

FORMACIÓN Y EDUCACIÓN VIAL

Una visión a través de la
población española



4



C u a d e r n o s

d e R e f l e x i ó n

Attitudes

FORMACIÓN Y
EDUCACIÓN VIAL

Una visión a través de
la población española

Francisco Alonso
Jaime Sanmartín
Constanza Calatayud
Cristina Esteban
Luis Montoro
Beatriz Alamar
Elena López
Ignacio Lijarcio
Francisco Toledo

Con la colaboración de INTRAS

© 2003 Attitudes

Colección: Cuadernos de Reflexión Attitudes

© 2003 los autores: Francisco Alonso, Jaime Sanmartín,
Constanza Calatayud, Cristina Esteban, Luis Montoro,
Beatriz Alamar, Elena López, Ignacio Lijarcio,
Francisco Toledo

Edita: Attitudes

Con la colaboración del Instituto Universitario de
Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)

1ª edición: octubre 2003

ISBN: 84-933278-5-9

Depósito Legal: B.

Impreso en papel reciclado

No se permite la reproducción total o parcial de
este libro, ni su transmisión por cualquier forma
o medio, sin el permiso previo del editor.

Attitudes es un compromiso de Audi con la
protección del medio ambiente y la promoción
de la educación vial.

ÍNDICE

[1]	Introducción	13
[1.1	De nuevo al punto de partida	14
[1.2	Y, ¿qué decir de la educación y la formación vial?	15
[1.3	El segundo paso de un largo camino iniciado	19
[1.4	Dar el paso de realizar un estudio de población: objetivos de este estudio	22
[2]	La investigación	29
[2.1	Muestra utilizada	30
2.1.1	Distribución de la muestra	30
2.1.2	Otras características de la muestra	34
2.1.2.1	Conductores	35
2.1.2.2	Usuarios de bicicleta	38
2.1.2.3	Peatones	40
[2.2	Descripción del cuestionario	40
2.2.1	Datos de los sujetos relacionados con la conducción y la interacción con el tráfico	42
2.2.2	Bloque I: Valoración de aspectos generales relativos a los accidentes de tráfico y la seguridad vial	45
2.2.3	Bloque II: Valoración y autopercepción general de aspectos relacionados con la formación y la educación vial	46
2.2.4	Bloque III: Evaluación de aspectos que determinan el comportamiento de los distintos tipos de usuarios en el ámbito del tráfico	47
2.2.5	Bloque IV: Formación Vial	49
2.2.6	Bloque V: Educación Vial	50
[2.3	Aplicaciones y formato del cuestionario	51
[3]	Resultados del estudio	53
[3.1	Resultados del Bloque I	55
3.1.1	Percepción de la importancia de los problemas sociales y sanitarios en la actualidad	55
3.1.2	Análisis diferencial de la percepción de la importancia de los problemas sociales y sanitarios en la actualidad	56
	En función del sexo	56
	En función de los grupos de edad	57
	En función del estado civil	58
	En función de la comunidad autónoma	58

	En función del tipo de usuario	59
	En función del trabajo actual	59
	En función del nivel de estudios	60
	Otras variables no significativas	61
3.1.3	Percepción de la importancia de los factores causantes de los accidentes de tráfico	61
3.1.4	Análisis diferencial de la percepción de la importancia de los factores causantes de los accidentes de tráfico	62
	En función del sexo	62
	En función de los grupos de edad	62
	En función del estado civil	65
	En función del tipo de usuario	66
	En función del trabajo actual	67
	En función de los años de permiso	69
	En función de los años de conducción	71
	En función del uso principal del vehículo	72
	En función de la frecuencia de uso del vehículo	73
	En función del nivel de estudios	74
3.1.5	Opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico	76
3.1.6	Análisis diferencial de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico	77
	En función del sexo	77
	En función de los grupos de edad	78
	En función del estado civil	80
	En función del tipo de usuario	81
	En función del trabajo actual	83
	En función de los años de conducción	84
	En función del uso principal del vehículo	85
	En función de la frecuencia de uso del vehículo	85
	En función del nivel de estudios	86
3.1.7	Percepción de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico	87
3.1.8	Análisis diferencial de la percepción de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico	89
	En función del sexo	89
	En función de los grupos de edad	89
	En función del estado civil	91
	En función de la comunidad autónoma	92

	En función del tipo de usuario	93
	En función del trabajo actual	93
	En función de los años de permiso	95
	En función de los años de conducción	96
	En función de la frecuencia de uso del vehículo	97
	En función del nivel de estudios	98
3.2	Resultados del Bloque II	98
3.2.1	Autoevaluación de las capacidades, aptitudes y actitudes como usuario de la vía	98
3.2.2	Estudio diferencial de autoevaluación de las capacidades, aptitudes y actitudes como usuario de la vía	100
3.2.2.1	Autoevaluación respecto a los conocimientos: la prudencia y habilidades como conductores	100
	En función del sexo	100
	En función de los grupos de edad	100
	En función del estado civil	101
	En función de la comunidad autónoma	102
	En función del tipo de usuario	102
	En función del trabajo actual	103
	En función de los años de conducción	104
	En función de la frecuencia de uso del vehículo	105
	En función del nivel de estudios	105
3.2.2.2	Autoevaluación respecto al comportamiento como conductor en función de la vía	105
	En función de los grupos de edad	106
	En función del estado civil	106
	En función del tipo de usuario	107
	En función del trabajo actual	107
	En función de los años de permiso	108
	En función de los años de conducción	109
	En función de la frecuencia de uso del vehículo	110
3.2.3	Opiniones generales sobre la formación y educación vial	110
3.2.4	Análisis diferencial de las opiniones generales sobre la formación y educación vial	111
	En función del sexo	111
	En función de los grupos de edad	112
	En función del trabajo actual	113

	En función de los años de permiso	114
	En función de los años de conducción	114
	En función del nivel de estudios	115
3.3	Resultados del Bloque III	117
3.3.1	Evaluación de conocimientos sobre seguridad vial	117
3.3.2	Análisis diferencial de la evaluación de conocimientos sobre seguridad vial	119
3.3.2.1	Con relación al cinturón de seguridad: Llevar el cinturón de seguridad abrochado puede ser más peligroso que no abrochárselo	119
	En función del sexo	119
	En función de los grupos de edad	119
	En función de los años de permiso	119
	En función de los años de conducción	120
	En función del uso principal del vehículo	120
	En función de la frecuencia de uso del vehículo	120
	En función del nivel de estudios	120
3.3.2.2	Con relación al airbag: Cuando el vehículo lleva airbag no hace falta abrocharse el cinturón de seguridad	120
	En función de los grupos de edad	121
	En función del trabajo actual	121
	En función de los años de permiso	121
	En función de los años de conducción	121
	En función del uso principal del vehículo	121
	En función de la frecuencia de uso del vehículo	121
	En función del nivel de estudios	121
3.3.2.3	Con relación a la utilización del ABS: Cuando el vehículo que conducimos lleva ABS y realizamos una frenada de emergencia, además del pedal de freno hay que apretar a fondo el pedal de embrague	122
	En función de los grupos de edad	122
	En función del tipo de usuario	122
	En función del trabajo actual	122
	En función de los años de permiso	122
	En función de los años de conducción	123
	En función del uso principal del vehículo	123
	En función de la frecuencia de uso del vehículo	123
	En función del nivel de estudios	123

3.3.2.4	Con relación al límite máximo de alcohol permitido para conducir: Para Ud. el límite máximo de alcohol en sangre permitido para conducir es de 0,3 / 0,5 g/l	123
	En función de los grupos de edad	124
	En función del estado civil	124
	En función del tipo de usuario	124
	En función del trabajo actual	124
	En función de los años de permiso	125
	En función de los años de conducción	125
3.3.2.5	Con relación a comportamientos peatonales correctos: Como peatón sé perfectamente por dónde y cómo debo cruzar por las zonas señalizadas	125
	En función del nivel de estudios	125
3.3.2.6	Con relación a la fecha de caducidad de las ruedas: Cuando voy a comprar una rueda miro la fecha de caducidad	126
	En función del sexo	126
	En función de los grupos de edad	126
	En función del tipo de usuario	126
	En función del trabajo actual	127
	En función de los años de permiso	127
	En función de los años de conducción	127
	En función del uso principal del vehículo	127
	En función de la frecuencia de uso del vehículo	127
3.3.2.7	Con relación al uso del teléfono móvil: Está permitido parar en el arcén para contestar una llamada con el teléfono móvil	128
	En función de los grupos de edad	128
	En función del tipo de usuario	128
	En función del trabajo actual	128
	En función de los años de permiso	128
	En función de los años de conducción	129
	En función de la frecuencia de uso del vehículo	129
	En función del nivel de estudios	129
3.3.2.8	Con relación al modo de circular por una rotonda: Sé perfectamente cómo se debe circular por una rotonda	129
	En función de los grupos de edad	129

	En función del tipo de usuario	130
	En función del trabajo actual	130
	En función de los años de permiso	130
	En función de los años de conducción	130
	En función del nivel de estudios	130
3.3.2.9	Con relación al conocimiento de las señales	130
	En función del sexo	130
	En función de los grupos de edad	131
	En función del trabajo actual	131
3.3.3	Percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico	132
3.3.4	Análisis diferencial de la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico	136
3.3.4.1	Comportamientos de peatones	136
	En función del sexo	136
	En función del trabajo actual	137
3.3.4.2	Conductas de uno mismo como peatón	138
	En función del sexo	138
	En función de los grupos de edad	138
	En función del estado civil	140
	En función del trabajo actual	140
	En función del nivel de estudios	141
3.3.4.3	Conductas de uno mismo como conductor	142
	En función del sexo	142
	En función de los grupos de edad	142
	En función del estado civil	145
	En función del tipo de usuario	146
	En función del trabajo actual	149
	En función de los años de permiso	151
	En función de los años de conducción	153
	En función del uso principal del vehículo	154
	En función de la frecuencia de uso del vehículo	156
3.3.4.4	Conductas por parte de otros	158
	En función del sexo	158
	En función de los grupos de edad	158
	En función de la comunidad autónoma	159
	En función del tipo de usuario	160
	En función de la frecuencia de uso del vehículo	161
	En función del nivel de estudios	161

