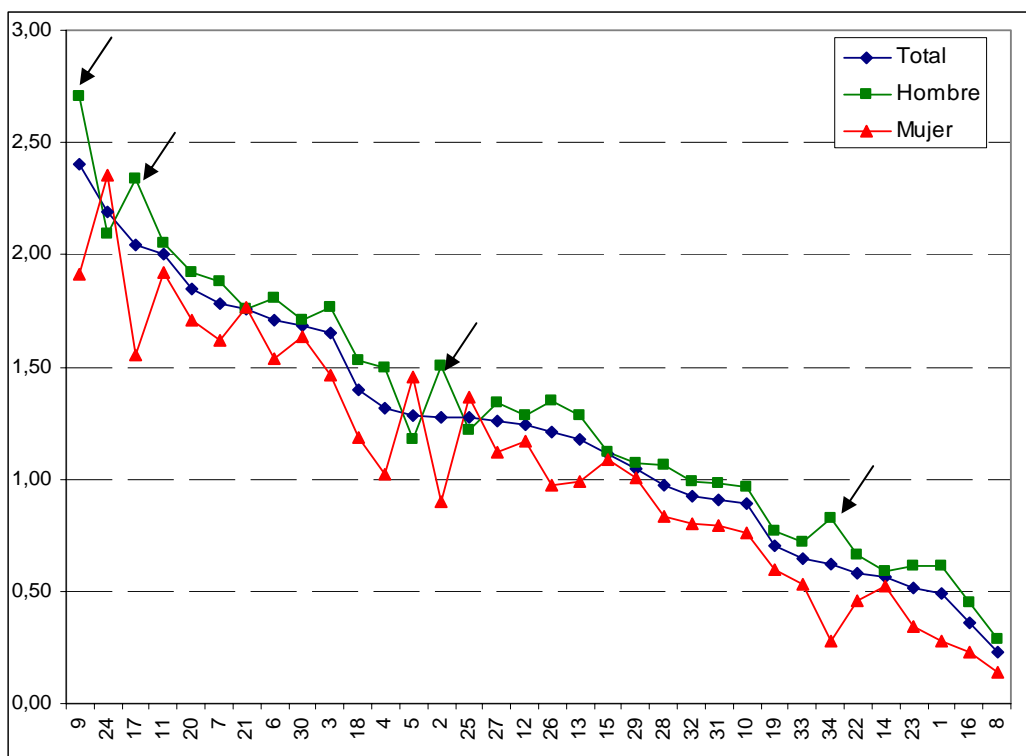


Ilustración 6: Comportamientos inseguros en la conducción en hombres y mujeres ordenados por la frecuencia promedio con que se manifiestan en la población general (escala 0-10).

En la Tabla 15 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 16 se ordenan aquellos significativamente más frecuentes en las mujeres que en los hombres. En el resto de comportamientos considerados en el cuestionario, no existen diferencias significativas en función del género.

	Hombre	Mujer
9- No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	Media= 2.70 (D.T.=2.75)	Media= 1.91 (D.T.=2.53)
17- Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	Media= 2.34 (D.T.=2.60)	Media= 1.56 (D.T.=2.20)
11- No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	Media= 2.05 (D.T.=2.22)	Media= 1.92 (D.T.=2.11)
20- Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señalización.	Media= 1.92 (D.T.=1.98)	Media= 1.71 (D.T.=1.88)
7- Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.	Media= 1.88 (D.T.=2.21)	Media= 1.62 (D.T.=2.08)
6- Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	Media= 1.81 (D.T.=2.23)	Media= 1.53 (D.T.=2.14)
3- No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.	Media= 1.77 (D.T.=2.67)	Media= 1.47 (D.T.=2.56)
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.	Media= 1.53 (D.T.=2.01)	Media= 1.19 (D.T.=1.79)
2- Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	Media= 1.51 (D.T.=2.29)	Media= 0.90 (D.T.=1.90)
4- Circular tan cerca del vehículo de delante que pueda resultar difícil evitar la colisión en caso de una frenada de emergencia	Media= 1.50 (D.T.=2.17)	Media= 1.02 (D.T.=1.77)
26- Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...)	Media= 1.35 (D.T.=2.06)	Media= 0.97 (D.T.=1.75)
27- Pensando en otras cosas, entrar en una rotonda circulando por un carril inadecuado teniendo en cuenta la salida que se debería coger.	Media= 1.34 (D.T.=1.71)	Media= 1.12 (D.T.=1.66)
12- Conduciendo marcha atrás, golpear contra algo que no se había visto.	Media= 1.29 (D.T.=1.72)	Media= 1.17 (D.T.=1.63)
13- Hacer un cambio de sentido pisando una línea continua o en otro sitio en que no está permitido.	Media= 1.29 (D.T.=1.81)	Media= 0.99 (D.T.=1.61)
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.	Media= 1.06 (D.T.=1.63)	Media= 0.83 (D.T.=1.49)
32- No ver una señal de 'ceda el paso' y estar a punto de colisionar con otro vehículo que tenía preferencia.	Media= 0.99 (D.T.=1.43)	Media= 0.80 (D.T.=1.32)
31- Al realizar un giro, estar a punto de colisionar con una bicicleta o ciclomotor que ha aparecido a nuestro lado.	Media= 0.98 (D.T.=1.53)	Media= 0.79 (D.T.=1.44)
10- Ir 'sacando el morro' en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia no tiene más remedio que dejarle pasar.	Media= 0.97 (D.T.=1.56)	Media= 0.76 (D.T.=1.44)
34- Conducir aun sabiendo que puede estarse por encima del límite legal de alcohol.	Media= 0.83 (D.T.=1.64)	Media= 0.28 (D.T.=1.02)
19- No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	Media= 0.77 (D.T.=1.99)	Media= 0.60 (D.T.=1.78)
33- Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	Media= 0.72 (D.T.=1.42)	Media= 0.53 (D.T.=1.22)
22- Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	Media= 0.66 (D.T.=1.49)	Media= 0.46 (D.T.=1.24)
23- Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	Media= 0.61 (D.T.=1.38)	Media= 0.35 (D.T.=1.08)
1- Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	Media= 0.61 (D.T.=1.47)	Media= 0.28 (D.T.=0.99)
14- Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	Media= 0.59 (D.T.=1.19)	Media= 0.52 (D.T.=1.16)
16- Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	Media= 0.45 (D.T.=1.34)	Media= 0.23 (D.T.=0.91)
8- 'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	Media= 0.29 (D.T.=0.99)	Media= 0.14 (D.T.=0.69)

Tabla 15: Comportamientos significativamente más frecuentes en los hombres que en las mujeres

	Hombre	Mujer
24- Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento	Media= 2.09 (D.T.=2.33)	Media= 2.35 (D.T.=2.48)
5- Encender sin querer el intermitente en vez del limpia-parabrisas, o vice-versa.	Media= 1.17 (D.T.=1.72)	Media= 1.46 (D.T.=1.92)
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.	Media= 1.22 (D.T.=1.64)	Media= 1.37 (D.T.=1.75)

Tabla 16: 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, aunque como ya hemos dicho, **los hombres reconocen una mayor frecuencia promedio en muchos más de los comportamientos inseguros** analizados (incluyendo lapsos, errores, infracciones e infracciones agresivas).

6.1.3 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.

Sin embargo, se aprecian algunas diferencias conforme aumenta la edad.

Así, por ejemplo, podemos observar que **determinados comportamientos relacionados con infracciones de velocidad van tomando posiciones menos frecuentes conforme aumenta la edad**: p. e. mientras que “no hacer caso de los **límites de velocidad en la autopista**” o “pasar por alto los **límites de velocidad para seguir el flujo del tráfico**” son los dos comportamientos más frecuentes en el grupo de 18-29 años, pasan a ser el 3º y 8º más frecuente en el grupo de mayores de 64 años, además de que el “ir a **más velocidad de la permitida a altas horas de la noche**” lo sitúan los jóvenes en 8º lugar, y en los grupos más adultos ni siquiera es de los 10 comportamientos más frecuentes.

Así mismo, **conforme aumenta la edad se reconocen con menor frecuencia determinados comportamientos agresivos destacados en el grupo de jóvenes**: mientras que en el grupo de 18-29 años “**tocar el claxon**” y “**hacer gestos agresivos para demostrar el enfado**” se sitúan en el 4º y 6º lugar, en el grupo de 45-64 años ha bajado al 10º y 9º respectivamente, e incluso alguno de ellos ya no está ni entre los 10 primeros en el grupo de 65 o más.

Por otro lado **determinados errores de percepción y déficits en la atención adquieren más importancia en los grupos más adultos**. Así, por ejemplo, “no valorar correctamente la distancia y velocidad de otros vehículos a la hora de adelantar” pasa

de no estar entre los 10 primeros comportamientos más frecuentes entre los conductores de 18 a 29 años a situarse en 6º lugar en el grupo de 45-64 años y en 2º lugar en el grupo de 65 o más. Otro ejemplo es el de “olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento” que pasa de estar en 3er lugar en los más jóvenes a ser el comportamiento más frecuente en los grupos mayores de 45 años.

En cuanto a los comportamientos menos frecuentes se coincide bastante en rechazar las manifestaciones agresivas comportamentales (en todos los grupos son las menos frecuentes). Sin embargo, **los jóvenes son más permisivos en cuanto a la conducción bajo los efectos del alcohol** (ellos la consideran la 7ª menos frecuente mientras que los mayores de 64 años la sitúan como la 2ª menos frecuente) **y en cuanto a conductas exhibicionistas** como “acelerar bruscamente al salir de un semáforo” (pasa de la 9ª en los jóvenes a la 3ª en los mayores de 64 años) o “pegarse al vehículo de delante para que se aparte o vaya más rápido”.

En la Tabla 17 se presentan resumidos los 10 comportamientos valorados como más frecuentes por cada grupo de edad, y en la Tabla 18, los 10 comportamientos menos frecuentes según la valoración promedio de los sujetos (el último en la tabla es el menos frecuente de todos y hacia arriba va aumentando la frecuencia).

	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.	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.
2	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.
3	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.	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.	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.
4	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.
5	No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señalización.	Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señalización.	Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señalización.
6	Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	Pasarse una salida en una autopista o rodeo largo.	No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.	Pasarse una salida en una autopista o rodeo largo.
7	Teniendo como objetivo dirigirse a un destino determinado, darse cuenta de repente que se esta dirigiendo a otro destino que es más habitual para usted.	Teniendo como objetivo dirigirse a un destino determinado, darse cuenta de repente que se esta dirigiendo a otro destino que es más habitual para usted.	Pasarse una salida en una autopista o rodeo largo.	Teniendo como objetivo dirigirse a un destino determinado, darse cuenta de repente que se esta dirigiendo a otro destino que es más habitual para usted.
8	Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	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 determinado, darse cuenta de repente que se esta dirigiendo a otro destino que es más habitual para usted.	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.
9	Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señalización.	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.
10	Pasarse una salida en una autopista o rodeo largo.	No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	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.
...				
...				

Tabla 17: Comportamientos más frecuentes (los 10 primeros) en función del grupo de edad

	18-29 años	30-44 años	45-64 años	65 o más
...				
...				
25	Al realizar un giro, estar a punto de colisionar con una bicicleta o ciclomotor que ha aparecido a nuestro lado.	Ir 'sacando el morro' en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia no tiene más remedio que dejarle pasar.	No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...)
26	Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	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.
27	Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	Conducir aun sabiendo que puede estarse por encima del límite legal de alcohol.	Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.
28	Conducir aun sabiendo que puede estarse por encima del límite legal de alcohol.	Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.
29	Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.
30	Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	Conducir aun sabiendo que puede estarse por encima del límite legal de alcohol.	Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.
31	Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.
32	No 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'.	Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.
33	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	Conducir aun sabiendo que puede estarse por encima del límite legal de alcohol.
34	'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.

Tabla 18: Comportamientos menos frecuentes (los 10 últimos) en función del grupo de edad

Si analizamos específicamente cada comportamiento, observamos una tendencia generalizada a la disminución de la frecuencia conforme aumenta la edad de los conductores (Tabla 19).

	18-29	30-44	45-64	>64
9- No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	Media= 3.09 (D.T.=2.93)	Media= 2.49 (D.T.=2.65)	Media= 2.03 (D.T.=2.51)	Media= 1.43 (D.T.=2.24)
17- Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	Media= 2.66 (D.T.=2.77)	Media= 2.12 (D.T.=2.50)	Media= 1.73 (D.T.=2.24)	Media= 1.09 (D.T.=1.82)
24- Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento	Media= 2.56 (D.T.=2.66)	Media= 2.25 (D.T.=2.36)	Media= 2.03 (D.T.=2.26)	Media= 1.49 (D.T.=1.93)
30- Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	Media= 2.51 (D.T.=2.63)	Media= 1.74 (D.T.=2.23)	Media= 1.20 (D.T.=1.84)	Media= 0.84 (D.T.=1.43)
11- No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	Media= 2.44 (D.T.=2.40)	Media= 2.11 (D.T.=2.22)	Media= 1.69 (D.T.=1.94)	Media= 1.42 (D.T.=1.81)
6- Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	Media= 2.39 (D.T.=2.54)	Media= 1.76 (D.T.=2.17)	Media= 1.27 (D.T.=1.86)	Media= 1.07 (D.T.=1.82)
21- Teniendo como objetivo dirigirse a un destino determinado, darse cuenta de repente que se esta dirigiendo a otro destino que es más habitual para usted.	Media= 2.25 (D.T.=2.38)	Media= 1.77 (D.T.=2.01)	Media= 1.52 (D.T.=1.87)	Media= 1.21 (D.T.=1.71)
2- Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	Media= 2.18 (D.T.=2.62)	Media= 1.34 (D.T.=2.20)	Media= 0.73 (D.T.=1.60)	Media= 0.42 (D.T.=1.29)
20- Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señalización.	Media= 2.15 (D.T.=2.14)	Media= 1.95 (D.T.=1.92)	Media= 1.63 (D.T.=1.84)	Media= 1.25 (D.T.=1.61)
7- Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.	Media= 2.11 (D.T.=2.45)	Media= 1.89 (D.T.=2.17)	Media= 1.55 (D.T.=1.96)	Media= 1.21 (D.T.=1.75)
26- Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...)	Media= 1.93 (D.T.=2.42)	Media= 1.29 (D.T.=1.96)	Media= 0.75 (D.T.=1.47)	Media= 0.43 (D.T.=1.05)
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.	Media= 1.75 (D.T.=2.10)	Media= 1.43 (D.T.=1.91)	Media= 1.17 (D.T.=1.81)	Media= 1.06 (D.T.=1.83)
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.	Media= 1.73 (D.T.=1.90)	Media= 1.26 (D.T.=1.65)	Media= 1.04 (D.T.=1.52)	Media= 0.86 (D.T.=1.42)
4- Circular tan cerca del vehículo de delante que pueda resultar difícil evitar la colisión en caso de una frenada de emergencia	Media= 1.68 (D.T.=2.24)	Media= 1.43 (D.T.=2.09)	Media= 1.06 (D.T.=1.83)	Media= 0.71 (D.T.=1.66)
13- Hacer un cambio de sentido pisando una línea continua o en otro sitio en que no está permitido.	Media= 1.68 (D.T.=2.08)	Media= 1.24 (D.T.=1.74)	Media= 0.85 (D.T.=1.47)	Media= 0.63 (D.T.=1.17)
27- Pensando en otras cosas, entrar en una rotonda circulando por un carril inadecuado teniendo en cuenta la salida que se debería coger.	Media= 1.63 (D.T.=1.87)	Media= 1.30 (D.T.=1.72)	Media= 1.03 (D.T.=1.52)	Media= 0.85 (D.T.=1.40)
5- Encender sin querer el intermitente en vez del limpia-parabrisas, o viceversa.	Media= 1.54 (D.T.=2.12)	Media= 1.28 (D.T.=1.75)	Media= 1.16 (D.T.=1.63)	Media= 1.02 (D.T.=1.54)
15- No darse cuenta de la presencia de peatones cruzando, al girar hacia una calle desde una vía principal.	Media= 1.46 (D.T.=1.73)	Media= 1.15 (D.T.=1.60)	Media= 0.91 (D.T.=1.49)	Media= 0.65 (D.T.=1.12)
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.	Media= 1.39 (D.T.=2.08)	Media= 1.05 (D.T.=1.75)	Media= 0.87 (D.T.=1.61)	Media= 0.69 (D.T.=1.43)
12- Conduciendo marcha atrás, golpear contra algo que no se había visto.	Media= 1.34 (D.T.=1.81)	Media= 1.26 (D.T.=1.69)	Media= 1.20 (D.T.=1.64)	Media= 1.05 (D.T.=1.48)
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.	Media= 1.34 (D.T.=1.92)	Media= 0.94 (D.T.=1.49)	Media= 0.84 (D.T.=1.44)	Media= 0.61 (D.T.=1.19)

	18-29	30-44	45-64	>64
32- No ver una señal de 'ceda el paso' y estar a punto de colisionar con otro vehículo que tenía preferencia.	Media= 1.11 (D.T.=1.55)	Media= 0.96 (D.T.=1.38)	Media= 0.81 (D.T.=1.32)	Media= 0.59 (D.T.=1.13)
10- Ir 'sacando el morro' en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia no tiene más remedio que dejarle pasar.	Media= 1.06 (D.T.=1.62)	Media= 0.87 (D.T.=1.51)	Media= 0.83 (D.T.=1.49)	Media= 0.69 (D.T.=1.28)
31- Al realizar un giro, estar a punto de colisionar con una bicicleta o ciclomotor que ha aparecido a nuestro lado.	Media= 1.04 (D.T.=1.69)	Media= 0.97 (D.T.=1.52)	Media= 0.79 (D.T.=1.36)	Media= 0.66 (D.T.=1.25)
1- Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	Media= 0.96 (D.T.=1.82)	Media= 0.36 (D.T.=1.08)	Media= 0.33 (D.T.=1.04)	Media= 0.32 (D.T.=1.24)
33- Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	Media= 0.91 (D.T.=1.66)	Media= 0.67 (D.T.=1.33)	Media= 0.49 (D.T.=1.13)	Media= 0.39 (D.T.=1.06)
34- Conducir aun sabiendo que puede estar por encima del límite legal de alcohol.	Media= 0.90 (D.T.=1.84)	Media= 0.67 (D.T.=1.46)	Media= 0.47 (D.T.=1.23)	Media= 0.15 (D.T.=0.62)
23- Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	Media= 0.82 (D.T.=1.68)	Media= 0.47 (D.T.=1.23)	Media= 0.40 (D.T.=1.05)	Media= 0.25 (D.T.=0.78)
22- Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	Media= 0.79 (D.T.=1.69)	Media= 0.57 (D.T.=1.37)	Media= 0.51 (D.T.=1.26)	Media= 0.34 (D.T.=0.97)
14- Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	Media= 0.73 (D.T.=1.46)	Media= 0.56 (D.T.=1.11)	Media= 0.50 (D.T.=1.08)	Media= 0.34 (D.T.=0.88)
16- Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	Media= 0.47 (D.T.=1.44)	Media= 0.35 (D.T.=1.15)	Media= 0.32 (D.T.=1.10)	Media= 0.28 (D.T.=0.99)
19- No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	Media= 0.58 (D.T.=1.49)	Media= 0.74 (D.T.=2.04)	Media= 0.74 (D.T.=2.00)	Media= 0.75 (D.T.=2.05)
8- 'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	Media= 0.44 (D.T.=1.30)	Media= 0.19 (D.T.=0.75)	Media= 0.16 (D.T.=0.70)	Media= 0.11 (D.T.=0.47)

Tabla 19: Comportamientos cuya frecuencia presenta una relación lineal negativa 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).

Excepto en el ítem 3, en todos los comportamientos se aprecian diferencias significativas entre los grupos (más o menos destacadas en función del comportamiento analizado). Así, si observamos la representación gráfica de los valores en función de la edad (Ilustración 7) podemos destacar que las diferencias más acusadas se dan entre los grupos más extremos (menores de 30 y mayores de 64), siendo las más relevantes las relacionadas con los **excesos de velocidad** (9-no hacer caso de los límites de velocidad en autopista, 17-por seguir el flujo del tráfico, 2-por la noche o 26-en zonas residenciales) y con **manifestaciones comunicativas agresivas** (6-gestos y 30-sonidos con el claxon para demostrar enfado), siendo **los jóvenes los que actúan así con mucha más frecuencia** que el resto de grupos.

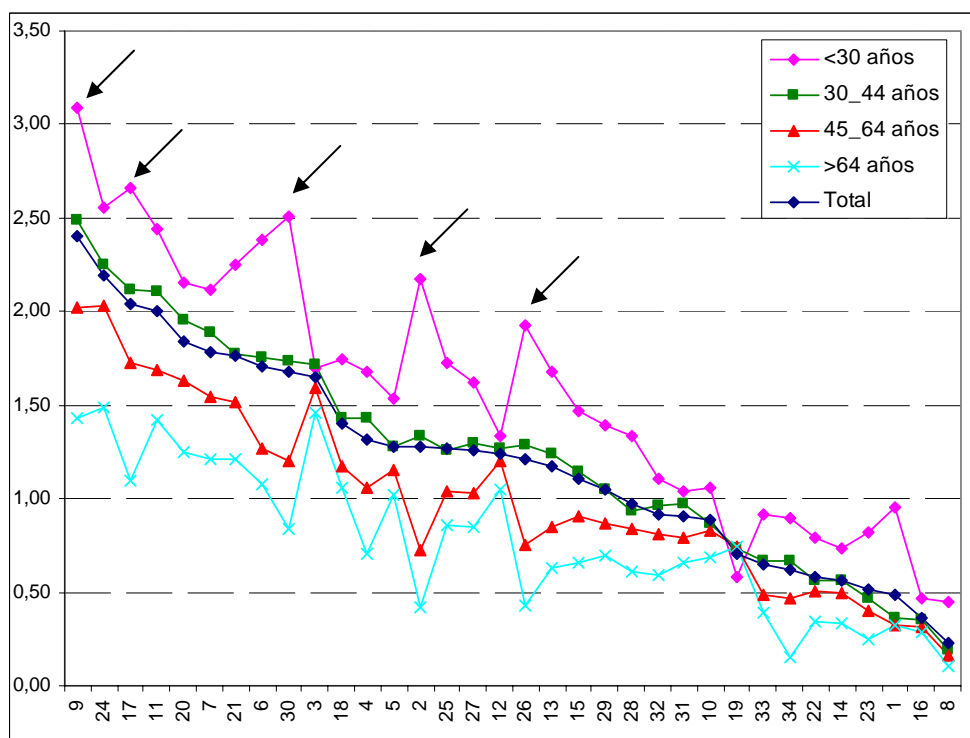


Ilustración 7: Comportamientos inseguros en la conducción en función de la edad ordenados por la frecuencia promedio con que se manifiestan en la población general (escala 0-10).

6.1.4 Diferencias por comunidad autónoma

Por lo general existe bastante consenso entre las comunidades a la hora de clasificar los comportamientos inseguros más y menos frecuentes.

En la Tabla 20 se resume la clasificación, realizada en cada una de las comunidades autónomas, de los 34 comportamientos incluidos en el DBQ. El análisis de los comportamientos agrupados en los cuatro factores permitirá detectar diferencias globales entre las distintas zonas geográficas, aunque ya se aprecian algunas diferencias a la hora de valorar la frecuencia de cada uno de los comportamientos.

Así, por ejemplo, mientras que en la mayoría de las comunidades, el comportamiento más frecuente es el incumplimiento de los límites de velocidad en la autopista, en Andalucía, Baleares, Comunidad Valenciana y Extremadura es menos frecuente, destacando otros comportamientos más relacionados con lapsos y distracciones como olvidar donde se ha aparcado, comportamiento que a su vez es menos habitual en los conductores de Cantabria y Castilla- León. Cantabria, por otro lado, considera los errores a la hora de valorar distancias y velocidad de otros vehículos, como el más frecuente, mientras que en el resto de comunidades es mucho menos reconocido (en Aragón, Castilla-León y Extremadura ni siquiera los reconocen entre los 10 primeros).

	TOTAL	Andalucía	Aragón	Asturias	Baleares	Cantabria	Cast. León	Cast. Mancha	Cataluña	C. Valenciana	Extremadura	Galicia	Madrid	Murcia	Navarra	Euskadi	La rioja
9- No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	1	2	1	1	4	2	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1
24- Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento	2	1	3	3	1	6	7	2	2	1	1	3	2	2	2	3	3
17- Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	3	6	2	5	6	3	2	8	4	5	10	4	3	4	3	2	4
11- No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	4	3	8	2	3	8	3	3	3	2	5	2	5	5	6	4	2
20- Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señalización.	5	5	4	4	5	9	5	9	5	4	11	5	7	8	5	6	6
7- Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.	6	7	6	7	10	15	9	5	6	7	4	7	4	3	9	10	8
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.	7	4	7	8	2	10	8	6	9	6	8	6	9	7	8	9	11
6- Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	8	8	5	6	7	5	10	7	8	10	3	10	6	9	4	5	7
30- Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	9	10	9	11	9	4	4	4	7	9	6	12	10	10	7	7	9
3- No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.	10	9	12	9	8	1	6	13	10	8	13	8	8	6	10	8	5
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.	11	13	11	14	12	11	12	14	11	11	15	9	13	12	17	16	10
4- Circular tan cerca del vehículo de delante que pueda resultar difícil evitar la colisión en caso de una frenada de emergencia	12	18	13	13	14	13	15	20	12	14	12	11	11	13	20	15	14
5- Encender sin querer el intermitente en vez del limpia-parabrisas, o viceversa.	13	11	18	12	19	30	17	10	16	16	7	15	18	17	18	13	13
2- Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	14	16	10	10	20	12	14	12	14	21	18	18	12	16	13	14	18
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.	15	12	16	16	11	27	11	15	15	15	9	13	19	11	22	17	12
27- Pensando en otras cosas, entrar en una rotonda circulando por un carril inadecuado teniendo en cuenta la salida que se debería coger.	16	15	15	15	17	19	13	21	13	12	19	14	17	18	19	20	15
12- Conduciendo marcha atrás, golpear contra algo que no se había visto.	17	17	19	17	16	23	19	11	18	13	16	17	14	20	12	18	17
26- Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...)	18	19	20	18	21	14	16	16	17	19	14	19	15	19	14	12	20
13- Hacer un cambio de sentido pisando una línea continua o en otro sitio en que no está permitido.	19	14	17	19	18	21	22	22	21	18	17	16	16	14	23	11	16
15- No darse cuenta de la presencia de peatones cruzando, al girar hacia una calle desde una vía principal.	20	20	14	22	15	17	18	17	19	23	20	20	20	15	11	19	19
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.	21	21	26	20	13	16	21	25	20	17	21	21	22	21	15	21	26

	TOTAL	Andalucía	Aragón	Asturias	Baleares	Cantabria	Cast. León	Cast. Mancha	Cataluña	C. Valenciana	Extremadura	Galicia	Madrid	Murcia	Navarra	Euskadi	La rioja
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.	22	25	21	21	24	24	20	24	22	22	24	22	21	24	16	22	23
32- No ver una señal de 'ceda el paso' y estar a punto de colisionar con otro vehículo que tenía preferencia.	23	24	23	23	25	22	23	19	25	20	23	24	25	23	21	25	21
31- Al realizar un giro, estar a punto de colisionar con una bicicleta o ciclomotor que ha aparecido a nuestro lado.	24	22	22	24	22	18	25	18	24	24	28	23	26	22	24	23	22
10- Ir 'sacando el morro' en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia no tiene más remedio que dejarle pasar.	25	23	24	26	23	25	24	23	23	25	22	25	23	27	25	26	25
19- No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	26	28	32	25	26	7	29	29	30	26	25	26	24	25	26	24	24
33- Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	27	26	25	27	31	32	27	27	26	28	29	27	29	28	31	27	27
34- Conducir aun sabiendo que puede estarse por encima del límite legal de alcohol.	28	27	27	28	28	20	28	32	27	29	27	30	27	26	30	28	32
22- Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	29	29	30	30	27	29	26	30	29	27	30	29	30	30	33	31	29
14- Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	30	30	31	31	29	28	30	28	28	31	32	28	28	31	27	30	28
23- Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	31	31	29	29	30	26	31	26	31	33	26	32	32	29	32	32	30
1- Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	32	32	28	32	32	33	32	31	32	30	33	31	31	32	29	29	31
16- Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	33	33	33	33	33	31	34	33	33	32	31	33	33	33	28	33	34
8- 'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	34	34	34	34	34	34	33	34	34	34	34	34	34	34	34	34	33

Tabla 20: Orden de los comportamientos inseguros en función de la Comunidad autónoma (tomando como referencia el orden promedio de toda la población).

Si analizamos gráficamente esta clasificación y los promedios que se dan por comunidades en cada uno de los comportamientos, podemos destacar aquellas zonas cuyos comportamientos son generalizadamente menos frecuentes que el promedio nacional y aquellas que siempre se encuentran por encima del promedio (en el ANEXO I, pág. 184, se incluyen los comportamientos escalados para todas las comunidades y su representación gráfica –ACCES-II/ Anex-I-).

Así, claramente **por encima del promedio nacional se encuentra la comunidad de Cantabria** (sobretudo en determinados comportamientos categorizados como errores tales como 3-no valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene al adelantar o 19- no mirar el retrovisor al hacer una maniobra, o como infracciones de velocidad tales como las que se producen circulando por autopista o por el hecho de seguir el flujo del tráfico –ver Ilustración 8-), y más ligeramente **Cataluña, Comunidad Valenciana y Madrid**.

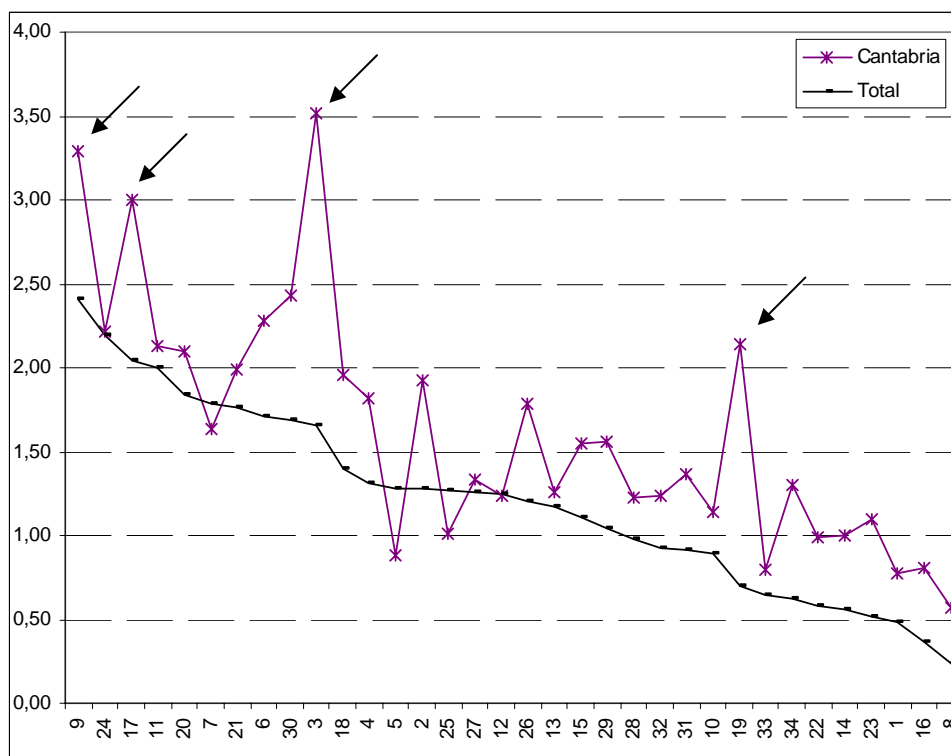


Ilustración 8: Comportamientos inseguros en la conducción en Cantabria ordenados por la frecuencia promedio con que se manifiestan en la población general (escala 0-10).

Por debajo del promedio se sitúan principalmente Extremadura, Andalucía, Castilla la Mancha, y Navarra.

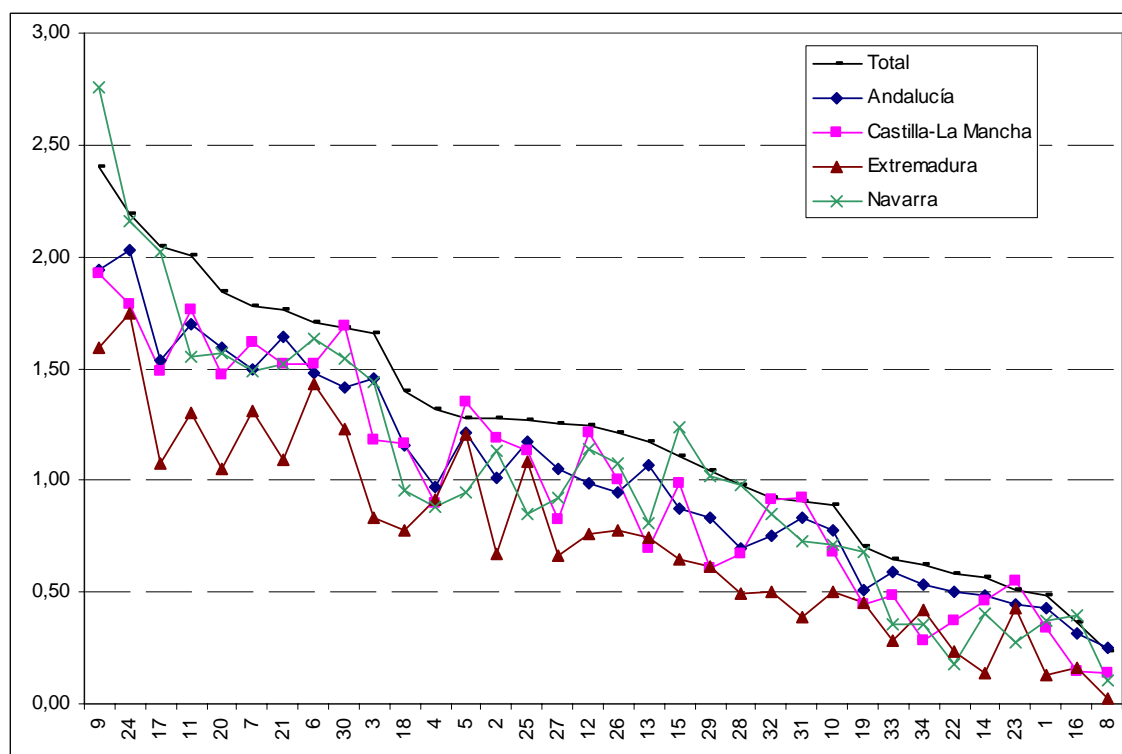


Ilustración 9: Comunidades cuyos comportamientos inseguros en la conducción se encuentran destacadamente por debajo del promedio, ordenados por la frecuencia promedio con que se manifiestan en la población general (escala 0-10).

El resto de comunidades presentan frecuencias promedios más similares a las generales en casi todos los comportamientos (Aragón, Asturias, Baleares, Castilla y León, Galicia, Murcia, Euskadi y La rioja).

6.1.5 Diferencias por exposición al riesgo

Como medida de exposición al riesgo se ha tenido en cuenta, entre otras variables, el promedio de kms recorridos al año en coche.

Si observamos los comportamientos valorados como más frecuentes para cada grupo, se observan ligeras diferencias.

Así, por ejemplo, comportamientos como “pasar por alto los límites de velocidad para seguir el flujo del tráfico” se permiten más entre los conductores con mayor nº de kms recorridos al año (mientras que el grupo de menos kms al año lo sitúa en 8º lugar entre los más frecuentes, el resto de grupos lo hace entre los tres primeros).

Por otro lado, errores como “No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene al realizar un adelantamiento” son más frecuentes entre los grupos que menos kms recorren al año.

Entre los comportamientos inseguros valorados como menos frecuentes también existen diferencias destacadas.

En este sentido, aquellos que conducen más kms al año reconocen determinados comportamientos agresivos e infractores con mayor frecuencia que el resto de grupos (“Conducir aun sabiendo que puede estarse por encima del límite legal de alcohol” o “Pe-garse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte”). Los que menos conducen al año, se mantienen consistentes en reconocer que tienen algunos errores con mayor frecuencia (“Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda” o “No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc”)

En la Tabla 21 se recogen los 10 comportamientos más frecuentes y los menos fre-cuentes en función del promedio de kms recorridos al año.

	< 60.000 kms	60.000 – 149.000	> 149.000
1	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.
2	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.
3	No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.
4	Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señalización.	No darse cuenta de la presen-cia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.
5	Teniendo como objetivo dirigirse a un destino determinado, darse cuenta de repente que se esta dirigiendo a otro destino que es más habitual para usted.	Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señali-zación.	Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señaliza-ción.
6	No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehiculo que viene de frente al realizar un adelantamiento.	Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.	Teniendo como objetivo dirigirse a un destino determinado, darse cuenta de repente que se esta dirigiendo a otro destino que es más habitual para usted.
7	Pasarse una salida en una auto-pista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.	Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	Pasarse una salida en una auto-pista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.
8	Pasar por alto los límites de velo-cidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.
9	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehi-culo que viene de frente al realizar un adelantamiento.	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.
10	Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	Teniendo como objetivo diri-girse a un destino determina-do, darse cuenta de repente que se esta dirigiendo a otro destino que es más habitual para usted.	Ir a más velocidad de la permiti-da, a altas horas de la noche o de madrugada.
...			
...			

	< 60.000 kms	60.000 – 149.000	> 149.000
25	No ver una señal de 'ceda el paso' y estar a punto de colisionar con otro vehículo que tenía preferencia.	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 dejarle pasar.
26	No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	Conducir aun sabiendo que puede estar por encima del límite legal de alcohol.
27	Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	Conducir aun sabiendo que puede estar por encima del límite legal de alcohol.	Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.
28	Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.
29	Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.
30	Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	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.
31	Conducir aun sabiendo que puede estar por encima del límite legal de alcohol.	Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.
32	Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.
33	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.
34	'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.

Tabla 21: Comportamientos menos y más frecuentes en función la exposición al riesgo

Si analizamos detalladamente cada uno de los comportamientos en los distintos grupos, podemos observar que en la mayoría de los casos (excepto en los ítems 3, 10, 14, 24, 31 y 33), existe una relación con el nivel de exposición al riesgo de los conductores. Sin embargo esta relación no siempre tiene el mismo sentido.

Así, la mayoría de los comportamientos analizados presentan una relación lineal positiva con el nivel de exposición al riesgo, aumentando la frecuencia de dichos comportamientos inseguros conforme los conductores hacen mayor número de kms promedio al año (Tabla 22).