3.3.5	Opiniones respecto al grado de aceptación e interiorización de la norma	162
3.3.6	Análisis diferencial de las opiniones respecto al grado de aceptación e interiorización de la norma	163
	En función de los grupos de edad	163
	En función del estado civil	164
	En función de la comunidad autónoma	165
	En función del trabajo actual	165
	En función de los años de permiso	166
	En función de los años de conducción	166
	En función del uso principal del vehículo	167
	En función de la frecuencia de uso del vehículo	167
	En función del nivel de estudios	168
3.3.6.1	Valoraciones sobre las actitudes hacia determinados comportamientos	169
	En función de los grupos de edad	169
	En función del tipo de usuario	169
	En función del trabajo actual	170
	En función de los años de permiso	170
	En función de los años de conducción	171
	En función de la frecuencia de uso del vehículo	171
	En función del nivel de estudios	172
3.3.7	Percepción del riesgo	172
3.3.8	Análisis diferencial de la percepción del riesgo	174
	En función del sexo	175
	En función de los grupos de edad	175
	En función del estado civil	179
	En función del tipo de usuario	180
	En función del trabajo actual	183
	En función de los años de permiso	185
	En función de los años de conducción	186
	En función del uso principal del vehículo	187
	En función del nivel de estudios	188
3.4	Resultados del Bloque IV	190
3.4.1	Percepciones y opiniones relativas a la formación vial	190
3.4.2	Análisis diferencial de las percepciones y opiniones relativas a la formación vial	193

	En función del sexo	193
	En función de los grupos de edad	193
	En función del trabajo actual	195
	En función de los años de permiso	195
	En función del nivel de estudios	196
3.5	Resultados BLOQUE V	199
3.5.1	Percepciones y opiniones relativas a la educación vial recibida y recordada	199
3.5.2	Análisis diferencial de las percepciones y opiniones relativas a la educación vial recibida y recordada	199
	En función del sexo	200
	En función de los grupos de edad	200
	En función del estado civil	201
	En función del trabajo actual	201
3.5.3	Percepciones y opiniones relativas a la aplicación actual de la educación vial	201
3.5.4	Análisis diferencial de las percepciones y opiniones relativas a la aplicación actual de la educación vial	203
	En función del sexo	203
	En función de los grupos de edad	204
	En función del trabajo actual	204
3.5.5	Percepciones y opiniones relativas al carácter general de la educación vial	205
3.5.6	Análisis diferencial de las percepciones y opiniones relativas al carácter general de la educación vial	205
	En función del sexo	206
	En función de los grupos de edad	207
	En función del estado civil	207
	En función del tipo de usuario	208
	En función del trabajo actual	209
3.5.7	Percepciones y opiniones relativas a la contribución de los agentes en la educación y formación vial	210
3.5.8	Análisis diferencial de las percepciones y opiniones relativas a la contribución de los agentes en la educación y formación vial	211
	En función del sexo	211
	En función de los grupos de edad	212
	En función del estado civil	214

	En función del trabajo actual	215
	En función del nivel de estudios	216
3.5.9	Percepciones y opiniones relativas a la efectividad de las medidas para reducir los accidentes de tráfico desde el punto de vista educativo	217
3.5.10	Análisis diferencial de las percepciones y opiniones relativas a la efectividad de las medidas para reducir los accidentes de tráfico desde el punto de vista educativo	219
	En función del sexo	219
	En función de los grupos de edad	220
	En función del trabajo actual	221
	En función del nivel de estudios	222
[4]	Resúmenes y conclusiones	225
	Bibliografía	275
	Anexos	277
	Índice de tablas	293
	Índice de gráficas	294

1. INTRODUCCIÓN

1.1 De nuevo al punto de partida

Es un hecho indiscutible que los accidentes de tráfico constituyen un problema social de gran importancia y repercusión, si atendemos al número de muertos y lesionados que se derivan de ellos en todo el mundo, y de forma especial en nuestro país.

Repercusión asociada a un alto coste económico, y lo que es peor, de infinito sufrimiento humano.

*«Me quedé mirando mientras se lo llevaban
Y pensé en una novia o una joven esposa
Y un reservista llamando a una puerta a medianoche
Para decir "Tu chico ha muerto en un accidente en la
autopista"»*

(Wreck on the highway, The River, Bruce Springsteen)

Por todo ello, tenemos la obligación ética de abordar esta problemática. Obligación que pasa por profundizar en el conocimiento del problema y en el desarrollo de intervenciones que reduzcan la incidencia de la misma. Ambas cuestiones, tan íntimamente relacionadas, no son posibles, sin potenciar la investigación científica en esta área.

Lo que sí podemos afirmar hoy, porque lo sabemos con toda certeza, es que el "factor humano" es el principal responsable de los accidentes de tráfico, tal y como demuestran los datos objetivos provenientes de las denominadas macro-investigaciones o investigaciones en profundidad de las causas de los accidentes (Indiana Try-level, NHTSA, Reagir, etc.).

También todos los estudios internacionales afirman que de todas las estrategias que existen para intervenir sobre esta

problemática, son las preventivas las que muestran mayor eficacia y rentabilidad económica y social, ya que tratan de incidir en que el accidente no se produzca.

De entre las diferentes estrategias preventivas, destaca con un valor diferencial la formación y la educación vial, ya que además de que van dirigidas a intervenir sobre el "factor humano", intervienen sobre los aspectos fundamentales que determinan el comportamiento.

1.2 Y, ¿qué decir de la educación y la formación vial?

«Diario de un peatón, es la verdad

No supe conducir ni conducirme»

(Diario de un Peatón, Joaquín Sabina)

Si hablamos de educación y formación vial, no somos los primeros que lo hacemos. Antes de que cualquiera de nosotros pensáramos en ello ya hubo otros que lo hicieron. No en vano, la práctica de estas dos estrategias, utilizadas para mitigar los accidentes de tráfico, es tan antigua casi como la propia existencia del tráfico.

Sin embargo, el hecho de que exista una tradición y experiencia en su práctica, no quiere decir, que sus formas de aplicación hayan llegado a culminar el cumplimiento de los objetivos aludidos para las que fueron desarrolladas. Si así hubiera sido, no tendría sentido seguir trabajando y profundizando en esta línea.

Por ello, si nosotros tuviéramos que calificar la Educación y la Formación Vial, en lo que se refiere a nuestro país, en términos docentes, lo haríamos como una "asignatura pendiente".

Y hemos utilizado esta metáfora, no de forma arbitraria, sino por lo que de ella se deriva. Así, podemos afirmar que es una asignatura existente, que todavía no hemos aprobado, pero que tenemos que superar si queremos conseguir nuestros objetivos de lograr reducir significativamente la accidentalidad viaria.

Y si analizamos por qué no alcanza sus objetivos, nos damos cuenta de que existen muchas características, que podemos observar en la realidad de su práctica, que indefectiblemente tienen que conducirlo al fracaso.

De entre estas características podríamos destacar en el caso de la educación vial, su baja aplicación en el marco de los colegios, su casi nula aplicación en el resto de etapas no correspondientes con las edades de escolarización, su orientación metodológica en ocasiones equivocada y en ocasiones inexistente, su fundamentación, de la cual podemos predicar exactamente lo mismo, etc. Del caso de la formación vial podríamos predicar casi exactamente lo mismo en lo que se refiere a la orientación metodológica y su fundamentación.

En efecto, si analizamos muchas de las intervenciones que se realizan en nuestro país sobre educación y formación vial, éstas carecen de la suficiente fundamentación científica, cuando no de una evaluación seria sobre su eficacia, (más que en otros países donde también se produce tanto la falta de fundamentación científica como la ausencia de evaluaciones).

La evaluación de dichas intervenciones, que en la mayoría de las ocasiones brilla por su ausencia, da la impresión de que no es importante o que se considera mejor no hacerla por los resultados que pudiera evidenciar.

Pero ¿cuáles son las razones de esta realidad? Desde nuestro punto de vista fundamentalmente dos. Por una parte, la falta de una investigación científica fuerte y sólida en el ámbito de estudio del Tráfico y de la Seguridad Vial, y

en especial de la educación y la formación vial. Y por otra parte, algo que está a la base de lo anteriormente mencionado, la escasez de recursos destinados a la implementación y evaluación de programas.

Todo ello, no es más que el reflejo de la falta de concienciación suficiente y preocupación de los poderes públicos hacia esta problemática. Sin embargo, nos resistimos a pensar que esa falta de interés sea compartida por el resto de la población española.

El problema radica en que, cuando se formulan críticas a un sistema (constructivas, se entiende) o se propone la necesidad de modificarlo, se generan inmediatamente reacciones por parte de aquellos que tienen una responsabilidad clara en este área, que se sienten especialmente molestos.

Quizás esta reacción está motivada por el hecho de que piensen que la mejor forma de controlar el sistema es que éste no se modifique, acallando las críticas que puedan surgir en torno a él. Pero la realidad, es que dichas personas y colectivos hacen un flaco favor a un sistema ya de por sí denostado.

Porque, ¿es en sí mala una crítica? La respuesta debe ser rotunda: no. ¿Está a la base de nuestras críticas la motivación de realizar daño a algunas personas? La respuesta es clara: no.

De hecho, consideramos que este pensamiento crítico debe extenderse hacia todas las acciones, también las desarrolladas por nosotros mismos. Aunque lo cierto es que la ventaja que tenemos los investigadores es que entre nuestras tareas está la de detectar las deficiencias, generar los marcos adecuados y engendrar nuevos desarrollos que mejoren los del pasado.

Así, podemos afirmar que nuestra visión de la educación y de la formación vial, es ligera pero imprescindiblemente diferente de la que nos encontramos en la realidad.

Y ¿cuáles serían los cambios que deberíamos hacer en la práctica de la Educación y la Formación Vial? Como punto de partida apuntaríamos:

- Un incremento de la inversión en investigación.
- Aumento de la destinación de recursos a la implementación de programas.
- Optimización de la eficacia de las intervenciones.
- Establecimiento de la necesidad de evaluar las acciones que se pongan en marcha.

En definitiva, en primer lugar acabar con la falta de recursos y en segundo lugar romper el divorcio de la investigación y la práctica.

¡Además, ¿por qué no vamos a querer crecer?, ¿por qué no vamos a querer cambiar?!

¡Pero si la realidad es cambiante, si la propia realidad del tráfico es cambiante!

Hasta el momento hemos unido dos estrategias como son la educación y la formación vial. Esto lo hemos hecho con toda intencionalidad, tratando de transmitir una realidad global de la que son partícipes las dos.

Pero debemos llamar la atención que en nuestro planteamiento no hemos querido en absoluto incumplir un presupuesto fundamental (que en este caso no tenía tanta importancia pero que en la práctica diaria sí que lo tiene): La educación y la formación vial no son lo mismo.

No es la pretensión de este capítulo introductorio definir y describir las características de cada una de estas estrategias y en consecuencia, abordar sus diferencias. Este objetivo lo abordaremos más tarde.

Pero en este momento, si quisiéramos llamar la atención, sobre el hecho de que precisamente en esa confusión radican muchos de los problemas que encontramos en la práctica en nuestro país (que no ocurre del mismo modo, ni en el mismo grado en el resto de países de nuestro entorno).