	<60.000	60.000-149.000	>149.000
9- No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	Media= 2.00 (D.T.= 2.58)	Media= 2.35 (D.T.= 2.64)	Media= 2.91 (D.T.= 2.80)
11- No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	Media= 1.92 (D.T.= 2.18)	Media= 1.95 (D.T.= 2.13)	Media= 2.16 (D.T.= 2.22)
20- Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señalización.	Media= 1.76 (D.T.= 1.96)	Media= 1.71 (D.T.= 1.86)	Media= 2.08 (D.T.= 2.00)
21- Teniendo como objetivo dirigirse a un destino determinado, darse cuenta de repente que se está dirigiendo a otro destino más habitual para usted.	Media= 1.72 (D.T.= 2.08)	Media= 1.57 (D.T.= 1.95)	Media= 2.02 (D.T.= 2.15)
7- Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.	Media= 1.67 (D.T.= 2.16)	Media= 1.71 (D.T.= 2.07)	Media= 1.99 (D.T.= 2.27)
17- Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	Media= 1.64 (D.T.= 2.32)	Media= 2.01 (D.T.= 2.47)	Media= 2.52 (D.T.= 2.61)
30- Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	Media= 1.54 (D.T.= 2.18)	Media= 1.66 (D.T.= 2.19)	Media= 1.86 (D.T.= 2.33)
6- Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	Media= 1.48 (D.T.= 2.13)	Media= 1.69 (D.T.= 2.08)	Media= 1.97 (D.T.= 2.36)
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.	Media= 1.26 (D.T.= 1.85)	Media= 1.34 (D.T.= 1.89)	Media= 1.61 (D.T.= 2.06)
27- Pensando en otras cosas, entrar en una rotonda circulando por un carril inadecuado teniendo en cuenta la salida que se debería coger.	Media= 1.24 (D.T.= 1.73)	Media= 1.18 (D.T.= 1.60)	Media= 1.36 (D.T.= 1.74)
4- Circular tan cerca del vehículo de delante que pueda resultar difícil evitar la colisión en caso de una frenada de emergencia	Media= 1.12 (D.T.= 1.87)	Media= 1.19 (D.T.= 1.98)	Media= 1.68 (D.T.= 2.25)
13- Hacer un cambio de sentido pisando una línea continua o en otro sitio en que no está permitido.	Media= 1.08 (D.T.= 1.79)	Media= 1.04 (D.T.= 1.58)	Media= 1.42 (D.T.= 1.85)
26- Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...)	Media= 1.01 (D.T.= 1.83)	Media= 1.18 (D.T.= 1.90)	Media= 1.47 (D.T.= 2.11)
2- Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	Media= 0.94 (D.T.= 1.91)	Media= 1.17 (D.T.= 2.11)	Media= 1.77 (D.T.= 2.41)
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.	Media= 0.93 (D.T.= 1.66)	Media= 1.04 (D.T.= 1.83)	Media= 1.18 (D.T.= 1.87)
28- En una cola de vehículos que están girando a la derecha para incorporarse a una carretera principal, estar tan pendiente de vehículos que se aproximan por la izquierda, que casi colisiona con el de delante.	Media= 0.92 (D.T.= 1.62)	Media= 0.94 (D.T.= 1.54)	Media= 1.07 (D.T.= 1.58)
32- No ver una señal de 'ceda el paso' y estar a punto de colisionar con otro vehículo que tenía preferencia.	Media= 0.80 (D.T.= 1.39)	Media= 0.93 (D.T.= 1.39)	Media= 1.04 (D.T.= 1.38)
22- Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	Media= 0.51 (D.T.= 1.36)	Media= 0.57 (D.T.= 1.35)	Media= 0.68 (D.T.= 1.50)
1- Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	Media= 0.42 (D.T.= 1.24)	Media= 0.45 (D.T.= 1.30)	Media= 0.59 (D.T.= 1.43)
34- Conducir aun sabiendo que puede estarse por encima del límite legal de alcohol.	Media= 0.41 (D.T.= 1.26)	Media= 0.64 (D.T.= 1.44)	Media= 0.83 (D.T.= 1.64)
23- Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	Media= 0.37 (D.T.= 1.07)	Media= 0.48 (D.T.= 1.19)	Media= 0.71 (D.T.= 1.55)
16- Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	Media= 0.30 (D.T.= 1.12)	Media= 0.40 (D.T.= 1.28)	Media= 0.39 (D.T.= 1.20)
8- 'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	Media= 0.19 (D.T.= 0.85)	Media= 0.20 (D.T.= 0.78)	Media= 0.32 (D.T.= 1.03)

Tabla 22: Comportamientos cuya frecuencia presenta una relación lineal positiva con el promedio de kms realizados al año en coche (aumenta la frecuencia conforme se realizan más kms) y las diferencias entre grupos son significativas, ordenados según la media para el grupo que hace menos de 60.000 al año (indicando su media y desviación típica).

Sin embargo, existen algunos comportamientos en los que la relación con el promedio de kms recorridos es negativa, es decir, conforme los conductores recorren al año menor cantidad de kms, aumentan dichos comportamientos inseguros (Tabla 23). Es el caso de lapsos como “encender el intermitente en vez del limpiaparabrisas” y “salir de un semáforo con una marcha no adecuada”, o de errores como “no mirar el retrovisor al hacer una maniobra” (ítems 5, 25 y 19 respectivamente).

	<60.000	60.000-149.000	>149.000
5- Encender sin querer el intermitente en vez del limpia-parabrisas, o viceversa.	Media= 1.43 (D.T.= 1.90)	Media= 1.18 (D.T.= 1.72)	Media= 1.23 (D.T.= 1.79)
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.	Media= 1.41 (D.T.= 1.81)	Media= 1.20 (D.T.= 1.62)	Media= 1.20 (D.T.= 1.59)
19- No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	Media= 0.80 (D.T.= 2.03)	Media= 0.63 (D.T.= 1.82)	Media= 0.67 (D.T.= 1.88)

Tabla 23: Comportamientos cuya frecuencia presenta una relación lineal negativa con el promedio de kms realizados al año en coche (disminuye la frecuencia conforme se realizan más kms) y las diferencias entre grupos son significativas, ordenados según la media para el grupo que hace menos de 60.000 al año (indicando su media y desviación típica).

Finalmente, destacan otros comportamientos en los que se observa una relación curvilínea en forma de U, es decir, tanto los conductores con baja exposición al riesgo como los que más kms conducen al año, reconocen con mayor frecuencia lapsos como “conduciendo marcha atrás, golpear contra algo que no se había visto” o “no darse cuenta de la presencia de peatones cruzando, al girar hacia una calle”.

	<60.000	60.000-149.000	>149.000
12- Conduciendo marcha atrás, golpear contra algo que no se había visto.	Media= 1.26 (D.T.= 1.81)	Media= 1.16 (D.T.= 1.60)	Media= 1.32 (D.T.= 1.66)
15- No darse cuenta de la presencia de peatones cruzando, al girar hacia una calle desde una vía principal.	Media= 1.10 (D.T.= 1.66)	Media= 1.04 (D.T.= 1.52)	Media= 1.19 (D.T.= 1.57)

Tabla 24: Comportamientos cuya frecuencia presenta una relación curvilínea con el promedio de kms realizados al año en coche (relación en forma de U) y las diferencias entre grupos son significativas, ordenados según la media para el grupo que hace menos de 60.000 al año (indicando su media y desviación típica).

Si representamos gráficamente las valoraciones dadas (Ilustración 10) se observa cómo el grupo con mayor exposición al riesgo da valoraciones superiores al promedio de conductores en casi todos los comportamientos, aunque el orden es muy similar en los tres grupos. Los comportamientos donde las diferencias entre grupos es más evidente (señalados en la gráfica con flechas) se refieren en su totalidad al problema de la velocidad, siendo mucho más frecuente en el grupo que realiza más kms al año: “9- No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista”, “17- Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico” y “2- Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada”

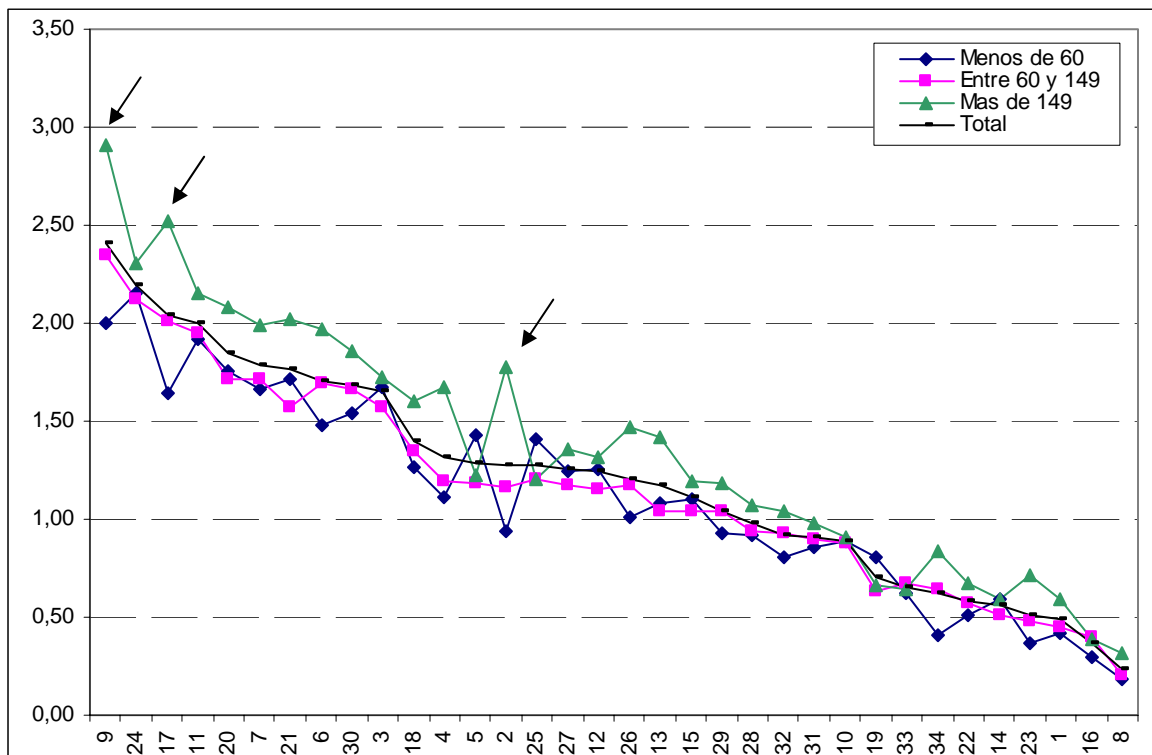


Ilustración 10: Comportamientos inseguros en la conducción en función de la exposición al riesgo (promedio de kms recorridos al año en coche) ordenados por la frecuencia promedio con que se manifiestan en la población general (escala 0-10).

6.1.6 Diferencias en función de los accidentes como conductor (con víctimas)

A nivel general, los comportamientos más frecuentes son prácticamente los mismos independientemente del historial de accidente con víctimas en los últimos 5 años, y además el orden que les dan también es muy similar. La única diferencia destacable es que los conductores que han sufrido algún accidente con víctimas en los últimos 5 años, reconocen determinados comportamientos agresivos en posiciones superiores al grupo que no ha sufrido ningún accidente con víctimas, tales como los gestos de enfado o tocar el claxon.

En la Tabla 25 se enumeran los 10 comportamientos más y menos frecuentes en ambos grupos.

	Ningún accidente con víctimas	1 o más accidentes con víctimas
1	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.
2	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.
3	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.
4	No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.
5	Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señalización.	Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señalización.
6	Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.
7	Teniendo como objetivo dirigirse a un destino determinado, darse cuenta de repente que se esta dirigiendo a otro destino que es más habitual para usted.	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.
8	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 determinado, darse cuenta de repente que se esta dirigiendo a otro destino que es más habitual para usted.
9	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.
10	No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.	Circular tan cerca del vehículo de delante que pueda resultar difícil evitar la colisión en caso de una frenada de emergencia.
...		
...		
25	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 dejarle pasar.
26	No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	Encender sin querer el intermitente en vez del limpia-parabrisas, o viceversa.
27	Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.
28	Conducir aun sabiendo que puede estarse por encima del límite legal de alcohol.	Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.
29	Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	Conducir aun sabiendo que puede estarse por encima del límite legal de alcohol.
30	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.
31	Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.
32	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'.
33	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.
34	'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.

Tabla 25: Comportamientos más y menos frecuentes en función de haber tenido o no accidentes con víctimas como conductor (en los últimos 5 años)

Si observamos la representación grafica (Ilustración 11), destaca que la mayoría de comportamientos inseguros son más frecuentes en el grupo que ha sufrido accidentes con víctimas (excepto en el caso de los ítems 17, 7, 3, 5, 2, 27, 23, 1, y 16, donde no

hay diferencias significativas entre los dos grupos de conductores), sobretodo en los referidos a expresiones comunicativas de agresividad (el ítem 6- “Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos”, y el ítem 30 “Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera”.)

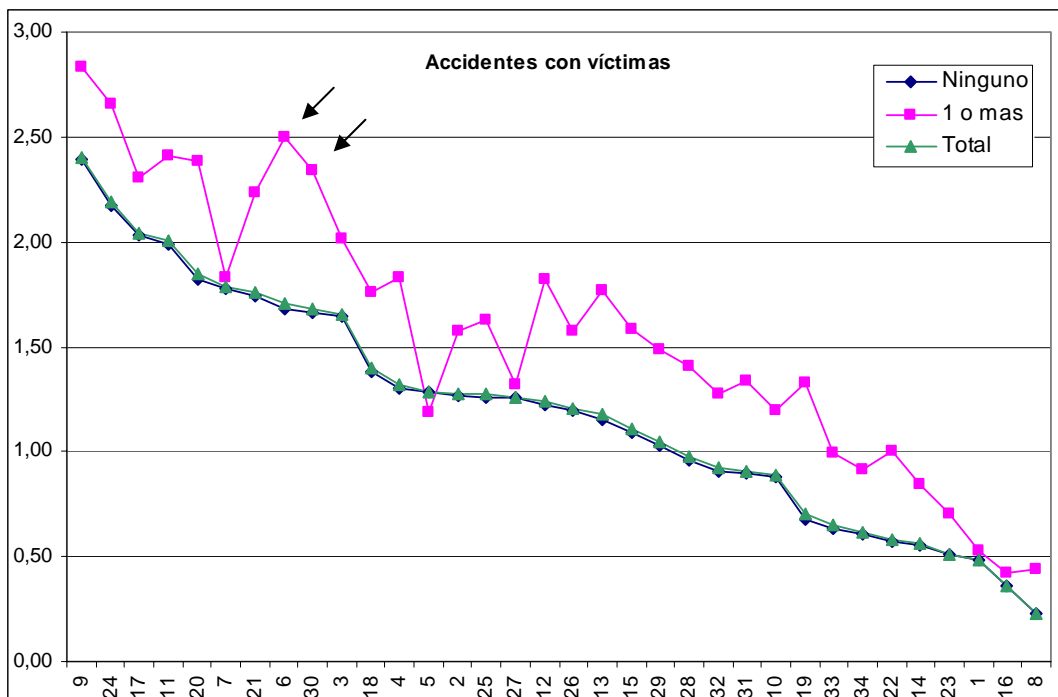


Ilustración 11: Comportamientos inseguros en la conducción en función de si ha sufrido accidentes con víctimas como conductor, ordenados por la frecuencia promedio con que se manifiestan en la población general (escala 0-10).

A continuación se presentan los promedios y desviaciones típicas de aquellos comportamientos donde existen diferencias estadísticamente significativas entre los grupos (Tabla 26), ordenados por el grupo con mayor frecuencia (en todos los casos, el que ha sufrido en los últimos 5 años algún accidente con víctimas como conductor).

Destacar que la relación que hay entre los comportamientos inseguros indicados y el nº de accidentes con víctimas es lineal positiva, esto es, el hecho de haber sufrido algún accidente de este tipo, esta relacionado de algún modo con el mayor reconocimiento de la mayoría de comportamientos inseguros analizados en el cuestionario.

	No acc. con víctimas	Sí acc. con víctimas
9- No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	Media= 2.39 (D.T.=2.69)	Media= 2.83 (D.T.= 2.78)
24- Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento	Media= 2.18 (D.T.= 2.37)	Media= 2.66 (D.T.= 2.78)
6- Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	Media= 1.68 (D.T.= 2.18)	Media= 2.50 (D.T.= 2.57)
11- No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	Media= 1.99 (D.T.= 2.17)	Media= 2.41 (D.T.=2.47)
20- Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señalización.	Media= 1.82 (D.T.= 1.93)	Media= 2.39 (D.T.= 2.36)
30- Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	Media= 1.66 (D.T.= 2.22)	Media= 2.34 (D.T.= 2.50)
21- Teniendo como objetivo dirigirse a un destino determinado, darse cuenta de repente que se esta dirigiendo a otro destino que es más habitual para usted.	Media= 1.74 (D.T.= 2.06)	Media= 2.23 (D.T.= 2.30)
4- Circular tan cerca del vehículo de delante que pueda resultar difícil evitar la colisión en caso de una frenada de emergencia	Media= 1.30 (D.T.=2.02)	Media= 1.83 (D.T.= 2.55)
12- Conduciendo marcha atrás, golpear contra algo que no se había visto.	Media= 1.22 (D.T.= 1.67)	Media= 1.83 (D.T.= 2.07)
13- Hacer un cambio de sentido pisando una línea continua o en otro sitio en que no está permitido.	Media= 1.15 (D.T.= 1.73)	Media= 1.77 (D.T.= 2.05)
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.	Media= 1.39 (D.T.= 1.92)	Media= 1.76 (D.T.= 2.30)
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.	Media= 1.26 (D.T.= 1.67)	Media= 1.62 (D.T.= 1.99)
15- No darse cuenta de la presencia de peatones cruzando, al girar hacia una calle desde una vía principal.	Media= 1.09 (D.T.= 1.57)	Media= 1.58 (D.T.= 1.88)
26- Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...)	Media= 1.20 (D.T.= 1.95)	Media= 1.57 (D.T.= 2.09)
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.	Media= 1.03 (D.T.= 1.76)	Media= 1.49 (D.T.= 2.32)
28- En una cola de vehículos que están girando a la derecha para incorporarse a una carretera principal, estar tan pendiente de vehículos que se aproximan por la izquierda, que casi se colisiona con el de delante.	Media= 0.96 (D.T.= 1.57)	Media= 1.41 (D.T.= 1.88)
31- Al realizar un giro, estar a punto de colisionar con una bicicleta o ciclomotor que ha aparecido a nuestro lado.	Media= 0.89 (D.T.= 1.48)	Media= 1.33 (D.T.= 1.82)
19- No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	Media= 0.68 (D.T.= 1.88)	Media= 1.33 (D.T.= 2.71)
32- No ver una señal de 'ceda el paso' y estar a punto de colisionar con otro vehículo que tenía preferencia.	Media= 0.91 (D.T.= 1.38)	Media= 1.28 (D.T.= 1.67)
10- Ir 'sacando el morro' en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia no tiene más remedio que dejarle pasar.	Media= 0.88 (D.T.= 1.51)	Media= 1.20 (D.T.= 1.75)
22- Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	Media= 0.57 (D.T.= 1.38)	Media= 1.00 (D.T.= 1.96)
33- Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	Media= 0.64 (D.T.= 1.34)	Media= 0.99 (D.T.= 1.64)
34- Conducir aun sabiendo que puede estarse por encima del límite legal de alcohol.	Media= 0.61 (D.T.= 1.45)	Media= 0.91 (D.T.= 1.80)
14- Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	Media= 0.55 (D.T.= 1.16)	Media= 0.84 (D.T.= 1.61)
8- 'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	Media= 0.23 (D.T.= 0.87)	Media= 0.44 (D.T.= 1.35)

Tabla 26: Comportamientos significativamente diferentes en función de si ha tenido o no accidentes con víctimas como conductor, ordenados por el promedio del grupo que sí ha tenido accidentes de este tipo.

6.1.7 Diferencias en función de los accidentes como conductor (sin víctimas)

Al igual que ocurría en el caso de los accidentes con víctimas, no hay diferencias destacables en el orden de los comportamientos más y menos frecuentes entre el grupo que ha sufrido algún accidente sin víctimas y el que no. En la Tabla 27 se señalan los comportamientos más frecuentes y menos frecuentes en cada grupo.

	Ningún accidente sin víctimas	1 o más accidentes sin víctimas
1	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.
2	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.
3	No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.
4	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.
5	Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señalización.	Teniendo como objetivo dirigirse a un destino determinado, darse cuenta de repente que se esta dirigiendo a otro destino que es más habitual para usted.
6	Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.	Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.
7	Teniendo como objetivo dirigirse a un destino determinado, darse cuenta de repente que se esta dirigiendo a otro destino que es más habitual para usted.	Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señalización.
8	Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, p.e., con gestos agresivos.	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.
9	No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al adelantar.	Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, p.e., con gestos agresivos.
10	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	No valorar correctamente distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al adelantar.
...		
...		
25	Ir 'sacando el morro' en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia no tiene más remedio que dejarle pasar.	Al realizar un giro, estar a punto de colisionar con una bicicleta o ciclomotor que ha aparecido a nuestro lado.
26	No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	Conducir aun sabiendo que puede estarse por encima del límite legal de alcohol.
27	Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.
28	Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.
29	Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.
30	Conducir aun sabiendo que puede estarse por encima del límite legal de alcohol.	Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.
31	Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.
32	Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.
33	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.
34	'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.

Tabla 27: Comportamientos más y menos frecuentes en función de haber tenido o no accidentes sin víctimas como conductor (en los últimos 5 años)

Sin embargo (ver Ilustración 12), sí que se aprecia una tendencia generalizada a que los valores dados por el grupo que ha sufrido accidentes de este tipo, sean claramente superiores a los expresados por aquellos que no han tenido ningún accidente sin víctimas (excepto en los ítems 5, 19 y 16, donde no hay diferencias significativas entre los grupos).

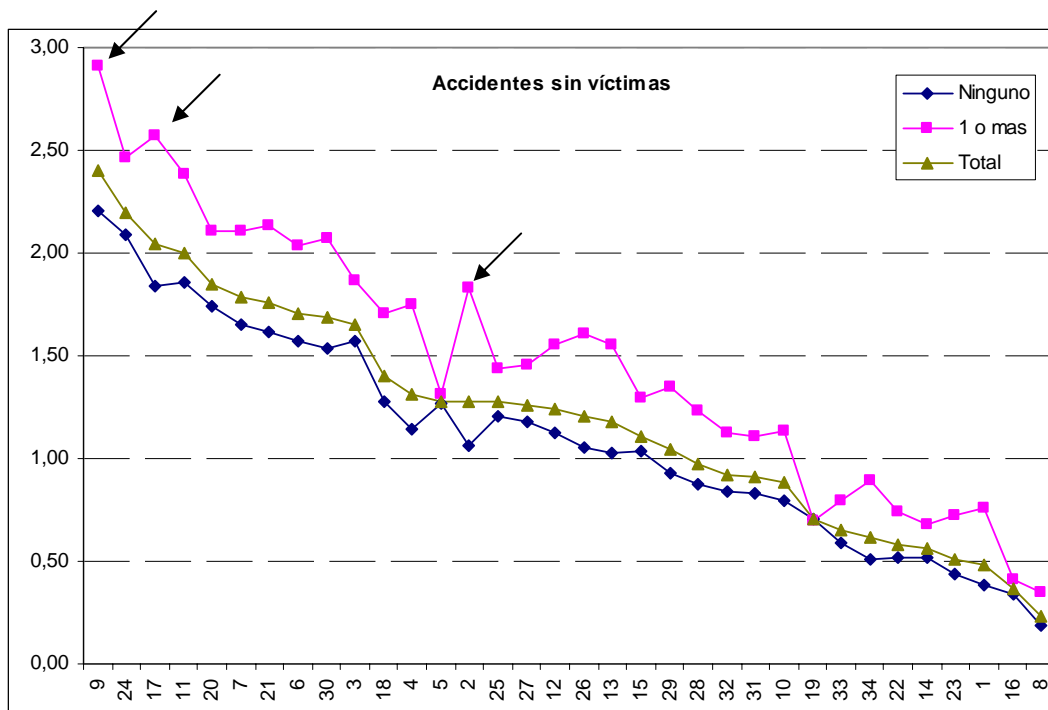


Ilustración 12: Comportamientos inseguros en la conducción en función de si ha sufrido accidentes sin víctimas como conductor, ordenados por la frecuencia promedio con que se manifiestan en la población general (escala 0-10).

Los comportamientos donde se aprecian las diferencias más destacadas entre los dos grupos se refieren principalmente a infracciones de velocidad (ítems 9, 17 y 2), siendo los conductores accidentados (sin víctimas), los que reconocen en mayor medida el incumplimiento de las normas de velocidad.

Esta tendencia al mayor reconocimiento de la mayoría de los comportamientos inseguros en el grupo accidentado se muestra en la Tabla 28 con los valores promedios concretos y sus desviaciones típicas.

	No acc. sin víc- timas	Sí acc. sin víctimas
9- No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	Media= 2.21 (D.T.= 2.64)	Media= 2.91 (D.T.= 2.76)
24- Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento	Media= 2.09 (D.T.= 2.35)	Media= 2.46 (D.T.= 2.45)
11- No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	Media= 1.86 (D.T.= 2.09)	Media= 2.38 (D.T.= 2.34)
17- Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	Media= 1.84 (D.T.= 2.37)	Media= 2.57 (D.T.= 2.70)
20- Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señalización.	Media= 1.74 (D.T.= 1.91)	Media= 2.11 (D.T.= 2.01)
7- Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.	Media= 1.66 D.T.= 2.09)	Media= 2.11 (D.T.= 2.34)
21- Teniendo como objetivo dirigirse a un destino determinado, darse cuenta de repente que se está dirigiendo a otro destino más habitual para usted.	Media= 1.62 (D.T.= 1.97)	Media= 2.14 (D.T.= 2.26)
6- Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	Media= 1.57 (D.T.= 2.14)	Media= 2.04 (D.T.= 2.32)
3- No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.	Media= 1.57 (D.T.= 2.61)	Media= 1.87 (D.T.= 2.67)
30- Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	Media= 1.53 (D.T.= 2.16)	Media= 2.07 (D.T.= 2.37)
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.	Media= 1.28 (D.T.= 1.87)	Media= 1.70 (D.T.= 2.07)
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.	Media= 1.21 (D.T.= 1.63)	Media= 1.44 (D.T.= 1.79)
27- Pensando en otras cosas, entrar en una rotonda circulando por un carril inadecuado teniendo en cuenta la salida que se debería coger.	Media= 1.18 (D.T.= 1.69)	Media= 1.45 (D.T.= 1.70)
4- Circular tan cerca del vehículo de delante que pueda resultar difícil evitar la colisión en caso de una frenada de emergencia	Media= 1.15 (D.T.= 1.90)	Media= 1.75 (D.T.= 2.32)
12- Conduciendo marcha atrás, golpear contra algo que no se había visto.	Media= 1.12 (D.T.= 1.60)	Media= 1.56 (D.T.= 1.87)
2- Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	Media= 1.06 (D.T.= 2.02)	Media= 1.83 (D.T.= 2.44)
26- Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...)	Media= 1.05 (D.T.= 1.85)	Media= 1.61 (D.T.= 2.16)
15- No darse cuenta de la presencia de peatones cruzando, al girar hacia una calle desde una vía principal.	Media= 1.04 (D.T.= 1.53)	Media= 1.30 (D.T.= 1.69)
13- Hacer un cambio de sentido pisando una línea continua o en otro sitio en que no está permitido.	Media= 1.03 (D.T.= 1.63)	Media= 1.55 (D.T.= 1.97)
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.	Media= 0.93 (D.T.= 1.66)	Media= 1.34 (D.T.= 2.05)
28- En una cola de vehículos que están girando a la derecha para incorporarse a una carretera principal, estar tan pendiente de vehículos que se aproximan por la izquierda, que casi se colisiona con el de delante.	Media= 0.87 (D.T.= 1.50)	Media= 1.23 (D.T.= 1.75)
32- No ver una señal de 'ceda el paso' y estar a punto de colisionar con otro vehículo que tenía preferencia.	Media= 0.84 D.T.= 1.37)	Media= 1.12 (D.T.= 1.44)
31- Al realizar un giro, estar a punto de colisionar con una bicicleta o ciclomotor que ha aparecido a nuestro lado.	Media= 0.83 (D.T.= 1.46)	Media= 1.11 (D.T.= 1.60)
10- Ir 'sacando el morro' en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia no tiene más remedio que dejarle pasar.	Media= 0.79 (D.T.= 1.44)	Media= 1.13 (D.T.= 1.68)
33- Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	Media= 0.59 (D.T.= 1.32)	Media= 0.79 (D.T.= 1.43)
22- Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	Media= 0.52 (D.T.= 1.31)	Media= 0.74 (D.T.= 1.61)
14- Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	Media= 0.52 (D.T.= 1.12)	Media= 0.68 (D.T.= 1.32)
34- Conducir aun sabiendo que puede estarse por encima del límite legal de alcohol.	Media= 0.51 (D.T.= 1.34)	Media= 0.90 (D.T.= 1.69)
23- Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	Media= 0.43 (D.T.= 1.17)	Media= 0.74 (D.T.= 1.53)
1- Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	Media= 0.38 (D.T.= 1.14)	Media= 0.76 (D.T.= 1.67)
8- 'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	Media= 0.19 (D.T.= 0.81)	Media= 0.34 (D.T.=1.07)

Tabla 28: Comportamientos significativamente diferentes en función de si ha tenido o no accidentes sin víctimas como conductor, ordenados por el promedio del grupo que si ha tenido accidentes de este tipo.

6.2 ANÁLISIS DE LAS DIMENSIONES⁷

El aumento destacado del tamaño muestral que se ha utilizado en este estudio (frente al estudio piloto realizado en el año 2003), y la mayor adecuación del diseño de la muestra en base a los criterios de estratificación, ha permitido una precisión mayor de los resultados obtenidos en el análisis dimensional del error humano en la población española (en su versión tetrafactorial considerando lapsos, errores, infracciones y manifestaciones agresivas en la conducción).

A nivel metodológico debemos señalar que para la realización de los análisis que presentaremos a continuación, se ha realizado una transformación de las puntuaciones factoriales directas que han obtenido los sujetos en el cuestionario, de forma que los resultados sean más fáciles de comprender (asemejando la escala factorial a la escala de origen con valores entre 0-10), y además, que las distintas escalas dimensionales sean comparables entre sí.

El procedimiento ha sido el siguiente: se han estandarizado las puntuaciones factoriales de cada sujeto en cada dimensión (restando la media y dividiendo por la desviación típica), junto a una transformación lineal de los datos resultantes, con el objetivo de establecer una distribución con media igual a 5 y desviación típica igual a 1,5 (donde el rango de puntuaciones se aproxima más a la escala de origen 0-10)

A partir de éstas transformaciones realizadas sobre los datos se ha realizado un análisis de la incidencia de las 4 dimensiones consideradas en el estudio (lapsos-distracciones, errores, infracciones y manifestaciones de agresividad), en función de determinadas características de los conductores, permitiendo además su comparación con los promedios generales para la población (los cuales se sitúan en una puntuación promedio aproximada de 5 en todas las dimensiones).

A continuación se realiza un análisis en detalle de las principales diferencias entre distintos grupos de conductores en función de determinadas variables de clasificación: variables personales (género, edad, comunidad autónoma, nivel educativo y actividad laboral), variables relacionadas con la experiencia en la conducción (años de conducción y conducción previa de motocicleta), variables relacionadas con la exposición al riesgo (promedio de kms recorridos en coche y frecuencia de uso), historial de accidentes (con o sin víctimas) y auto-evaluación de conocimientos, capacidades y actitudes en la conducción.

⁷ En los resultados más significativos se señala (entre paréntesis) el valor del estadístico F y el nivel de significación estadística (p) asociado al contraste de hipótesis.

6.2.1 Diferencias por género y edad

A nivel general existen diferencias significativas entre hombres y mujeres en todas las dimensiones analizadas: mientras que los hombres cometen más errores ($F= 24,893$; $p= 0,000$), muchas más infracciones a la norma ($F= 157,340$; $p= 0,000$), y manifiestan más comportamientos agresivos que las mujeres ($F= 17,011$; $p= 0,000$), ellas tienen más distracciones-lapsos que los hombres ($F= 37,192$; $p= 0,000$).

En la Ilustración 13 se han representado los promedios en cada dimensión para ambos sexos, señalando el promedio general (aproximadamente igual a 5) con una línea azul discontinua. Destaca sobretodo la mayor frecuencia de infracciones en los hombres, y de lapsos en las mujeres.

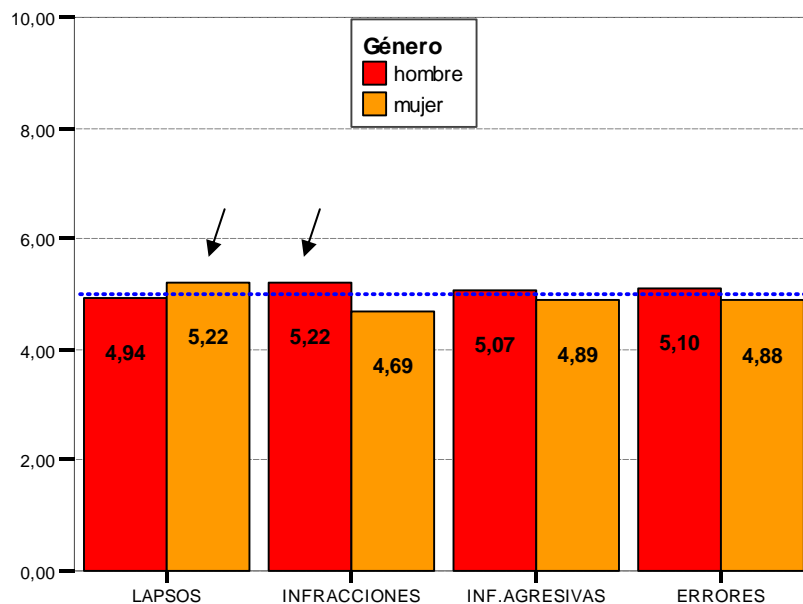


Ilustración 13: Promedios grupales en las 4 dimensiones en función del género (la línea discontinua es el promedio general de toda la población).

Por otro lado, conforme aumenta la edad, se observa una tendencia a la disminución generalizada de la frecuencia con que se presentan lapsos ($F= 18,769$; $p= 0,000$), infracciones e infracciones agresivas en la conducción. Sin embargo, los errores son ligeramente menos frecuentes en los grupos de edad más jóvenes (<30 años).

En la Ilustración 14 se aprecia que las diferencias más significativas en función de la edad se dan en las infracciones a la norma ($F= 158,796$; $p= 0,000$): en promedio, los jóvenes reconocen mucho mayor número de infracciones que los conductores más adultos. Aunque en este grupo de jóvenes también destacan las infracciones agresivas ($F= 15,447$; $p= 0,000$), las diferencias respecto al resto de grupos no son tan acusadas como en el caso de las infracciones a la norma.

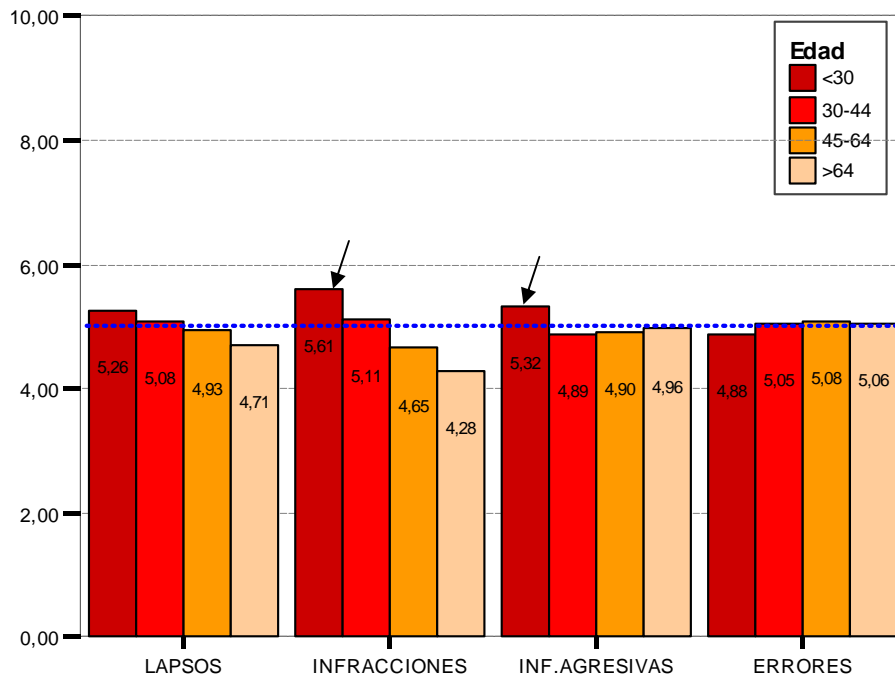


Ilustración 14: Promedios grupales en las 4 dimensiones en función de la edad (la línea discontinua es el promedio general de toda la población).

Si consideramos el género y la edad (Ilustración 15), se observa que las diferencias más destacadas entre hombres y mujeres se dan en el grupo de jóvenes, y principalmente en el problema de las infracciones (no existen diferencias significativas en el resto de dimensiones). Tanto unos como otras cometen más infracciones que grupos más adultos, aunque esa diferencia en función de la edad es mucho mayor en el grupo de los hombres.

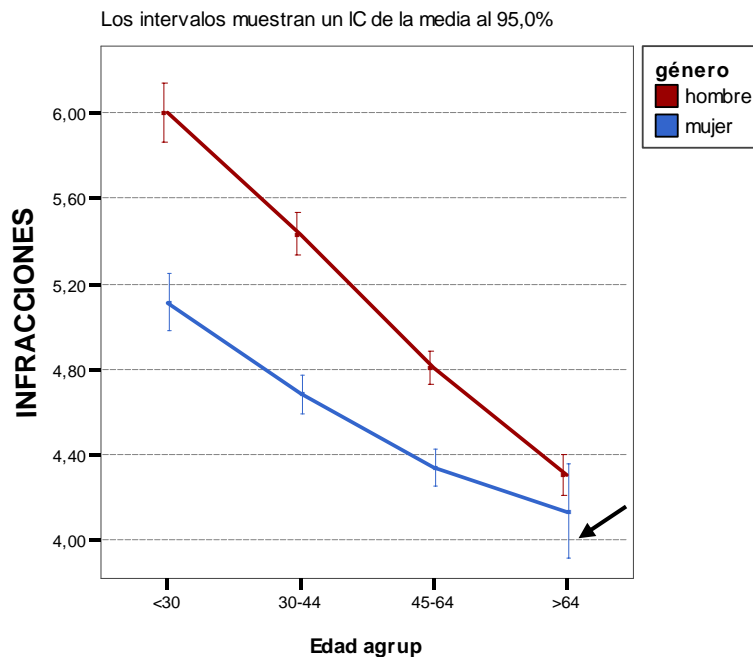


Ilustración 15: Promedios grupales en INFRACCIONES en función de la edad y el género ($F_{\text{género} \times \text{edad}} = 6,998$; $p = 0,000$).