El problema, como ya analizaremos con mayor detenimiento es que **en la formación hay una ausencia de educación vial y la educación vial es en demasiadas ocasiones una réplica absurda y temporalmente inadapta de la formación vial. (Alonso, 2003).**

También el problema deriva de la creencia y práctica de que la educación y la formación vial deben localizarse temporalmente en momentos puntuales de la existencia. Y llegado este punto, debemos confesar que habremos alcanzado el objetivo de este epigrafe, si hemos conseguido generar polémica, por cuanto pensamos que ésta es buena cuando sirve de revulsivo impulsor de un debate en la dirección de un cambio que permita una mejora de ambos sistemas.

Hay que mejorar, pues, incrementando la presencia de la educación y la formación vial. Y ello, a través del apoyo de los programas existentes y de la mejora de la eficacia de los mismos para que contribuyan a la generación de conductas más responsables, seguras y solidarias en el ámbito del tráfico, y permitan de una vez por todas acabar con esa lacra social que significan los accidentes de tráfico.

1.3 El segundo paso de un largo camino iniciado

«Las oportunidades están habitualmente disfrazadas como un duro trabajo, por lo cual la mayoría de la gente no las reconoce»

(Ann Landers)

Es obvio que toda andadura se define, tanto por los pasos que se han dado como por los pasos que se están dando.

La relación del INTRAS y del programa social **Actitudes** de Audi, que comenzó el año pasado, tuvo como primer objetivo trabajar en una línea de investigación / intervención con el propósito de reducir la agresividad en la conducción.

La elección de esta temática estuvo motivada porque era una problemática que preocupaba tanto a los expertos como al conjunto de la población española, tal y como se confirmó posteriormente con alguna de las investigaciones.

De las conclusiones de aquella línea de investigación hubo una que destacó por diversos motivos: hay que potenciar la Educación y la Formación Vial como estrategia para mitigar esta problemática específica relacionada tanto con la conducción como con los accidentes derivados de la misma.

Pero además, la educación y la formación vial no solamente deben ser instrumentos para mitigar la agresividad en la conducción, sino que pueden ser también útiles para abordar otros factores relacionados con la accidentalidad vial.

Y como el empeño ha sido siempre buscar la utilidad social de cada uno de los pasos que damos, sin quererlo, ese primer paso había marcado la dirección del segundo, que no es otro que el de abordar la temática de la educación y la formación vial.

Y para este "segundo empeño" hemos querido replicar el modelo y estructura que tan buenos resultados ofrecieron el año anterior.

El eje central de dicho modelo es comenzar por aumentar nuestro conocimiento, como tantas veces hemos defendido. Partimos de nuevo de la creencia demostrada tantas veces por la ciencia que es la investigación la única arma que dota a las autoridades, instituciones y profesionales con competencias propias o autoimpuestas,

de las herramientas eficaces que permiten alcanzar objetivos con cierta garantía de éxito.

Y siguiendo aquella estructura, no es arbitrario que la primera actuación haya sido la realización de un estudio documental, donde en este caso nos hemos aproximado a los modelos y la práctica de la educación y la formación vial que se está desarrollando en otros países, haciendo especial hincapié en nuestro entorno más próximo, el europeo. Dicho estudio comparte protagonismo con otro iniciado de forma paralela que ha consistido en un estudio de opinión de la población española (realizada evidentemente a través de una muestra representativa de la misma). Este estudio se justifica, de nuevo, por la propia realidad. Una premisa de la que partir: "el objetivo último de cualquier investigación, estudio... en el ámbito de la seguridad vial, es elaborar, diseñar, e implementar intervenciones que conlleven a una reducción en las consecuencias negativas del tráfico"; sin embargo, tan importante es el diseño de la intervención como conocer cómo la intervención va a ser aceptada por el público objetivo o público adoptante. En este sentido era necesario complementar nuestro trabajo con un análisis de lo que opina la población española.

En último término y como actividad complementaria, se ha planteado la realización de unas Jornadas de Reflexión, "*2ª Jornadas de Reflexión **Attitudes** ¿Formación o educación vial?*" a través de unos focus-group (grupos de discusión) que sirvan de reunión de expertos y responsables en las materias y campos de actuación que confluyen en esta problemática. Con estas Jornadas seguimos pretendiendo impulsar la actividad de investigación-intervención, que desarrollado de protagonismo, desde la integración y suma de esfuerzos de instituciones y personas, permita avanzar más y más rápido en el sentido deseado.

1.4 Dar el paso de realizar un estudio de población: objetivos de este estudio

Pero, ¿por qué una encuesta a la población? ¿Qué objetivos perseguimos con dicha encuesta? ¿Qué utilidad práctica pueden tener los resultados de la misma?

La respuesta a la globalidad de estas cuestiones es tan sencilla como importante por sus implicaciones.

En primer lugar, habría que decir que realizar una encuesta a la población es una de las distintas metodologías que se pueden utilizar a la hora de investigar el complejo mundo de la Seguridad Vial, y en particular de la educación y la formación vial.

- Por lo tanto, como cualquier investigación, utilice la metodología que utilice, contribuye desde su modestia, a incrementar nuestro conocimiento en este ámbito. Esto cobra especial importancia si tenemos en cuenta esa carencia de investigación y de fundamentación en la educación y la formación vial a la que hacíamos alusión en puntos anteriores.
- En segundo lugar, pensamos que este tipo de estudio, que tan buenos resultados nos dio el año pasado, es ideal para estimular el debate público que queremos generar. De este modo facilitamos los posicionamientos de las personas e incrementamos la riqueza en las discusiones a través de todas las variables que hemos podido tratar.
- En tercer lugar, vamos a conocer lo que piensa la población española, desde el propio grado de percepción del problema, hasta la utilidad esperada de diversas formas de aplicación de la educación y la formación vial.

En este sentido, debemos recordar, que si queremos garantizar la eficacia de determinadas medidas, hemos de

tener en cuenta ineludiblemente la influyente existencia de la "aceptación social" de las medidas.

Y todo ello, adquiere además un valor más relevante si cabe, al pensar que pese a que la educación y la formación vial están relativamente reguladas en nuestro país, sus formas de aplicación (y los presupuestos de los que parten los agentes que las aplican) no son unívocas. En este sentido, nos ha parecido interesante testar en algún grado algunas de esas variables diferenciales tal y como se dan en la práctica.

Así, esta cuestión es interesante en el caso de la educación vial, desde su inicio como es el grado de percepción de aplicación de la misma.

Por otra parte, hay que saber que esta metodología (o metodologías similares), ha sido ampliamente utilizada por muchas investigaciones en este ámbito, en otros países pero específicamente en nuestro país (para revisar algunos de estos estudios, los realizados para la DGT, consultar el libro "Educación Vial. 10 años de investigación para la Educación Vial" editado por dicha institución).

No obstante, teniendo en cuenta la amplitud, complejidad y riqueza de la problemática que pretendemos abordar y de la educación y la formación vial como estrategias para mitigarla, las orientaciones son muy distintas en cada caso. Ello no quiere decir que no existan ciertas variables comunes en algunos de los aspectos que se tratan en todas las investigaciones realizadas hasta el momento y la que realizamos nosotros en este momento. Dichas "coincidencias", menores quizás de lo deseable (aunque es obvio que no nos podemos limitar a lo determinado por otros investigadores en otros momentos), permitirán en el futuro extraer algunas conclusiones desde el punto de vista evolutivo, que son de máximo interés. Y decimos en el futuro, porque en esta publicación no es el objetivo central realizar dicha tarea.

En todo caso, si que quisieramos aprovechar este momento para mencionar y desarrollar algunas características de nuestro "ambicioso" estudio que le diferencian del resto:

Una de ellas es el rango de cuestiones que se han tratado ha sido muy amplio, tal y como se concluiría de una lectura de la encuesta.

Esto evidentemente tiene una relación directa con el gran número de preguntas y con la larga duración del tiempo de entrevista.

En este sentido, y en este momento, no quisieramos dejar de agradecer a las personas anónimas que han participado desinteresadamente en este estudio constituyendo parte de la muestra que hemos utilizado.

De esta forma el cuestionario aparte de las cuestiones de filtro y de los datos de los sujetos relacionados con la conducción y la interacción con el tráfico, se estructura en cinco bloques, que en este capítulo mencionábamos, pero que en un capítulo posterior desarrollaremos y del que ahora presentamos con una agrupación.

En primer lugar, los bloques I, II y III están compuestos por una serie de preguntas que tienen que ver con el producto de la formación y la educación vial. En los bloques I y II se tratan aspectos más básicos y generales y en el bloque III, el más extenso, se tratan de forma exhaustiva constructos fundamentales como son los conocimientos, las actitudes-comportamientos y la percepción del riesgo.

En segundo lugar, tenemos los bloques IV y V. En cada uno de ellos tratamos de determinar aspectos fundamentales de la percepción de su *praxis*, como pueden ser su grado de presencia y penetración, su grado de aceptación o la opinión sobre su eficacia, variables éstas determinadas, sin duda, por aspectos tan esenciales como los medios y formas de su materialización.

Otra de esas características es el amplio rango también de variables definitorias que se han recogido de la muestra, que superan con creces a las utilizadas por este tipo de estudios.

Y esto ha sido así desde el primer momento, donde se han analizado de forma claramente diferenciada tres **tipos de usuarios** de la vía, cuyos comportamientos y actitudes probablemente difieran teniendo en cuenta la distinta perspectiva con la que se enfrentan al ámbito del tráfico: conductores, usuarios de bicicleta y peatones.

Esto ha permitido establecer perfiles distintos de los clásicos, que suelen ser los categorizados por variables de sexo y edad fundamentalmente, y realizar agrupaciones que son interesantes desde el punto de vista de la focalización de las intervenciones, como la exposición al riesgo, historial de accidentes, etc.

Todas estas variables independientes son susceptibles de cruzarlas con cada uno de los ítems que componen la encuesta, lo cual genera una información de gran riqueza. No obstante, y teniendo en cuenta las limitaciones de espacio de esta publicación, únicamente se recogen algunos de ellos, seleccionados en función, por supuesto, de criterios objetivos, como su significación estadística, pero también en función de otros criterios de carácter más subjetivo determinados por los investigadores.

Esta limitación no es un perjuicio, dado que la posesión de esta información adicional que aquí no se presenta será mostrada con posterioridad mediante otros medios de comunicación científica y social.

Y, aunque algunos de los cruces realizados entre las distintas variables y los aludidos perfiles no han alcanzado un nivel de significación suficiente o determinante, dicho resultado nos ha aportado una información del todo útil para los objetivos comentados.

Este libro como ya hemos comentado tiene un objeto

inmediato, servir de base para el diseño y formulación de posibles estrategias de intervención, en las "2ª Jornadas de Reflexión **Attitudes**: ¿Formación o Educación Vial?", facilitando, a su vez, el debate que en dichas jornadas se producirá. Pero su pretensión de utilidad se extiende más allá. Es una opción de presente, pues pretendemos convertir este libro en manual de consulta para los que en el día a día intervienen en el ámbito de la Educación y la Formación Vial.

Y para ello, el libro se ha estructurado en tres grandes partes.

- En la primera de ellas, para permitir una mejor composición sobre las circunstancias de dónde se han extraído los datos del estudio, se describe la metodología del estudio. De esta forma, se ha realizado una descripción del tipo de encuesta, del cuestionario utilizado, de los criterios de calidad empleados en su aplicación y de las características de la muestra representativa de la población española.
- En una segunda parte, presentamos los resultados más relevantes y significativos del estudio. Atendiendo a los aspectos y áreas temáticas que se trabajan en la encuesta, este capítulo, como presupondrán es el de mayor extensión del libro y a su vez está dividido en los bloques que comentamos anteriormente.
- En una tercera parte, realizamos un recorrido sobre algunos de los resultados que, siendo significativos, puedan ofrecer un panorama general de los conocimientos obtenidos mediante esta investigación. Y lo hacemos desde la óptica, que nunca debemos perder, de las implicaciones que los mismos pueden tener desde un punto de vista aplicado.

Además, en este capítulo, junto con los datos ya mostrados en el capítulo de resultados (fundamentalmente centrado en ofrecer las medias de las respuestas de los

encuestados), se aportan otros datos. Estos datos hacen referencia fundamentalmente a porcentajes, atribuidos a determinados valores (mostrando en cierto grado la varianza), que pueden contribuir a una mayor comprensión de las aportaciones del presente estudio y de las conclusiones alcanzadas.

Como comentaremos, este capítulo configura únicamente una primera aproximación a las numerosas conclusiones que se pueden extraer de una investigación como la realizada, que quedan por nuestra parte para foros y publicaciones posteriores, pero que pueden y deben ser extendidas por la propia actividad del lector del estudio.

En último lugar, en un anexo reproducimos el cuestionario de forma íntegra, para posibilitar su consulta.

Esperamos que toda esta información sea suficiente para cumplir con los objetivos que nos hemos planteado, y que el esfuerzo del programa social **Attitudes** de Audi y del INTRAS haya valido la pena.

2. LA INVESTIGACIÓN

2.1 Muestra utilizada

El tamaño muestral ha sido de 1.200 encuestas

La extracción de la muestra se ha realizado por un procedimiento de muestreo aleatorio, proporcional a la población en función de las variables sexo, edad, Comunidad Autónoma y hábitat, considerando a la población general de 14 o más años. El tamaño muestral de partida ha sido de 1.200 encuestas⁽¹⁾.

Para el proceso de muestreo se ha partido de la maqueta de distribución de la muestra presentada en la Tabla 1 y en la Tabla 2.

Grupos de edad	Varones	Mujeres	Total
14-18	46	43	89
19-24	68	66	134
25-30	70	68	138
31-45	158	157	315
46-65	149	156	305
más de 65	91	128	219
Total	582	618	1.200

Tabla 1: Maqueta de distribución de muestra por edad y sexo (revisión del padrón municipal del año 2000)

2.1.1 Distribución de la muestra

A partir del diseño de la muestra planteado en la maqueta de distribución, se han obtenido un total de 1.206 encuestas aplicadas a sujetos en general. La pregunta de filtro utilizada para seleccionar a los sujetos que finalmente han formado parte del estudio ha sido la edad del entrevistado (no se ha aplicado la encuesta a menores de 14 años).

⁽¹⁾ Supone operar con un margen de error del 2,9%, siendo el intervalo de confianza del 95,5% en el caso más desfavorable de $p=q=50\%$.

Comunidad Autónoma	Menos de 10.000	De 10.001 a 50.000	De 50.001 a 100.000	De 100.001 a 500.000	Más de 500.000	Ambos sexos
Andalucía	50	63	20	47	36	216
Aragón	11	6	0	0	18	35
Asturias	5	11	8	14	0	37
Islas Baleares	5	10	0	10	0	26
Canarias	7	21	3	21	0	52
Cantabria	5	3	2	5	0	16
Castilla y León	33	9	8	23	0	72
Castilla La Mancha	26	13	8	4	0	51
Cataluña	38	44	23	37	44	185
Comunidad Valenciana	24	45	14	18	22	122
Extremadura	17	6	4	4	0	31
Galicia	27	24	10	19	0	80
Madrid	9	16	16	30	86	157
Murcia	3	14	2	16	0	35
Navarra	8	3	0	5	0	16
País Vasco	12	19	8	22	0	61
La Rioja	3	1	0	4	0	8
TOTAL	282	309	124	279	206	1.200

Tabla 2: Maqueta de distribución de muestra por Comunidad Autónoma y tipo de hábitat (revisión del padrón municipal del año 2000)

La muestra obtenida es representativa de la población general de usuarios de la vía (conductores y no conductores) mayores de 13 años en España (en la Tabla 3 se puede observar el censo en función del sexo y de la edad).

Sexo	Hombres	Mujeres
Censo	20.021.850	20.825.521
	49%	51%

Edad	14-17	18-22	23-29	30-39	40-49	50-64	65 o más
Censo	1.848.219	2.880.254	4.858.769	6.669.028	5.636.824	6.496.942	6.964.267
	5%	8%	14%	19%	16%	18%	20%

Tabla 3: Censo de población en España en el año 2001 en función del sexo y en función de la edad. Fuente: INE, 2003

Teniendo en cuenta esta distribución poblacional, en la Tabla 4 se presenta la información de la muestra por edad y sexo.

*Tabla de contingencia Grupos de Edad * Sexo*

			Sexo		Total
			Hombre	Mujer	
Edad 14-17	Recuento		36	27	63
	% de Edad		57,1%	42,9%	100,0%
	% de Sexo		6,2%	4,3%	5,2%
18-22	Recuento		55	62	117
	% de Edad		47,0%	53,0%	100,0%
	% de Sexo		9,5%	10,0%	9,7%
23-29	Recuento		81	82	163
	% de Edad		49,7%	50,3%	100,0%
	% de Sexo		14,0%	13,2%	13,6%
30-39	Recuento		102	93	195
	% de Edad		52,3%	47,7%	100,0%
	% de Sexo		17,6%	15,0%	16,2%
40-49	Recuento		100	113	213
	% de Edad		46,9%	53,1%	100,0%
	% de Sexo		17,3%	18,2%	17,7%
50-64	Recuento		110	117	227
	% de Edad		48,5%	51,5%	100,0%
	% de Sexo		19,0%	18,8%	18,9%
65 o más	Recuento		95	128	223
	% de Edad		42,6%	57,4%	100,0%
	% de Sexo		16,4%	20,6%	18,6%
Total	Recuento		579	622	1.201
	% de Edad		48,2%	51,8%	100,0%
	% de Sexo		100,0%	100,0%	100,0%

Tabla 4: Distribución de la muestra por edad y sexo

Asimismo podemos observar la distribución por Comunidades Autónomas y sexo (Tabla 5).

*Tabla de contingencia Comunidad Autónoma * Sexo*

			Sexo		Total
			Hombre	Mujer	
Comunidad Autónoma	Andalucía	Recuento % de Sexo	108 18,5%	102 16,4%	210 17,4%
	Cataluña	Recuento % de Sexo	82 14,0%	102 16,4%	184 15,3%
	Comunidad Valenciana	Recuento % de Sexo	60 10,3%	65 10,5%	125 10,4%
	Pais Vasco	Recuento % de Sexo	33 5,7%	26 4,2%	59 4,9%
	Canarias	Recuento % de Sexo	21 3,6%	28 4,5%	49 4,1%
	Galicia	Recuento % de Sexo	38 6,5%	42 6,8%	80 6,6%
	Extremadura	Recuento % de Sexo	12 2,1%	19 3,1%	31 2,6%
	Madrid	Recuento % de Sexo	92 15,8%	78 12,5%	170 14,1%
	Murcia	Recuento % de Sexo	18 3,1%	14 2,3%	32 2,7%
	Navarra	Recuento % de Sexo	11 1,9%	8 1,3%	19 1,6%
	La Rioja	Recuento % de Sexo	2 0,3%	6 1,0%	8 0,7%
	Aragón	Recuento % de Sexo	19 3,3%	16 2,6%	35 2,9%
	Asturias	Recuento % de Sexo	17 2,9%	21 3,4%	38 3,2%
	Baleares	Recuento % de Sexo	10 1,7%	16 2,6%	26 2,2%
	Cantabria	Recuento % de Sexo	6 1,0%	10 1,6%	16 1,3%
	Castilla-León	Recuento % de Sexo	35 6,0%	38 6,1%	73 6,1%
	Castilla-La Mancha	Recuento % de Sexo	20 3,4%	31 5,0%	51 4,2%
	Total	Recuento % de Sexo	584 100,0%	622 100,0%	1.206 100,0%

Tabla 5: Distribución de la muestra por comunidad autónoma y sexo

2.1.2. Otras características de la muestra

Se han analizado tres tipos de usuarios: conductores, usuarios de bicicleta y peatones

En el presente estudio se han analizado de forma claramente diferenciada tres **tipos de usuarios** de la carretera cuyos comportamientos y actitudes difieren teniendo en cuenta la distinta perspectiva con la que se enfrentan al ámbito del tráfico: conductores, usuarios de bicicleta y peatones. Por ello, se debe analizar cada una de las sub-muestras por separado y comprobar el grado de homogeneidad de los sujetos que componen cada sub-muestra, con el objetivo de que las conclusiones extraídas sean lo más representativas posibles de la población general. En la Tabla 6 se observa la distribución de las diferentes sub-muestras en función del sexo.

Tabla de contingencia Tipo de usuario * Sexo

			Sexo		Total
			Hombre	Mujer	
Tipo de usuario	Conductor actual	Recuento	451	279	730
		% de Tipo de usuario	61,8%	38,2%	100,0%
		% de Sexo	77,2%	44,9%	60,5%
	Usuario de bicicleta	Recuento	38	21	59
		% de Tipo de usuario	64,4%	35,6%	100,0%
		% de Sexo	6,5%	3,4%	4,9%
	Peatón	Recuento	95	322	417
		% de Tipo de usuario	22,8%	77,2%	100,0%
		% de Sexo	16,3%	51,8%	34,6%
Total		Recuento	584	622	1.206
		% de Tipo de usuario	48,4%	51,6%	100,0%
		% de Sexo	100,0%	100,0%	100,0%

Tabla 6: Distribución de la muestra por tipo de usuario y sexo

Pese a que la distribución no es homogénea en los dos sexos en función del tipo de usuario, debemos destacar que sí son claramente representativas de la población general, sobre todo en el grupo de conductores, ya que si tenemos en cuenta los datos sobre el censo de conductores observamos que mantienen aproximadamente dicha proporcionalidad (Tabla 7).

Desde este punto de vista, nos centraremos en cada uno

Varones		Mujeres		Total
13.696.414	63,56%	7.852.025	36,44%	21.584.439

Tabla 7: Censo de conductores en 2001 (incluyendo licencias) en función del sexo (Fuente: Anuario Estadístico General de la DGT)

de los grupos de usuarios a la hora de estudiar algunas de sus características:

2.1.2.1. Conductores

Se dispone de una muestra de 730 conductores, que han sido filtrados a partir de la pregunta "¿Tiene en la actualidad permiso de conducir o licencia?".