Conforme los conductores/as son más mayores, disminuyen progresivamente los comportamientos infractores, llegando a obtener puntuaciones muy similares entre hombres y mujeres en el último grupo de edad (>64 años). Sin embargo, conviene resaltar la alta variabilidad de las mujeres conductoras en este grupo (dicha variabilidad superior en el grupo de mujeres mayores de 64 años es generalizada en todas las dimensiones estudiadas), indicando que no existe un patrón homogéneo del error humano en el grupo de conductoras mayores (en la Ilustración 15 se señala este intervalo de mayor variabilidad con una flecha negra), y que estas diferencias de puntuaciones en el mismo grupo pueden estar relacionadas con otras variables como por ejemplo la frecuencia de uso del vehículo (existe una alta proporción de mujeres que dejan antes de conducir que los hombres, y por tanto la frecuencia con que se comportan de forma insegura también se reduce).

6.2.2 Diferencias por nivel de estudios

El nivel de estudios alcanzado por los conductores también se relaciona significativamente con la frecuencia con que se manifiestan lapsos, infracciones a la norma y manifestaciones agresivas (Ilustración 16).

Así, se observa que a medida que aumenta el nivel de estudios de los conductores, hay un aumento significativo de los lapsos ($F= 11,013$; $p= 0,000$), aunque sobretodo de la frecuencia con que se cometen infracciones ($F= 169,177$; $p= 0,000$). Los grupos con menor nivel educativo se encuentran bastante por debajo del promedio general de toda la población en esta última dimensión.

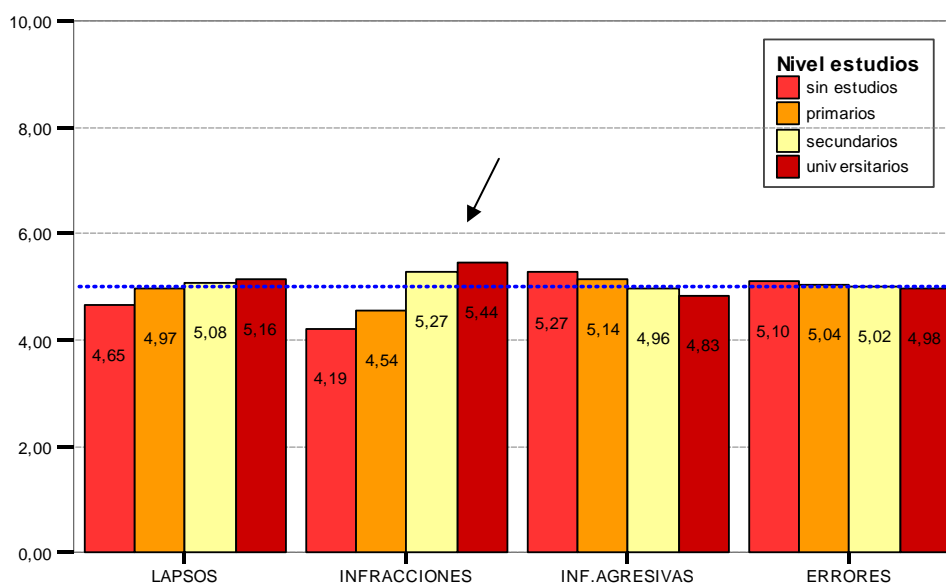


Ilustración 16: Promedios grupales en las 4 dimensiones en función del nivel educativo (la línea discontinua es el promedio general de toda la población).

Sin embargo, el sentido de la relación cambia cuando nos referimos a las manifestaciones agresivas, siendo más frecuentes estos comportamientos conforme el nivel de estudios es menor ($F= 13,379$; $p= 0,000$).

No existen diferencias significativas en función del nivel educativo, en la frecuencia con que los conductores manifiestan errores.

6.2.3 Diferencias por comunidad autónoma

Únicamente existen diferencias significativas entre las comunidades en lapsos, infracciones a la norma, y errores. En la Ilustración 17, Ilustración 18 e Ilustración 19 se representan las comunidades autónomas ordenadas en función de los valores promedio obtenidos en estas tres dimensiones ⁸.

Hay que destacar la alta variabilidad de puntuaciones que se observan en las distintas comunidades. Esto indica que aunque determinadas comunidades, en promedio, se encuentran en posiciones intermedias o bajas en las distintas dimensiones, hay un porcentaje importante de conductores de dichas comunidades, que han obtenido puntuaciones extremas en el cuestionario (tanto por encima como por debajo del promedio).

Así, por ejemplo, aunque en promedio, la comunidad que manifiesta mayor frecuencia de lapsos-distracciones en la conducción es la **Comunidad Valenciana**, las comunidades con mayor variabilidad son Baleares y la Rioja (en la Ilustración 17 se señalan con flechas negras), en las cuales se aprecia que existen conductores cuyas puntuaciones están significativamente por encima de la media general (incluso superando los niveles promedio de los conductores valencianos), y conductores que han obtenido puntuaciones muy por debajo (incluso menores que las obtenidas en promedio por la comunidad mejor situada: **Cantabria**)

⁸ En estas gráficas se señala el promedio general de toda la población con una línea azul (valor= 5)

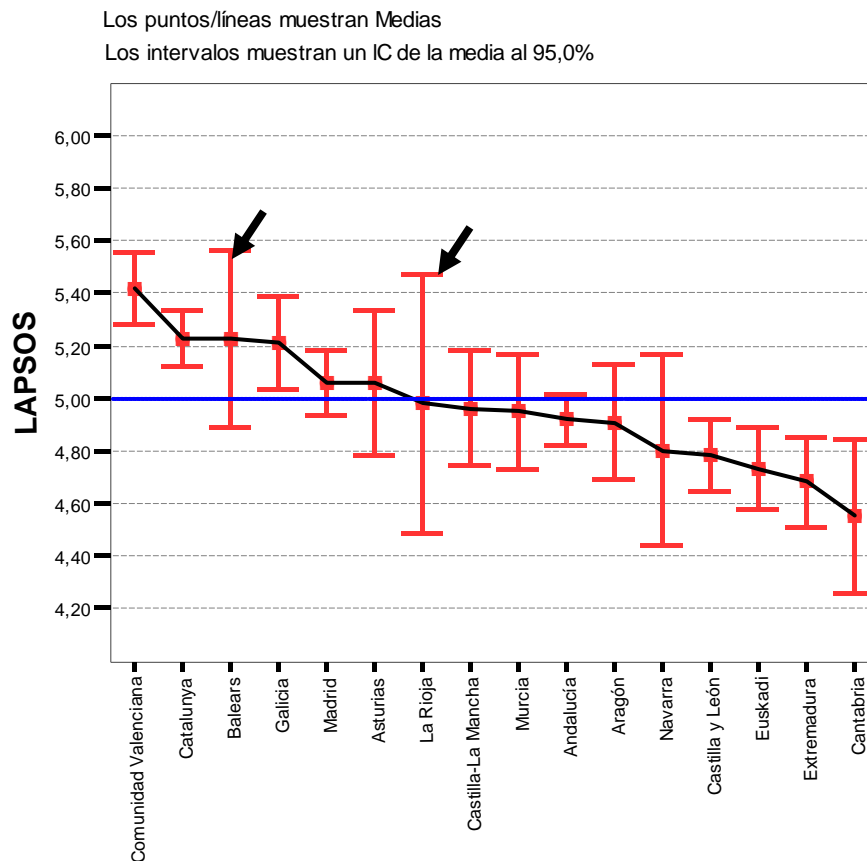


Ilustración 17: Promedios grupales en LAPSOS en función de la comunidad autónoma ($F= 7,117$; $p= 0,000$).

Por otro lado, las comunidades que reconocen una mayor frecuencia de infracciones son **Cantabria** (aunque en lapsos era la mejor situada en promedio) y Madrid, mientras que **Extremadura** se mantiene como la que menos incumple la norma (Ilustración 18).

En esta dimensión destacan por su variabilidad, Cantabria, La Rioja y Navarra.

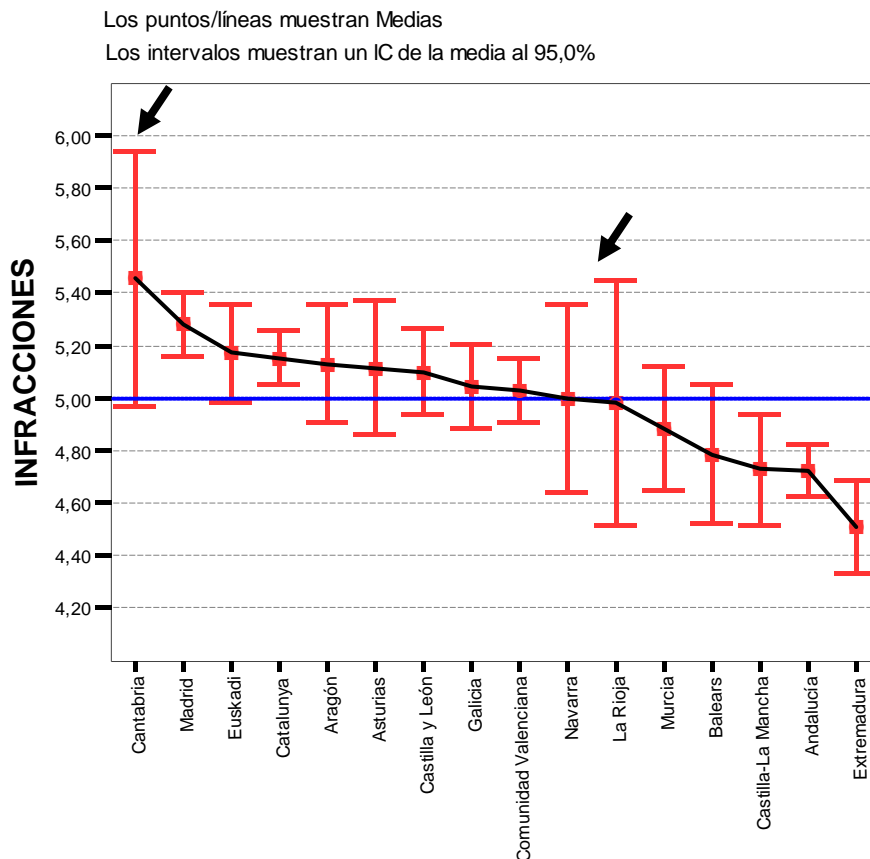


Ilustración 18: Promedios grupales en INFRACCIONES en función de la comunidad autónoma ($F= 7,122$; $p= 0,000$).

También es **Cantabria** la que reconoce mayor nº de errores en la conducción, muy por encima del resto de comunidades (Ilustración 19). Sin embargo, hay que matizar que la alta variabilidad de las puntuaciones indica que ese peso significativo de Cantabria viene determinado por un grupo específico de conductores que manifiestan comportamientos inseguros con extremada frecuencia (tanto en esta como en el resto de dimensiones analizadas), y por eso la puntuación promedio se dispara respecto al resto de comunidades.

Un patrón parecido se observa en el caso de los conductores de la Rioja, los cuales se sitúan en segundo lugar en la frecuencia de errores, aunque presentan una alta variabilidad en sus puntuaciones.

En el otro extremo, **Extremadura** vuelve a ser la comunidad que menos errores reconoce en su conducción.

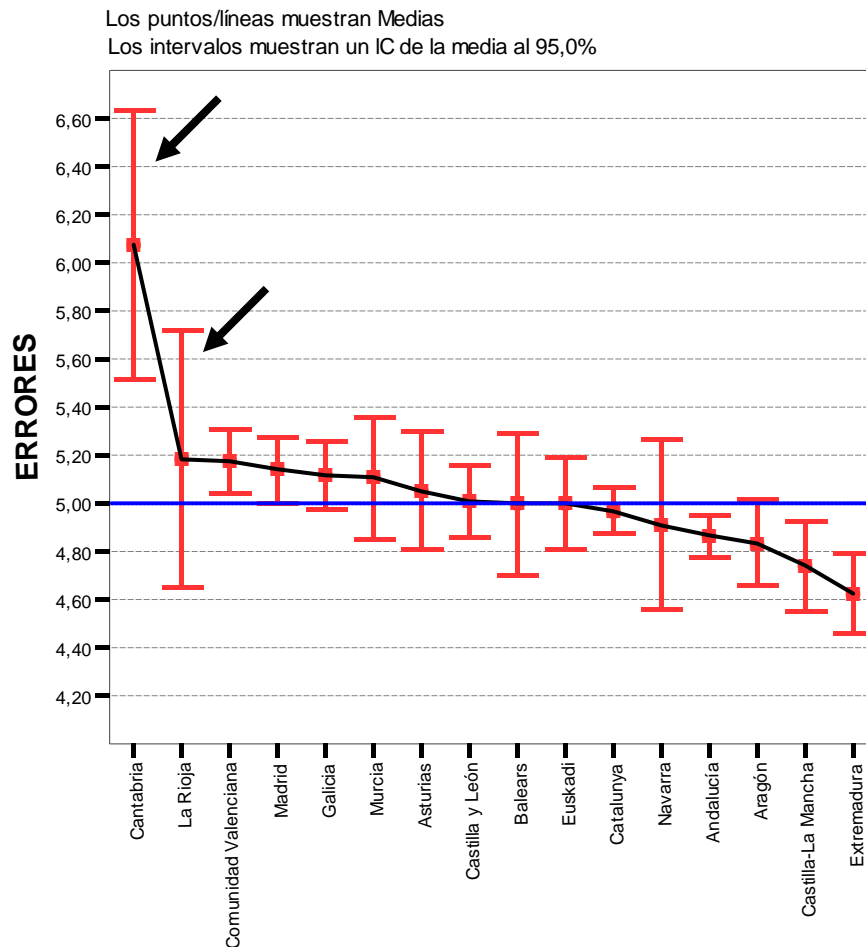


Ilustración 19: Promedios grupales en ERRORES en función de la comunidad autónoma (F= 4,418; p= 0,000).

En resumen:

- Mientras que Cantabria presenta niveles bajos de distracciones y lapsos, es la comunidad que comete mayor número de infracciones, y de forma especialmente destacada, mayor número de errores (matizando estos resultados por la alta variabilidad de las puntuaciones).
- Por otro lado, Extremadura es la comunidad que mejores niveles presenta en todas las dimensiones comparado con el resto de comunidades.
- No existen diferencias destacables en manifestaciones agresivas por comunidades autónomas

6.2.4 Diferencias por actividad laboral

Si tenemos en cuenta la actividad laboral, se han detectado diferencias estadísticamente significativas en lapsos-distracciones ($F= 9,087$; $p= 0,000$), errores ($F= 3,834$; $p=0,000$), y sobretodo en la frecuencia con que se infringe la norma ($F= 123,122$). No hay diferencias entre los grupos en cuanto a las infracciones agresivas.

Así, en la Ilustración 20, se destaca que el grupo de estudiantes es el que reconoce mayor número de lapsos e infracciones en su conducción, frente al resto de grupos (principalmente frente a los que se dedican a las tareas del hogar o son jubilados-pensionistas).

En cuanto a los errores, las diferencias se dan sobretodo en el grupo clasificado como otros, y más ligeramente en el grupo de jubilados-pensionistas (siendo el promedio de errores superior que en el resto de grupos).

Estos patrones de resultados son bastante similares a los obtenidos en función de la edad, lo que nos puede llevar a pensar que quizás la actividad laboral debe considerarse mas como una covariable, relacionada principalmente con la edad (los estudiantes en general pertenecen al grupo de jóvenes, y los jubilados al grupo de mayor edad).

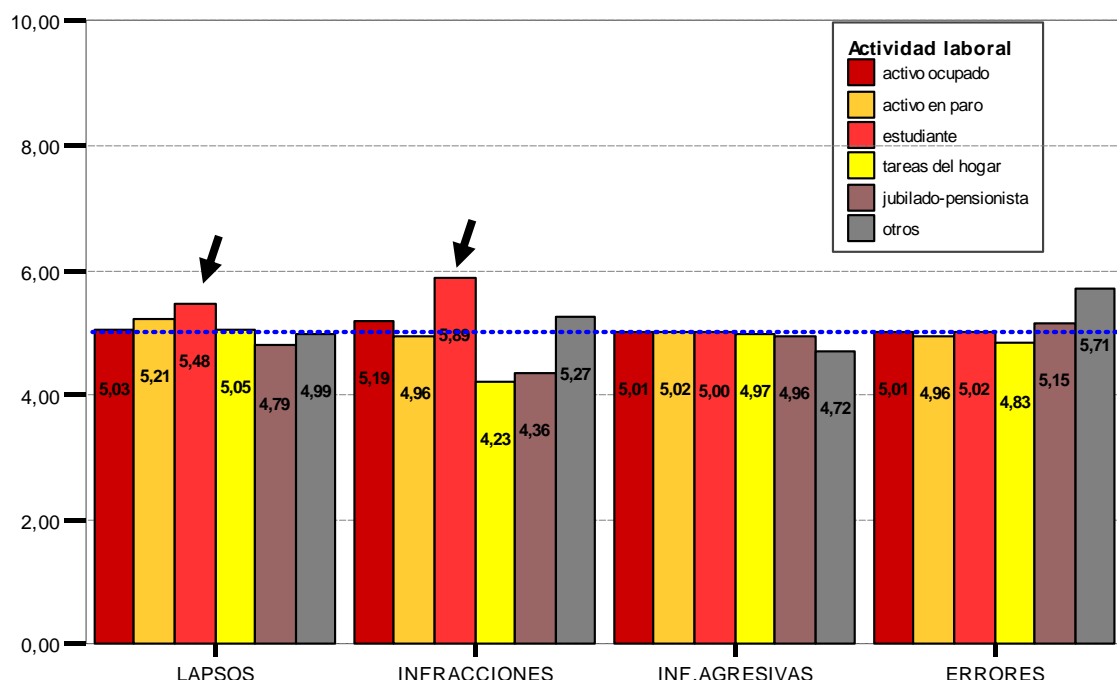


Ilustración 20: Promedios grupales en las 4 dimensiones en función la actividad laboral (la línea discontinua es el promedio general de toda la población).

6.2.5 Diferencias por antigüedad del permiso

La antigüedad del permiso se ha considerado como uno de los indicadores que más se relaciona con la experiencia del conductor, y además tiene una relación significativa con las distintas dimensiones analizadas sobre el error humano.

Así, la antigüedad del permiso tiene un efecto positivo en la disminución de los lapsos-distracciones ($F = 11,656$; $p = 0,000$), e infracciones agresivas ($F = 7,103$; $p = 0,000$), aunque sobretodo en una reducción de la frecuencia con que se cometen infracciones a la norma ($F = 40,847$; $p = 0,000$). Los conductores con menor experiencia (<5 años de antigüedad del permiso), son los que más destacan en estas tres dimensiones, aunque las diferencias con el resto de grupos se evidencian principalmente en la mayor frecuencia con que manifiestan lapsos/distracciones e infracciones agresivas (Ilustración 21).

Sin embargo, se aprecia un ligero aumento de los errores conforme la experiencia es mayor ($F = 2,409$; $p = 0,025$).

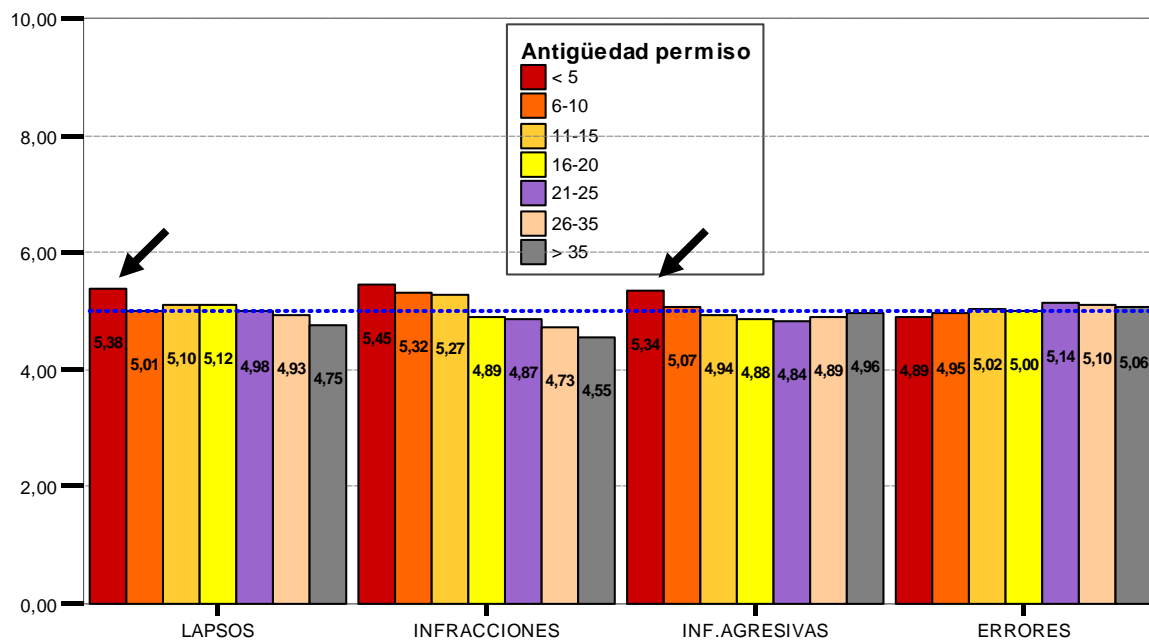


Ilustración 21: Promedios grupales en las 4 dimensiones en función de la antigüedad del permiso (la línea discontinua es el promedio general de toda la población).

6.2.6 Diferencias por conducción previa de ciclomotor o motocicleta

La conducción, previa a la obtención del permiso de conducción, de otro tipo de vehículos como ciclomotores o motocicletas, también es un indicativo de la experiencia del

conductor, en el sentido de que ya ha sido componente del tráfico, y por tanto tiene experiencias que no han tenido otros usuarios (peatones, ciclistas, etc...).

Sin embargo, la experiencia previa en conducción de ciclomotores y motocicletas únicamente tiene efecto en la frecuencia con que se cometen infracciones ($F= 18,158$; $p= 0,000$) y se manifiestan comportamientos agresivos en la conducción ($F= 19,532$; $p= 0,000$). Esta experiencia es negativa en ambos casos (Ilustración 22).

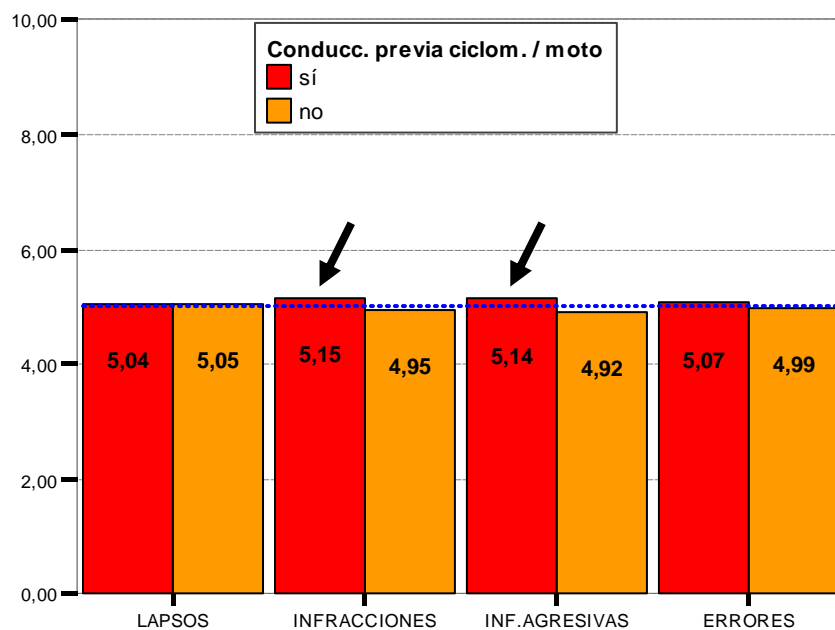


Ilustración 22: Promedios grupales en las 4 dimensiones en función de la antigüedad del permiso (la línea discontinua es el promedio general de toda la población).

Si además observamos las diferencias del efecto de la experiencia previa en la conducción de ciclomotores y/o motocicletas en función del género, vemos que dicho efecto es distinto en hombres y en mujeres (Ilustración 23). De hecho, el efecto negativo de la experiencia previa en la frecuencia con que se cometen infracciones e infracciones agresivas es mucho más evidente en las mujeres conductoras.

Mientras que los hombres mantienen los niveles de infracciones e infracciones agresivas independientemente de si han conducido previamente vehículos de dos ruedas o no, las conductoras que no han tenido esta experiencia previa manifiestan niveles significativamente más bajos en estas dos dimensiones.

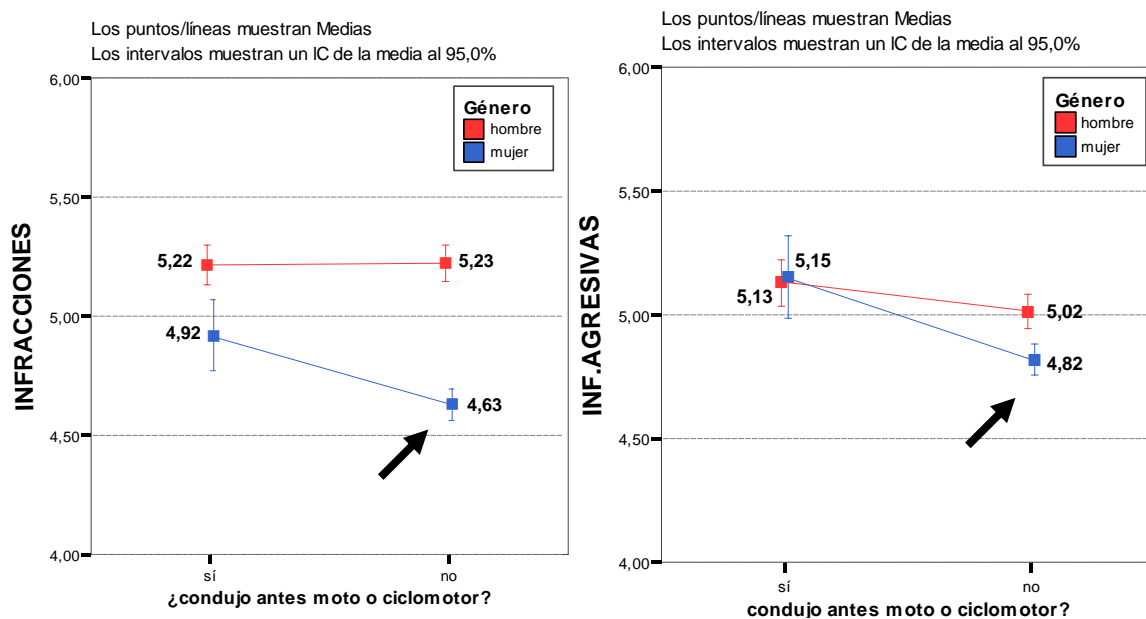


Ilustración 23: Promedios grupales en INFRACCIONES e INFRACCIONES AGRESIVAS en función de la experiencia previa en la conducción de ciclomotores/motocicletas y el género.

No existen diferencias significativas asociadas a la experiencia previa ni en los lapsos-distracciones, ni en los errores.

6.2.7 Diferencias por kms anuales (coche)

El promedio de kms recorridos al año se considera una medida indicadora de la exposición al riesgo de los conductores.

En este sentido, se observa que esta variable únicamente se relaciona con la frecuencia con que los conductores manifiestan lapsos e infracciones (ver Ilustración 24). Conforme mayor es el promedio de kms. recorridos al año, se producen lapsos con menor frecuencia ($F= 5,852$; $p= 0,003$). Sin embargo, aumenta de forma muy destacada la frecuencia con que cometen infracciones a la norma ($F= 88,684$; $p= 0,000$).

No existen diferencias en infracciones agresivas, ni en errores entre los distintos grupos.

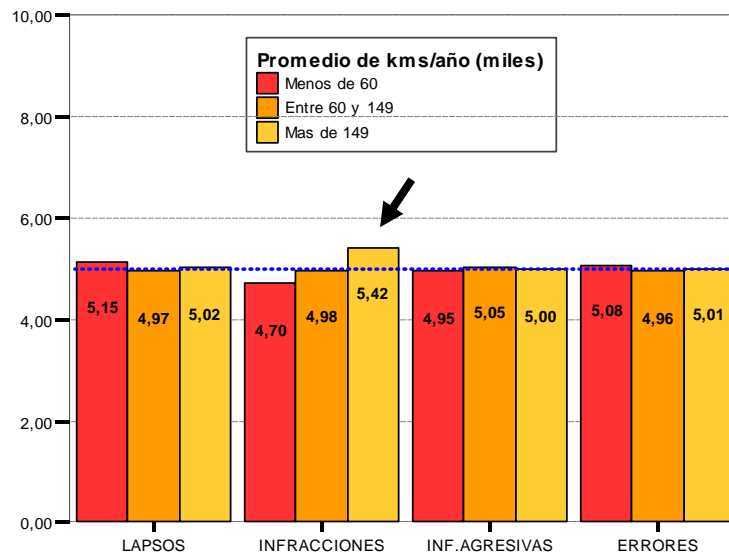


Ilustración 24: Promedios grupales en las 4 dimensiones en función del promedio de kms recorridos al año (la línea discontinua es el promedio general de toda la población).

Si comparamos estos resultados con los relativos a la antigüedad del permiso, llama la atención, que el efecto de la exposición al riesgo (evaluado por los kms recorridos/año) tenga una tendencia contraria a la experiencia (evaluado por la antigüedad del permiso), sobretodo en lo que se refiere a la frecuencia con que se manifiestan infracciones. Mientras que la antigüedad del permiso es positiva en la reducción de las infracciones, los kms recorridos al año (que también podrían relacionarse en alguna medida a la experiencia), se relacionan con un aumento de dichos comportamientos inseguros.

Si observamos la gráfica de la interacción (Ilustración 25), destacan determinados grupos de conductores donde se intensifica la manifestación de comportamientos infractores a la norma. Así, los conductores con menos experiencia, que a su vez conducen muchos kms al año, son los que presentan infracciones con mayor frecuencia, entre todos los grupos.

La disminución más destacada se da precisamente en el grupo con mayor exposición al riesgo, cuya experiencia a lo largo del tiempo (se enfrentan en mayor medida a situaciones de conflicto en el tráfico), hace que disminuyan sus comportamientos infractores.

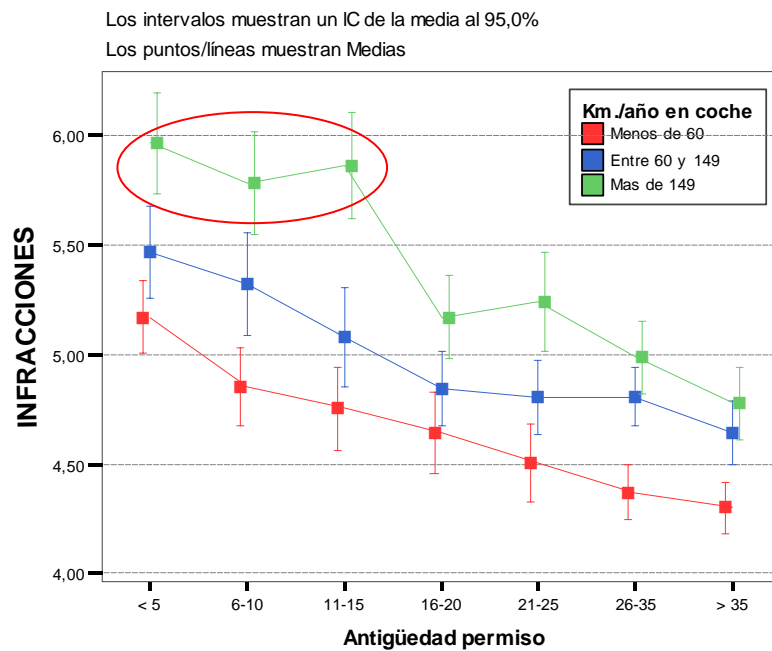


Ilustración 25: Promedios grupales en INFRACCIONES en función de la antigüedad del permiso y el promedio de kms recorridos al año.

6.2.8 Diferencias en función del historial de accidentes

Las diferencias más evidentes de la accidentalidad previa en la manifestación de comportamientos inseguros, se da en el caso de las infracciones, aunque también en otras dimensiones (Ilustración 26). Conforme los conductores han sufrido más accidentes en los últimos cinco años, aumenta la frecuencia de lapsos ($F= 7,855$; $p= 0,000$), infracciones ($F= 67,149$; $p= 0,000$) y errores ($F= 3,268$; $p= 0,038$). No hay diferencias significativas entre los grupos analizados, en las infracciones agresivas.

Este resultado no debe considerarse como una relación causa-efecto, ya que en este tipo de análisis no se puede concluir si la accidentalidad previa es una causa o consecuencia del comportamiento inseguro. Simplemente debe considerarse que existe una relación entre ambas variables, y que esa relación es positiva y directa.

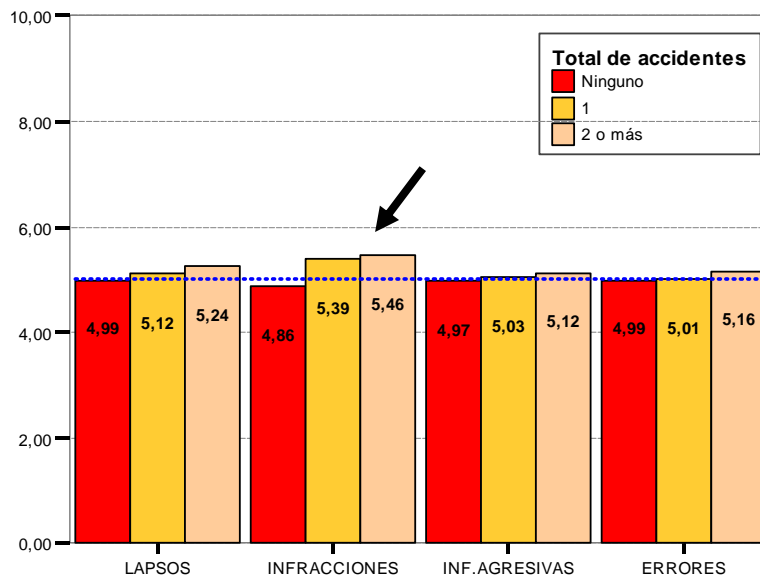


Ilustración 26: Promedios grupales en las 4 dimensiones en función del total de accidentes sufridos en los últimos 5 años (la línea discontinua es el promedio general de toda la población).

Si tenemos en cuenta la gravedad de los accidentes (si han sido con o sin víctimas), se repite, en gran medida, este patrón general.

Así, los sujetos que han tenido algún accidente con víctimas en los últimos cinco años, puntúan más alto en todas las dimensiones analizadas que aquellos que no han tenido ningún accidente con víctimas (Ilustración 27), aunque de forma estadísticamente significativa, únicamente en los lapsos ($F= 7,165$; $p= 0,007$) e infracciones ($F= 4,523$; $p= 0,033$).

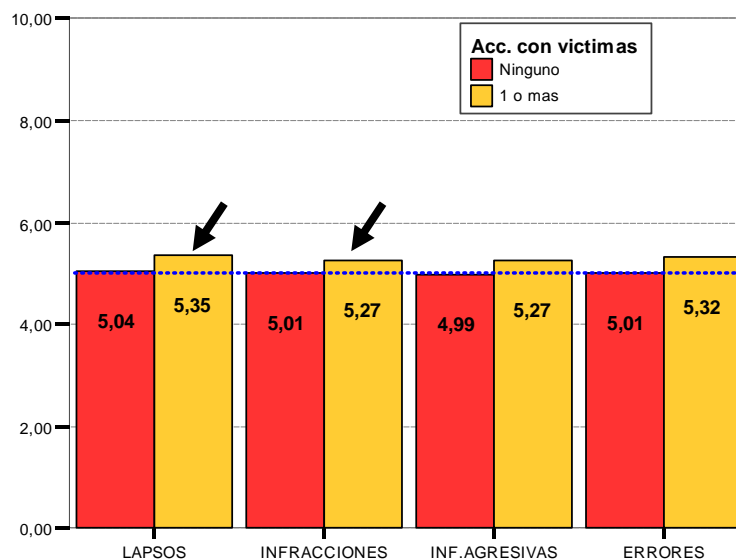


Ilustración 27: Promedios grupales en las 4 dimensiones en función del nº de accidentes con víctimas sufridos en los últimos 5 años (la línea discontinua es el promedio general de toda la población).

En cuanto a los conductores que han tenido en el mismo periodo accidentes sin víctimas, presentan ligeramente más lapsos ($F=17,127$; $p= 0,000$) e infracciones agresivas ($F= 4,224$; $p= 0,000$), aunque las diferencias más destacadas se dan en la mayor frecuencia con que cometen infracciones ($F= 141,304$; $p= 0,000$) frente a los conductores que no han sufrido accidentes sin víctimas (Ilustración 28).

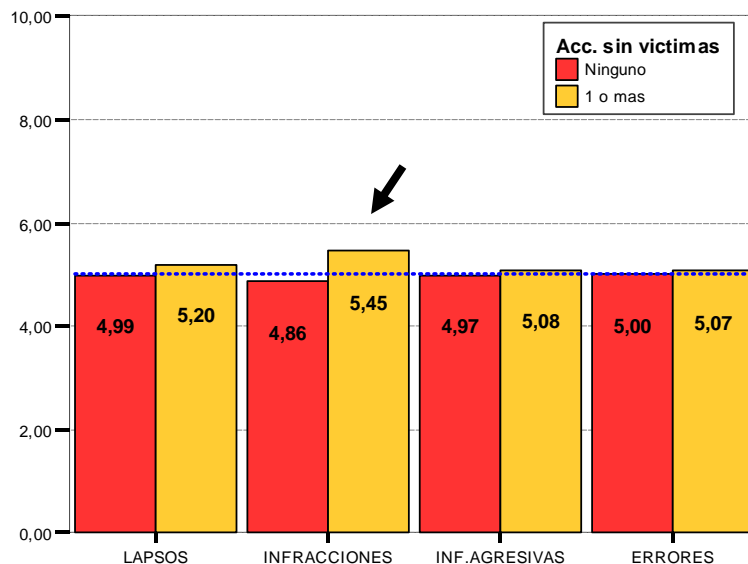


Ilustración 28: Promedios grupales en las 4 dimensiones en función del nº de accidentes sin víctimas sufridos en los últimos 5 años (la línea discontinua es el promedio general de toda la población).