La muestra de conductores ha sido de 730 sujetos

Algunas de las principales características de esta submuestra que se deben considerar son la experiencia, la exposición al riesgo y el historial de accidentes previos. En cuanto a la **experiencia en la conducción**, se ha estimado a partir de la pregunta "¿Desde hace cuanto tiempo conduce de forma habitual y continuada?". Los resultados se pueden ver en la Tabla 8, donde se han realizado agrupaciones de los años de conducción continuada y se ha relacionado con el sexo y el total. El total de respuestas obtenidas es de 694 (63,3% hombres y 36,7% mujeres). La distribución por edades es bastante equilibrada, con excepciones entre los grupos con más experiencia (">35"), aspecto más destacado entre las mujeres.

En cuanto a la **exposición al riesgo**, estimada a partir de los kilómetros recorridos como promedio al año, se puede observar la distribución de conductores en función de esta variable agrupada por segmentos y relacionada con el sexo y el total (Tabla 9).

El total de respuestas obtenidas en este caso es menor (452). La distribución en función de la exposición al riesgo es bastante equilibrada, excepto en el caso de ">50000" para ambos sexos y en el caso de "<1000" para los

Tabla de contingencia Años conduce * Sexo

			Sexo		Total
			Hombre	Mujer	
Años conduce	<3	Recuento	48	59	107
		% de Años conduce	44,9%	55,1%	100,0%
		% de Sexo	10,9%	23,1%	15,4%
3-5	Recuento	42	34	76	
	% de Años conduce	55,3%	44,7%	100,0%	
	% de Sexo	9,6%	13,3%	11,0%	
6-10	Recuento	53	42	95	
	% de Años conduce	55,8%	44,2%	100,0%	
	% de Sexo	12,1%	16,5%	13,7%	
11-15	Recuento	50	32	82	
	% de Años conduce	61,0%	39,0%	100,0%	
	% de Sexo	11,4%	12,5%	11,8%	
16-20	Recuento	57	27	84	
	% de Años conduce	67,9%	32,1%	100,0%	
	% de Sexo	13,0%	10,6%	12,1%	
21-25	Recuento	49	27	76	
	% de Años conduce	64,5%	35,5%	100,0%	
	% de Sexo	11,2%	10,6%	11,0%	
26-35	Recuento	90	32	122	
	% de Años conduce	73,8%	26,2%	100,0%	
	% de Sexo	20,5%	12,5%	17,6%	
>35	Recuento	50	2	52	
	% de Años conduce	96,2%	3,8%	100,0%	
	% de Sexo	11,4%	0,8%	7,5%	
Total	Recuento	439	255	694	
	% de Años conduce	63,3%	36,7%	100,0%	
	% de Sexo	100,0%	100,0%	100,0%	

Tabla 8: Distribución de la muestra de conductores por años que conduce y sexo

hombres, como es previsible ya que estos últimos presentan claramente una mayor exposición al riesgo que las mujeres.

Se han realizado agrupaciones de los años de conducción y se ha relacionado con el sexo

Finalmente, en cuanto al **historial de accidentes** se ha decidido escoger la estrategia de delimitar el tipo de accidente, seleccionando únicamente aquellos que hayan sufrido como conductor. En concreto, la pregunta utilizada es la siguiente: "¿Cuántos *Accidentes de tráfico*" de todo tipo ha tenido independientemente de quién haya sido el causante?", diferenciando a su vez entre accidentes con víctimas graves o muertos, con víctimas leves, o con sólo daños materiales.

Tabla de contingencia Kms anuales * Sexo

			Sexo		Total
			Hombre	Mujer	
Kms anuales	<1.000	Recuento	15	16	31
		% de Kms anuales	48,4%	51,6%	100,0%
		% de Sexo	4,2%	16,3%	6,9%
	1.000-5.000	Recuento	52	25	77
		% de Kms anuales	67,5%	32,5%	100,0%
		% de Sexo	14,7%	25,5%	17,0%
	6.000-10.000	Recuento	76	17	93
		% de Kms anuales	81,7%	18,3%	100,0%
% de Sexo		21,5%	17,3%	20,6%	
11.000-15.000	Recuento	70	13	83	
	% de Kms anuales	84,3%	15,7%	100,0%	
	% de Sexo	19,8%	13,3%	18,4%	
16.000-25.000	Recuento	69	16	85	
	% de Kms anuales	81,2%	18,8%	100,0%	
	% de Sexo	19,5%	16,3%	18,8%	
26.000-50.000	Recuento	52	11	63	
	% de Kms anuales	82,5%	17,5%	100,0%	
	% de Sexo	14,7%	11,2%	13,9%	
>50.000	Recuento	20	0	20	
	% de Kms anuales	100,0%	0,0%	100,0%	
	% de Sexo	5,6%	0,0%	4,4%	
Total	Recuento	354	98	452	
	% de Kms anuales	78,3%	21,7%	100,0%	
	% de Sexo	100,0%	100,0%	100,0%	

Tabla 9: Distribución de la muestra de conductores por kilómetros anuales recorridos y sexo

Se ha considerado la exposición al riesgo en función de los kilómetros anuales recorridos

En la Tabla 10 se muestran los principales resultados del número de accidentes con víctimas (mortales, graves y leves) en función del sexo, y se observa que la mayoría de los sujetos encuestados no ha tenido ningún accidente cuando circulaban como conductor (un 85,8%), de forma más destacada en el caso de las mujeres. La tabla refleja claramente la mayor implicación de los hombres en accidentes con víctimas cuando ellos circulaban como conductores. Este resultado es previsible si tenemos en cuenta que ellos tienen mayor exposición al riesgo.

Tabla de contingencia N° accidentes con víctimas * Sexo

			Sexo		Total
			Hombre	Mujer	
N° accidentes con víctimas	0	Recuento	369	257	626
		% de N° accidentes con víctimas	58,9%	41,1%	100,0%
		% de Sexo	81,8%	92,1%	85,8%
	1	Recuento	59	15	74
		% de N° accidentes con víctimas	79,7%	20,3%	100,0%
		% de Sexo	13,1%	5,4%	10,1%
	2	Recuento	15	7	22
		% de N° accidentes con víctimas	68,2%	31,8%	100,0%
		% de Sexo	3,3%	2,5%	3,0%
	3 o más	Recuento	8	0	8
		% de N° accidentes con víctimas	100,0%	0,0%	100,0%
		% de Sexo	1,8%	0,0%	1,1%
Total	Recuento	451	279	730	
	% de N° accidentes con víctimas	61,8%	38,2%	100,0%	
	% de Sexo	100,0%	100,0%	100,0%	

Tabla 10: Distribución de la muestra de conductores por número de accidentes con víctimas y sexo

2.1.2.2. Usuarios de bicicleta

Este grupo incluye aquellos usuarios tanto con licencia o permiso en el pasado como sin licencia o permiso, que utilizan la bicicleta para realizar algún desplazamiento. En este caso, también analizamos la exposición al riesgo y el historial de accidentalidad.

El estudio refleja la mayor implicación de los hombres en accidentes con víctimas cuando ellos circulaban como conductores

En cuanto a la **exposición al riesgo**, se ha planteado a partir de la pregunta "¿Estos desplazamientos son habituales?, es decir, ¿Utiliza la bicicleta entre semana o son esporádicos (en su tiempo libre o de ocio)?" . En la Tabla 11 se presenta la distribución de la muestra en función de la frecuencia de uso de la bicicleta y el sexo. Se puede observar el mayor uso de la bicicleta entre los hombres, destacando de forma proporcional respecto a las mujeres en cuanto al uso habitual de la bicicleta entre semana. Esta información indica de nuevo una mayor exposición al riesgo entre los hombres que entre las mujeres (éstas son más representativas en el grupo de los peatones), en relación al uso de la bicicleta como medio

Tabla de contingencia Uso bicicleta * Sexo

			Sexo		Total
			Hombre	Mujer	
Uso bicicleta	Habitual entre semana	Recuento % de Uso bicicleta % de Sexo	12 80,0% 31,6%	3 20,0% 14,3%	15 100,0% 25,4%
	Esporádico, tiempo libre	Recuento % de Uso bicicleta % de Sexo	26 59,1% 68,4%	18 40,9% 85,7%	44 100,0% 74,6%
Total		Recuento % de Uso bicicleta % de Sexo	38 64,4% 100,0%	21 35,6% 100,0%	59 100,0% 100,0%

Tabla 11: Distribución de la muestra de usuarios de bicicleta por frecuencia de uso y sexo

de transporte habitual. En cuanto al uso esporádico de la bicicleta en momentos de ocio, apenas existen diferencias entre ambos sexos.

Se observa un mayor uso de la bicicleta entre los hombres

Finalmente, en cuanto al **historial de accidentes** en bicicleta, se observa que en la muestra recogida, sólo un 18,6% ha sufrido algún accidente circulando en bicicleta. La pregunta es formulada de la siguiente forma: "¿Ha sufrido en alguna ocasión accidentes en bicicleta?". De nuevo es el grupo de los hombres el que presenta mayor peso en esta variable (ver Tabla 12).

Tabla de contingencia Accidentes en bicicleta * Sexo

			Sexo		Total
			Hombre	Mujer	
Accidentes en bicicleta	Si	Recuento % de Accidentes en bicicleta % de Sexo	8 72,7% 21,1%	3 27,3% 14,3%	11 100,0% 18,6%
	No	Recuento % de Accidentes en bicicleta % de Sexo	30 62,5% 78,9%	18 37,5% 85,7%	48 100,0% 81,4%
Total		Recuento % de Accidentes en bicicleta % de Sexo	38 64,4% 100,0%	21 35,6% 100,0%	59 100,0% 100,0%

Tabla 12: Distribución de la muestra de usuarios de bicicleta por número de accidentes y sexo

2.1.2.3. Peatones

En este grupo se incluye a aquellos entrevistados con licencia o permiso en el pasado (pero no actualmente), junto a aquellos que no han tenido ningún tipo de licencia o permiso, ni utilizan la bicicleta para realizar algún desplazamiento. Se ha recogido un total de 417 encuestados en este grupo. En la Tabla 13 se presenta la distribución en función del tipo de desplazamiento que habitualmente realizan como peatones, en función del sexo y el total.