6.2.9 Diferencias por auto-evaluación del conductor (conocimiento, habilidad y prudencia)

A nivel general, los conductores que se autoevalúan con menor nivel de conocimiento de la norma, de habilidades y de actitudes prudentes, reconocen mayor número de comportamientos inseguros en su conducción habitual.

En el caso del conocimiento de la norma (Ilustración 19), la tendencia que se observa es un efecto positivo de dicho conocimiento en la disminución de los comportamientos inseguros, principalmente de los lapsos ($F= 64,992$; $p= 0,000$), aunque también de infracciones ($F= 12,400$; $p= 0,000$) y errores ($F= 3,312$; $p= 0,037$). Únicamente en el caso de la conducción agresiva, tanto el grupo que se auto-evalúa con bajo conocimiento de la norma como el que lo hace con alto conocimiento, manifiesta tener niveles más altos de conducción agresiva ($F= 10,544$; $p= 0,000$).

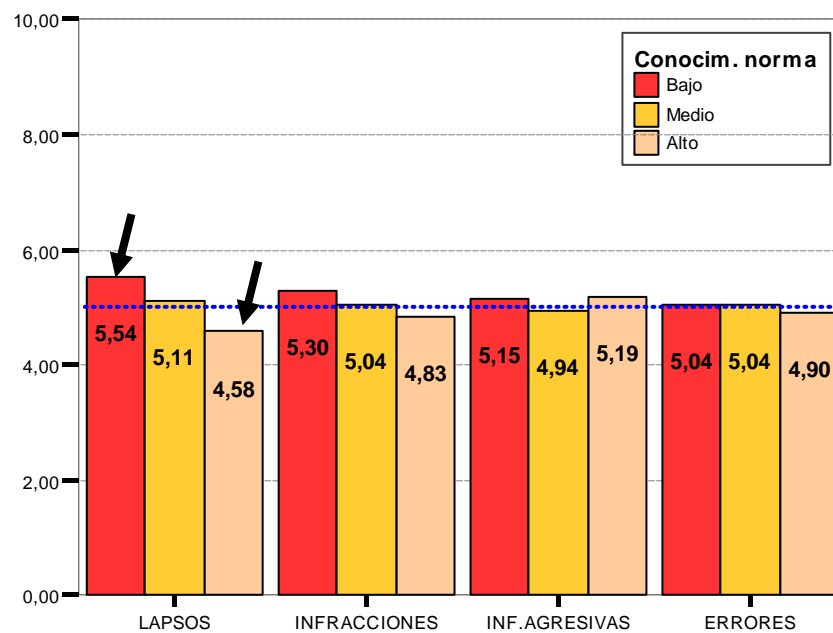


Ilustración 29: Promedios grupales en las 4 dimensiones en función de la auto-evaluación del conocimiento de la norma (la línea discontinua es el promedio general de toda la población).

Por otro lado, el aumento de la habilidad en la conducción (auto-evaluada), tiene en general efectos positivos sobre las dimensiones analizadas (sobre todo en la disminución de los lapsos-distracciones, y más ligeramente en las infracciones y errores). Los conductores con niveles bajos en habilidades, se caracterizan sobre todo por tener muchos más lapsos que el resto de grupos, muy por encima del promedio general, y superior a los niveles presentados en el resto de dimensiones analizadas (Ilustración 30).

No ocurre lo mismo con las infracciones agresivas, donde un mayor reconocimiento de la habilidad como conductor se relaciona con mayor número de manifestaciones agresivas ($F = 30,549$; $p = 0,000$).

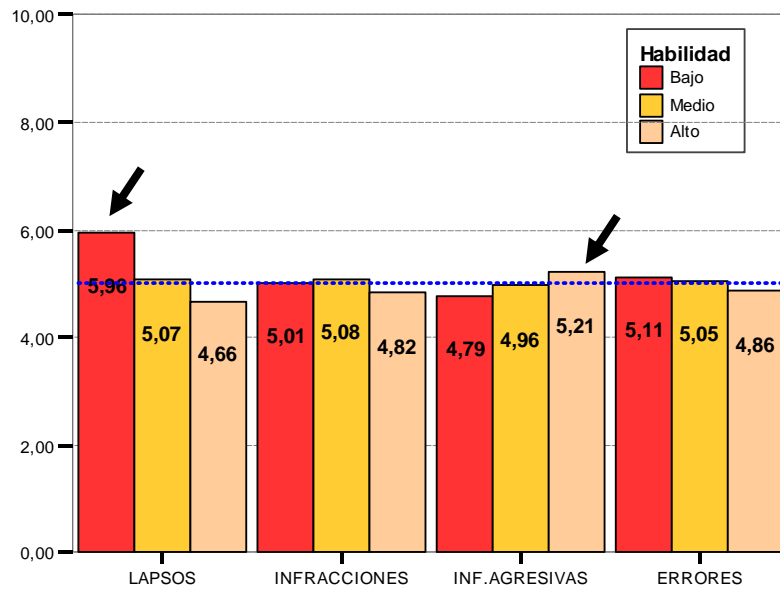


Ilustración 30: Promedios grupales en las 4 dimensiones en función de la auto-evaluación de la habilidad como conductor (la línea discontinua es el promedio general de toda la población).

Finalmente, el aumento de la prudencia en la conducción tiene un efecto positivo, disminuyendo la frecuencia de lapsos/distracciones ($F= 10,145$; $p= 0,000$), aunque sobretodo de infracciones ($F= 235,218$; $p= 0,000$) y manifestaciones agresivas ($F= 8,843$; $p= 0,000$). Destacamos sobretodo, que los conductores que se autoevalúan como menos prudentes reconocen muchas más infracciones a la norma y comportamientos agresivos que el resto de grupos (muy por encima del promedio general) –ver Ilustración 31–.

Sin embargo la prudencia en la conducción no parece estar relacionada con la mayor o menor frecuencia de errores.

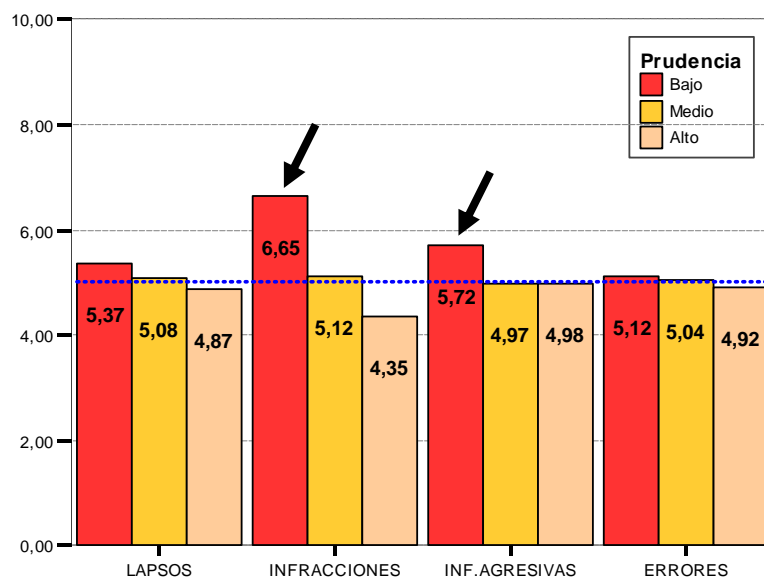


Ilustración 31: Promedios grupales en las 4 dimensiones en función de la auto-evaluación de la prudencia como conductor (la línea discontinua es el promedio general de toda la población).

6.3 ESTUDIO ESPECÍFICO EN SEIS COMUNIDADES AUTÓNOMAS: ANDALUCÍA, ASTURIAS, CATALUÑA, C. DE MADRID, C. VALENCIANA Y GALICIA.

A continuación se presentan las principales conclusiones obtenidas en el análisis específico realizado en varias comunidades autónomas. El esquema explicativo que se ha utilizado en cada apartado es el mismo:

- en primer lugar se representan los promedios obtenidos por los conductores de la comunidad en cada uno de los comportamientos analizados, tomando como referencia el orden con que se presentan en la población general;
- a continuación se destacan los 10 comportamientos más frecuentes y los menos frecuentes, tanto para la propia comunidad como para población general;
- además se señalan las puntuaciones globales promedio obtenidas en cada una de las dimensiones del SDBQ, comparándolas con las nacionales;
- y finalmente se ofrecen algunos resultados específicos en función de distintas variables de clasificación (el objetivo es detectar diferencias grupales específicas en cada comunidad)

6.3.1 Andalucía

La frecuencia con que los conductores andaluces realizan los distintos comportamientos analizados en el cuestionario SDBQ, se encuentra en su totalidad por debajo del promedio para toda España, y el orden de los comportamientos en función de su frecuencia es bastante similar al general (Ilustración 32).

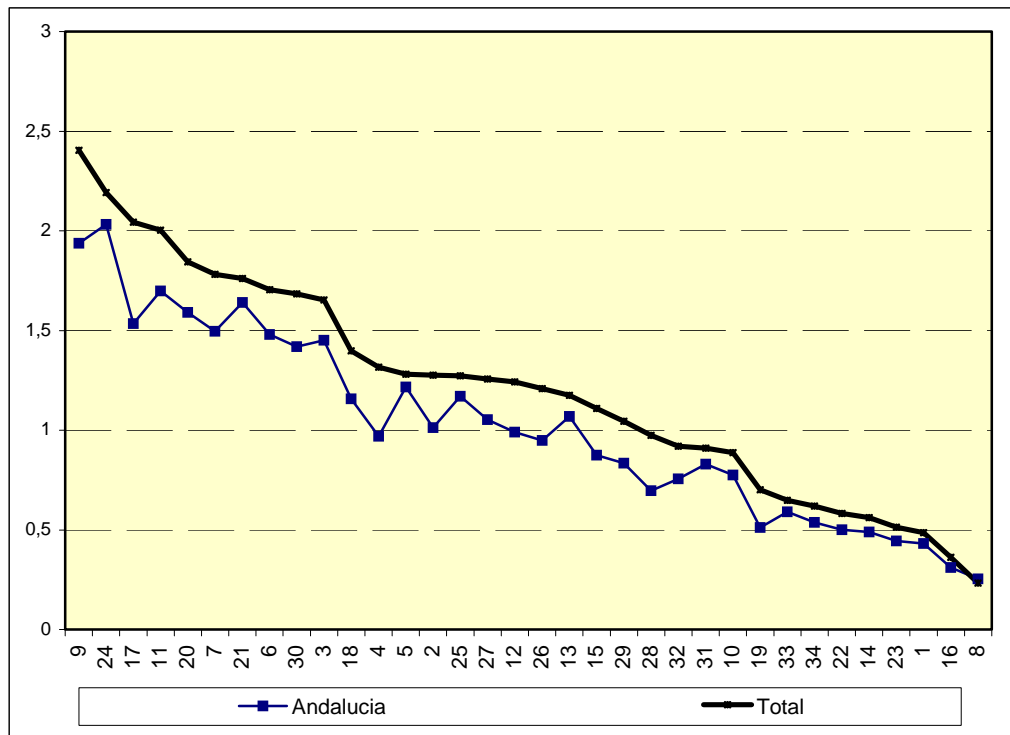


Ilustración 32: Promedios registrados en Andalucía en cada uno de los comportamientos y comparación con los promedios nacionales (ordenados por este promedio general).

En la Tabla 29 y Tabla 30 se señalan los 10 comportamientos inseguros más y menos frecuentes en Andalucía, comparándolos con los resultados para España.

COMPORTAMIENTOS INSEGUROS MAS FRECUENTES	
ANDALUCIA	ESPAÑA
1- Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.	1- No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista
2- No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	2- Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento
3- No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	3- Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo de tráfico
4- 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.	4- No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente
5- Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señalización.	5- Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado atención debida a la señalización
6- Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	6- Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo
7- Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.	7- 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
8- Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	8- Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo con gestos agresivos
9- No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.	9- 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.	10- No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene al realizar un adelantamiento

Tabla 29: Resumen de los 10 comportamientos en promedio más frecuentes en Andalucía y comparación con los generales.

COMPORTAMIENTOS INSEGUROS MENOS FRECUENTES	
ANDALUCIA	ESPAÑA
1- 'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	1- Picarse y hacer carreras con otros conductores
2- Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	2- Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de cantarle las cuarenta
3- Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	3- Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de lucirse
4- Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	4- Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o que se aparte
5- Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	5- Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda
6- Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	6- Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea
7- No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	7- Conducir aun sabiendo que puede estarse por encima del límite legal de alcohol
8- Conducir aun sabiendo que puede estarse por encima del límite legal de alcohol.	8- Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo
9- Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	9- No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.
10- 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.	10- Ir 'sacando el morro' en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia, no tiene mas remedio que parar y dejarle pasar

Tabla 30: Resumen de los 10 comportamientos en promedio menos frecuentes en Andalucía y comparación con los generales.

En cuanto al análisis de las dimensiones del error humano, los andaluces presentan más manifestaciones agresivas que el promedio general (es la segunda comunidad con mayor promedio), mientras que en el resto de dimensiones se sitúan significativamente por debajo de la media.

	LAPSOS/ DISTRAC.	INFRACCIONES	INFRACC. AGRESIVAS	ERRORES
TOTAL	5,0	5,0	5,0	5,0
Andalucía	4,9	4,7	5,1	4,9

Finalmente, presentamos algunas de las diferencias más destacadas en función de las distintas variables de clasificación:

SEXO (Ilustración 33):

- Únicamente existen diferencias significativas entre hombres y mujeres en lapsos, infracciones e infracciones agresivas. Los hombres cometen significativamente más infracciones e infracciones agresivas que las mujeres mientras que ellas tienen más lapsos-distracciones.

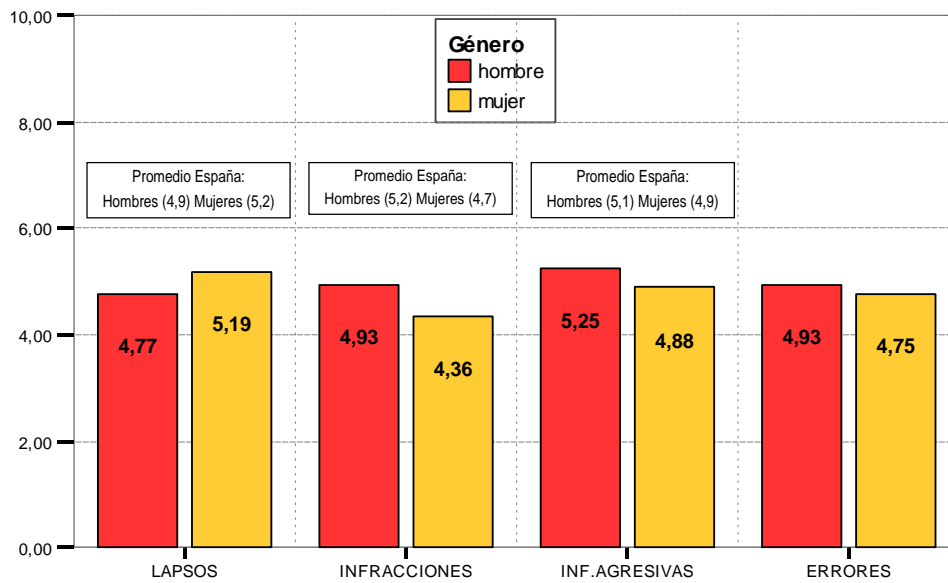


Ilustración 33: Puntuaciones promedio registradas por género en Andalucía en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

- Los niveles de ambos grupos se encuentran por debajo del promedio español en todos los casos.

EDAD (Ilustración 34):

- Conforme aumenta la edad, disminuye la frecuencia con que se manifiestan lapsos, infracciones y agresividad en la conducción. No existen diferencias relacionadas con la edad en cuanto a errores en Andalucía.

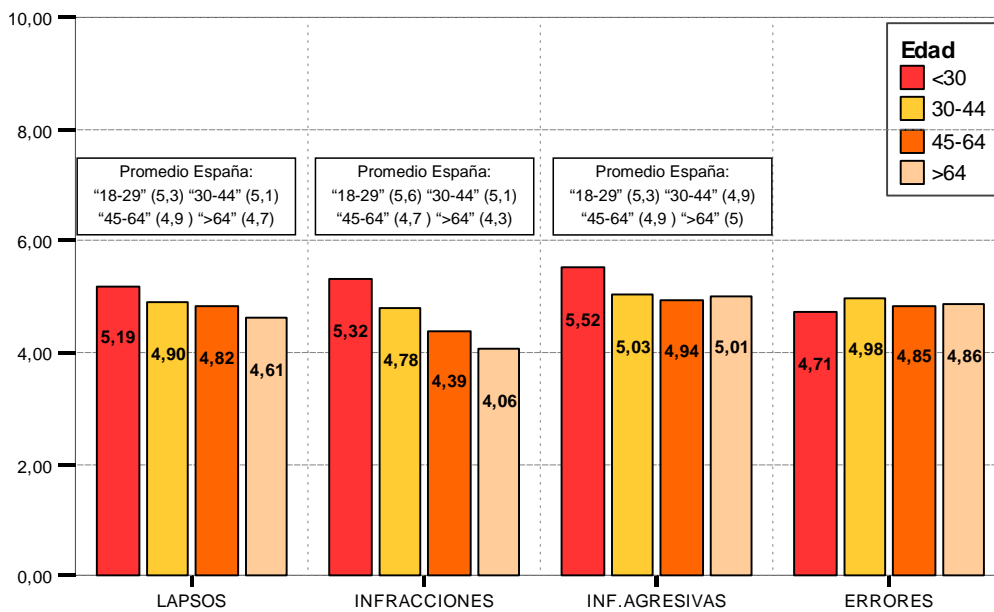


Ilustración 34: Puntuaciones promedio registradas por edad en Andalucía en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

- Los niveles de todos los grupos se encuentran por debajo del promedio español en todos los casos.

KMS. RECORRIDOS (Ilustración 35):

- Conforme mayor es el promedio de kms recorridos al año se observa un destacable aumento de las infracciones. Sin embargo, esta variable no parece tener relación con los lapsos, inf. agresivas ni errores.

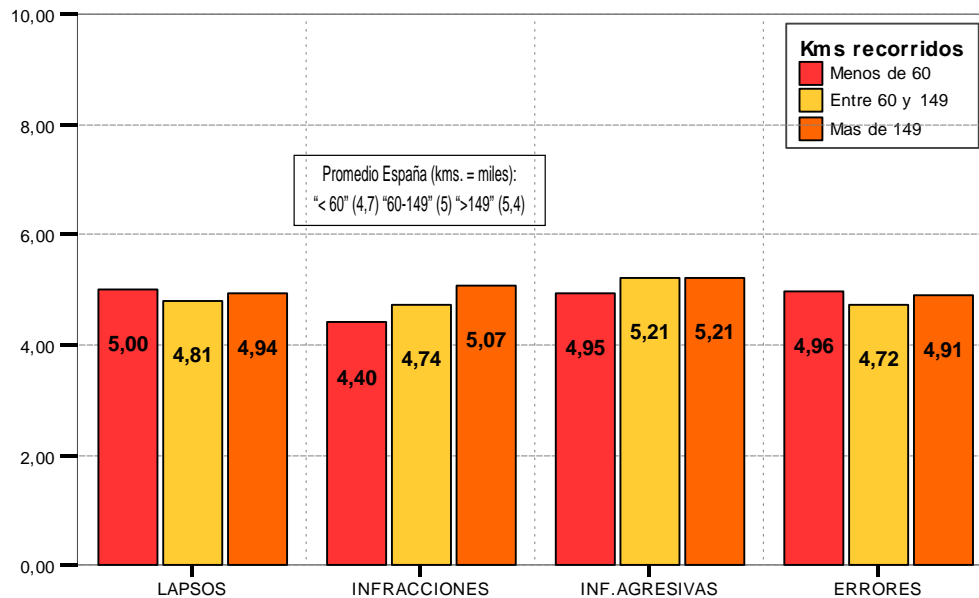


Ilustración 35: Puntuaciones promedio registradas por kms recorridos en Andalucía en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

ACCIDENTALIDAD (Ilustración 36):

- Únicamente se observan diferencias significativas en la frecuencia con que se comenten infracciones en función del número de accidentes sin víctimas sufridos en los últimos 2 años. Aquellos que han sufrido algún accidente de este tipo cometen infracciones con mayor frecuencia que los que no han sufrido ninguno.
- En el resto de dimensiones no se observan diferencias significativas relacionadas con los accidentes sin víctimas

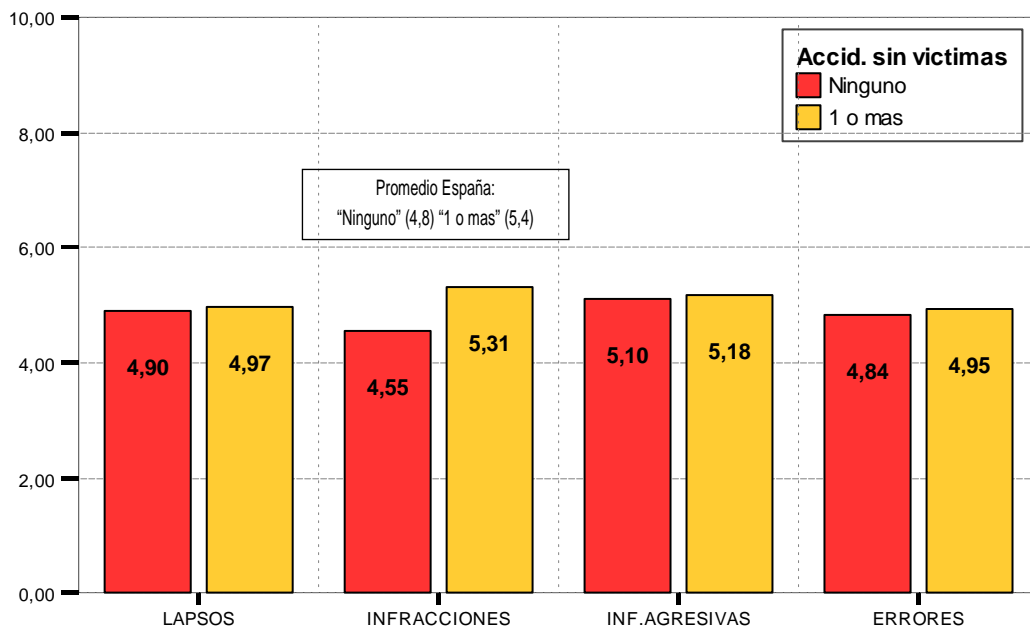


Ilustración 36: Puntuaciones promedio registradas por accidentes sin víctimas en Andalucía en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

- No existen diferencias en ninguna de las dimensiones si tenemos en cuenta el historial de accidentes con víctimas

Tanto en el caso de los kms recorridos al año como en el historial de accidentes, los niveles observados en las dimensiones, y en todos los grupos, se encuentran por debajo del promedio español.

CONOCIMIENTO DE LA NORMA (Ilustración 37):

- Conforme aumenta el conocimiento de la norma disminuye la frecuencia promedio de los lapsos/distracciones. Además, todos los grupos presentan frecuencias inferiores al promedio general en esta dimensión.
- Sin embargo, aumenta la frecuencia con que se comenten infracciones agresivas (el grupo que tiene más alto conocimiento de la norma, es el que presenta niveles más altos en la dimensión, bastante por encima, además, del promedio general de la población).

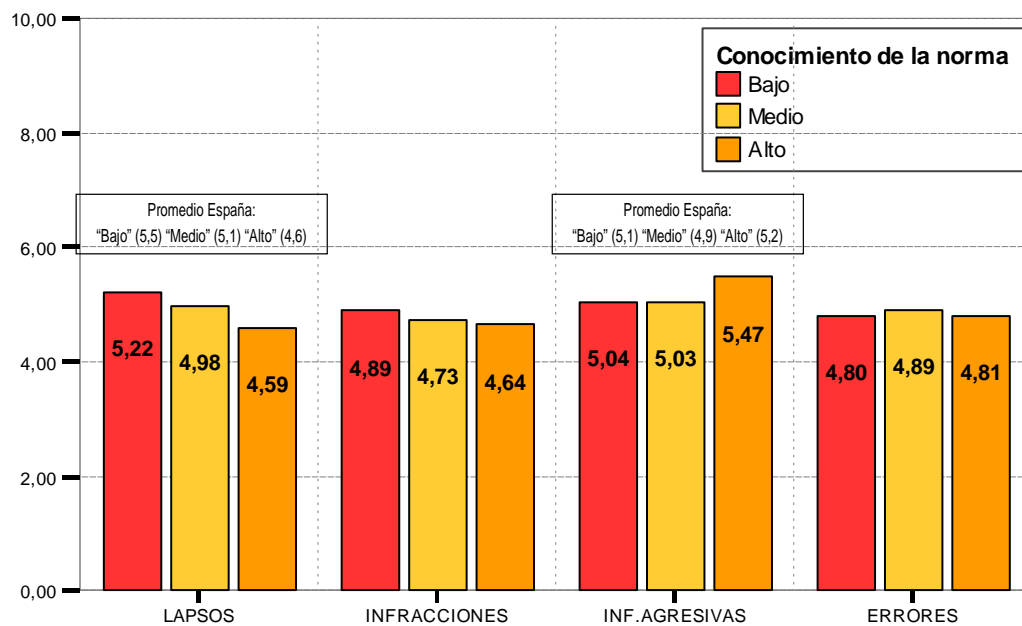


Ilustración 37: Puntuaciones promedio registradas por auto-evaluación del conocimiento de la norma en Andalucía en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

HABILIDAD COMO CONDUCTOR (Ilustración 38)

- El aumento de la habilidad produce un efecto muy positivo en la disminución de los lapsos. El grupo con menor habilidad como conductor presenta niveles importantes de distracciones y lapsos, incluso por encima del promedio español, mientras que conforme aumenta la habilidad percibida, los niveles disminuyen bruscamente.
- Sin embargo, vuelve a repetirse el patrón de que los sujetos con mayor habilidad presentan niveles más altos de infracciones agresivas que el resto de grupos con menor habilidad, situándose destacadamente por encima del promedio general.
- Aunque no es tan destacado como en el caso de los lapsos/distracciones, también se observa un efecto beneficioso en la disminución de los errores conforme aumenta la auto-evaluación de la habilidad como conductor de los andaluces.

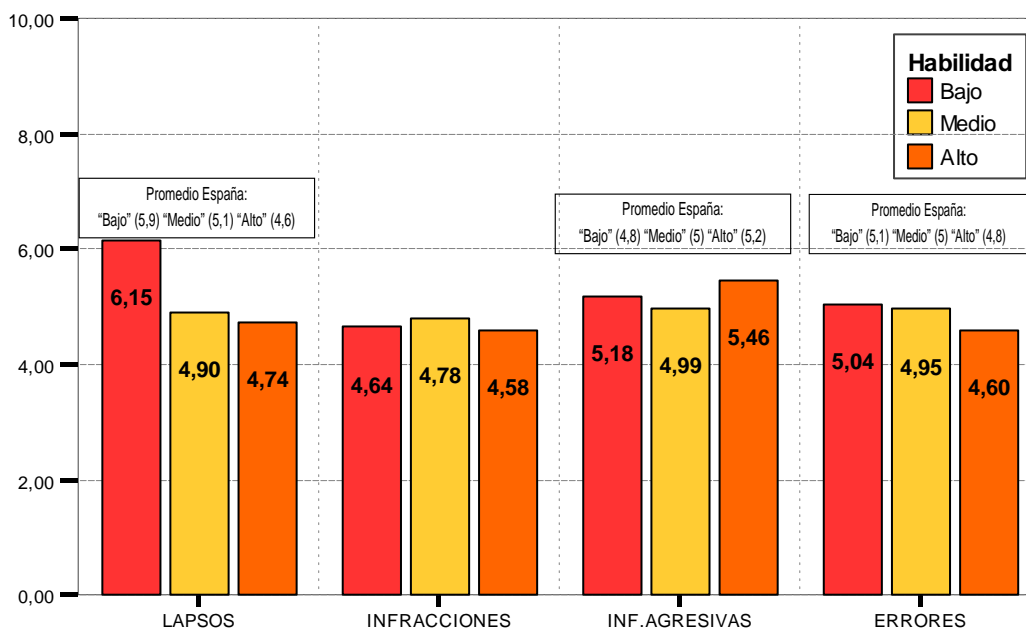


Ilustración 38: Puntuaciones promedio registradas por auto-evaluación de la habilidad en Andalucía en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

PRUDENCIA COMO CONDUCTOR (Ilustración 39):

- La prudencia en la conducción produce un beneficioso efecto en la disminución de las infracciones, manifestaciones agresivas y errores. Mientras que el grupo con menor prudencia presenta altos niveles de infracciones e infracciones agresivas (además de ser muy superiores al promedio nacional), estos niveles disminuyen bruscamente en los grupos más prudentes (situándose en frecuencias muy similares e incluso inferiores al promedio español).
- La mejoría en la frecuencia de errores conforme aumenta la prudencia no es tan destacada, ya que el grupo con baja prudencia percibida no presenta frecuencias tan altas como ocurría en otras dimensiones (de hecho esta por debajo del promedio nacional).

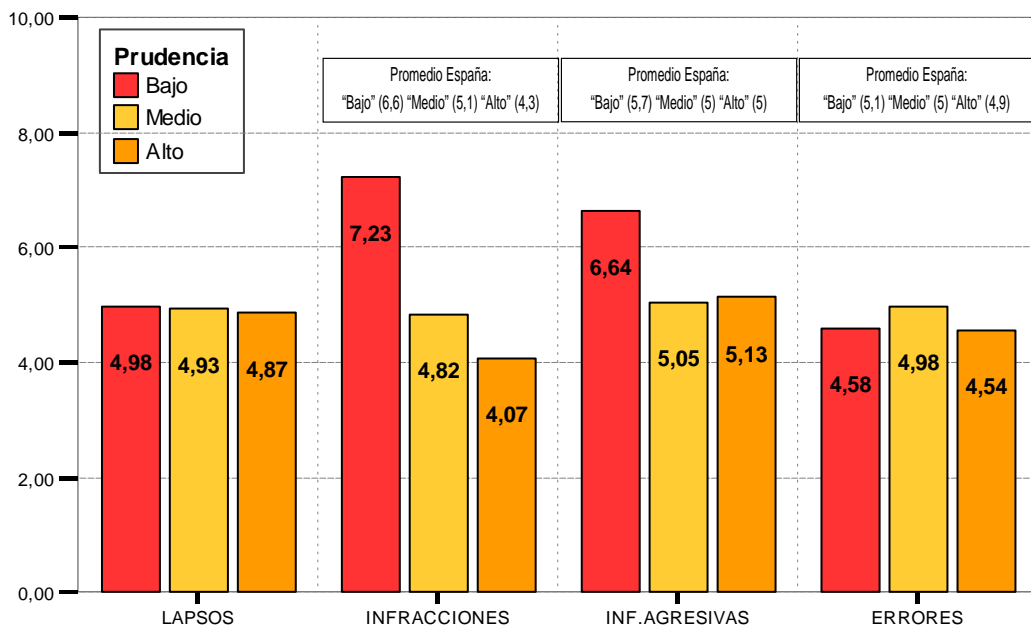


Ilustración 39: Puntuaciones promedio registradas por auto-evaluación de la prudencia en Andalucía en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

6.3.2 Asturias

La frecuencia con que los conductores asturianos presentan los distintos comportamientos analizados en el cuestionario SDBQ, es muy similar a los promedios para toda España, y el orden de los comportamientos también es bastante parecido al general (Ilustración 40).

Únicamente se observan algunos picos en lapsos más frecuentes para los asturianos como el 11 ("No darse cuenta de la presencia de nuevas señales en vías habituales de conducción"), o en manifestaciones agresivas como la 6 ("gestos agresivos").

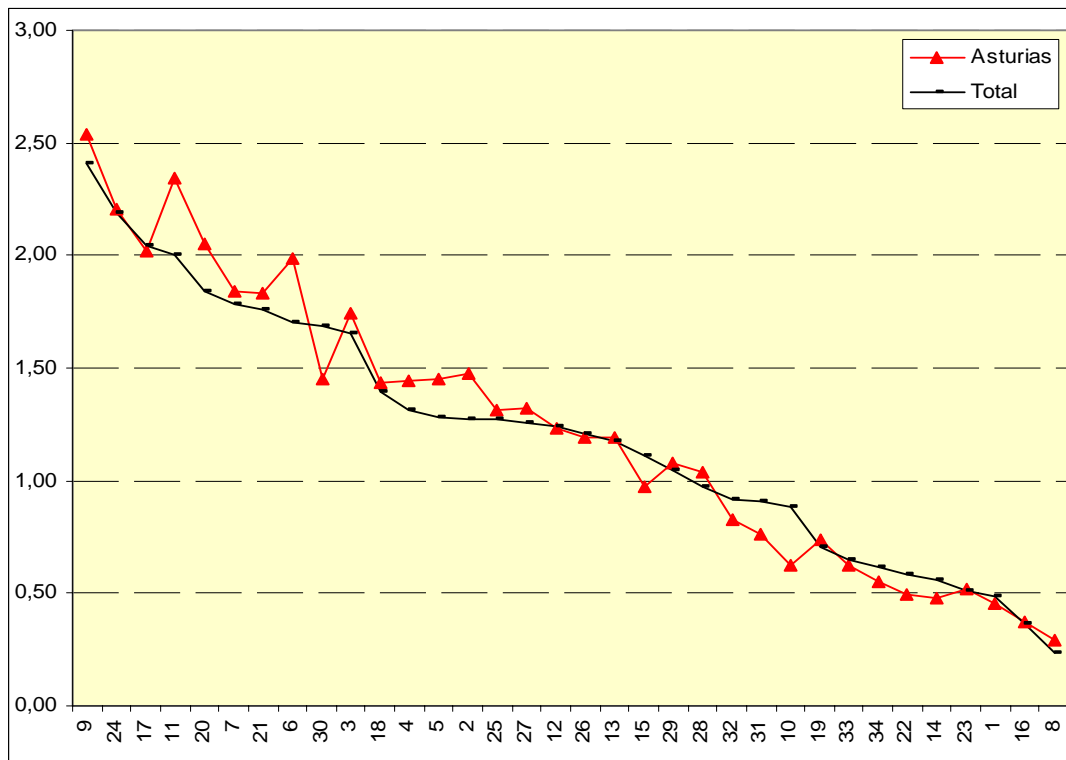


Ilustración 40: Promedios registrados en Asturias en cada uno de los comportamientos y comparación con los promedios nacionales (ordenados por este promedio general).

Los comportamientos inseguros más y menos frecuentes en esta comunidad se presentan a continuación (Tabla 30 y Tabla 31)

COMPORTAMIENTOS INSEGUROS MAS FRECUENTES	
ASTURIAS	ESPAÑA
1- No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	1- No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista
2- No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	2- Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento
3- Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.	3- Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo de tráfico
4- Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señalización.	4- No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente
5- Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	5- Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado atención debida a la señalización
6- Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	6- Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo
7- Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.	7- 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
8- 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.	8- Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo con gestos agresivos
9- No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.	9- Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera
10- Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	10- No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene al realizar un adelantamiento

Tabla 31: Resumen de los 10 comportamientos en promedio más frecuentes en Asturias y comparación con los generales.

COMPORTAMIENTOS INSEGUROS MENOS FRECUENTES	
ASTURIAS	ESPAÑA
1- 'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	1- Picarse y hacer carreras con otros conductores
2- Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	2- Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de cantarle las cuarenta
3- Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	3- Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de lucirse
4- Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	4- Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o que se aparte
5- Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	5- Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda
6- Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	6- Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea
7- Conducir aun sabiendo que puede estar por encima del límite legal de alcohol.	7- Conducir aun sabiendo que puede estar por encima del límite legal de alcohol
8- Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	8- Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo
9- Ir 'sacando el morro' en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia no tiene más remedio que dejarle pasar.	9- No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.
10- No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	10- Ir 'sacando el morro' en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia, no tiene mas remedio que parar y dejarle pasar

Tabla 32: Resumen de los 10 comportamientos en promedio menos frecuentes en Asturias y comparación con los generales.

En el análisis dimensional de las respuestas de los conductores asturianos, se aprecian diferencias significativas respecto al promedio para toda España en lapsos /distracciones, infracciones y errores (esta comunidad se sitúa en 6º-7º lugar entre todas las CCAA y por encima del promedio total en las tres dimensiones, aunque es de las menos agresivas en su conducción)

	LAPSOS/ DISTRAC.	INFRACCIONES	INFRACC. AGRESIVAS	ERRORES
TOTAL	5,0	5,0	5,0	5,0
Asturias	5,1	5,1	4,9	5,1

Finalmente se señalan algunos de los principales resultados en función de las distintas variables de clasificación:

SEXO (Ilustración 41):

- Los hombres asturianos cometen significativamente más infracciones que las mujeres, aunque ellas se caracterizan por tener más lapsos/distracciones.
- Los resultados de ambos grupos son muy parecidos al promedio general.

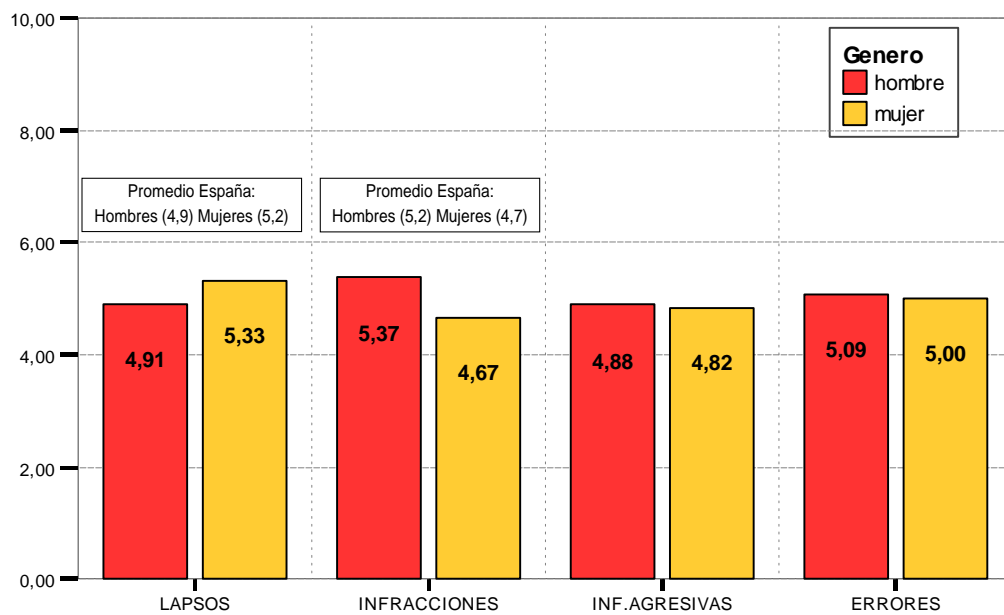


Ilustración 41: Puntuaciones promedio registradas por género en Asturias en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

EDAD (Ilustración 42):

- Conforme aumenta la edad, disminuye la frecuencia con que los conductores asturianos manifiestan lapsos/distracciones e infracciones a la norma. Los grupos más jóvenes reconocen que se distraen con mayor frecuencia y además cometen mayor número de infracciones que el resto de conductores asturianos.
- Mientras que los niveles de infracciones cometidas por los distintos grupos de edad son similares a los promedios españoles, los jóvenes y los más mayores tienen lapsos/distracciones por encima de la media.

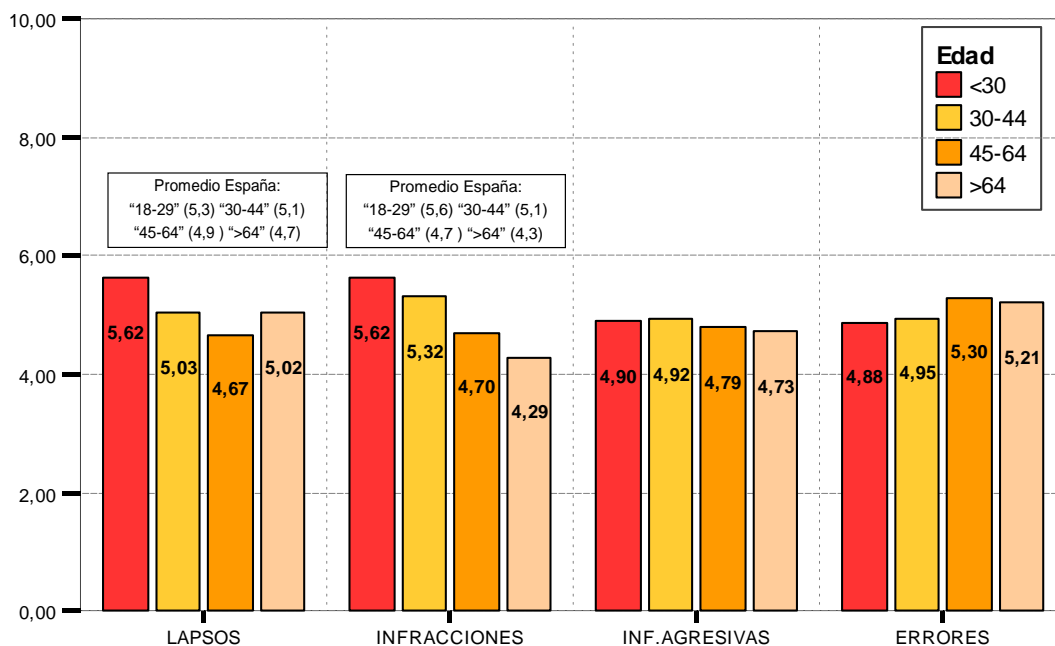


Ilustración 42: Puntuaciones promedio registradas por edad en Asturias en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

KMS. RECORRIDOS (Ilustración 43):

- Conforme mayor es el promedio de kms. recorridos al año, aumenta de forma destacada la frecuencia con que los conductores asturianos cometen infracciones a la norma (aunque los valores son muy similares a los promedios generales).
- No hay diferencias significativas en el resto de dimensiones analizadas.

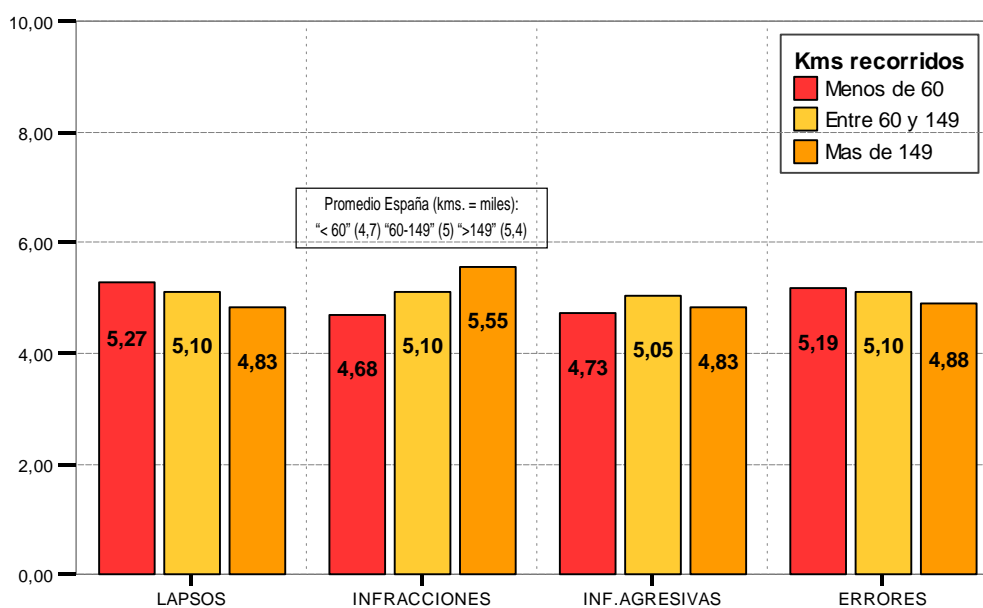


Ilustración 43: Puntuaciones promedio registradas por kms recorridos en Asturias en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

ACCIDENTALIDAD (Ilustración 44):

- Los conductores asturianos que han sufrido un accidente sin víctimas en los últimos 5 años, reconocen que cometen más infracciones que los que no han sufrido ningún accidente de este tipo (superando los valores promedio para España). En el resto de dimensiones no se aprecian diferencias estadísticamente significativas.

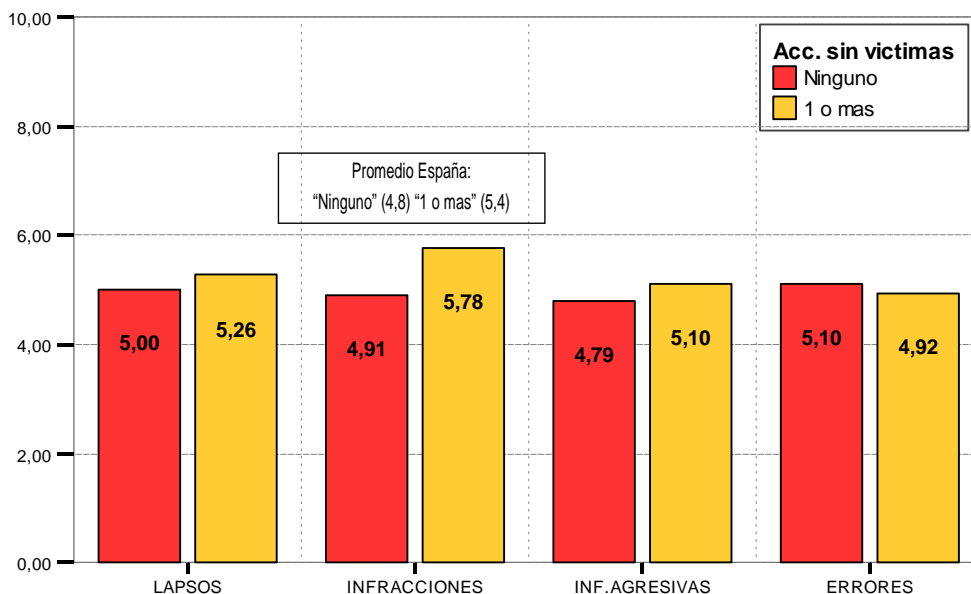


Ilustración 44: Puntuaciones promedio registradas por accidentes sin víctimas en Asturias en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

- Tampoco existen diferencias cuando los accidentes han sido con víctimas.

AUTOEVALUACIÓN COMO CONDUCTORES:

- Conforme los conductores asturianos se autoevalúan con mayores conocimientos de la norma y más hábiles en su conducción, reconocen que tienen un menor promedio de lapsos/distracciones (Ilustración 45).
- Los conductores que se reconocen con menor habilidad, presentan niveles muy superiores al promedio en lapsos/distracciones.

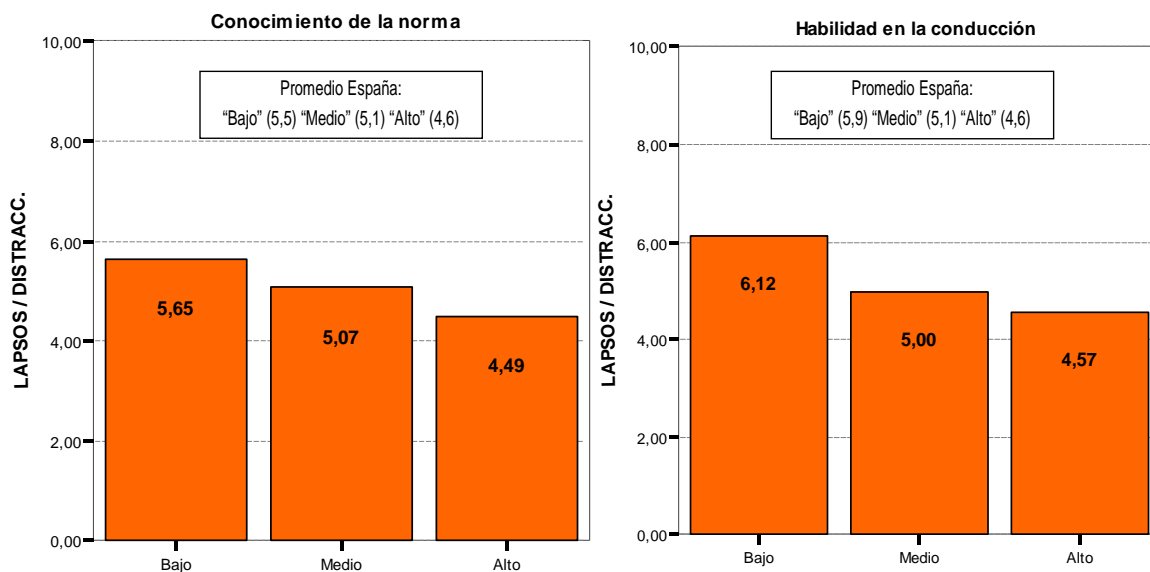


Ilustración 45: Puntuaciones promedio en lapsos, registradas en función de la auto-evaluación del conductor en Asturias, y comparación con los promedios nacionales.

- Por otro lado, el aumento de la prudencia produce un efecto positivo en la disminución de las infracciones cometidas por los conductores asturianos (Ilustración 46), aunque no tan destacado como se aprecia a nivel general en todo el país.

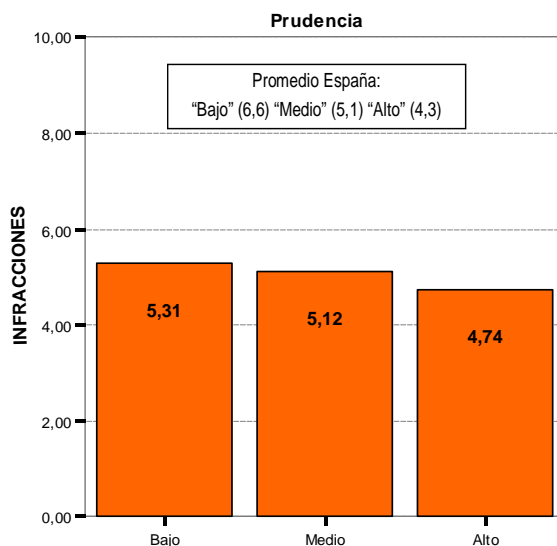


Ilustración 46: Puntuaciones promedio en infracciones, registradas en función de la auto-evaluación del conductor en Asturias, y comparación con los promedios nacionales.

- No existen diferencias significativas en el resto de dimensiones analizadas en ninguna de las características evaluadas.

6.3.3 Cataluña

En el caso de la comunidad de Cataluña, la mayoría de comportamientos inseguros se presentan con una frecuencia ligeramente superior al promedio, aunque el orden es muy similar (Ilustración 47).

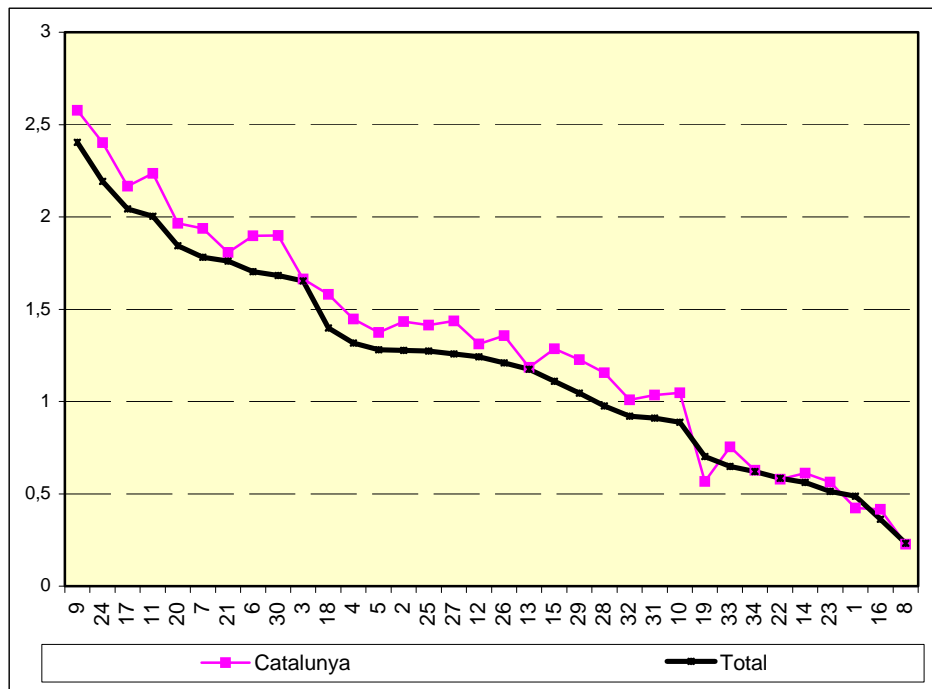


Ilustración 47: Promedios registrados en Cataluña en cada uno de los comportamientos y comparación con los promedios nacionales (ordenados por este promedio general).

En las siguientes tablas (Tabla 33 y Tabla 34) se señalan los 10 comportamientos más y menos frecuentes en los conductores catalanes:

COMPORTAMIENTOS INSEGUROS MAS FRECUENTES	
CATALUÑA	ESPAÑA
1- No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	1- No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista
2- Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.	2- Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento
3- No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	3- Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo de tráfico
4- Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	4- No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente
5- Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señalización.	5- Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado atención debida a la señalización
6- Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.	6- Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo
7- Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	7- 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
8- Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	8- Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo con gestos agresivos
9- Teniendo como objetivo dirigirse a un destino determinado, darse cuenta de repente que se esta dirigiendo a otro destino que es más habitual para usted.	9- Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera
10- No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.	10- No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene al realizar un adelantamiento

Tabla 33: Resumen de los 10 comportamientos en promedio más frecuentes en Cataluña y comparación con los generales.

COMPORTAMIENTOS INSEGUROS MENOS FRECUENTES	
CATALUÑA	ESPAÑA
1- 'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	1- Picarse y hacer carreras con otros conductores
2- Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	2- Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de cantarle las cuarenta
3- Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	3- Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de lucirse
4- Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	4- Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o que se aparte
5- No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	5- Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda
6- Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	6- Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea
7- Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	7- Conducir aun sabiendo que puede estarse por encima del límite legal de alcohol
8- Conducir aun sabiendo que puede estarse por encima del límite legal de alcohol.	8- Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo
9- Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	9- No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.
10- No ver una señal de 'ceda el paso' y estar a punto de colisionar con otro vehículo que tenía preferencia.	10- Ir 'sacando el morro' en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia, no tiene mas remedio que parar y dejarle pasar

Tabla 34: Resumen de los 10 comportamientos en promedio menos frecuentes en Cataluña y comparación con los generales.

En cuanto al análisis de las dimensiones, los conductores catalanes presentan más lapsos/distracciones e infracciones que el promedio general (es la segunda comunidad con mayor frecuencia de lapsos y la 4º en infracciones).

	LAPSOS/ DISTRAC.	INFRACCIONES	INFRACC. AGRESIVAS	ERRORES
TOTAL	5,0	5,0	5,0	5,0
Cataluña	5,2	5,1	5,0	5,0

Finalmente se señalan algunos de los principales resultados en función de las distintas variables de clasificación:

SEXO (Ilustración 48):

- Únicamente existen diferencias significativas entre hombres y mujeres en lapsos, infracciones y errores. Los hombres cometen significativamente más infracciones y errores que las mujeres, mientras que ellas tienen más lapsos.
- Sin embargo, no existen diferencias significativas en cuanto a las manifestaciones agresivas, mientras que a nivel general si que se observaban esas diferencias por género (esto se produce porque los conductores catalanes son menos agresivos que el resto de conductores españoles).

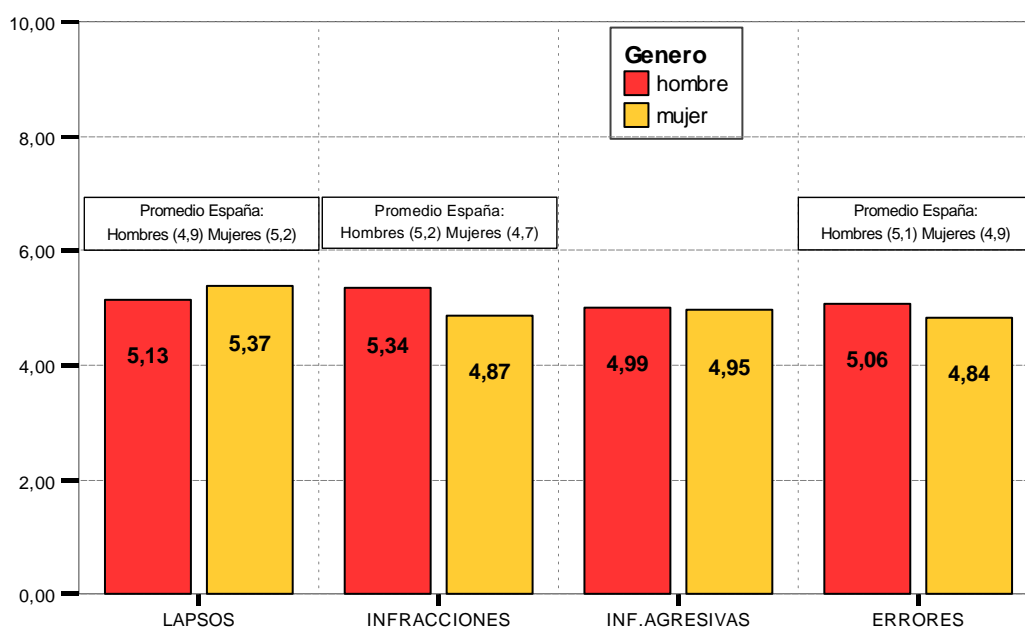


Ilustración 48: Puntuaciones promedio registradas por género en Cataluña en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

- Tanto los conductores como las conductoras catalanas superan los valores promedio españoles en cuanto a lapsos e infracciones, aunque en cuanto a errores se sitúan por debajo de la media global.

EDAD (Ilustración 49):

- Conforme aumenta la edad, disminuye la frecuencia con que se manifiestan lapsos/distracciones e infracciones. Sin embargo, aumenta la frecuencia de los errores.
- Los niveles presentados en todos los grupos son superiores a los promedios globales para España (excepto en los errores donde los valores son bastante similares a los generales).

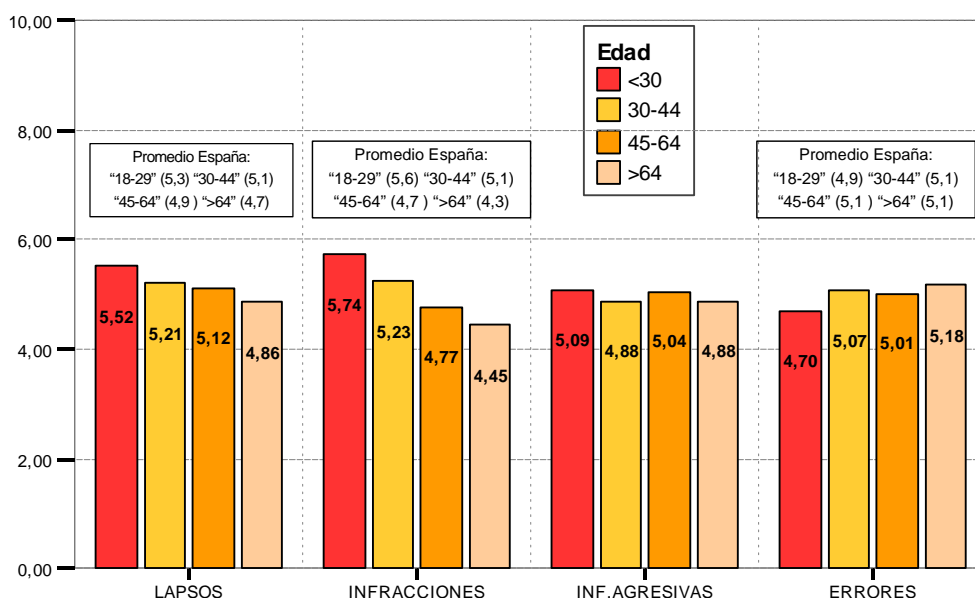


Ilustración 49: Puntuaciones promedio registradas por edad en Cataluña en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

- No existen diferencias relacionadas con la edad en cuanto a manifestaciones agresivas en Cataluña.

KMS. RECORRIDOS (Ilustración 50):

- Conforme mayor es el promedio de kms recorridos al año, se producen lapsos con menor frecuencia. Sin embargo aumenta el número de errores y sobretodo de infracciones.
- En todos los grupos, los niveles presentados de estas tres dimensiones son superiores a los que se han observado a nivel general para toda España.

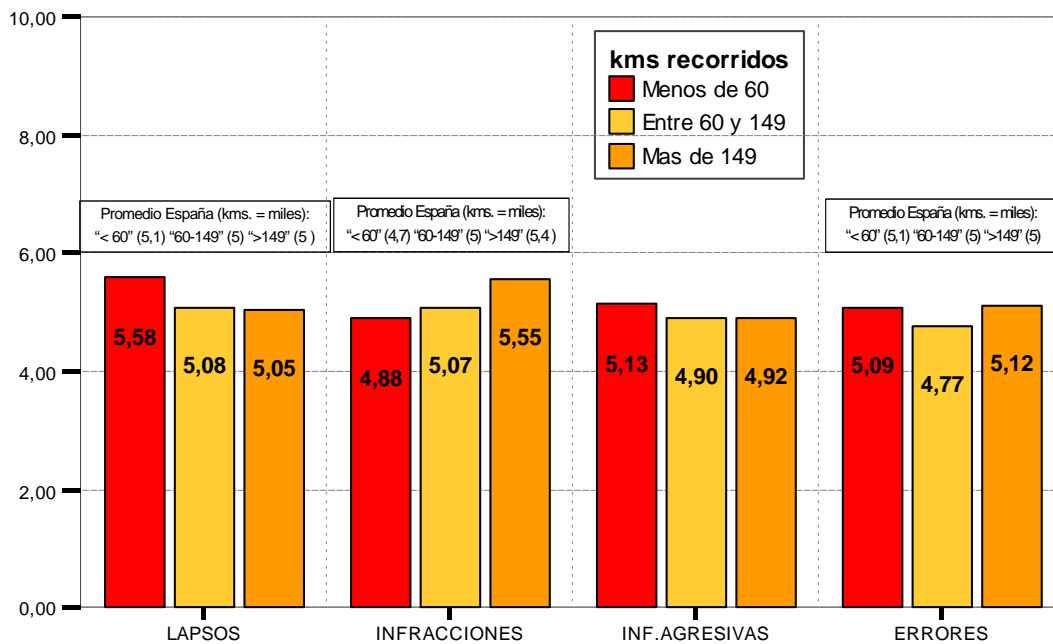


Ilustración 50: Puntuaciones promedio registradas por kms recorridos en Cataluña en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

ACCIDENTALIDAD (Ilustración 51):

- No existe un efecto significativo del historial de accidentes con víctimas en la frecuencia con que se presentan las distintas dimensiones analizadas.
- Únicamente existe algún tipo de relación con las infracciones en el caso de haber sufrido algún accidente sin víctimas (aquellos que han sufrido accidentes sin víctimas en alguna ocasión cometen infracciones con mayor frecuencia que aquellos que nunca han tenido accidentes de este tipo).

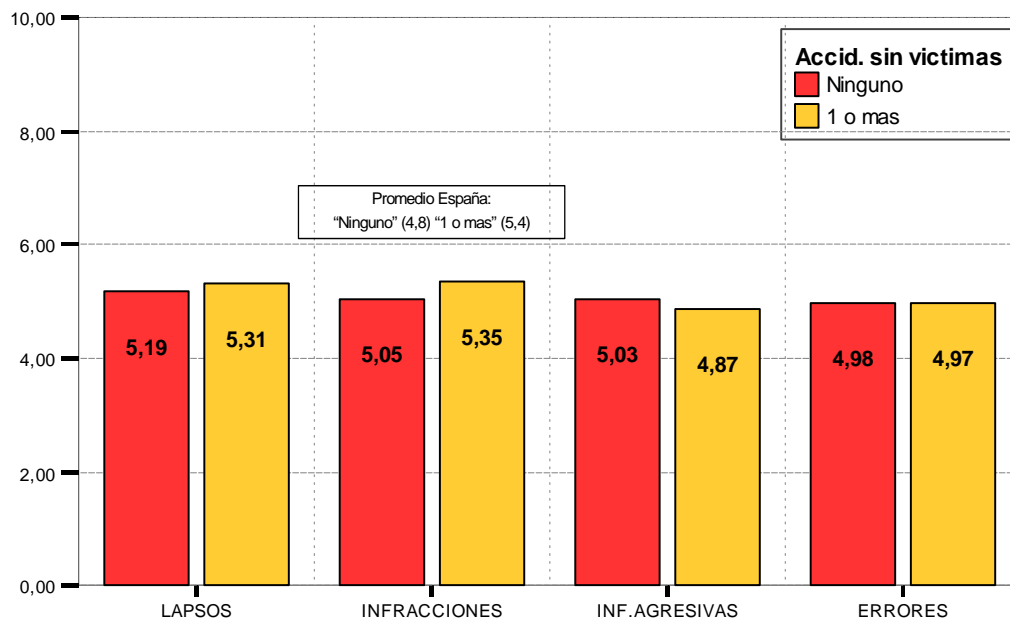


Ilustración 51: Puntuaciones promedio registradas por accidentes sin víctimas en Cataluña en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

- Si comparamos los niveles respecto al promedio para España, parece que el hecho de que no existan diferencias en Cataluña en función del historial de accidentes con víctimas, es debido a que los que han sufrido algún accidente de este tipo presentan menores niveles en todas las dimensiones que los que se observan en el promedio español. Este efecto no se observa en el caso de los accidentes sin víctimas.

CONOCIMIENTO DE LA NORMA (Ilustración 52):

- Un mayor conocimiento de la norma está relacionado con menor frecuencia de lapsos e infracciones.
- Esta tendencia es similar a la observada en España, aunque hay que destacar el grupo con menor conocimiento en Cataluña, ya que presenta niveles en las dos dimensiones destacadamente superiores a los observados a nivel nacional.

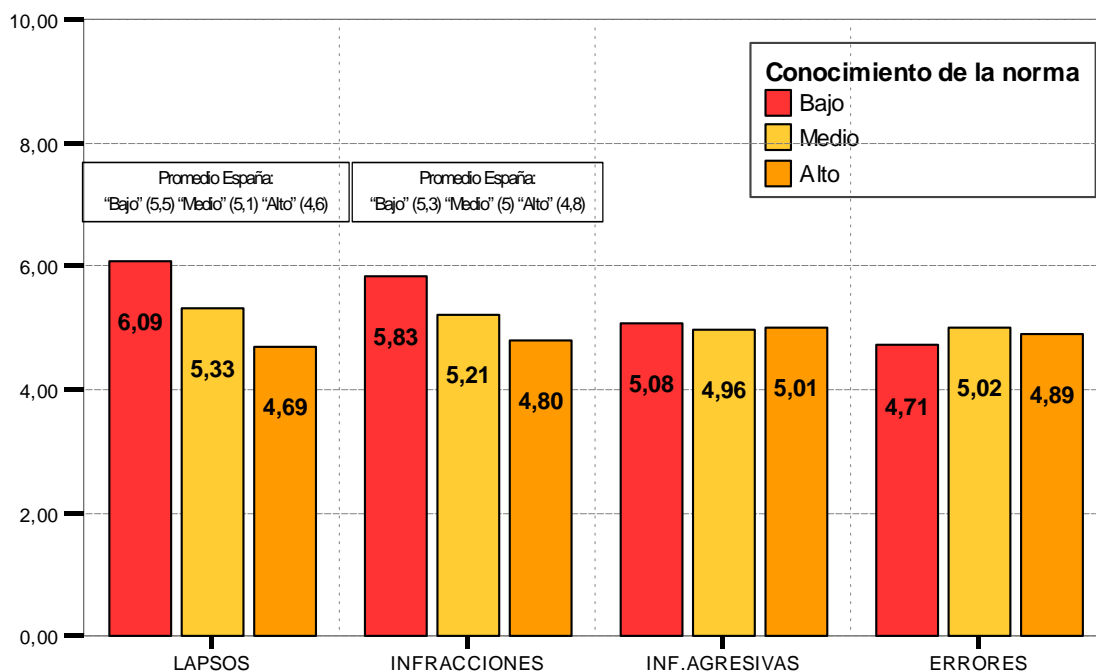


Ilustración 52: Puntuaciones promedio registradas por auto-evaluación del conocimiento de la norma en Cataluña en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

HABILIDAD COMO CONDUCTOR (Ilustración 53):

- El reconocimiento de una mayor habilidad en la conducción se relaciona con menor frecuencia de lapsos y con una ligera mejoría en la frecuencia con que se cometen infracciones

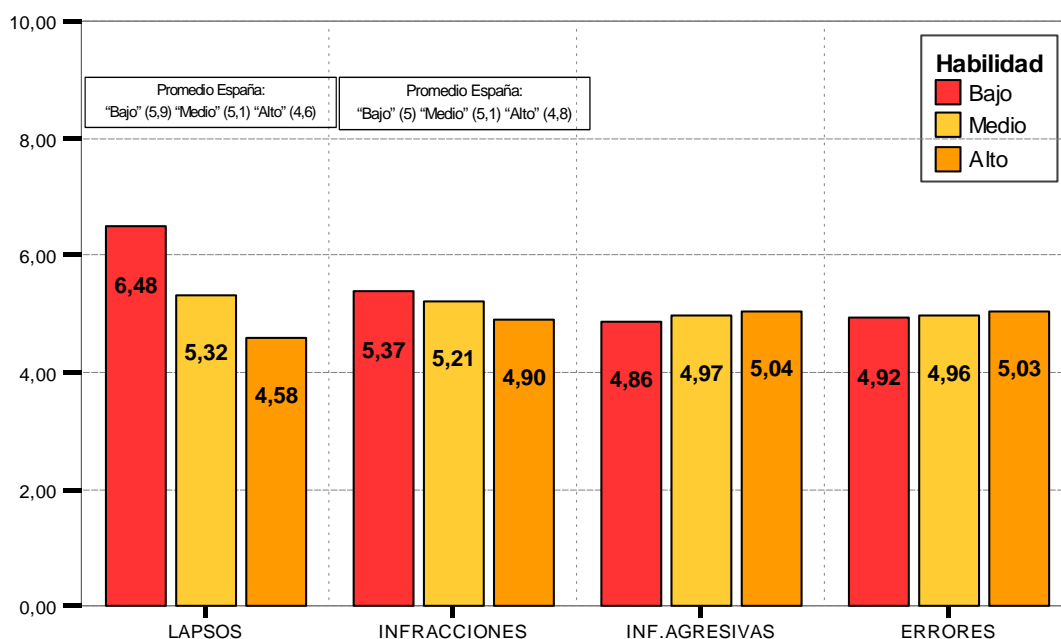


Ilustración 53: Puntuaciones promedio registradas por auto-evaluación de la habilidad en Cataluña en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

- Al igual que en el caso del conocimiento de la norma, la tendencia es similar a la española, aunque el grupo con menor habilidad, presenta niveles promedio en ambas dimensiones superiores a los observados a nivel general.

PRUDENCIA COMO CONDUCTOR (Ilustración 54):

- El aumento de la prudencia en la conducción tiene un efecto positivo disminuyendo de forma relevante la frecuencia de las infracciones y más ligeramente las manifestaciones agresivas.
- Este patrón es muy parecido al general español, tanto en la tendencia como en el nivel de las dimensiones, aunque podemos destacar que en Cataluña, en los grupos que reconocen ser menos prudentes, se observan niveles de infracciones inferiores al promedio general.

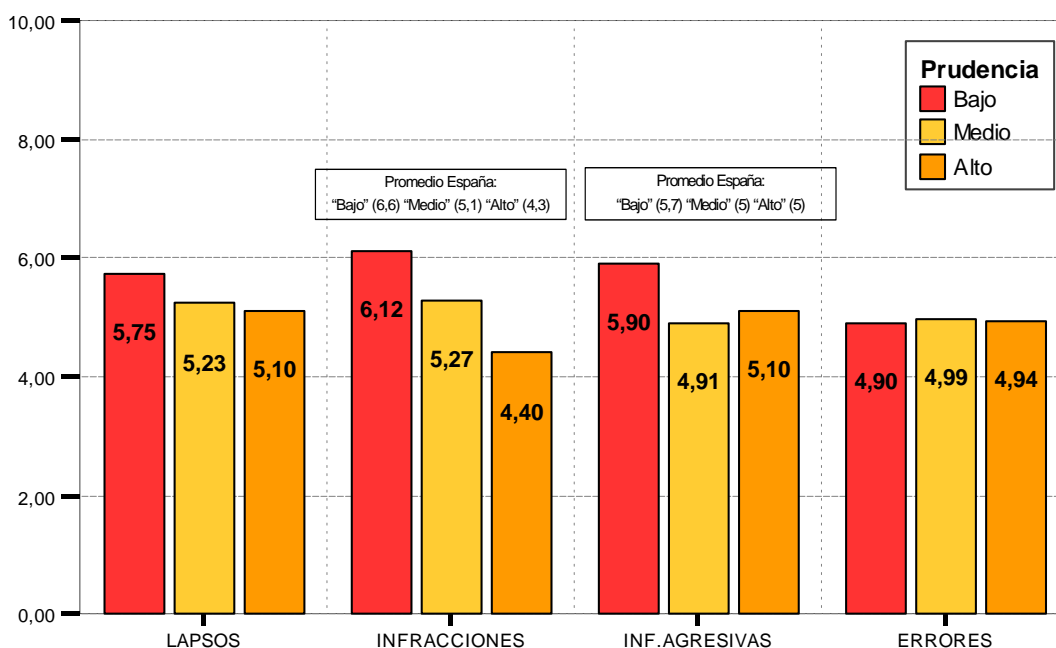


Ilustración 54: Puntuaciones promedio registradas por auto-evaluación de la prudencia en Cataluña en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

6.3.4 Comunidad de Madrid

La frecuencia de la mayoría de los comportamientos inseguros analizados en los conductores madrileños se encuentra por encima del promedio general, sobretodo en el caso de los comportamientos más frecuentes (Ilustración 55). Además se aprecian algunas diferencias en el orden (por ejemplo, comportamientos como el 7-“pasarse una salida en una autopista/autovía” o el 6-“mostrar enojo mediante gestos agresivos” son mucho más frecuentes entre los conductores de esta comunidad que otros comportamientos mas habituales en el promedio general).

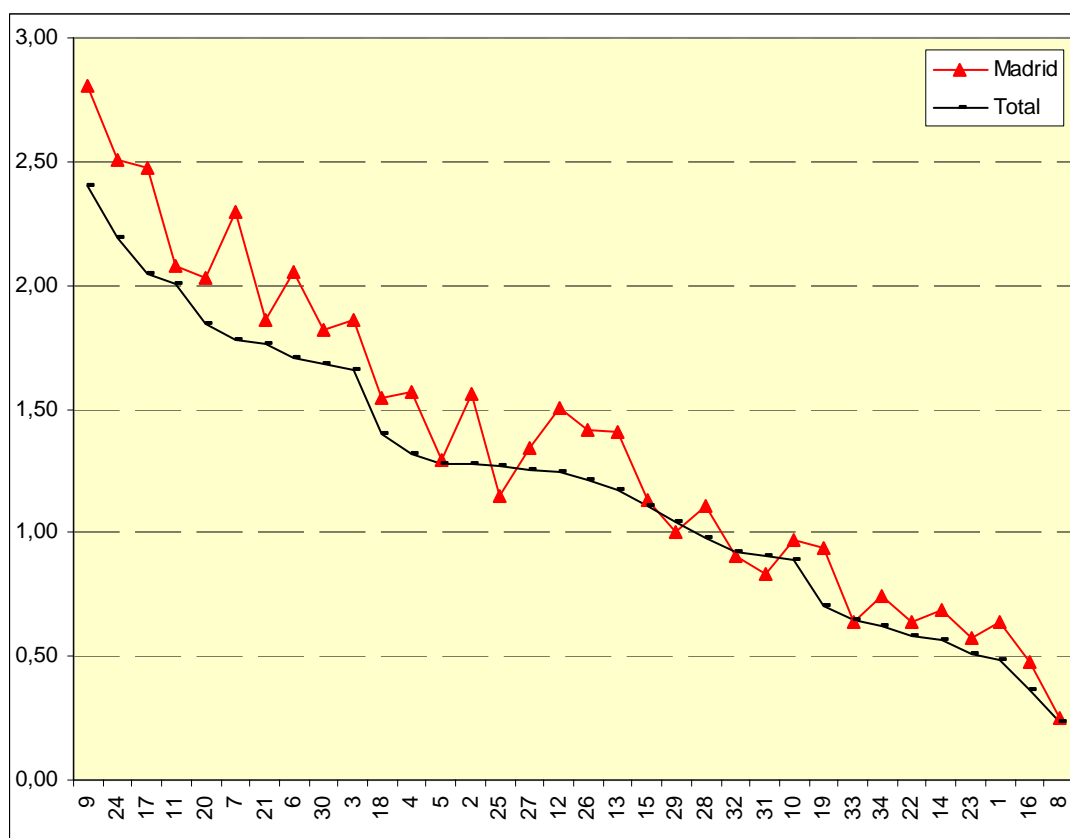


Ilustración 55: Promedios registrados en Madrid en cada uno de los comportamientos y comparación con los promedios nacionales (ordenados por este promedio general).