Tabla de contingencia Desplazamientos * Sexo

			Sexo		Total
			Hombre	Mujer	
Desplazamientos	Rurales: entre municipios cercanos	Recuento % de Desplazamiento % de Sexo	11 19,6% 11,6%	45 80,4% 14,0%	56 100,0% 13,4%
	Urbanos: en la ciudad	Recuento % de Desplazamiento % de Sexo	72 23,2% 75,8%	239 76,8% 74,2%	311 100,0% 74,6%
	Cortos: entre ciudad y pueblos cercanos	Recuento % de Desplazamiento % de Sexo	12 24,0% 12,6%	38 76,0% 11,8%	50 100,0% 12,0%
Total		Recuento % de Desplazamiento % de Sexo	95 22,8% 100,0%	322 77,2% 100,0%	417 100,0% 100,0%

Tabla 13: Distribución de la muestra de peatones por tipo de desplazamiento y sexo

2.2 Descripción del cuestionario

El cuestionario recoge una serie de preguntas estructuradas en apartados diferenciados, con la intención de que ofrezcan una información clara respecto a los objetivos planteados en este estudio:

1. Cuestión de filtro.
2. Datos de los sujetos relacionados con la conducción y la interacción con el tráfico.

El cuestionario recoge una serie de preguntas estructuradas en apartados diferenciados, con la intención de que ofrezcan una información clara respecto a los objetivos planteados en este estudio

3. BLOQUE I: Valoración de aspectos generales relativos a los *"Accidentes de tráfico"* y la seguridad vial.
4. BLOQUE II: Valoración y autopercepción general de aspectos relacionados con la formación y la educación vial.
 - Autopercepción de los conocimientos, habilidades y actitudes como usuarios de la vía.
 - Valoración del grado de formación y educación vial en nuestra sociedad.
5. BLOQUE III: Evaluación de aspectos que determinan el comportamiento de los distintos tipos de usuarios en el ámbito del tráfico.
 - Evaluación de conocimientos.
 - Evaluación de actitudes y comportamientos.
 - Evaluación de la percepción de riesgo.
6. BLOQUE IV: Formación vial.
7. BLOQUE V: Educación vial.
8. Datos de clasificación.

Pero, ¿cuál es el sentido de los bloques?, ¿qué papel juega cada uno de ellos en la consecución de los objetivos de nuestro estudio?

Para responder a estas preguntas hemos realizado una agrupación clarificadora, que consiste en reunir los distintos bloques en dos grandes partes.

En la primera parte tenemos los bloques I, II y III, que están compuestos por una serie de preguntas que tienen que ver con el producto de la formación y la educación vial, que no es otro que los fundamentos del comportamiento en el ámbito del tráfico. En los bloques I y II se tratan aspectos más básicos y generales y en el bloque III, el más extenso, se tratan de forma exhaustiva constructos fundamentales como son los conocimientos, las actitudes-comportamientos y la percepción del riesgo.

En la segunda parte tenemos los bloques IV y V, en los que se trata de analizar específicamente la formación y la

La primera parte del cuestionario se centra en los fundamentos del comportamiento en el ámbito del tráfico. En la segunda parte, la formación y la educación vial

educación vial respectivamente. En cada uno de estos bloques tratamos de determinar aspectos fundamentales de la percepción de la población respecto a su praxis, como pueden ser su grado de presencia y penetración, su grado de aceptación o la opinión sobre su eficacia, variables sin duda influidas por aspectos tan esenciales como los medios y las formas de su materialización. Una vez obtenida toda la información a través de la aplicación telefónica de los cuestionarios, se ha llevado a cabo el proceso de depuración de los datos, eliminando inconsistencias o errores, y agrupando algunas de las variables recogidas para facilitar el análisis e interpretación de los resultados.

En el Anexo I se recoge el texto del cuestionario completo, con la ordenación original utilizada para su aplicación.

En primer lugar se ha utilizado una pregunta para acotar el universo de aplicación (edad superior a 13 años). Los datos de tipo demográfico (estado civil, sexo, posición socioeconómica en la familia, nivel de estudios y datos laborales) se recogen al final de la entrevista, cuando el entrevistador ya ha creado un clima de confianza con el entrevistado suficiente como para poder realizarle este tipo de preguntas más personales.

A continuación describiremos con más detalle el resto de apartados del cuestionario.

2.2.1. Datos de los sujetos relacionados con la conducción y la interacción con el tráfico

Las preguntas han permitido delimitar el tipo de usuario y sus características específicas

En este apartado se incluyen una serie de preguntas que permiten delimitar el tipo de usuario que se está entrevistando, así como su comportamiento habitual en el ámbito del tráfico desde cada una de sus perspectivas. Así, de forma jerarquizada se van delimitando las características de cada uno de los usuarios, y obteniendo

información de gran utilidad a la hora de explorar posibles diferencias, relaciones y condicionantes de las opiniones, actitudes y comportamientos de los sujetos en cuanto a la formación y la educación vial, y en cuanto al resto de aspectos analizados en el presente estudio.

Las primeras preguntas detectan a los usuarios que pueden conducir en la actualidad (P.1), y su relación profesional con la conducción (P.3, P.4 y P.5) o si su trabajo le supone un uso importante del vehículo (P.6). Para estos sujetos se recogen preguntas sobre algunos de los aspectos tradicionalmente analizados en este tipo de investigaciones, esto es, el nivel de exposición al riesgo, la experiencia en la conducción y la experiencia previa de accidentes. Por otra parte, se tienen en cuenta otros aspectos que consideramos de importancia en la investigación del comportamiento en la conducción.

La antigüedad del permiso o licencia, la frecuencia de uso del vehículo y el tiempo que lleva conduciendo de forma habitual y continuada nos ofrecen una visión más cuantitativa de la experiencia como conductor

Así, en primer lugar, se pregunta sobre el tipo de permiso o licencia que posee o que ha tenido en el pasado (P.7), ofreciendo una estimación cualitativa de la experiencia como conductor.

A continuación, los datos relacionados con la antigüedad del permiso o licencia (P.8), la frecuencia de uso del vehículo (P.9) y el tiempo que lleva conduciendo de forma habitual y continuada (P.12) nos ofrecen una visión más cuantitativa de la experiencia como conductor.

En tercer lugar, el kilometraje medio diario (P.10), el tiempo medio de conducción diaria (P.11), el promedio de kilometraje anual (P.16), el tipo de uso del vehículo (P.18), el tipo de desplazamientos (P.19) y el tipo de vías que habitualmente utilizan (P.20), nos aportan bastante información acerca del nivel de exposición al riesgo de los diferentes conductores.

Además, se añaden cuestiones relativas al *"Tipo de vehículo"* utilizado con mayor continuidad (P.13, P.14 y P.15) y a la antigüedad del mismo (P.17).

En quinto lugar, se pregunta sobre el número de accidentes que ha sufrido como conductor independientemente de quien haya sido el causante (P.21), aunque diferenciando la gravedad de éstos. Asimismo se pregunta acerca de las sanciones recibidas, valorando la percepción de los sujetos sobre si éstas han sido o no justas (P.22).

Finalmente, se les pregunta sobre su comportamiento como usuarios de bicicleta (si es que la utilizan para realizar algún desplazamiento), la frecuencia de uso y si ha sufrido accidentes con ésta (P.23, P.24 y P.32).

Por otra parte, volviendo a las primeras preguntas, también se detectan los usuarios que fueron conductores en el pasado pero ya no lo son (P.2). Éstos se clasificarán, bien como usuarios de bicicleta (P.23) o bien como peatones (P.33), pero tendrán una visión diferente del sistema del tráfico que el que tendrán aquellos que nunca han sido conductores. Para estos sujetos, se recoge información relativa al tipo de permiso de conducir o licencia que tenían en el pasado (P.7), su comportamiento como usuarios de bicicleta, si es que la utilizan para algún desplazamiento (P.23, P.24 y P.25) o su comportamiento como peatones, esto es, el tipo de desplazamiento que realizan andando (P.33).

Finalmente, aquellos que no han tenido nunca permiso o licencia de conducción (P.2), únicamente contestarán a las preguntas relacionadas con su comportamiento como usuarios de bicicleta, si es que lo son (P.23, P.24 y P.25), y en caso contrario, únicamente a la relacionada con el comportamiento como peatones (P.33).

Todas estas variables independientes son susceptibles de cruzarlas con cada uno de los ítems que componen la encuesta, posibilitando un extenso análisis diferencial, lo que genera una extensa información de gran riqueza e interés. No obstante, y puesto que esta publicación no

Las variables del cuestionario posibilitan un extenso análisis diferencial de gran riqueza e interés

puede ser infinita en su extensión, únicamente se recogen algunos de estos análisis en función de criterios objetivos como su significación estadística, y en función de otros criterios de carácter más subjetivo determinados por los investigadores, basados principalmente en la percepción de su utilidad pensando en todo momento en el lector final. Esta limitación no representará un perjuicio en el futuro puesto que la posesión de esta información adicional que aquí no se presenta, será mostrada con posterioridad mediante otros medios de comunicación científica y social.

2.2.2. BLOQUE I: Valoración de aspectos generales relativos a los accidentes de tráfico y la seguridad vial

Antes de entrar en detalle a describir las preguntas relativas al tema de la formación y educación vial, se han propuesto una serie de preguntas de opinión general relacionadas con la seguridad vial, de forma que permita a los sujetos introducirse en el tema de forma progresiva. Plantear preguntas directas al principio del cuestionario respecto a las medidas educativas/formativas podría crear un clima de desconcierto o desconfianza y produciría respuestas sesgadas o dirigidas, con lo que los resultados no serían representativos de la opinión real de los sujetos entrevistados.

Además, y como ya hemos comentado anteriormente, a partir de estas preguntas generales obtendremos una información muy valiosa acerca de algunos aspectos que son producto de la formación y la educación vial.

El bloque I se estructura en cuatro partes bien diferenciadas que recogen la opinión general sobre la seguridad vial, la problemática de la accidentalidad y su importancia en nuestra sociedad.

En primer lugar se plantea la valoración de la importancia de diferentes problemas sociales y sanitarios entre los que

El bloque I se estructura en cuatro partes bien diferenciadas recogiendo la opinión general sobre la seguridad vial, la problemática de la accidentalidad y su importancia en nuestra sociedad

se encuentra la problemática de los accidentes de tráfico (P.34). En segundo lugar, se pide la valoración de la importancia de diferentes factores como la causa más probable de los accidentes de tráfico (P.35). En tercer lugar se pregunta sobre el grado de acuerdo respecto a diferentes definiciones del concepto "accidente de tráfico" (P.36). Y finalmente se pregunta sobre la importancia de diferentes medidas de intervención para reducir el número de accidentes de tráfico, entre las que se plantea la formación y educación vial (P.37).

Se trata a través de estas preguntas de conocer cuál es la percepción de la incidencia y gravedad de los accidentes de tráfico como problema social y en comparación con otros problemas sociales, establecer cuáles son las creencias acerca de las causas de dicha accidentalidad, detectar cómo se conceptualizan dichos accidentes, lo cual nos muestra una relación directa con el tipo de estrategias personales que el sujeto puede desarrollar para evitarlos, y de analizar qué estrategias "institucionales" creen que son más adecuadas y eficaces para la consecución del mismo objetivo.

Todos los datos obtenidos nos dan una medida subjetiva muy interesante que cobra su mayor significado cuando los comparamos con los datos objetivos provenientes de distintos estudios científicos tales como las macro-investigaciones de accidentes (Indiana-Try-Level, Reagir, etc.).

Las preguntas del bloque I se han planteado a todos los usuarios entrevistados ya que tienen sentido para todos ellos.

El bloque II se estructura en base a las percepciones generales del usuario en el ámbito del tráfico

2.2.3. BLOQUE II: Valoración y autopercepción general de aspectos relacionados con la formación y la educación vial

El bloque II se estructura en dos preguntas sobre percepciones generales del usuario en el ámbito del tráfico.

Por una parte, se pregunta sobre la autopercepción en relación con distintas capacidades determinantes en la actividad de conducción (P.38). Estos aspectos se refieren a sus conocimientos, a sus habilidades y a su prudencia. Complementariamente se pregunta acerca de la capacidad genérica como conductores en función de dos tipos de vía de especial importancia como son las autopistas y las carreteras. Excepto el ítem 5 de esta pregunta, el cual también se pasa a peatones, el resto sólo se pregunta a conductores y usuarios de bicicleta.

Por otra parte, se pregunta a todos los usuarios sobre tres tópicos comunes en el ámbito de la formación y la educación vial, para que valore su grado de acuerdo (P.39): que la falta de formación y educación vial es cada día más acusada en comparación con las mejoras en la vía y en los vehículos, que los jóvenes muestran menor formación y educación vial que los más mayores, y que los hombres muestran menor formación y educación vial que las mujeres.

El bloque III se estructura en torno a la evaluación de los conocimientos, las actitudes/comportamientos y la percepción del riesgo

2.2.4. BLOQUE III: Evaluación de aspectos que determinan el comportamiento de los distintos tipos de usuarios en el ámbito del tráfico

Este bloque se estructura en tres partes diferenciadas: evaluación de los conocimientos, evaluación de las actitudes/comportamientos y evaluación de la percepción de riesgo.

El apartado relacionado con la **evaluación de conocimientos** se realiza desde dos perspectivas. En la primera (P.40) se realizan una serie de preguntas sobre conocimiento de normas, a las que el entrevistado debe contestar si son verdaderas o falsas (la evaluación es externa al sujeto). Existe algún ítem que puede parecer tener otro objetivo como testar un comportamiento o determinar un grado de percepción de riesgo, pero en

ningún caso es así, el objetivo de dicha redacción es preservar ciertas premisas metodológicas. Excepto el ítem 5 que también ha sido contestado por los peatones, el resto se presenta únicamente a conductores y usuarios de bicicleta.

En la segunda (P.41), es el propio entrevistado el que valora sus conocimientos respecto a las señales de tráfico (basado en la percepción de sí mismo). Esta temática y porque no decirlo problemática, está tratada en una pregunta por separado por la importancia que tiene la “*Señalización*” en el ámbito de la seguridad vial y la polémica que provocan algunas características de la misma.

En el apartado relacionado con la evaluación de **actitudes/comportamientos**, se plantean una serie de situaciones o conductas y se pregunta sobre la frecuencia con que ellos perciben que se dan en su vida diaria, bien porque ellos mismos las realizan, bien porque las realizan el resto de usuarios. Así, la pregunta P.42 se refiere a la percepción de los peatones sobre la frecuencia con que otros usuarios realizan ciertas conductas. La pregunta P.43 se refiere a su propia autopercepción respecto a la frecuencia con que realizan ciertos comportamientos y actitudes como peatones.

Por otra parte, se pregunta sobre las mismas conductas y actitudes a los conductores y usuarios de bicicleta (P.44), bien sobre la frecuencia con que ellos mismos las realizan, bien sobre la frecuencia con que las perciben en otros usuarios.

Además, al total de usuarios entrevistados se les pregunta sobre el grado de acuerdo con determinados sistemas y métodos de seguridad, prevención y control de los accidentes (P.45).

Finalmente, en el apartado de evaluación de la **percepción**

Al total de usuarios entrevistados se les pregunta sobre el grado de acuerdo con determinados sistemas y métodos de seguridad, prevención y control de los accidentes

del riesgo, se plantean una serie de situaciones en el tráfico y se pide a los sujetos que valoren el grado en que dichas situaciones pueden considerarse como peligrosas o no (P.46). Las situaciones 8, 9 y 10 únicamente se presentan a aquellos usuarios que actualmente o en el pasado han sido conductores.

2.2.5. BLOQUE IV: Formación Vial

Antes de iniciar este bloque, y dado que tratamos de diferenciar dos temáticas tan próximas, que en demasiadas ocasiones se solapan y confunden, optamos por dar al encuestado una definición de Formación Vial que pudiera centrar todo el conjunto de preguntas que realizáramos en el mismo.

Además y teniendo en cuenta la propia delimitación establecida por la definición del concepto de Formación Vial (es decir, "el proceso de aprendizaje por el cual obtenemos por parte de la administración la capacitación para conducir un vehículo"), esta pregunta únicamente se pasará a sujetos que conducen en la actualidad o que lo han hecho en el pasado.

Para centrar todo el conjunto de preguntas de este bloque, al encuestado se le ha dado una definición previa de Formación Vial

Este bloque incluye una serie de afirmaciones relacionadas con la formación vial (P.47) y los entrevistados deben especificar su grado de acuerdo o desacuerdo con cada una de las afirmaciones.

En las valoraciones que tiene que realizar el sujeto podemos realizar tres agrupaciones de los distintos ítems que pueden resultar clarificadoras del objetivo de la investigación. Así, encontramos: "valoraciones sobre el aprendizaje de la conducción vinculado al contexto de la autoescuela" (representados por los ítems 8/10/11), "valoraciones sobre el aprendizaje de la conducción vinculado a otros contextos" (representados por los ítems 5/9) y "valoraciones sobre el aprendizaje de la conducción relacionado con aspectos normativo legales"

(representados por los ítems 4/6/7/12/13/14).

Se trata en todo caso, y como apuntamos anteriormente, de conocer cómo se valora el sistema de formación vial, con todas las características que incluye (autoescuelas, profesorado, examen, etc.), orientando la evaluación hacia la percepción de la eficacia y utilidad del mismo, y hacia la valoración de las alternativas posibles a algunas de dichas características.

2.2.6. BLOQUE V: Educación Vial

Al igual que hicimos en el caso del bloque referido a la formación vial, y por los mismos motivos aducidos anteriormente, optamos por dar al encuestado una definición de Educación Vial que pudiera centrar todo el conjunto de preguntas que realizáramos en el mismo.

En este bloque se presentan una serie de afirmaciones relacionadas con la educación vial, a las que el sujeto entrevistado debe responder dando una valoración de su grado de acuerdo o desacuerdo con las mismas

En este bloque se presentan una serie de afirmaciones, en este caso relacionadas con la educación vial, a las que el sujeto entrevistado debe responder dando una valoración de su grado de acuerdo o desacuerdo con las mismas. En este caso, se considera a todos los encuestados (aunque no todos responden a todas las cuestiones) teniendo en cuenta que la educación vial debe afectar por igual a cualquier usuario de la vía.

Así, en función de si el sujeto ha recibido o no educación vial (P.48), se presentan unas afirmaciones (P.49) relacionadas con su eficacia.

Por otra parte, en función de si tiene o no hijos a su cargo, se les aplica una o dos preguntas (P.50 y/o P.51). La primera de ellas se refiere a la importancia que atribuye el encuestado al nivel de aplicación en el ámbito familiar e institucional de la educación vial y a las carencias de la misma. La segunda de ellas recoge algunos aspectos de carácter general de la Educación Vial. Por otra parte, se pide una valoración sobre el grado de contribución de diferentes agentes en la educación y formación vial de los encuestados (P.52).

Finalmente se plantea una pregunta integradora, concerniente a los bloques de Formación y Educación Vial en conjunto. De este modo los sujetos entrevistados deben dar una valoración sobre el grado de efectividad de diferentes medidas para la reducción de la accidentalidad (P.53), entre las cuales se encuentran algunas medidas relacionadas con la educación y la formación vial.

2.3 Aplicaciones y formato del cuestionario

El cuestionario ha sido aplicado durante el mes de Junio de 2003

El cuestionario ha sido aplicado durante el mes de Junio de 2003, a través de entrevista telefónica asistida por ordenador (CATI⁽²⁾), por la empresa EMER-GfK. Dicha empresa ha seguido las indicaciones sobre el diseño y especificaciones del equipo investigador.

Para ello se ha partido de una versión piloto aplicada previamente a 50 casos (que luego no han sido utilizadas y por lo tanto contabilizadas en el conjunto de la muestra final) con el fin de ajustar la duración, longitud, comprensión y correcto funcionamiento. La duración promedio ha sido de 27 minutos, con cierta variabilidad debido a los perfiles de partida de los distintos encuestados.

En el proceso de aplicación, EMER-GfK⁽³⁾ ha mantenido una serie de controles de calidad que van desde la selección y formación de los entrevistadores, la utilización del sistema QUANCEPT⁽⁴⁾, la escucha del 5% de las entrevistas o la utilización de SMS⁽⁵⁾.

En el cuestionario se han utilizado distintos tipos de

⁽²⁾ Computer Assisted Telephone Interview.

⁽³⁾ EMER GfK asume el "Código Internacional CCI/ESOMAR para la práctica de la Investigación Social y de Mercados" y está certificada por AENOR en el cumplimiento de las Normas de Calidad UNE-EN-ISO 9001.

formato de respuesta, según las características y objetivos de cada cuestión. Los formatos son los siguientes:

1. Planteamiento de alternativa, para escoger una (p.e. sexo, estado civil, si/no, que tipo de...).
2. Preguntas que requieren una única respuesta abierta, pero relativamente acotada (p.e. edad en años, número de kilómetros en miles,...)⁽⁶⁾.
3. Estimaciones en una escala de 0 a 10, que se ha establecido de manera uniforme para todos los casos (p.e. frecuencia, valoración, grado de acuerdo, efectividad...).

⁽⁴⁾ QUANCEPT es un software CATI que automatiza "inteligentemente" la ruta a seguir por el entrevistador en el cuestionario, de tal modo que al entrevistado le aparecen en pantalla las preguntas que proceden al entrevistado habida cuenta de las respuestas que va produciendo. Además realiza el proceso de codificación y grabación de los datos automáticamente, disminuyendo la tasa de errores.

⁽⁵⁾ SMS es un sistema de aleatorización de la muestra que permite introducir bases de datos y seleccionar aleatoriamente la muestra así como aplazar entrevistas para alcanzar la máxima bondad de la muestra ya que no son rechazados los individuos de máxima dificultad de localización y lleva de forma automática el control de las cuotas establecidas previamente.

⁽⁶⁾ En estos casos se ha tabulado originalmente la respuesta, pero posteriormente pueden aparecer como intervalos de valores agrupados para facilitar su análisis e interpretación.