En las tablas siguientes se presentan los 10 comportamientos más y menos frecuentes, en comparación con los detectados a nivel general (Tabla 35 y Tabla 36):

COMPORTAMIENTOS INSEGUROS MAS FRECUENTES	
C. DE MADRID	ESPAÑA
1- No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	1- No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista
2- Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.	2- Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento
3- Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	3- Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo de tráfico
4- Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.	4- No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente
5- No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	5- Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado atención debida a la señalización
6- Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	6- Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo
7- Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señalización.	7- 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
8- No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.	8- Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo con gestos agresivos
9- 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.	9- 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.	10- No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene al realizar un adelantamiento

Tabla 35: Resumen de los 10 comportamientos en promedio más frecuentes en Madrid y comparación con los generales.

COMPORTAMIENTOS INSEGUROS MENOS FRECUENTES	
MADRID	ESPAÑA
1- 'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	1- Picarse y hacer carreras con otros conductores
2- Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	2- Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de cantarle las cuarenta
3- Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	3- Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de lucirse
4- Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	4- Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o que se aparte
5- Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	5- Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda
6- Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	6- Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea
7- Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	7- Conducir aun sabiendo que puede estarse por encima del límite legal de alcohol
8- Conducir aun sabiendo que puede estarse por encima del límite legal de alcohol.	8- Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo
9- Al realizar un giro, estar a punto de colisionar con una bicicleta o ciclomotor que ha aparecido a nuestro lado.	9- No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.
10- No ver una señal de "ceda el paso" y estar a punto de colisionar con otro vehículo que tenía preferencia.	10- Ir 'sacando el morro' en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia, no tiene mas remedio que parar y dejarle pasar

Tabla 36: Resumen de los 10 comportamientos en promedio menos frecuentes en Madrid y comparación con los generales.

Respecto al análisis dimensional, en la Comunidad de Madrid se aprecian ligeras diferencias con el promedio total en cuanto a lapsos /distracciones y errores, aunque las diferencias son bastante más significativas en cuanto a infracciones (es la segunda CCAA con mayor promedio en este tipo de comportamientos, la 5ª en lapsos y la 4ª en errores).

	LAPSOS/ DISTRAC.	INFRACCIONES	INFRACC. AGRESIVAS	ERRORES
TOTAL	5,0	5,0	5,0	5,0
Comunidad de Madrid	5,1	5,3	5,0	5,1

Finalmente, si tenemos en cuenta las distintas variables de clasificación, se obtienen los siguientes resultados:

SEXO (Ilustración 56):

- Los hombres cometen significativamente más infracciones, infracciones agresivas y errores que las mujeres. No existen diferencias entre ambos sexos en cuanto a lapsos y distracciones.
- Los conductores madrileños obtienen valores por encima de la media general en todas las dimensiones (incluida la de lapsos), mientras que las conductoras de esta comunidad solo se encuentran por encima en el caso de las infracciones (en el resto de dimensiones no existen diferencias significativas con el promedio general).

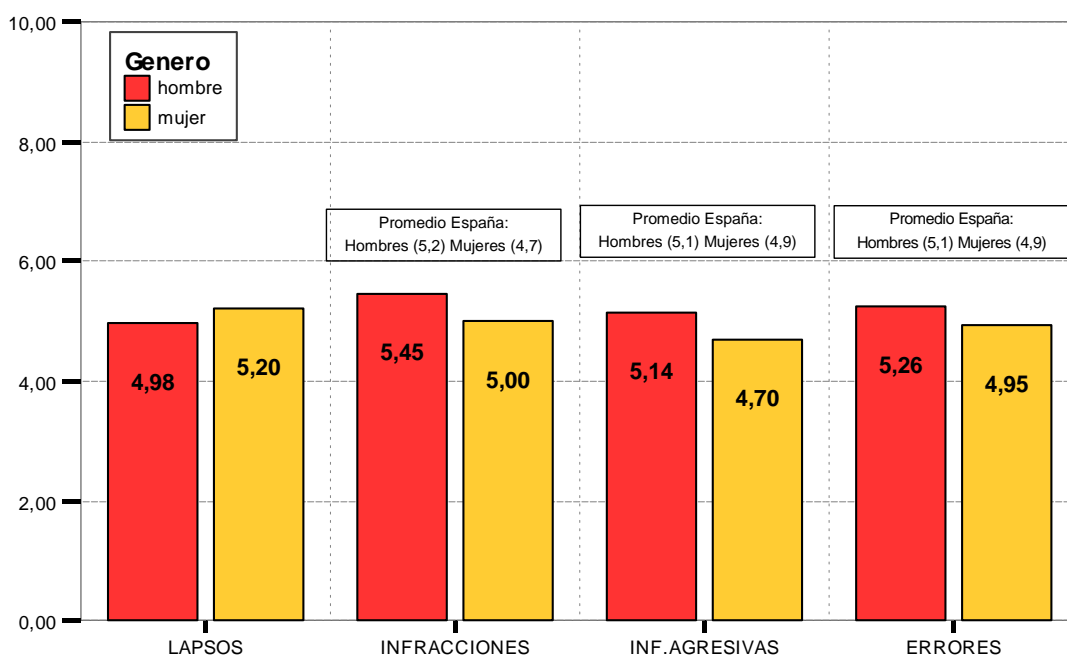


Ilustración 56: Puntuaciones promedio registradas por género en Madrid en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

EDAD (Ilustración 57):

- Conforme aumenta la edad, disminuye la frecuencia con que se manifiestan infracciones. Además, estos niveles de infracciones presentados en todos los grupos de conductores madrileños, son significativamente superiores a los promedios globales para España.
- No existen diferencias relacionadas con la edad en el resto de dimensiones.

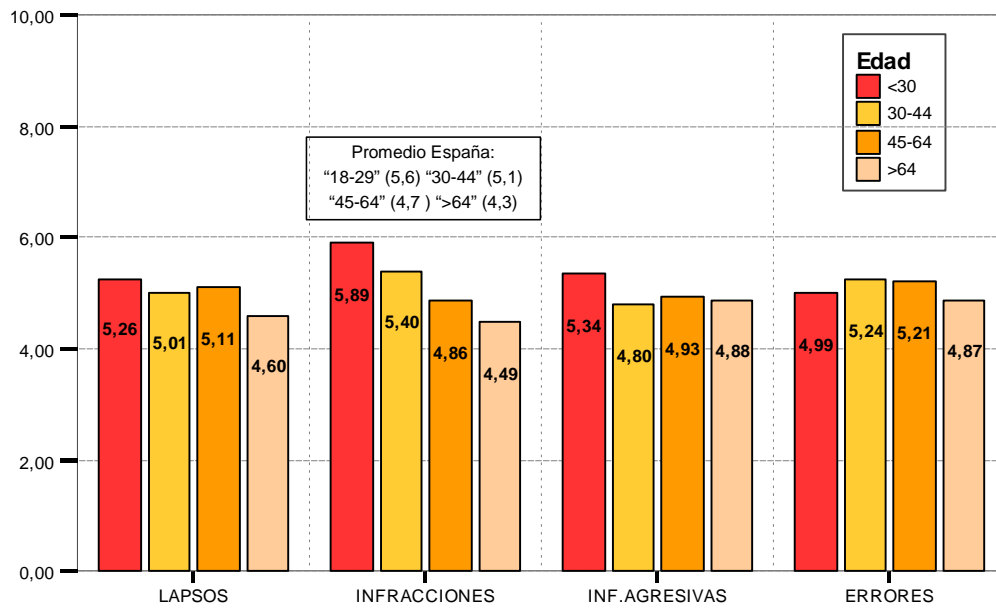


Ilustración 57: Puntuaciones promedio registradas por edad en Madrid en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

KMS. RECORRIDOS (Ilustración 58):

- En Madrid, se observa un aumento importante de la frecuencia con que se cometen infracciones y errores conforme aumenta la exposición al riesgo (kms recorridos), situándose en niveles superiores a los obtenidos a nivel general, en toda la población.

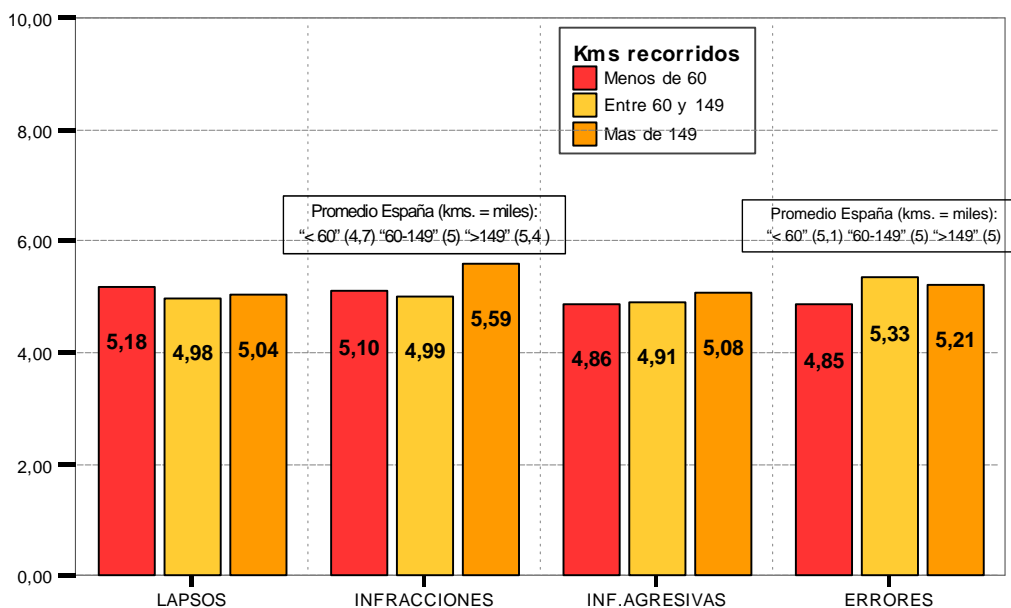


Ilustración 58: Puntuaciones promedio registradas por kms recorridos en Madrid en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

ACCIDENTALIDAD (Ilustración 59):

- A nivel general, los conductores españoles que han sufrido algún accidente con víctimas puntúan más alto en todas las dimensiones analizadas. En Madrid no se aprecia este efecto de la accidentalidad con víctimas.
- Además, en los promedios generales, aquellos que han sufrido un accidente sin víctimas tienen mayor número de lapsos/distracciones y cometen más infracciones que los que no han sufrido ningún accidente de este tipo. En Madrid, solo se aprecian esas diferencias en el caso de las infracciones.

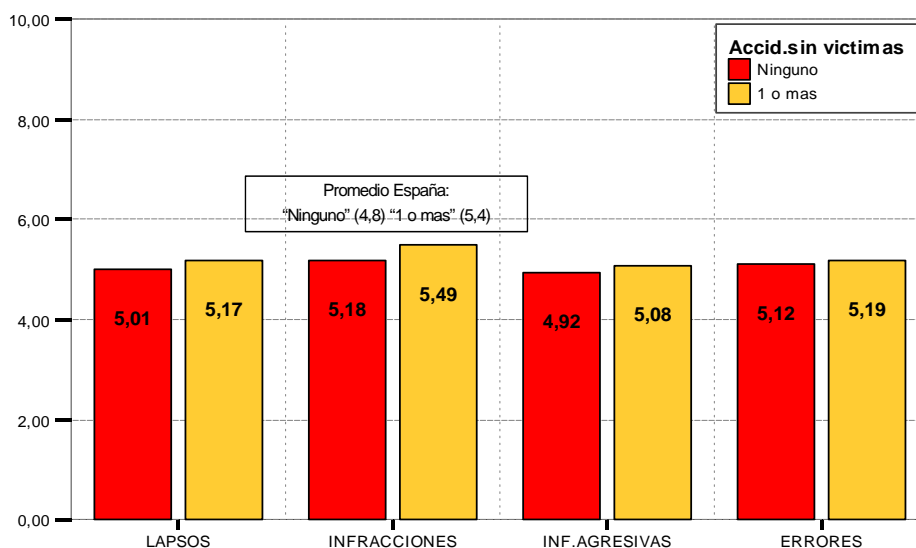


Ilustración 59: Puntuaciones promedio registradas por accidentes sin víctimas en Madrid en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

CONOCIMIENTO DE LA NORMA (Ilustración 60):

- A nivel general, el aumento del conocimiento de la norma se relaciona con una disminución del promedio de lapsos/distracciones e infracciones a la norma.

En Madrid, sin embargo, a pesar de que también disminuyen los lapsos con el conocimiento de la norma, esta disminución no es estadísticamente significativa en el caso de las infracciones. También resulta significativo el aumento de las manifestaciones agresivas y los errores.

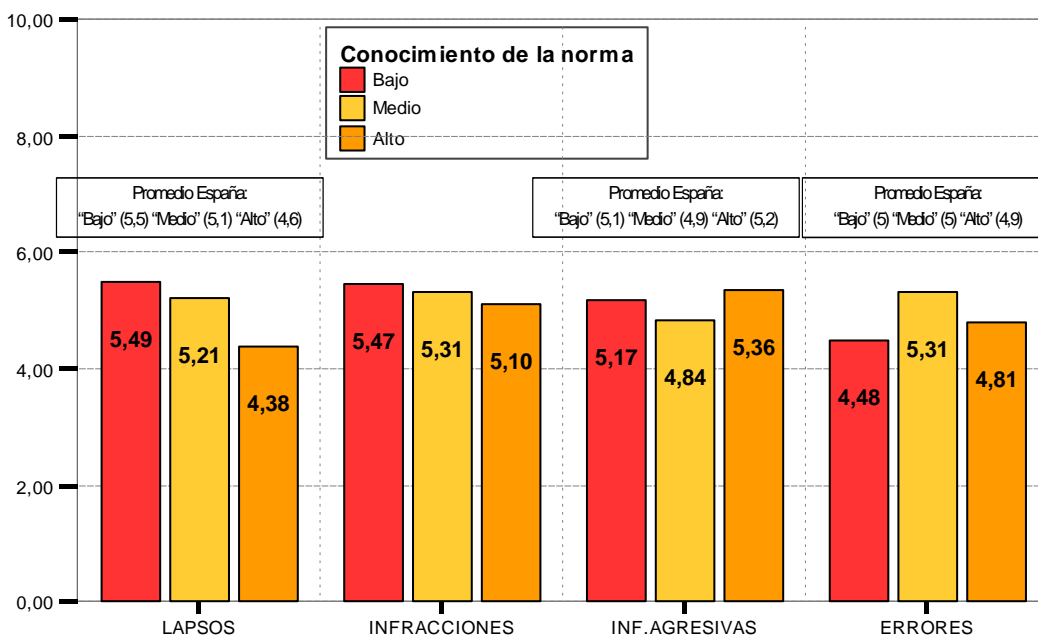


Ilustración 60: Puntuaciones promedio registradas por auto-evaluación del conocimiento de la norma en Madrid en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

HABILIDAD COMO CONDUCTOR (Ilustración 61):

- A nivel general, el aumento de la habilidad en los conductores españoles, produce un efecto muy positivo en la disminución de los lapsos/distracciones, y más discreto en el caso de las infracciones y los errores. Sin embargo, conforme los conductores se perciben como más hábiles, se dan con mayor frecuencia infracciones agresivas.

En Madrid, únicamente se aprecia esta gran mejoría en la frecuencia con que se presentan lapsos/infracciones conforme aumenta la habilidad auto-percibida del conductor.

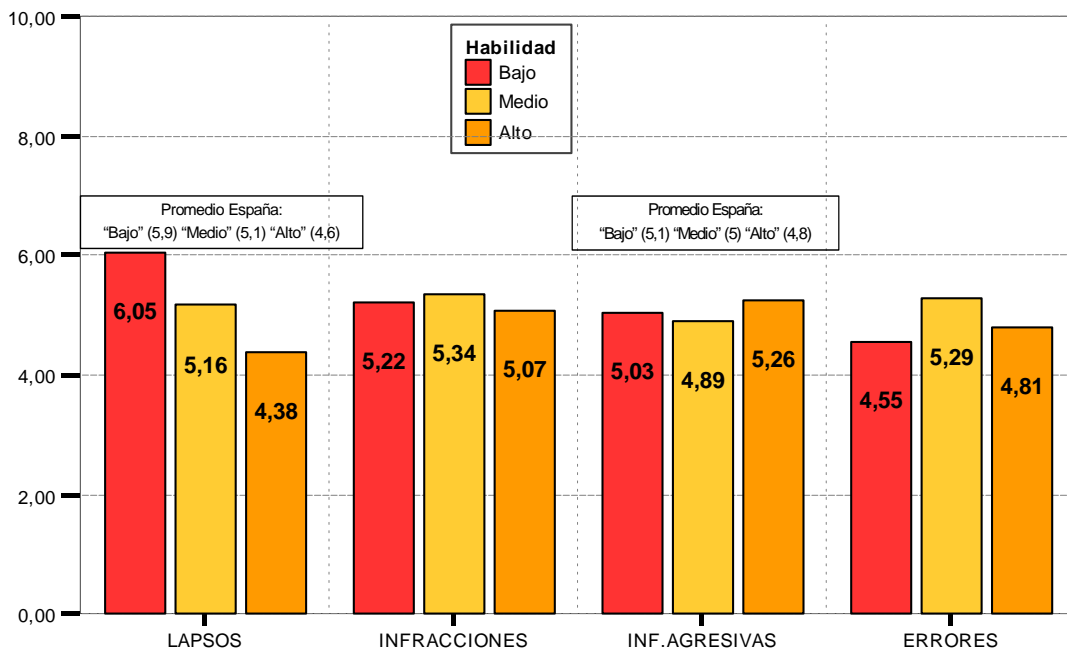


Ilustración 61: Puntuaciones promedio registradas por auto-evaluación de la habilidad en Madrid en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

PRUDENCIA COMO CONDUCTOR (Ilustración 62):

- A nivel general, en todos los conductores españoles, la mayor prudencia en la conducción disminuye de forma significativa la frecuencia con que se cometen lapsos/distracciones, y sobretodo infracciones e infracciones agresivas.

En Madrid únicamente se observa este efecto en el caso de los lapsos/distracciones y sobretodo en las infracciones. Destacar que el grupo de conductores con baja prudencia obtienen valores promedio extremadamente altos en infracciones (cercanos al 7).

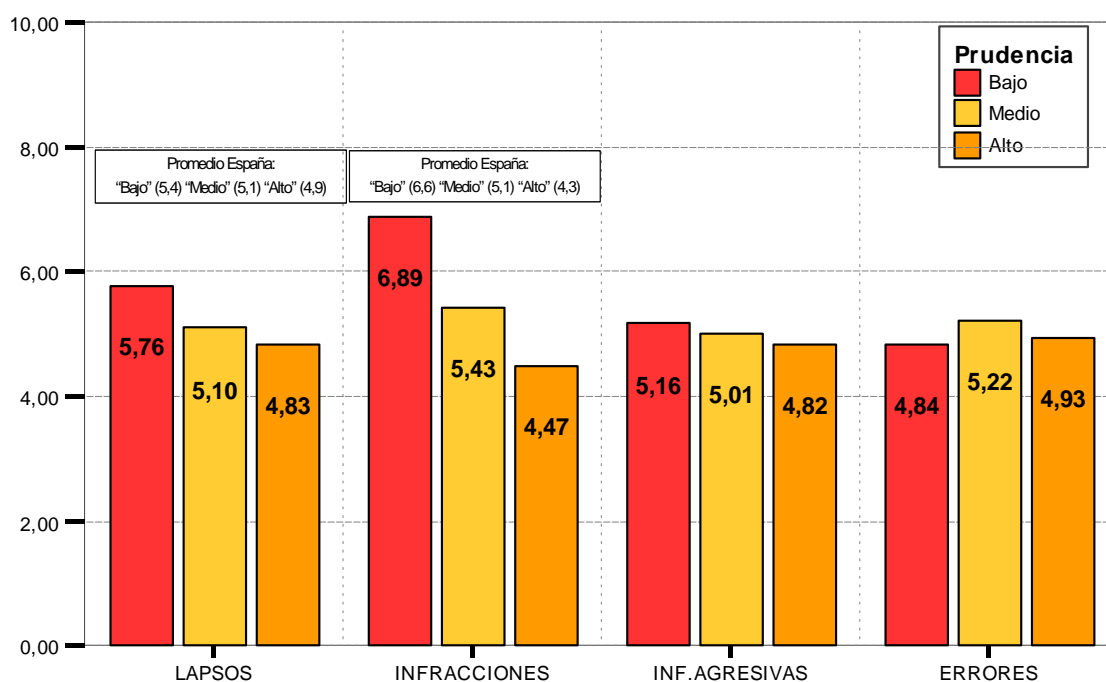


Ilustración 62: Puntuaciones promedio registradas por auto-evaluación de la prudencia en Madrid en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

6.3.5 Comunidad Valenciana

La mayoría de los comportamientos inseguros son más frecuentes en los conductores valencianos que en la población general, además de que el orden es bastante diferente (Ilustración 63). Así, por ejemplo, lapsos y distracciones como la 24 (“olvidar donde se ha aparcado”), 11 (“No darse cuenta de nuevas señales”), 21 (“Conducción automatizada hacia destinos habituales sin ser ese el objetivo de desplazamiento”), 27 (“Pensando en otras cosas circular inadecuadamente en una rotonda”), o la 12 (“Conduciendo hacia atrás golpear contra algo que no se ha visto”), son comportamientos más frecuentes en los conductores valencianos que en la población general.

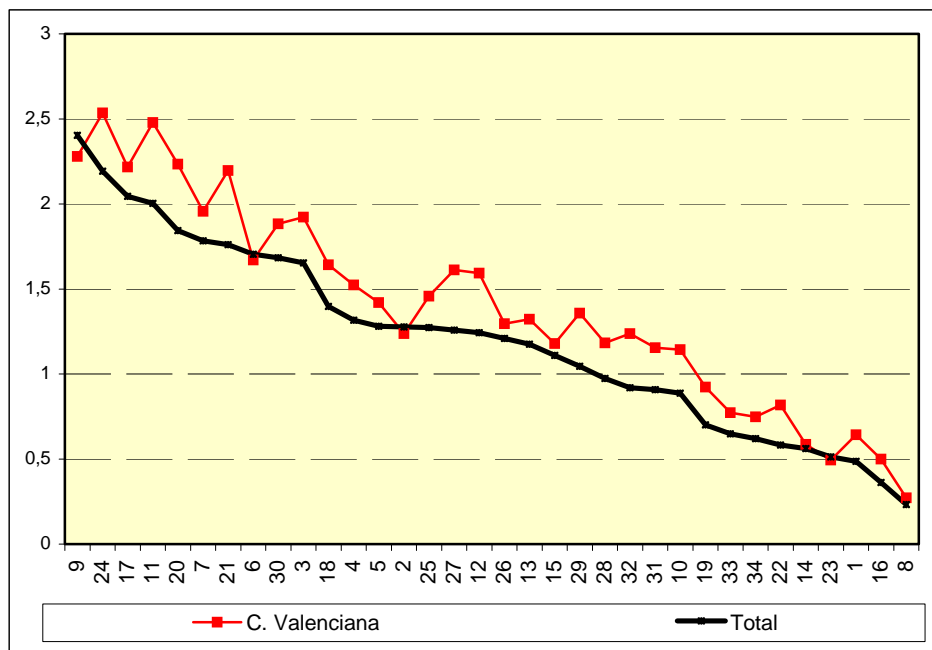


Ilustración 63: Promedios registrados en la Comunidad Valenciana en cada uno de los comportamientos y comparación con los promedios nacionales (ordenados por este promedio general).

En la Tabla 37 y en la Tabla 38 se recogen los 10 comportamientos valorados como más frecuentes, y los menos frecuentes, entre los conductores de la comunidad valenciana, comparándolos con los generales para toda España:

COMPORTAMIENTOS INSEGUROS MAS FRECUENTES	
C. VALENCIANA	ESPAÑA
1- Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.	1- No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista
2- No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	2- Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento
3- No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	3- Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo de tráfico
4- Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señalización.	4- No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente
5- Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	5- Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado atención debida a la señalización
6- 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.	6- Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo
7- Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.	7- 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
8- No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.	8- Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo con gestos agresivos
9- Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	9- Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera
10- Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	10- No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene al realizar un adelantamiento

Tabla 37: Resumen de los 10 comportamientos en promedio más frecuentes en la Comunidad Valenciana y comparación con los generales.

COMPORTAMIENTOS INSEGUROS MENOS FRECUENTES	
C. VALENCIANA	ESPAÑA
1- Ir 'sacando el morro' en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia, no tiene mas remedio que parar y dejarle pasar	1- Picarse y hacer carreras con otros conductores
2- No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	2- Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de cantarle las cuarenta
3- Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	3- Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de lucirse
4- Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo	4- Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o que se aparte
5- Conducir aun sabiendo que puede estar por encima del límite legal de alcohol	5- Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda
6- Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de lucirse	6- Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea
7- Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda	7- Conducir aun sabiendo que puede estar por encima del límite legal de alcohol
8- Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'	8- Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo
9- Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte	9- No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.
10- 'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores	10- Ir 'sacando el morro' en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia, no tiene mas remedio que parar y dejarle pasar

Tabla 38: Resumen de los 10 comportamientos en promedio menos frecuentes en la Comunidad Valenciana y comparación con los generales.

En cuanto al análisis dimensional, en la Comunidad Valenciana se aprecian diferencias significativas respecto al promedio de toda España, en cuanto a lapsos /distracciones (es la primera CCAA con mayor promedio en esta dimensión), y en cuanto a errores (es la tercera comunidad que presenta mayor frecuencia de estos comportamientos).

	LAPSOS/ DISTRAC.	INFRACCIONES	INFRACC. AGRESIVAS	ERRORES
TOTAL	5,0	5,0	5,0	5,0
Comunidad Valenciana	5,4	5,0	5,0	5,2

A continuación se especifican las diferencias grupales que se han detectado en los conductores valencianos:

SEXO (Ilustración 64):

- Únicamente existen diferencias significativas entre hombres y mujeres en la frecuencia con que cometen infracciones, y manifiestan comportamientos y actitudes agresivas durante la conducción. Los hombres cometen significativamente más infracciones y manifestaciones agresivas que las mujeres.

- Comparado con el promedio español, las mujeres valencianas cometen infracciones con más frecuencia, mientras que los hombres valencianos están por encima del promedio global en cuanto a manifestaciones agresivas.

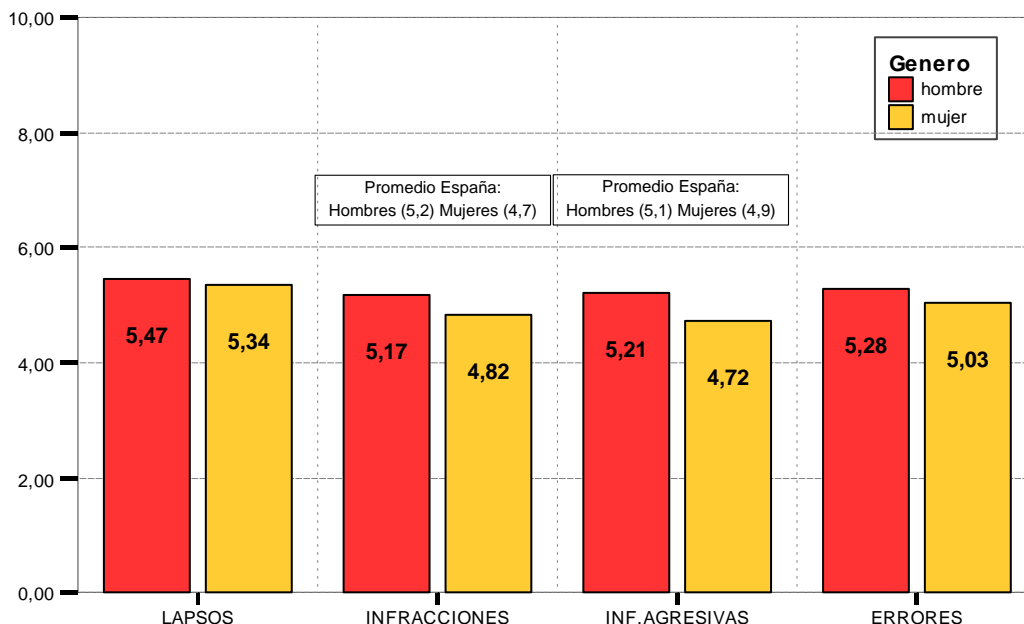


Ilustración 64: Puntuaciones promedio registradas por género en la Comunidad Valenciana en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

- Por otra parte no existen diferencias significativas entre ambos grupos en la frecuencia con que les ocurren lapsos/distracciones o errores, aunque destaca el hecho de que tanto los hombres como las mujeres valencianas se sitúan por encima del promedio español en estas dimensiones.

EDAD (Ilustración 65):

- Conforme aumenta la edad, disminuye la frecuencia con que los valencianos manifiestan infracciones y agresividad en la conducción. No existen diferencias relacionadas con la edad en cuanto a lapsos y errores en la C. Valenciana.
- Los niveles presentados en infracciones e inf. agresivas son, en todos los grupos, muy similares a los promedios globales para España, exceptuando el grupo de mayores de 65 años que comete más infracciones que el promedio general, y el grupo más joven, que supera al promedio global en cuanto a manifestaciones agresivas en la conducción.
- En cuanto a los lapsos y errores, pese a que no existen diferencias entre los grupos de edad, conviene destacar que todos los grupos valencianos superan los niveles promedio españoles.

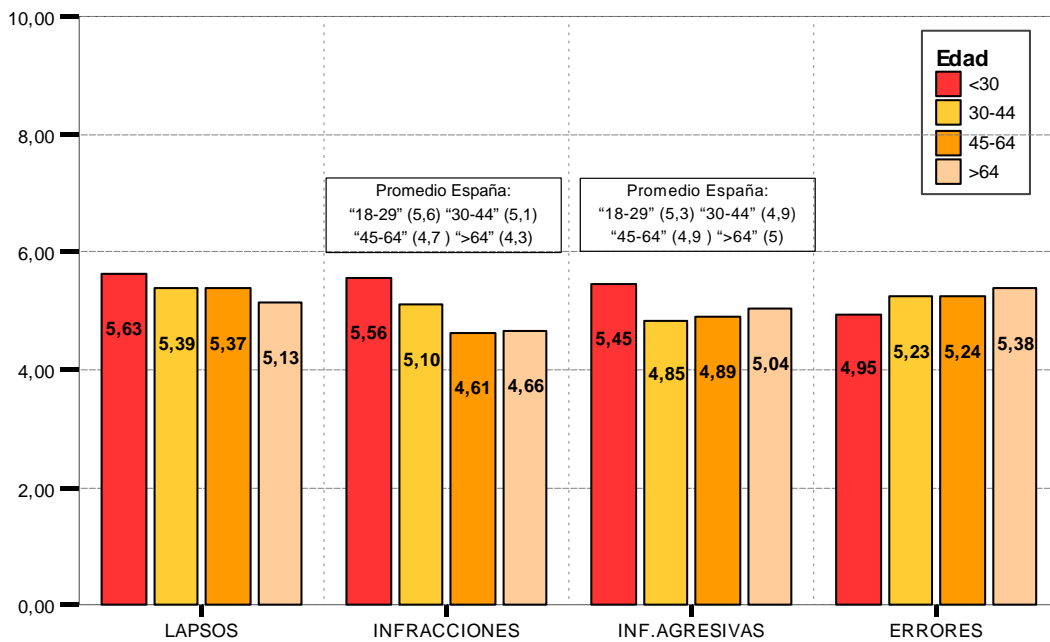


Ilustración 65: Puntuaciones promedio registradas por edad en la Comunidad Valenciana en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

KMS. RECORRIDOS:

- No existen diferencias relacionadas con la cantidad de kms recorridos anualmente en ninguna de las dimensiones analizadas.

ACCIDENTES SIN VÍCTIMAS:

- Aquellos conductores valencianos que han sufrido algún accidente con víctimas, manifiestan errores con mayor frecuencia que los que no han tenido ninguno. Tanto en un grupo como en el otro, estos niveles son superiores a los que se presentan en la población general (Ilustración 66).

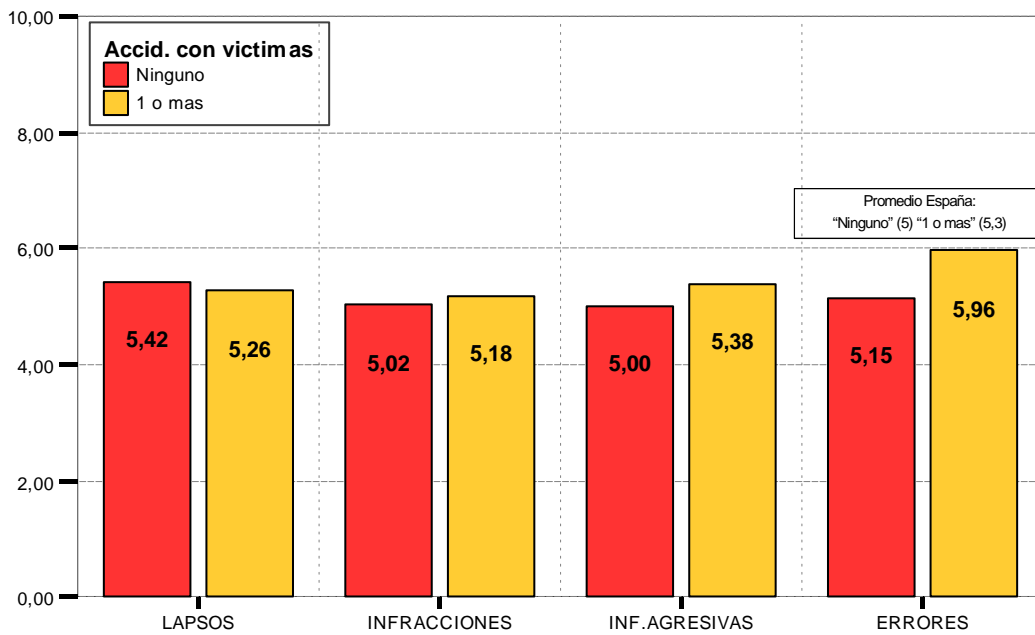


Ilustración 66: Puntuaciones promedio registradas por accidentes con víctimas en la Comunidad Valenciana en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

- Por otra parte, aquellos que han sufrido algún accidente sin víctimas tienen mayor número de lapsos/distracciones y cometen más infracciones que el grupo de conductores que no ha sufrido ningún accidente de este tipo. Es destacable que en ambos grupos se superan los niveles de lapsos observados en la población general, mientras que en el caso de las infracciones, la frecuencia promedio para esta comunidad es bastante similar a la general (Ilustración 67).

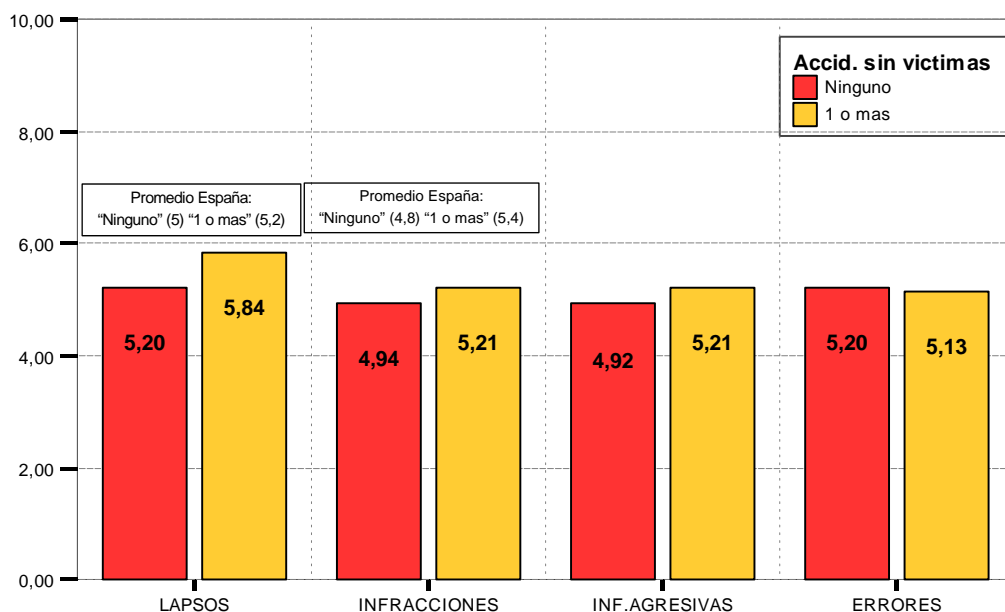


Ilustración 67: Puntuaciones promedio registradas por accidentes sin víctimas en la Comunidad Valenciana en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

CONOCIMIENTO DE LA NORMA (Ilustración 68):

- Conforme aumenta el conocimiento de la norma disminuye la frecuencia promedio de lapsos/distracciones e infracciones en los conductores valencianos.
- Si comparamos los resultados para la comunidad con los generales, observamos que independientemente del nivel de conocimiento, todos los grupos superan los valores promedio españoles en relación a los lapsos, mientras que únicamente el grupo de conocimiento alto de la norma destaca con valores en infracciones superiores al promedio general.

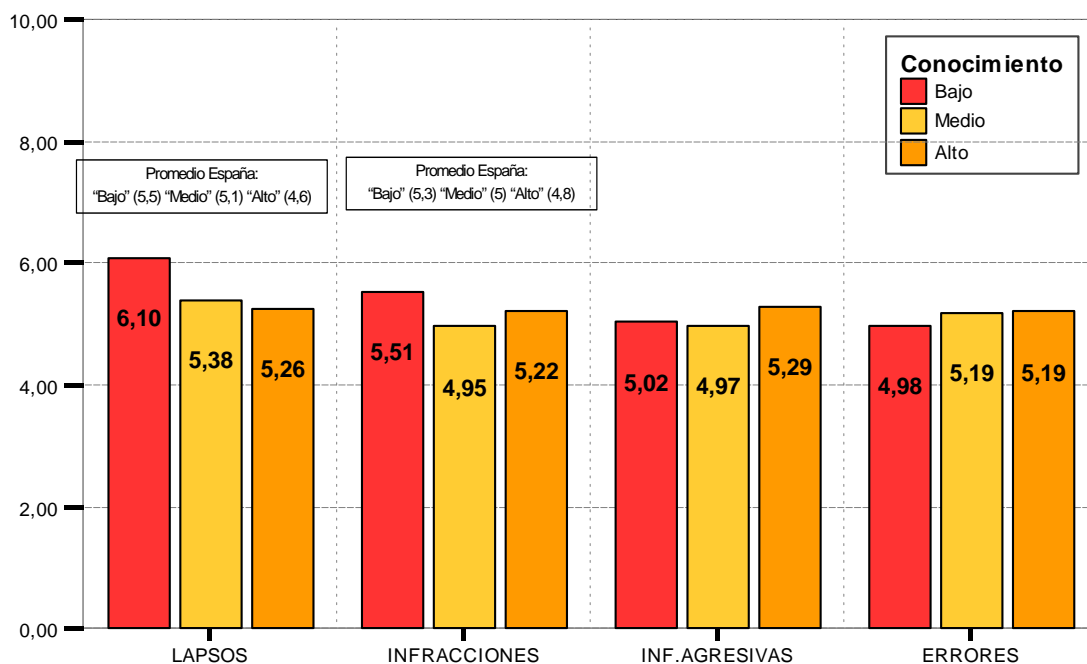


Ilustración 68: Puntuaciones promedio registradas por auto-evaluación del conocimiento de la norma en la Comunidad Valenciana en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

HABILIDAD COMO CONDUCTOR (Ilustración 69):

- El aumento de la habilidad produce un efecto positivo en la disminución de los lapsos en los conductores valencianos. Sin embargo no se observan diferencias en el resto de dimensiones analizadas.
- Además, estos niveles de lapsos observados superan a los obtenidos en la población general en todos los grupos considerados.

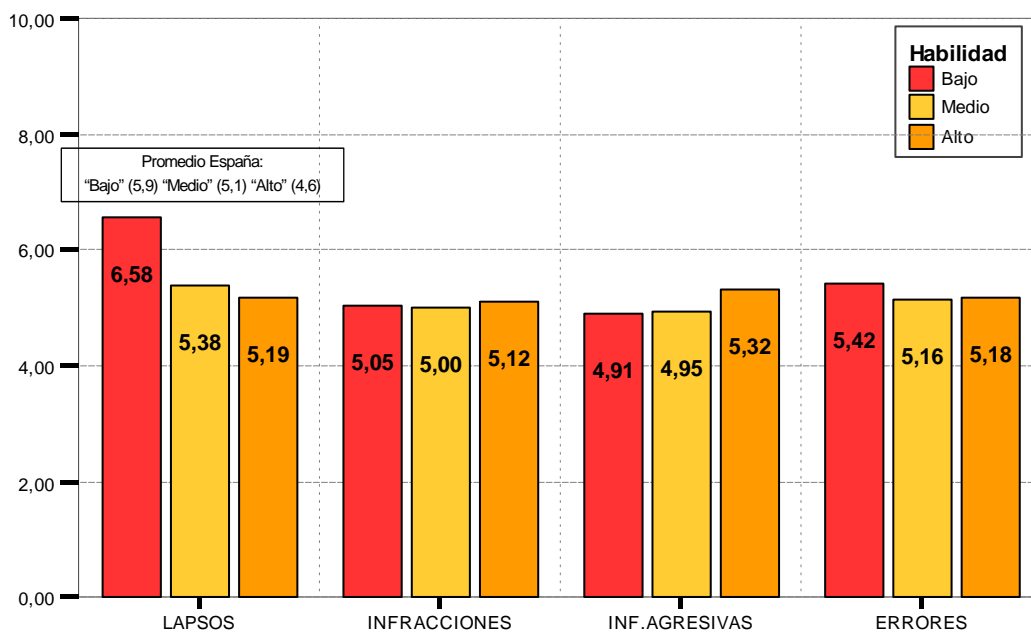


Ilustración 69: Puntuaciones promedio registradas por auto-evaluación de la habilidad en la Comunidad Valenciana en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

PRUDENCIA COMO CONDUCTOR (Ilustración 70):

- Un mayor reconocimiento de la prudencia en la conducción esta asociado a frecuencias promedio más bajas en cuanto a lapsos/distracciones e infracciones en los conductores valencianos.

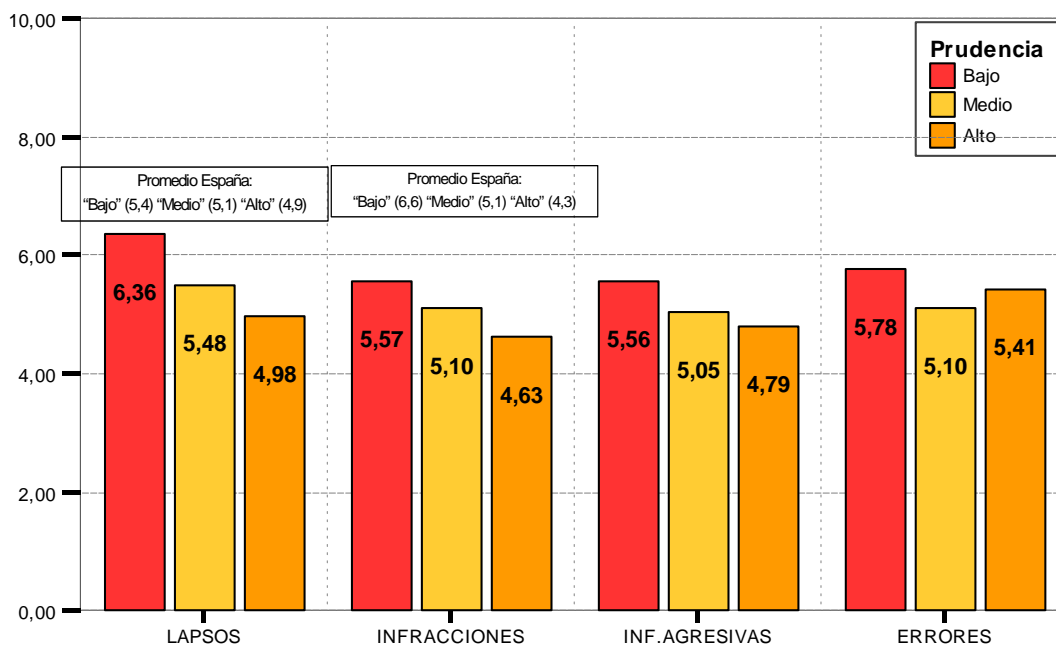


Ilustración 70: Puntuaciones promedio registradas por auto-evaluación de la prudencia en la Comunidad Valenciana en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

6.3.6 Galicia

La mayoría de los comportamientos analizados en los conductores gallegos se sitúan alrededor de los promedios generales, y ligeramente por encima en los que se sitúan a nivel intermedio en la escala. El orden dado también es muy similar al que se establece en la población general (Ilustración 71).

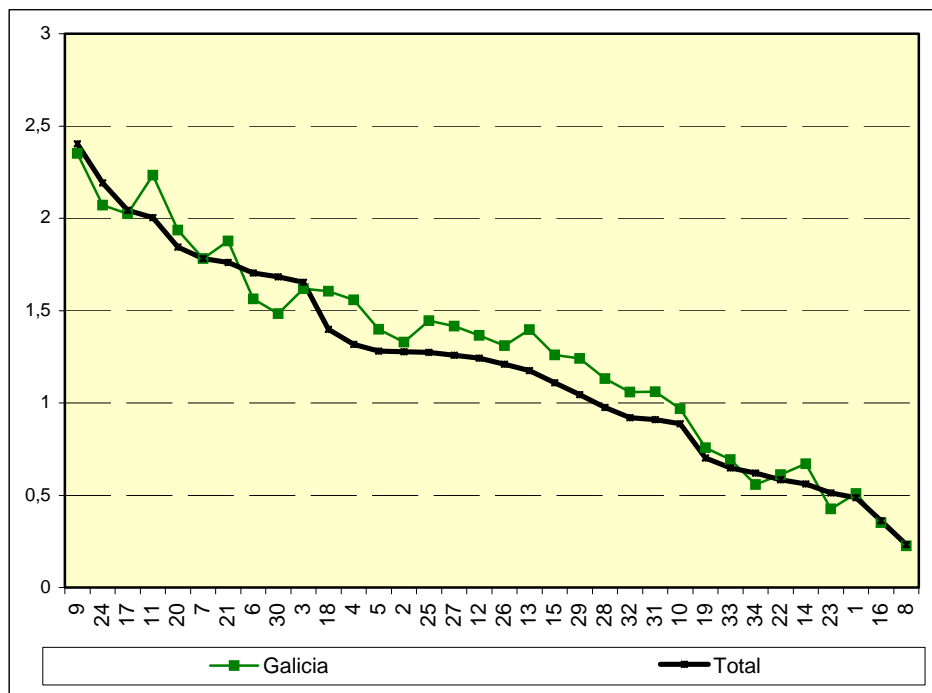


Ilustración 71: Promedios registrados en la Comunidad Valenciana en cada uno de los comportamientos y comparación con los promedios nacionales (ordenados por este promedio general).

En las siguientes tablas (Tabla 39 y Tabla 40) se aprecia esa similitud en el ordenamiento de los comportamientos inseguros más y menos frecuentes para los conductores gallegos:

COMPORTAMIENTOS INSEGUROS MAS FRECUENTES	
GALICIA	ESPAÑA
1- No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	1- No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista
2- No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	2- Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento
3- Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.	3- Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo de tráfico
4- Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	4- No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente
5- Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señalización.	5- Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado atención debida a la señalización
6- 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.	6- Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo
7- Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.	7- 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
8- No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.	8- Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo con gestos agresivos
9- 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.	9- Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera
10- Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	10- No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene al realizar un adelantamiento

Tabla 39: Resumen de los 10 comportamientos en promedio más frecuentes en la Comunidad Valenciana y comparación con los generales.

COMPORTAMIENTOS INSEGUROS MENOS FRECUENTES	
GALICIA	ESPAÑA
1- 'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	1- Picarse y hacer carreras con otros conductores
2- Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	2- Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de cantarle las cuarenta
3- Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	3- Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de lucirse
4- Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	4- Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o que se aparte
5- Conducir aun sabiendo que puede estar por encima del límite legal de alcohol.	5- Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda
6- Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	6- Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea
7- Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	7- Conducir aun sabiendo que puede estar por encima del límite legal de alcohol
8- Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	8- Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo
9- No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	9- No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.
10- Ir 'sacando el morro' en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia no tiene más remedio que dejarle pasar.	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

Tabla 40: Resumen de los 10 comportamientos en promedio menos frecuentes en la Comunidad Valenciana y comparación con los generales.

En el análisis dimensional, destaca que los conductores de esta comunidad se caracterizan por estar por encima del promedio general en los lapsos/distracciones y en los errores (es la 4ª comunidad con mayor frecuencia promedio de lapsos y la 5ª en errores)

	LAPSOS/ DISTRAC.	INFRACCIONES	INFRACC. AGRESIVAS	ERRORES
TOTAL	5,0	5,0	5,0	5,0
Galicia	5,2	5,0	4,9	5,1

Finalmente, en Galicia se aprecian menos diferencias significativas entre los grupos de clasificación que en las otras comunidades analizadas. Parece que el comportamiento inseguro es más homogéneo entre los grupos considerados.

Sin embargo, se muestran algunas diferencias destacadas, sobretodo relacionadas con las infracciones:

SEXO (Ilustración 72):

- Existen diferencias significativas entre hombres y mujeres en lapsos, infracciones e infracciones agresivas. Los conductores gallegos cometen significativamente más infracciones e inf. agresivas que las conductoras, mientras que ellas se distraen más y tienen más lapsos (incluso por encima del promedio español).

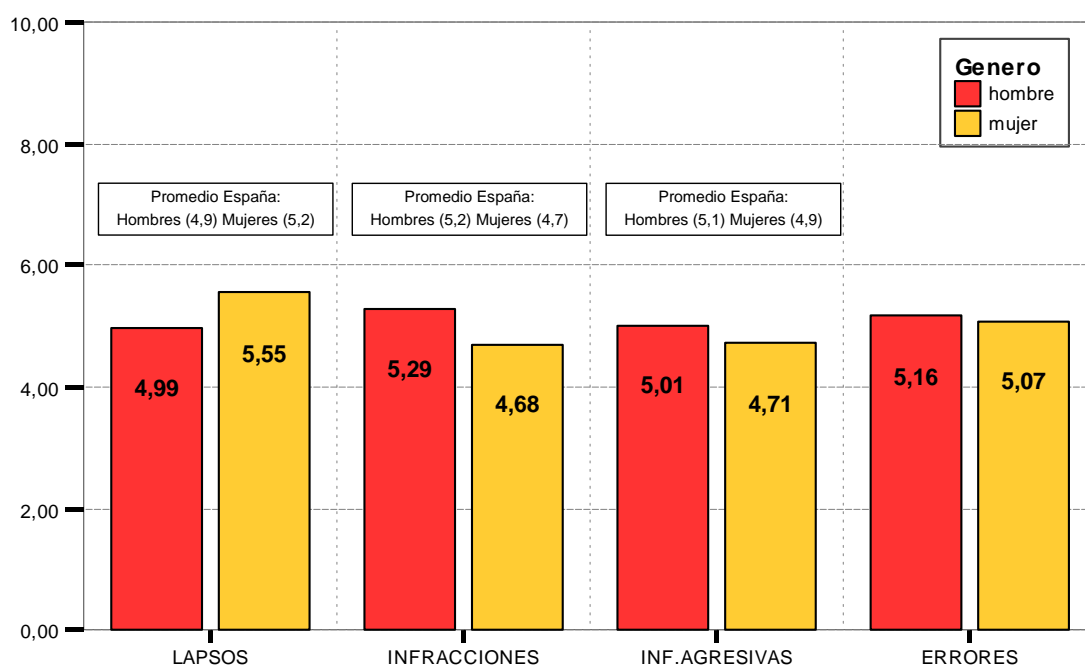


Ilustración 72: Puntuaciones promedio registradas por género en Galicia en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

EDAD (Ilustración 73):

- Únicamente se observan diferencias en función de la edad en la frecuencia con que se cometen infracciones. Conforme aumenta la edad disminuye la frecuencia de las infracciones. Sin embargo, en todos los casos, los niveles son inferiores a la media general para España.

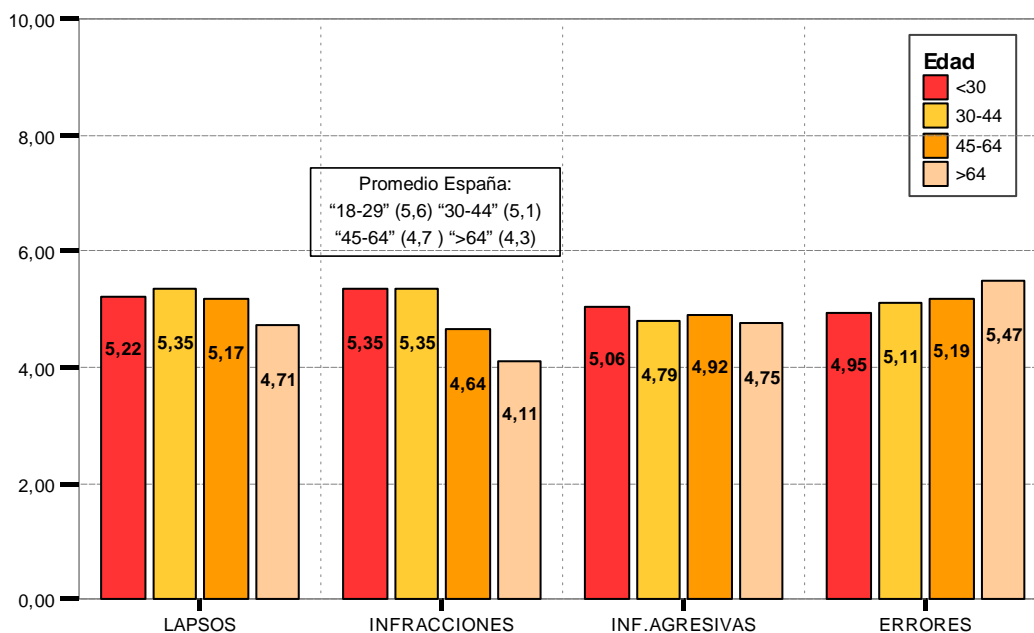


Ilustración 73: Puntuaciones promedio registradas por edad en Galicia en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

KMS. RECORRIDOS (Ilustración 74):

- Conforme aumenta el nº de kms anuales recorridos, aumenta la frecuencia con que los conductores gallegos comenten infracciones, siendo el grupo que conduce más de 149.000 kms/año el que más destaca en esta dimensión, además de ser el único que se sitúa por encima de la media general de toda España.

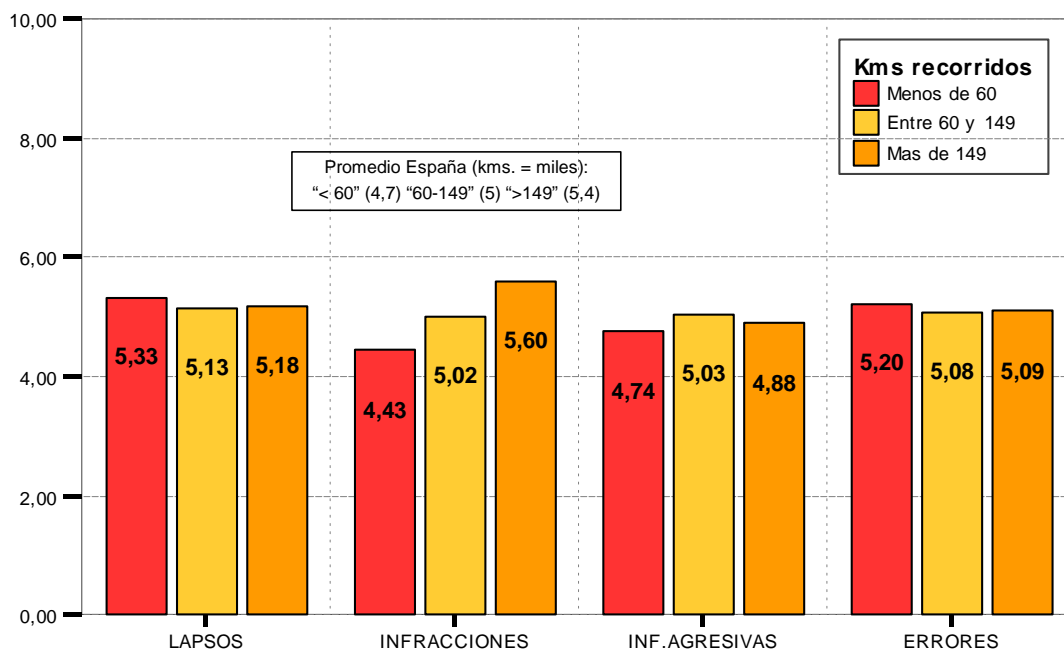


Ilustración 74: Puntuaciones promedio registradas por kms recorridos en promedio al año en Galicia en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

ACCIDENTES SIN VÍCTIMAS (Ilustración 75):

- También en el caso de las infracciones se detecta un efecto negativo del historial de accidentes en los conductores gallegos. El grupo que ha sufrido algún accidente sin víctimas es el que comete mayor nº de infracciones. Sin embargo no existen diferencias significativas si los accidentes sufridos son con víctimas.

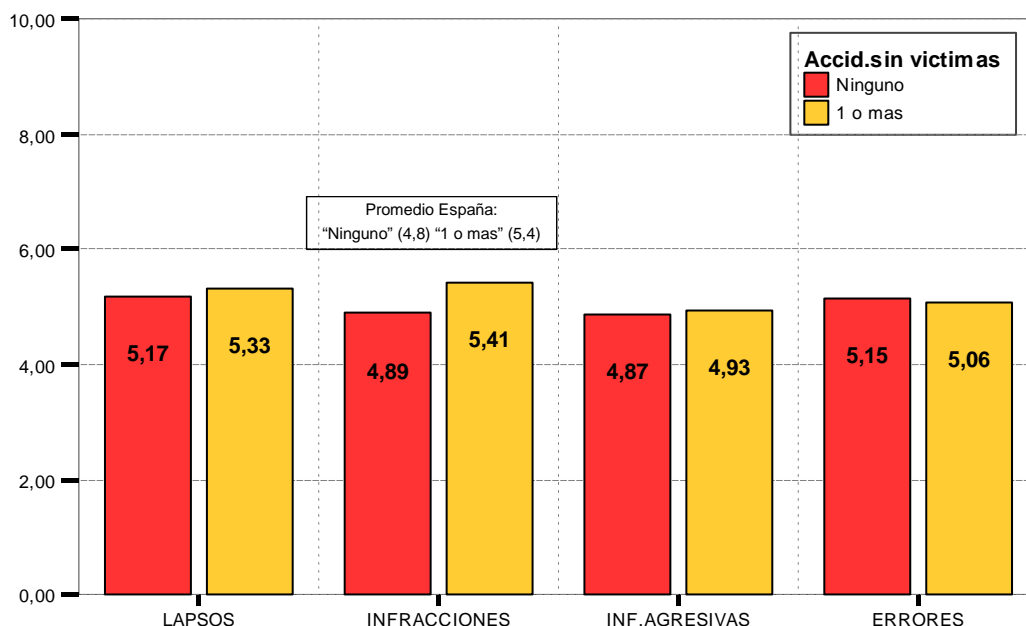


Ilustración 75: Puntuaciones promedio registradas por accidentes sin víctimas en Galicia en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

CONOCIMIENTO DE LA NORMA (Ilustración 76):

- Conforme aumenta el conocimiento de la norma disminuye la frecuencia con que los conductores gallegos manifiestan lapsos y/o distracciones.

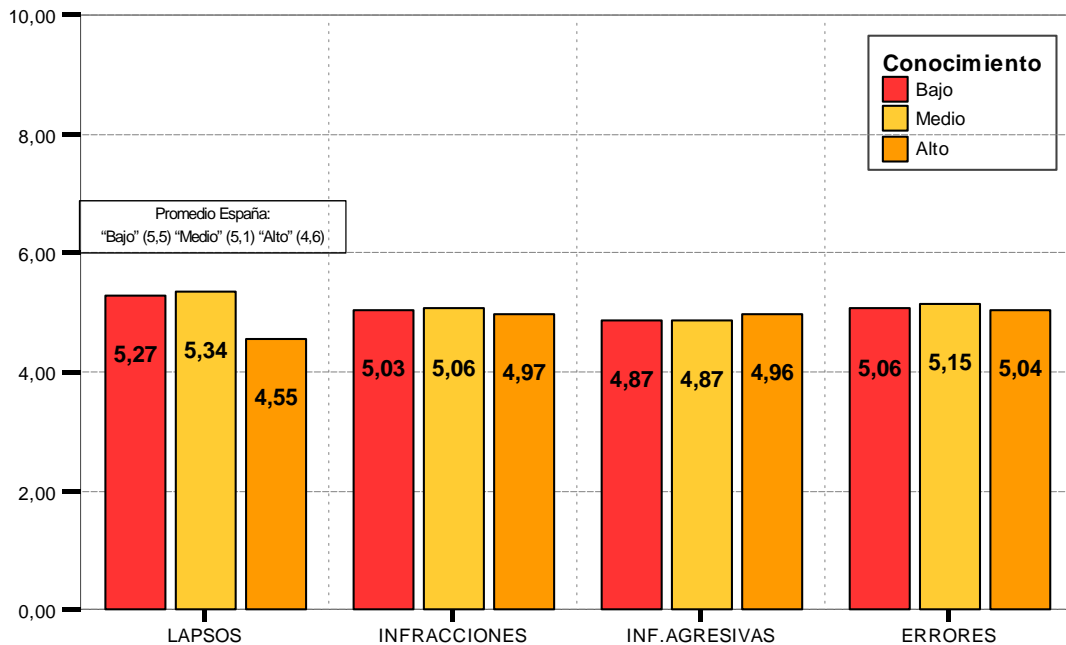


Ilustración 76: Puntuaciones promedio registradas por auto-evaluación del conocimiento de la norma en Galicia en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

HABILIDAD COMO CONDUCTOR:

- No existen diferencias significativas en ninguna de las dimensiones analizadas relacionada con el nivel de habilidad en la conducción percibido por los conductores gallegos.

PRUDENCIA COMO CONDUCTOR (Ilustración 77):

- La prudencia en la conducción disminuye significativamente la frecuencia con que los conductores de la comunidad gallega cometen infracciones.

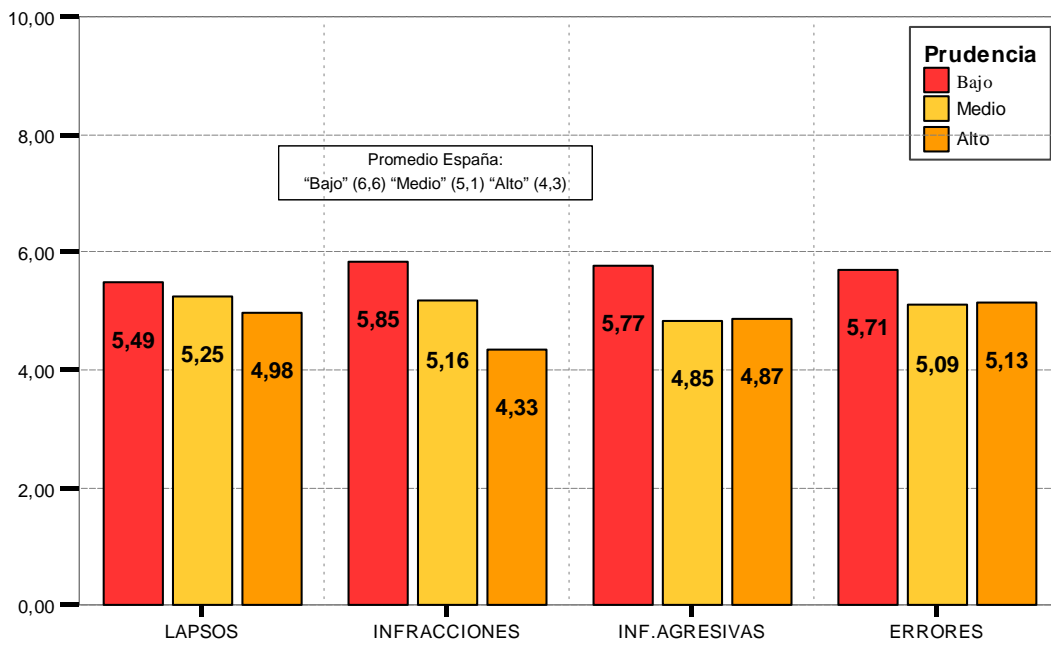


Ilustración 77: Puntuaciones promedio registradas por auto-evaluación de la prudencia en Galicia en cada una de las dimensiones, y comparación con los promedios nacionales.

7 APLICACIÓN TELEMÁTICA DEL SDBQ

A partir del estado actual de la versión española reducida del SDBQ se ha planteado como proyecto, la posibilidad de ofertar el SDBQ a través de la Web del RACC para que aquellas personas que lo deseen lo cumplimenten. De esta forma, pueden obtener una auto-evaluación en las cuatro dimensiones que se analizan en el cuestionario (lapsos, errores, infracciones y manifestaciones agresivas), que les permita ver su situación en cuanto a sus comportamientos inseguros en la conducción en comparación con otros conductores (en función de los baremos).

Estos objetivos se han concretado en el proyecto **ACOIN** (Adaptación de la versión española del DBQ para la auto-evaluación de comportamientos inseguros en la conducción mediante su aplicación a través de Internet), que actualmente esta en la fase de aplicación a la población y registro de datos.

7.1 ACCESO AL CUESTIONARIO EN LA WEB

La forma de acceder al cuestionario "on-line" es a partir de la página principal del RACC Automóvil Club, en la pestaña de la Fundación (Ilustración 78).



Ilustración 78: Ruta de acceso al cuestionario SDBQ

En la misma página de la Fundación RACC se presenta una opción en el menú, a través de la cual se accede directamente al cuestionario (Ilustración 79).

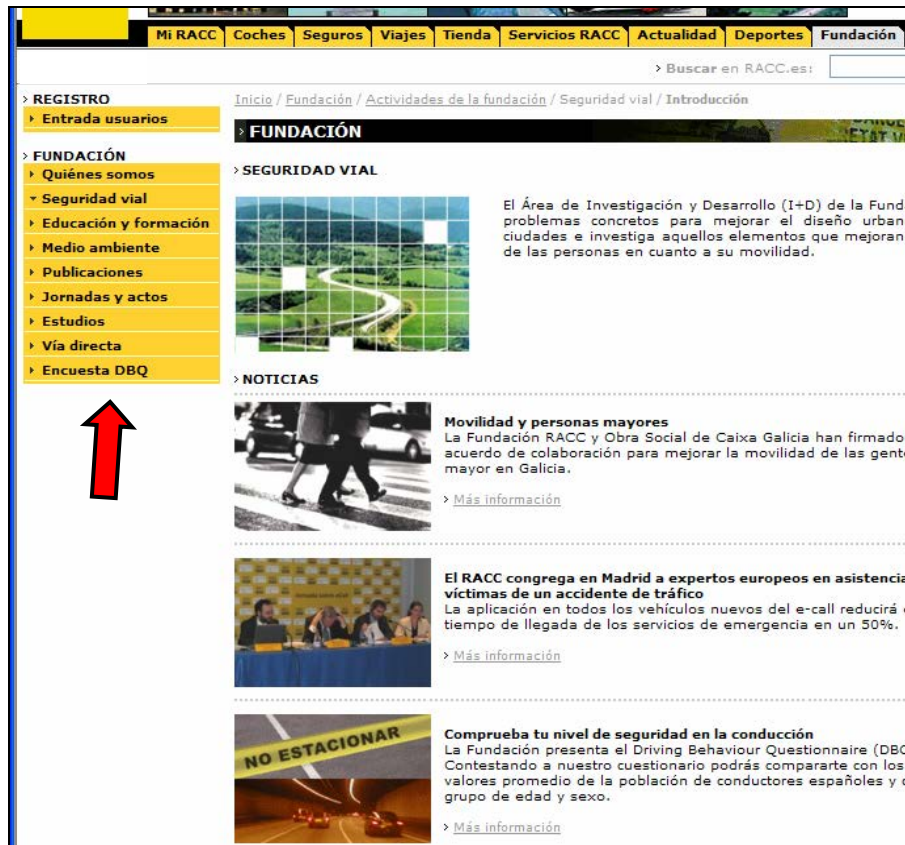
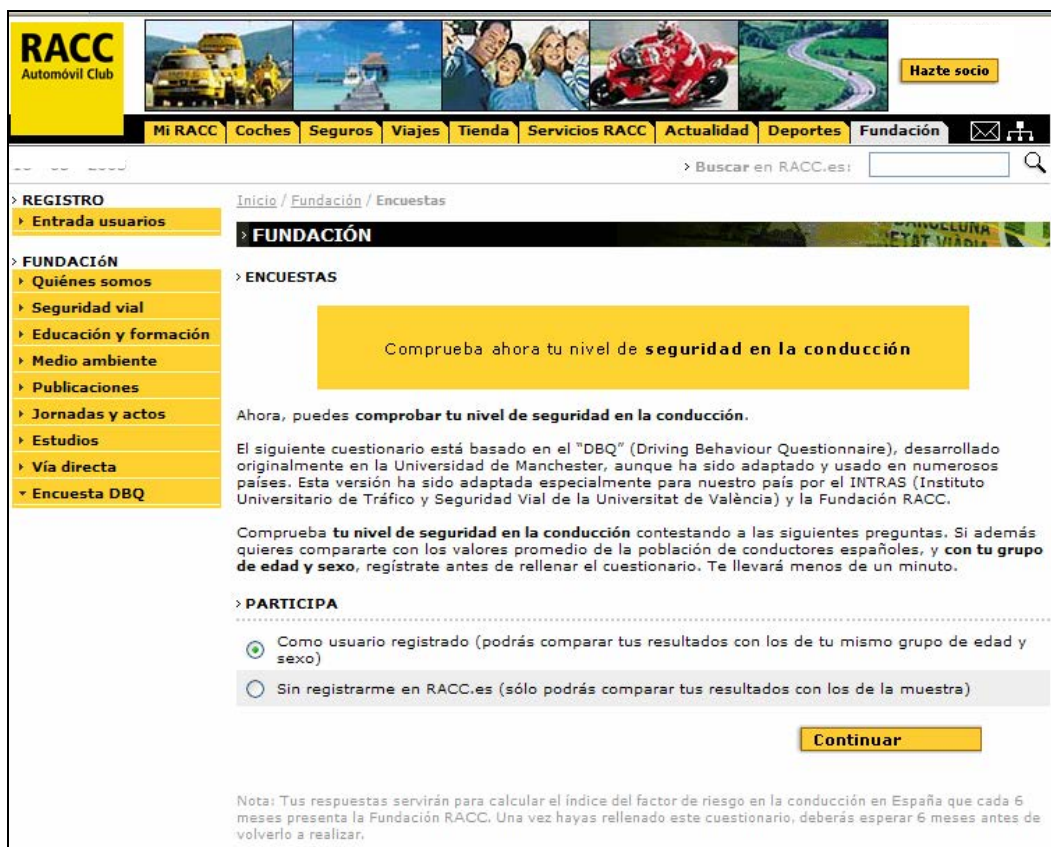


Ilustración 79: Ruta de acceso al cuestionario SDBQ

7.2 CARACTERÍSTICAS DEL SDBQ "ON-LINE"

Antes de acceder al cuestionario, se da una breve explicación de su origen y desarrollo, de los objetivos que pretende y de los beneficios de su cumplimentación.

Se posibilita participar como usuario registrado de la página (esto permite un registro controlado de las personas que están contestando al cuestionario), o como visitante (estos registros no se utilizarían para la fase de análisis y por tanto solo reciben output de resultados generales). Se utiliza un banner publicitario que llama la atención para motivar a la participación (Ilustración 80).



RACC
Automóvil Club

MI RACC Coches Seguros Viajes Tienda Servicios RACC Actualidad Deportes Fundación

Buscar en RACC.es:

> REGISTRO [Inicio / Fundación / Encuestas](#)

> Entrada usuarios

> FUNDACIÓN

> ENCUESTAS

Comprueba ahora tu nivel de **seguridad en la conducción**

Ahora, puedes **comprobar tu nivel de seguridad en la conducción**.

El siguiente cuestionario está basado en el "DBQ" (Driving Behaviour Questionnaire), desarrollado originalmente en la Universidad de Manchester, aunque ha sido adaptado y usado en numerosos países. Esta versión ha sido adaptada especialmente para nuestro país por el INTRAS (Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial de la Universitat de València) y la Fundación RACC.

Comprueba **tu nivel de seguridad en la conducción** contestando a las siguientes preguntas. Si además quieres compararte con los valores promedio de la población de conductores españoles, y **con tu grupo de edad y sexo**, regístrate antes de rellenar el cuestionario. Te llevará menos de un minuto.

> PARTICIPA

Como usuario registrado (podrás comparar tus resultados con los de tu mismo grupo de edad y sexo)

Sin registrarme en RACC.es (sólo podrás comparar tus resultados con los de la muestra)

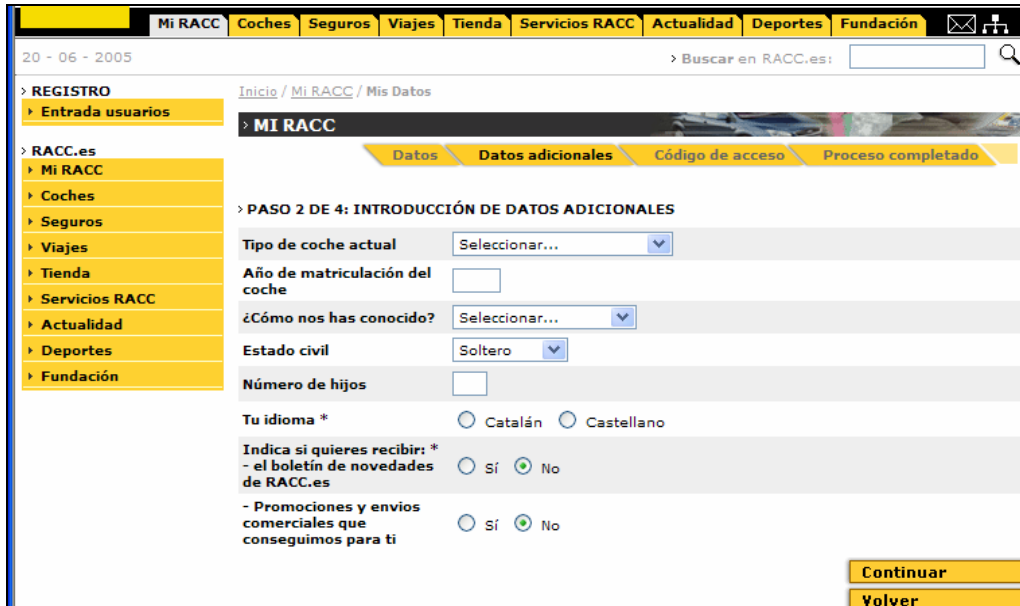
Continuar

Nota: Tus respuestas servirán para calcular el índice del factor de riesgo en la conducción en España que cada 6 meses presenta la Fundación RACC. Una vez hayas rellenado este cuestionario, deberás esperar 6 meses antes de volverlo a realizar.

Ilustración 80: Extracto de la página de inicio de la encuesta

Las variables de clasificación que permitirán posteriormente analizar las diferencias entre diferentes grupos, se obtienen a partir de los datos de registro en la web del RACC (Ilustración 81), y de una serie de preguntas que se realizan cuando se entra en el cuestionario como usuario registrado (Ilustración 82).

Se recogen preguntas sobre datos personales de los conductores (género, edad, estado civil, número de hijos, lugar de residencia, etc.), hábitos de conducción (tipo de vehículo que conduce, antigüedad del mismo, zonas de desplazamiento más habituales,...), exposición al riesgo (kms. anuales, años de conducción,...), y una auto-evaluación como conductor (conocimiento de la norma, habilidad y prudencia).



20 - 06 - 2005 > Buscar en RACC.es:

> REGISTRO Inicio / Mi RACC / Mis Datos

> Entrada usuarios > MI RACC

Datos Datos adicionales Código de acceso Proceso completado

> PASO 2 DE 4: INTRODUCCIÓN DE DATOS ADICIONALES

Tipo de coche actual

Año de matriculación del coche

¿Cómo nos has conocido?

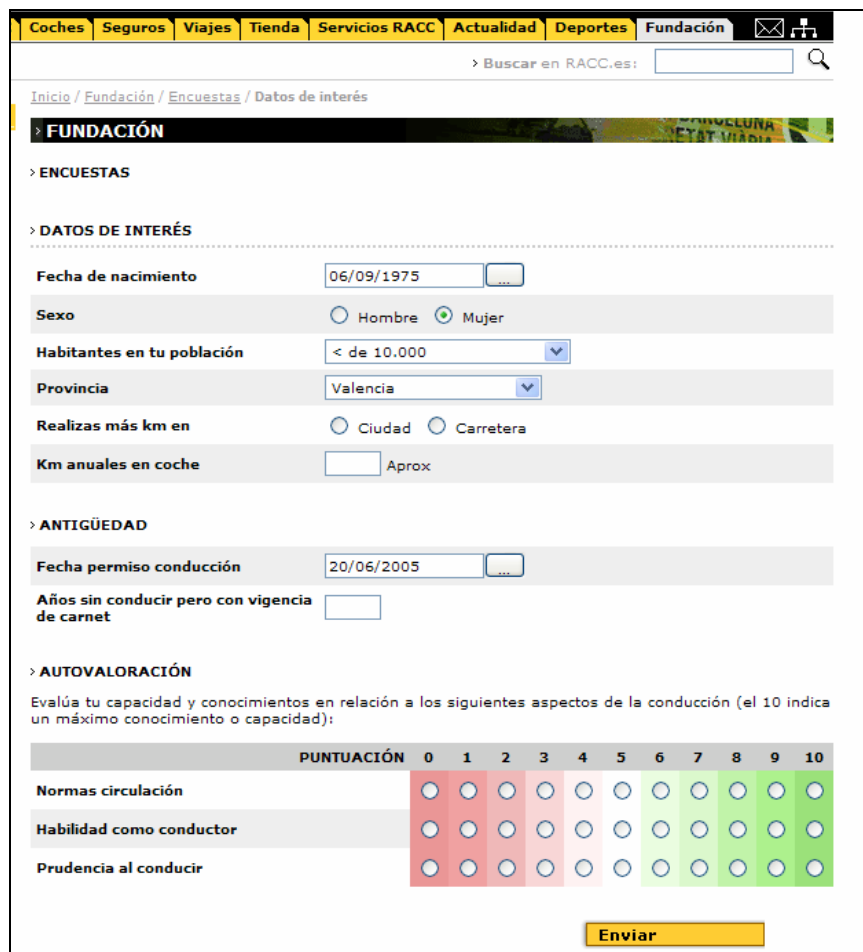
Estado civil

Número de hijos

Tu idioma * Catalán Castellano

Indica si quieres recibir: *
- el boletín de novedades de RACC.es Sí No
- Promociones y envíos comerciales que conseguimos para ti Sí No

Ilustración 81: Datos de clasificación que se solicitan en el registro de un usuario en la web del RACC



Coches Seguros Viajes Tienda Servicios RACC Actualidad Deportes Fundación > Buscar en RACC.es:

Inicio / Fundación / Encuestas / Datos de interés

> FUNDACIÓN

> ENCUESTAS

> DATOS DE INTERÉS

Fecha de nacimiento

Sexo Hombre Mujer

Habitantes en tu población

Provincia

Realizas más km en Ciudad Carretera

Km anuales en coche Aprox

> ANTIGÜEDAD

Fecha permiso conducción

Años sin conducir pero con vigencia de carnet

> AUTOVALORACIÓN

Evalúa tu capacidad y conocimientos en relación a los siguientes aspectos de la conducción (el 10 indica un máximo conocimiento o capacidad):

	PUNTAJACIÓN	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Normas circulación		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Habilidad como conductor		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Prudencia al conducir		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Ilustración 82: Datos de clasificación que se solicitan antes de iniciar la cumplimentación del cuestionario SDBQ cuando se entra como usuario registrado.

Tanto si se accede como usuario como si se hace como visitante, se presentan las mismas instrucciones de cumplimentación del SDBQ (Ilustración 83).

Se incide sobre la confidencialidad de las respuestas y el carácter anónimo de los resultados que se obtengan, y por tanto en la necesidad de que las respuestas sean lo más sinceras y precisas posible.



Ilustración 83: Instrucciones de cumplimentación del cuestionario

Para la aplicación en la web se ha utilizado la versión reducida de la adaptación española del DBQ (SDBQ). Además, se ha elaborado una traducción específica en catalán para el caso de que el usuario prefiera utilizar dicha lengua en su auto-evaluación.

En cuanto a la presentación del cuestionario, se ha utilizado una graduación de colores para asociar la respuesta al contenido positivo o negativo de la escala de valoración (verde como poco frecuente y por tanto más positivo, y rojo como muy frecuente y por tanto más negativo).

Así mismo, cada 11-12 ítems se repite el encabezado de los valores de la escala para reducir al máximo la posibilidad de que los conductores olviden lo que se les estaba preguntando (hay que recordar que el cuestionario esta compuesto por 32 ítems o cuestiones) o de que se equivoquen a la hora de contestar (marcando una opción en vez de otra).

Se presenta todo el cuestionario en una sola pagina, para que en apariencia no resulte muy largo, y los sujetos sepan en todo momento lo que les falta para terminar (es importante mantener la motivación para su cumplimentación completa). Un mensaje les indica si han dejado alguna pregunta por contestar (de forma que evitamos las no respuestas).

> USUARIO: Fernando
> Menú de usuario

Inicio / Fundación / Encuestas / Resultados

FUNDACIÓN

> ENCUESTAS

Indica cuál es tu comportamiento ante las siguientes situaciones de tráfico (el 0 indica que nunca lo haces y el 10 que siempre actúas de ese modo). Es necesario que completes todas las preguntas.

PUNTAJACIÓN	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ir a más velocidad de la permitida a altas horas de la noche o de madrugada.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Circular tan cerca del vehículo de delante que pueda resultar difícil evitar la colisión en caso de una frenada de emergencia.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Encender sin querer el intermitente en vez del limpiaparabrisas, o viceversa.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ir sacando el morro en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia, no tiene mas remedio que parar y dejarle pasar.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Conduciendo marcha atrás, golpear contra algo que no se había visto.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
PUNTAJACIÓN	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Hacer un cambio de sentido pisando una línea continua o en otro sitio en que no está permitido.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
No darse cuenta de la presencia de peatones cruzando, al girar hacia una calle desde una vía principal.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
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.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señalización.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
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.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
PUNTAJACIÓN	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
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.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pensando en otras cosas, entrar en una rotonda circulando por un carril inadecuado teniendo en cuenta la salida que se debería coger.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
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.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
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.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Al realizar un giro, estar a punto de colisionar con una bicicleta o ciclomotor que ha aparecido a nuestro lado.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
No ver una señal de 'Ceda el Paso' y estar a punto de colisionar con otro vehículo que tenía preferencia.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Conducir aun sabiendo que puede estar por encima del límite legal de alcohol.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
PUNTAJACIÓN	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Enviar

USUARI: Fernando
Menú d'usuari

Inici / Fundació / Enquestes / Resultats

FUNDACIÓ

ENQUESTES

Indica quin és el teu comportament vers les següents situacions de trànsit (el 0 indica que mai ho fas i el 10 que sempre actues d'aquesta manera). És necessari que completis totes les preguntes.

PUNTUACIÓ	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Accelerar bruscament a la sortida d'un semàfor amb la finalitat de "lluïrse"	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Anar a més velocitat de la permesa a altes hores de la nit o de la matinada.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
No valorar correctament la distància i velocitat del vehicle que ve de front al realitzar un avançament.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Circular tan a prop del vehicle de davant que pugui resultar difícil evitar la col·lisió en cas d'una frenada d'emergència.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Encendre sense voler l'intermitent en comptes del neteja parabrises, o viceversa.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Enfadar-se amb un conductor i mostrar-li la seva irritació pel mitjà que sigui, per exemple, amb gestos agressius.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Passar-se una sortida en una autopista o autovia i veure's obligat a donar una volta llarga.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Picar-se i fer "carreres" amb altes conductors.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
No fer cas dels límits de velocitat en l'autopista.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Anar treient el morro a una intersecció fins que el conductor que ve i té preferència, no té altre remei que parar-se i deixar passar	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
No donar-se compte de la presència de nous senyals de tràfic en una via on es condueix habitualment	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Conduir marxa enrere i colpejar contra alguna cosa que no s'havia vist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
PUNTUACIÓ	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Fer un canvi de sentit trepitant una línia continua o en un altre lloc que no estigui permès.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Intentar avançar un vehicle sense donar-se compte de que aquest estava senyalitzant la intenció de girar cap a l'esquerra.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
No donar-se compte de la presència de vianants creuant al girar cap a un carrer des d'una via principal.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Enfadat per l'acció d'un altre conductor, perseguir-lo amb la intenció de "cantar-li les quaranta".	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Passar per alt els límits de velocitat amb la finalitat de seguir el flux de tràfic.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Quan se n'adona que el carril pel que circula desapareix i es junta amb un altre, no canviar de carril fins l'últim moment.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
No mirar el retrovisor quan s'incorpora a la circulació, canviar de carril, girar, etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Equivocar-se de sortida en una rotonda per no haver prestat l'atenció requerida a la senyalització.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tenint com a objectiu dirigir-se a un destí determinat, donar-se compte de sobte que s'està dirigint a un altre destí que és més habitual per vostè.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tenir mania a un tipus particular d'usuari de la via i posar-li de manifest la seva antipatia o hostilitat del mode que sigui.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pegar-se molt al vehicle de davant per indicar-li que vagi més ràpid o s'aparti.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
PUNTUACIÓ	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Oblidar on s'ha deixat el vehicle en un aparcament.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Estar a punt de sortir d'un semàfor que s'ha posat en verd i donar-se compte de sobte que porta una marxa que no és l'apropiada per moure's.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Circular superant els límits de velocitat en una zona residencial (urbanitzacions...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pensant en altres coses, entrar en una rotonda circulant per un carril inadequat tenint en compte la sortida que hauria d'agafar	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
En una cua de vehicles que estan girant cap a la dreta per incorporar-se a una carretera principal, estar tan pendent dels vehicles que s'aproximen per l'esquerra, que gairebé es col·lisió amb el de davant.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Després de conduir durant una estona, adonar-se'n que no té un record clar del camí recorregut i allò que ha succeït al llarg del trajecte.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tocar el clàxon per expressar el seu descontentament cap a un altre usuari de la carretera.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Al realitzar un gir, estar a punt de col·lisionar amb una bicicleta o ciclomotor que ha aparegut al nostre costat.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
No veure un senyal de "Cedir el Pas" i estar a punt de col·lisionar amb un altre vehicle que tenia preferència.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Creuar una interjecció tot i haver vist que el semàfor s'havia posat en vermell.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Conduir tot i saber que pot estar per sobre del límit legal d'alcohol.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
PUNTUACIÓ	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Enviar

En el caso de que el sujeto ya haya contestado al cuestionario, no podrá acceder de nuevo a la aplicación hasta que no pase un periodo de 6 meses (en este espacio de tiempo da opción a evaluar el cambio de comportamiento, y evitamos registros duplicados de un mismo conductor).

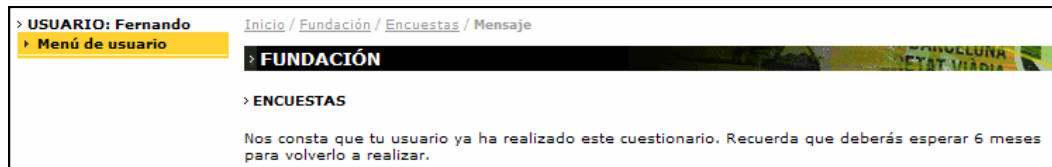


Ilustración 84: Mensaje que se presenta cuando el usuario ya ha contestado el cuestionario anteriormente e intenta acceder de nuevo.

Una vez cumplimentado el cuestionario, y enviadas las respuestas, el sujeto obtiene en pantalla un resumen de los resultados y de su interpretación en términos comparativos con la población general, y con su mismo grupo de edad-sexo (esta última opción solo se permite cuando se ha entrado como usuario registrado).

La explicación textual se ha acompañado de representaciones gráficas que facilitan la comprensión de dichos resultados comparativos. El objetivo es que aunque el sujeto no lea el texto, tenga una visión clara de los déficits o problemáticas más representativas en su conducción habitual.

Se han utilizado las gráficas de barras para representar los valores del sujeto en cada una de las dimensiones y su comparación con los valores promedios generales y grupales, y además las graficas de curva normal, que permiten obtener información del significado específico de la puntuación obtenida en cada una de las dimensiones en términos del baremo poblacional (como porcentaje de conductores de la población que en esa dimensión se encuentran por encima o por debajo de la puntuación obtenida por el sujeto en el cuestionario).

De nuevo se vuelven a utilizar los colores para asociar los resultados, al carácter positivo o negativo del nivel de comportamiento de riesgo que ha obtenido el sujeto (teniendo en cuenta que las puntuaciones bajas indican un comportamiento más inseguro, cuanto la puntuación del sujeto se acerque más al verde, el resultado será mejor).

Finalmente, se permite la opción de enviar los resultados por correo electrónico o imprimirlos.

> ENCUESTAS

> INDICADORES

Los resultados se muestran desglosados en cuatro puntuaciones finales que se corresponden con los siguientes aspectos o factores:

Lapsos: despistes o fallos en la atención.

Errores: fallos involuntarios, acciones o estimaciones que no se consiguen hacer correctamente.

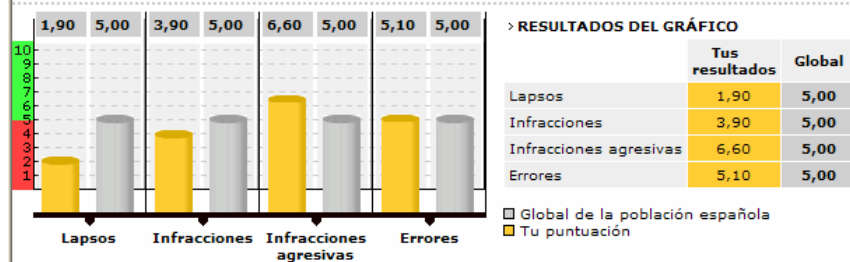
Infracciones a la norma: desviaciones deliberadas de lo que representa una conducción segura.

Infracciones con comportamiento agresivo: comportamientos agresivos, provocativos o exhibicionistas

En los siguientes gráficos mostramos tu puntuación (de 0 a 10) en relación a cada factor. De modo que, **cuanto más alta sea la puntuación**, tu comportamiento en la **conducción tiende a ser más seguro**, positivo, atento, con menos errores y menos agresivo. Por el contrario, una puntuación baja en alguno de estos factores, indicaría que tu comportamiento en la conducción tiende a ser inseguro o negativo en este aspecto o factor.

Ten en cuenta que las puntuaciones son relativas al global de la población española (están normalizadas), con lo que un 5 indicaría que estás en el promedio de los españoles. Por ejemplo: si obtienes un 6,4, ello querría decir que el 64% han obtenido igual o peor puntuación y el 36% mejor.

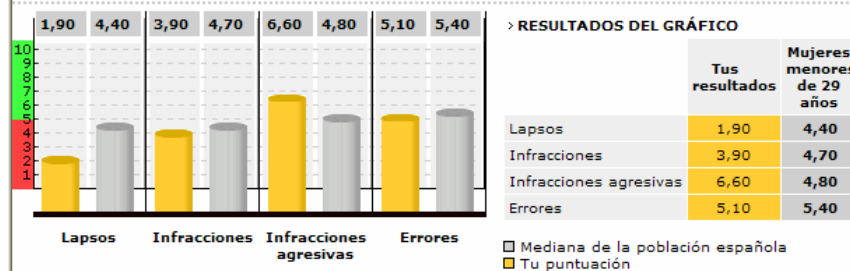
> GRÁFICO COMPARATIVO GLOBAL



> RESULTADOS DEL GRÁFICO

	Tus resultados	Global
Lapsos	1,90	5,00
Infracciones	3,90	5,00
Infracciones agresivas	6,60	5,00
Errores	5,10	5,00

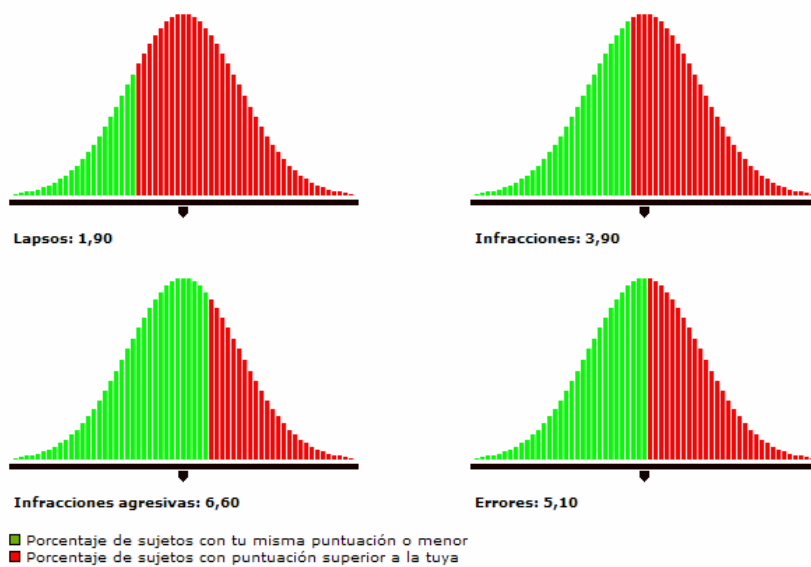
> GRÁFICO COMPARATIVO POR GÉNERO Y EDAD MUJERES MENORES DE 29 AÑOS



> RESULTADOS DEL GRÁFICO

	Tus resultados	Mujeres menores de 29 años
Lapsos	1,90	4,40
Infracciones	3,90	4,70
Infracciones agresivas	6,60	4,80
Errores	5,10	5,40

> CURVA NORMAL



- Enviar resultados por correo
- Imprimir
- Enviar a un amigo
- Finalizar

8 ANÁLISIS PSICOMÉTRICO DEL CUESTIONARIO

Para evaluar la garantía científica de un instrumento, se toman como referencia dos indicadores: la fiabilidad y la validez.

En nuestro estudio nos centraremos principalmente en el primer indicador (la fiabilidad del cuestionario), entendido como la precisión y/o el grado de exactitud de la medida.

Uno de los métodos para evaluar la fiabilidad de un test es el análisis de la consistencia interna (en qué medida los elementos que componen la prueba son homogéneos o consistentes entre sí).

El estadístico Alfa de Cronbach es un estimador consistente de la fiabilidad. Se calcula a partir de la media de la distribución de todas las posibles divisiones por mitades que se pueden realizar del cuestionario. El rango de alfa varía entre 0 y 1 con lo que valores cercanos a la unidad indican un alto grado de consistencia interna del test.

En nuestro caso, el coeficiente Alfa es bastante cercano a 1 (en la Tabla 41 se señalan el coeficiente alfa para puntuaciones directas y para puntuaciones típicas), con lo que podemos concluir que a nivel general, el cuestionario tiene una alta fiabilidad respecto al rasgo que se está midiendo (comportamientos inseguros en la conducción).

Estadísticos de fiabilidad

Alfa de Cronbach	Alfa de Cronbach basada en los elementos tipificados	N de elementos
,911	,917	34

Tabla 41: Estadísticos de fiabilidad del SDBQ

Partiendo de que a nivel global, el cuestionario tiene una consistencia bastante alta, analizamos los resultados de los ítems específicos. La media del ítem proporciona una medida del índice de dificultad, así como información del valor escalar de cada ítem.

Así, aunque a nivel general las puntuaciones promedio que se obtienen en la escala son bastante bajas (valores entre 0,23 y 2,40), es un dato previsible teniendo en cuenta que se están evaluando conductas de alto riesgo (Tabla 42).

Los ítems 8 (“picarse y hacer carreras”) y 9 (“no respetar los límites de velocidad en la autopista”), respectivamente, son aquellos que limitan los índices de posición de

menor y mayor magnitud en la escala (además de ser los que menor y mayor variabilidad presentan).

Estadísticos de los elementos

	Media	Desviación típica
01- acelerar para lucirse	,48	1,321
02- más velocidad por la noche	1,27	2,173
03- no valorar distancia	1,65	2,630
04- circular muy cerca	1,31	2,041
05- confundir intermitente por limpia	1,28	1,804
06- enfadarse y hacer gestos	1,70	2,200
07- pasarse una salida de la autopista	1,78	2,169
08- picarse y hacer carreras	,23	,892
09- no límite velocidad en autopista	2,40	2,694
10- sacar el morro en intersección	,89	1,519
11- no ver señales nuevas en vía habitual	2,01	2,180
12- golpear contra algo yendo marcha atrás	1,24	1,689
13- cambiar de sentido pisando línea continua	1,17	1,749
14- adelantar coche que quiere girar a la izquierda	,56	1,182
15- no ver peatones al girar desde una vía principal	1,11	1,583
16- perseguir a un conductor para cantarle las cuarenta	,36	1,201
17- excederse en la velocidad al seguir el flujo del tráfico	2,04	2,486
18- al juntarse no cambiar de carril hasta el final	1,40	1,934
19- no mirar el retrovisor cuando es necesario	,70	1,916
20- equivocarse al salir de una rotonda	1,84	1,946
21- ir a un destino diferente del previsto	1,76	2,065
22- manía a un tipo de usuario de la vía demostrándose	,58	1,403
23- pegarse al de delante para que corra más	,51	1,283
24- olvidar donde se aparcó	2,19	2,387
25- salir de un semáforo en una marcha no apropiada	1,27	1,682
26- correr demasiado en urbanizaciones	1,21	1,954
27- entrar en rotonda por carril equivocado	1,26	1,695
28- en una cola casi colisionar con el de delante	,97	1,581
29- no recordar el recorrido realizado	1,04	1,785
30- tocar el claxon para demostrar enfado	1,68	2,230
31- al girar casi atropellar bici o moto	,91	1,502
32- no ver un ceda el paso y casi colisionar	,92	1,391
33- cruzar una intersección sabiendo que está rojo	,65	1,349
34- conducir sabiendo que se ha bebido demasiado	,62	1,461

Estadísticos de la escala

Media	Varianza	Desviación típica	N de elementos
41,02	1004,497	31,694	34

Tabla 42: Estadísticos descriptivos del SDBQ

La prueba T cuadrado de Hotelling permite contrastar la hipótesis de que las medias de los ítems no difieren significativamente, sin necesidad de asumir el supuesto de homogeneidad de la matriz de varianzas-covarianzas entre ítems.

En nuestro caso (Tabla 43), la probabilidad bajo la hipótesis nula de encontrar el valor empírico de F es muy pequeña ($F_{33, 4821} = 284,539$; $p = ,000$), lo que nos lleva a concluir que pese a que las diferencias de medias entre los ítems son muy pequeñas, la prueba es suficientemente potente para detectar dichas diferencias (son estadísticamente significativas).

Prueba T cuadrado de Hotelling				
T-cuadrado de Hotelling	F	gl1	gl2	Sig.
9452,108	284,539	33	4821	,000

Se ha calculado la matriz de covarianzas y se utiliza en el análisis.

Tabla 43: Estadísticos descriptivos del SDBQ

Respecto al índice de discriminación de los ítems (correlación ítem-total), se considera que un ítem no discrimina suficientemente cuando este índice es menor de 0,2. Por otro lado, aquellos con un índice superior a 0,8 se podrían considerar redundantes.

En nuestro caso, los valores son generalmente altos (Tabla 44: correlación elemento-total corregida). Únicamente el ítem 3 (“no valorar correctamente la distancia y velocidad de un vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento”) y el 19 (“No mirar el retrovisor cuando es necesario”), tienen valores de discriminación por debajo de 0,30, aunque no llegan al 0,20 establecido como criterio para eliminar el ítem.

Tampoco encontramos ítems con valores de discriminación superiores a 0,80 (el máximo se sitúa en el ítem 26 con un valor de 0,589).

Estadísticos total-elemento

	Media de la escala si se elimina el elemento	Varianza de la escala si se elimina el elemento	Correlación elemento-total corregida	Correlación múltiple al cuadrado	Alfa de Cronbach si se elimina el elemento
01- acelerar para lucirse	40,54	970,765	,389	,254	,910
02- más velocidad por la noche	39,75	935,900	,481	,397	,909
03- no valorar distancia	39,37	950,339	,291	,308	,913
04- circular muy cerca	39,71	940,788	,475	,325	,909
05- confundir intermitente por limpia	39,74	965,064	,323	,217	,911
06- enfadarse y hacer gestos	39,32	937,823	,459	,322	,909
07- pasarse una salida de la autopista	39,24	945,801	,405	,223	,910
08- picarse y hacer carreras	40,79	981,486	,397	,323	,910
09- no límite velocidad en autopista	38,62	911,289	,528	,450	,908
10- sacar el morro en intersección	40,14	958,235	,467	,253	,909
11- no ver señales nuevas en vía habitual	39,02	923,454	,576	,372	,907
12- golpear contra algo yendo marcha atrás	39,78	951,162	,484	,295	,909
13- cambiar de sentido pisando línea continua	39,85	940,436	,569	,358	,907
14- adelantar coche que quiere girar a la izquierda	40,46	965,768	,508	,328	,909
15- no ver peatones al girar desde una vía principal	39,92	948,437	,549	,361	,908
16- perseguir a un conductor para cantarle las cuarenta	40,66	975,966	,361	,268	,910
17- excederse en la velocidad al seguir el flujo del tráfico	38,98	910,582	,585	,501	,907
18- al juntarse no cambiar de carril hasta el final	39,63	936,222	,545	,315	,908
19- no mirar el retrovisor cuando es necesario	40,32	969,788	,260	,279	,912
20- equivocarse al salir de una rotonda	39,18	937,351	,532	,338	,908
21- ir a un destino diferente del previsto	39,26	934,386	,521	,331	,908
22- manía a un tipo de usuario de la vía demostrándose	40,44	967,538	,401	,225	,910
23- pegarse al de delante para que corra más	40,51	964,593	,480	,323	,909
24- olvidar donde se aparcó	38,83	939,133	,408	,249	,910
25- salir de un semáforo en una marcha no apropiada	39,75	955,960	,440	,292	,909
26- correr demasiado en urbanizaciones	39,82	930,527	,589	,468	,907
27- entrar en rotonda por carril equivocado	39,77	940,897	,584	,390	,907
28- en una cola casi colisionar con el de delante	40,05	946,083	,575	,383	,908
29- no recordar el recorrido realizado	39,98	951,110	,456	,254	,909
30- tocar el claxon para demostrar enfado	39,34	938,630	,446	,320	,909
31- al girar casi atropellar bici o moto	40,11	958,419	,471	,284	,909
32- no ver un ceda el paso y casi colisionar	40,11	955,592	,546	,375	,908
33- cruzar una intersección sabiendo que está rojo	40,38	959,886	,512	,321	,909
34- conducir sabiendo que se ha bebido demasiado	40,40	960,519	,462	,284	,909

Tabla 44: Estadísticos descriptivos del SDBQ

Si además observamos los valores del coeficiente alfa que se obtendrían si eliminásemos cada ítem del test (Tabla 44: Alfa de Cronbach si se elimina el elemento), podemos concluir que dicho coeficiente sigue siendo bastante alto, con lo que ninguno de los resultados apoya la eliminación de algún ítem de la versión reducida del SDBQ (de hecho reduciría la fiabilidad general si recordamos que el valor obtenido era de 0,911).

En conclusión podemos afirmar que la versión reducida del SDBQ, tal y como ha sido aplicada a la muestra de conductores españoles, posee una características psicométricas bastante buenas desde la perspectiva del análisis de fiabilidad.

A continuación, se presenta una tabla resumen de los resultados obtenidos en cada ítem, que permite de un modo directo observar su funcionamiento en el test. En esta tabla se presenta: el identificador de cada ítem (correspondiente con su posición en el cuestionario original completo), su enunciado (con el número de identificador en la versión reducida), la dimensión en que aparecía encuadrado a priori y en la que aparece tras nuestro estudio, las saturaciones factoriales en cada uno de los cuatro componentes de

conducción insegura, la media y desviación típica de las puntuaciones en el ítem, y el índice de discriminación basado en la correlación ítem-total.

ID	Enunciado	Prev.	Post.	Lapso	Error	Infr.	I.Agr.	Media	D.Tip.	Discr.
P47	25- salir de un señaforo en una marcha no apropiada	Lapso	Lapso	,58	,14	,02	,18	1,27	1,682	,440
P12	05- confundir intermitente por limpia	Lapso	Lapso	,56	,07	-,10	,14	1,28	1,804	,323
P46	24- olvidar donde se aparcó	Lapso	Lapso	,56	-,00	,19	,05	2,19	2,387	,408
P41	21- ir a un destino diferente del previsto	Lapso	Lapso	,56	,06	,28	,15	1,76	2,065	,521
P27	12- golpear contra algo yendo marcha atrás	Lapso	Lapso	,55	,18	,13	,16	1,24	1,689	,484
P39	20- equivocarse al salir de una rotonda	Lapso	Lapso	,53	,20	,28	,08	1,84	1,946	,532
P52	27- entrar en rotonda por carril equivocado	Lapso	Lapso	,52	,20	,32	,17	1,26	1,695	,584
P14	07- pasarse una salida de la autopista	Lapso	Lapso	,49	,12	,18	,02	1,78	2,169	,405
P26	11- no ver señales nuevas en vía habitual	Lapso	Lapso	,46	,26	,41	,05	2,01	2,180	,576
P62	29- no recordar el recorrido realizado	Lapso	Lapso	,43	,05	,27	,18	1,04	1,785	,456
P09	03- no valorar distancia	Error	Error	-,07	,79	,10	,03	1,65	2,630	,291
P38	19- no mirar el retrovisor cuando es necesario	Error	Error	,05	,78	-,09	,04	,70	1,916	,260
P32	15- no ver peatones al girar desde una vía principal	Error	Error	,47	,35	,22	,17	1,11	1,583	,549
P37	18- al juntarse no cambiar de carril hasta el final	Inf. Agr.	Error	,31	,33	,35	,20	1,40	1,934	,545
P31	14- adelantar coche que quiere girar a la izquierda	Error	Error	,37	,32	,07	,40	,56	1,182	,508
P55	28- en una cola casi colisionar con el de delante	Error	Error	,50	,28	,23	,23	,97	1,581	,575
P72	32- no ver un ceda el paso y casi colisionar	Error	Error	,52	,17	,20	,27	,92	1,391	,546
P67	31- al girar casi atropellar bici o moto	Error	Error	,48	,17	,13	,23	,91	1,502	,471
P36	17- excederse en la velocidad al seguir el flujo del tráfico	Inf.rac.	Inf.rac.	,15	,10	,75	,18	2,04	2,486	,585
P51	26- correr demasiado en urbanizaciones	Inf.rac.	Inf.rac.	,18	,12	,70	,21	1,21	1,954	,589
P21	09- no límite velocidad en autopista	Inf.rac.	Inf.rac.	,03	,30	,70	,10	2,40	2,694	,528
P05	02- más velocidad por la noche	Inf.rac.	Inf.rac.	,02	,00	,68	,28	1,27	2,173	,481
P11	04- circular muy cerca	Inf.rac.	Inf.rac.	,05	,44	,48	,12	1,31	2,041	,475
P29	13- cambiar de sentido pisando línea continua	Inf.rac.	Inf.rac.	,31	,16	,44	,28	1,17	1,749	,569
P75	34- conducir sabiendo que se ha bebido demasiado	Inf.rac.	Inf.rac.	,11	,12	,36	,43	,62	1,461	,462
P73	33- cruzar una intersección sabiendo que está rojo	Inf.rac.	Inf.rac.	,21	,19	,36	,38	,65	1,349	,512
P35	16- perseguir a un conductor para cantarle las cuarenta	Inf. Agr.	Inf. Agr.	,04	,13	,00	,70	,36	1,201	,361
P20	08- picarse y hacer carreras	Inf. Agr.	Inf. Agr.	-,02	,21	,09	,68	,23	1,892	,397
P42	22- manía a un tipo de usuario de la vía demostrándose	Inf. Agr.	Inf. Agr.	,18	,08	,09	,55	,58	1,403	,401
P03	01- acelerar para lucirse	Inf. Agr.	Inf. Agr.	,02	,13	,22	,52	,48	1,321	,389
P43	23- pegarse al de delante para que corra más	Inf. Agr.	Inf. Agr.	,08	,15	,34	,51	,51	1,283	,480
P13	06- enfadarse y hacer gestos	Inf. Agr.	Inf. Agr.	,21	-,03	,30	,46	1,70	2,200	,459
P65	30- tocar el claxon para demostrar enfado	Inf. Agr.	Inf. Agr.	,23	-,07	,29	,46	1,68	2,230	,446
P25	10- sacar el morro en intersección	Inf.rac.	Inf. Agr.	,33	,27	,15	,29	,89	1,519	,467

9 APÉNDICES

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
9	No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista.	2,40	2,69
24	Olvidar donde se ha dejado el vehículo en un aparcamiento.	2,19	2,39
17	Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico.	2,04	2,49
11	No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente.	2,00	2,18
20	Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señalización.	1,84	1,94
7	Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo.	1,78	2,17
21	Teniendo como objetivo dirigirse a un destino determinado, darse cuenta de repente que se esta dirigiendo a otro destino que es más habitual para usted.	1,76	2,07
6	Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos.	1,70	2,20
30	Tocar el claxon para expresar su enfado hacia otro usuario de la carretera.	1,68	2,23
3	No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento.	1,65	2,63
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.	1,40	1,94
4	Circular tan cerca del vehículo de delante que pueda resultar difícil evitar la colisión en caso de una frenada de emergencia.	1,32	2,04
5	Encender sin querer el intermitente en vez del limpia-parabrisas, o viceversa.	1,28	1,80
2	Ir a más velocidad de la permitida, a altas horas de la noche o de madrugada.	1,28	2,17
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.	1,27	1,68
27	Pensando en otras cosas, entrar en una rotonda circulando por un carril inadecuado teniendo en cuenta la salida que se debería coger.	1,26	1,69
12	Conduciendo marcha atrás, golpear contra algo que no se había visto.	1,24	1,69
26	Circular superando los límites de velocidad en una zona residencial (urbanizaciones...)	1,21	1,96
13	Hacer un cambio de sentido pisando una línea continua o en otro sitio en que no está permitido.	1,18	1,75
15	No darse cuenta de la presencia de peatones cruzando, al girar hacia una calle desde una vía principal.	1,11	1,58
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.	1,05	1,78
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.	0,98	1,58
32	No ver una señal de 'ceda el paso' y estar a punto de colisionar con otro vehículo que tenía preferencia.	0,92	1,39
31	Al realizar un giro, estar a punto de colisionar con una bicicleta o ciclomotor que ha aparecido a nuestro lado.	0,91	1,50
10	Ir 'sacando el morro' en una intersección hasta que el conductor que viene y tiene preferencia no tiene más remedio que dejarle pasar.	0,89	1,52
19	No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc.	0,70	1,92
33	Cruzar una intersección a pesar de haber visto que el semáforo se ha puesto en rojo.	0,65	1,35
34	Conducir aun sabiendo que puede estarse por encima del límite legal de alcohol.	0,62	1,46

Item		Media	Desv. Típica
22	Tener manía a un tipo particular de usuario de la vía y ponerle de manifiesto su antipatía u hostilidad del modo que sea.	0,58	1,40
14	Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda.	0,56	1,18
23	Pegarse mucho al vehículo de delante para indicarle que vaya más rápido o se aparte.	0,51	1,28
1	Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'.	0,49	1,32
16	Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'.	0,36	1,20
8	'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores.	0,23	0,89

Versión reducida del SDBQ

A continuación le vamos a plantear una serie de situaciones que se pueden producir durante la conducción y el modo en que el conductor ha actuado en cada una de ellas.

Valore con qué frecuencia actúa usted del modo indicado en cada una de las situaciones en una escala de 0 (nunca) a 10 (siempre).

- | | |
|---|----------------------|
| 1. Acelerar bruscamente a la salida de un semáforo con el fin de 'lucirse'. | <input type="text"/> |
| 2. Ir a más velocidad de la permitida a altas horas de la noche o de madrugada. | <input type="text"/> |
| 3. No valorar correctamente la distancia y velocidad del vehículo que viene de frente al realizar un adelantamiento. | <input type="text"/> |
| 4. Circular tan cerca del vehículo de delante que pueda resultar difícil evitar la colisión en caso de una frenada de emergencia. | <input type="text"/> |
| 5. Encender sin querer el intermitente en vez del limpia-parabrisas, o viceversa. | <input type="text"/> |
| 6. Enfadarse con un conductor y mostrarle su enojo por el medio que sea, por ejemplo, con gestos agresivos. | <input type="text"/> |
| 7. Pasarse una salida en una autopista o autovía y verse obligado a dar un rodeo largo. | <input type="text"/> |
| 8. 'Picarse' y hacer 'carreras' con otros conductores. | <input type="text"/> |
| 9. No hacer caso de los límites de velocidad en la autopista. | <input type="text"/> |
| 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. | <input type="text"/> |
| 11. No darse cuenta de la presencia de nuevas señales de tráfico en una vía por la que se conduce habitualmente. | <input type="text"/> |
| 12. Conduciendo marcha atrás, golpear contra algo que no se había visto. | <input type="text"/> |
| 13. Hacer un cambio de sentido pisando una línea continua o en otro sitio en que no está permitido. | <input type="text"/> |
| 14. Intentar adelantar a un vehículo sin darse cuenta de que éste estaba señalizando su intención de girar a la izquierda. | <input type="text"/> |
| 15. No darse cuenta de la presencia de peatones cruzando, al girar hacia una calle desde una vía principal. | <input type="text"/> |
| 16. Enfadado por la acción de otro conductor, perseguirle con la intención de 'cantarle las cuarenta'. | <input type="text"/> |
| 17. Pasar por alto los límites de velocidad a fin de seguir el flujo del tráfico. | <input type="text"/> |
| 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. | <input type="text"/> |
| 19. No mirar el retrovisor al incorporarse a la circulación, cambiar de carril, girar, etc. | <input type="text"/> |
| 20. Equivocarse de salida en una rotonda por no haber prestado la atención debida a la señalización. | <input type="text"/> |