3. RESULTADOS DEL ESTUDIO

La exposición de los principales resultados de este estudio va a seguir un esquema similar al que ha sido utilizado en la aplicación del cuestionario, organizado principalmente por bloques de preguntas relativas a una misma área de estudio. Para ello, la presentación de los resultados se acompañará con tablas y datos estadísticos específicos resultantes de los análisis realizados⁽¹⁾, así como con gráficas representativas de los mismos. La utilización de estos recursos permite visualizar más fácilmente los resultados y favorece la lectura de los mismos ya que así el lector puede ir comprobando las interpretaciones que se vayan dando de los datos e incluso sugerirle interpretaciones o conclusiones propias.

La presentación de resultados se acompaña con tablas, datos estadísticos y gráficas

En primer lugar se presentan los resultados generales para cada pregunta teniendo en cuenta las valoraciones promedio dadas por la muestra analizada, tratando de realizar algunas comparaciones entre tendencias de respuesta dadas a distintas preguntas.

A continuación de cada valoración general, se analizan las variaciones en la percepción de distintos grupos, los cuales se determinan a partir de algunas de las cuestiones que caracterizan a la muestra encuestada y que habitualmente se utilizan en el estudio del comportamiento humano en el ámbito del tráfico. Así, se han explorado las posibles diferencias en cuanto a variables sociodemográficas (sexo, edad, estado civil, comunidad autónoma, situación ocupacional y nivel de estudios), en cuanto a variables relacionadas con la exposición al riesgo y con la experiencia en la conducción (tipo de usuario, antigüedad del permiso, experiencia en la conducción, tipo de uso habitual del vehículo y frecuencia de uso del

⁽¹⁾ La intención exploratoria y descriptiva del estudio ha dirigido los análisis fundamentalmente a la búsqueda de diferencias estadísticamente significativas. En este sentido, se ha utilizado modelos de análisis de varianza (multivariados y de medidas repetidas) y análisis de variables categóricas empleando los módulos correspondientes del paquete estadístico SPSS (ONEWAY, UNIANOVA, GLM y CROSSTABS).

Además de la valoración general se analizan las variaciones en la percepción de los distintos grupos

mismo) y en cuanto a variables específicas relacionadas con el objeto de estudio (si ha recibido educación vial o no y si ha recibido formación en actitudes seguras y prudentes durante el proceso de aprendizaje de la conducción).

Para realizar esta descripción diferencial, se tratará cada cuestión por separado, incidiendo únicamente en aquellas diferencias que resulten estadísticamente significativas y a su vez estén directamente relacionadas con los objetivos básicos del estudio.

3.1 Resultados del Bloque I

3.1.1. Percepción de la importancia de los problemas sociales y sanitarios en la actualidad

La percepción general de la importancia de los distintos problemas sociales y sanitarios planteados es elevada en todos ellos (en la Tabla I.1 se muestran los principales estadísticos para cada problema planteado). Así, teniendo en cuenta la escala de importancia propuesta, desde 0 –cuando no le otorgan ninguna importancia al problema en la actualidad–, hasta 10 –cuando su percepción del problema es muy alta–, los promedios giran en torno a los 8-9 puntos, aunque existen diferencias significativas ($F= 99,326$; $gl=6$; $P< ,001^{(2)}$).

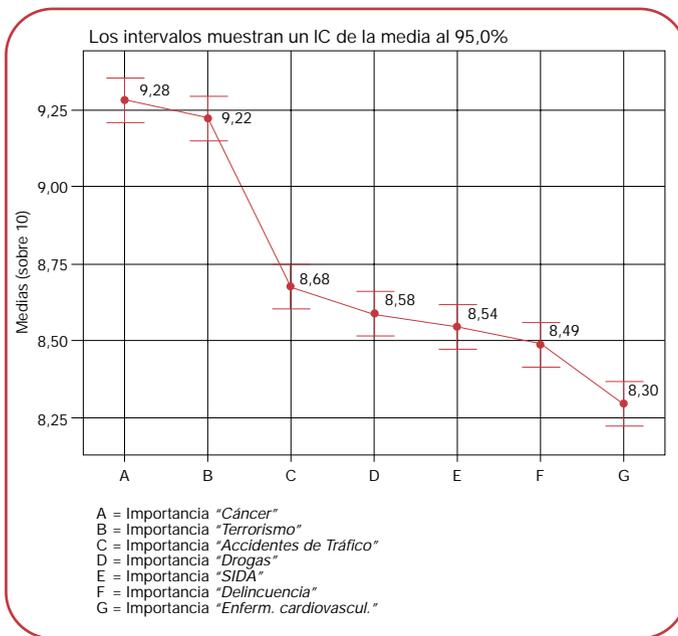
Como podemos observar en la Ilustración I.1, los problemas que más preocupan a los sujetos encuestados son, por orden de importancia, el “Cáncer” (Media= 9,28) y

⁽²⁾ Hay que tener en cuenta que esta significación estadística depende de que se cumplan una serie de requisitos estadísticos y de que las dispersiones de valores sean pequeñas. Por ello, y debido a las consecuencias de las acumulaciones de respuestas en determinados valores cuando se utilizan escalas de 0 a 10, no se debe confundir la significación estadística con la valoración interpretativa que se haga sobre el sentido que tiene el hecho de que una diferencia sea mayor o menor.

Problemas sociales y sanitarios	Media	Error tip.	Intervalo de confianza al 95%	
			Límite inferior	Límite superior
Importancia "Cáncer"	9,280	,036	9,210	9,351
Importancia "Terrorismo"	9,222	,042	9,139	9,306
Importancia "Enferm. cardiovascular"	8,295	,047	8,202	8,387
Importancia "Delincuencia"	8,494	,052	8,393	8,595
Importancia "SIDA"	8,543	,054	8,436	8,649
Importancia "Drogas"	8,583	,057	8,471	8,696
Importancia "Accidentes de Tráfico"	8,676	,045	8,587	8,764

Tabla 1.1: Estadísticos estimados para los distintos problemas sociales y sanitarios

el "Terrorismo" (Media= 9,22). En tercer lugar encontramos



los "Accidentes de tráfico" (Media=8,67) cuya importancia es valorada como similar al resto de problemas planteados (por orden, las "Drogas", el "SIDA", la "Delincuencia" y las "Enfermedades cardiovasculares" en último lugar).

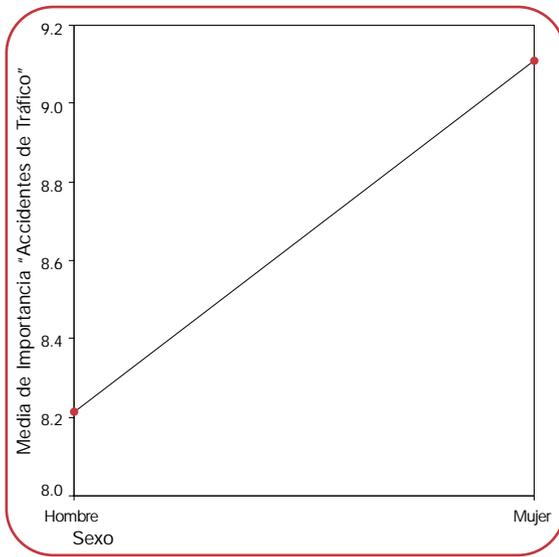
3.1.2. Análisis diferencial de la percepción de la

Ilustración I.1: Medias de las valoraciones sobre la importancia de los distintos problemas sociales y sanitarios

importancia de los problemas sociales y sanitarios en la actualidad

En función del sexo

Las diferencias observadas entre todas las medias han dado lugar a resultados significativos en todas las cuestiones planteadas. Así, tanto hombres como mujeres consideran en gran medida que tanto el "Cáncer" como el



Gráfica I.1. Medias de valoración de la importancia de los problemas sociales y sanitarios en función del sexo

Hombres y mujeres dan gran relevancia a los problemas sociales y sanitarios

"Terrorismo", las "Enfermedades cardiovasculares", la "Delincuencia", el "SIDA", las "Drogas" y los "Accidentes de tráfico" constituyen problemas sociales y sanitarios en la actualidad. En todos los casos las medias dadas por hombres y mujeres han superado la puntuación de 8, lo que pone de manifiesto la gran relevancia que otorgan a dichas problemáticas. A pesar de que no distan mucho las

medias entre ambos grupos, las efectuadas por las mujeres son, en todos los casos, superiores a las aportadas por los varones. A modo de ejemplo presentamos la Gráfica I.1 que hace referencia a la problemática de los "Accidentes de tráfico".

En función de los grupos de edad

En cuanto a las puntuaciones observadas teniendo en cuenta la agrupación de los sujetos en función de su **edad** hemos detectado que no existen diferencias significativas en el caso de los "Accidentes de tráfico". Sin embargo, y esto es curioso, sí hemos encontrado resultados significativos en la consideración de las problemáticas "Terrorismo", "Enfermedades cardiovasculares", "Delincuencia", "SIDA" y "Drogas".

Concretamente, en las estimaciones realizadas sobre "Terrorismo" y "Enfermedades cardiovasculares" observamos que, a medida que aumenta la edad, también aumenta la importancia otorgada a estas problemáticas. En la valoración llevada a cabo por los sujetos sobre la importancia de la problemática de la "Delincuencia", son aquellos de más edad (65 o más, 50-64 y 40-49), al igual

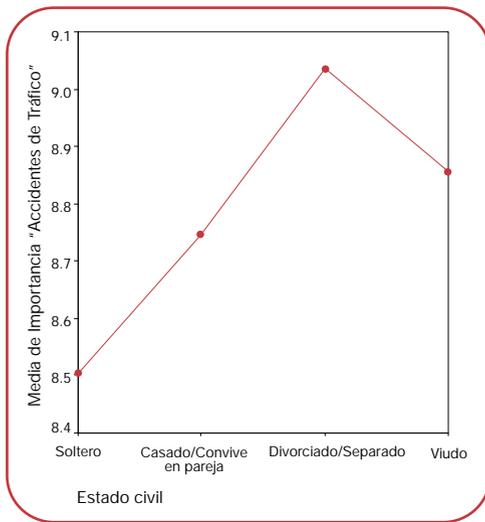
Los resultados observados tras analizar la variable estado civil revelan diferencias significativas en todas las problemáticas sociales excepto en el SIDA

que en el caso de las "Drogas", los que emiten las mayores valoraciones, contrariamente al caso del "SIDA" donde son los encuestados más jóvenes quienes han realizado las mayores estimaciones (14-17 y 18-22).

En función del estado civil

Los resultados observados tras analizar la variable **estado civil** revelan diferencias significativas en todas las problemáticas sociales excepto en el "SIDA". De este modo, llama la atención que en las valoraciones realizadas sobre el "Cáncer", el "Terrorismo", las "Enfermedades cardiovasculares", la "Delincuencia" y las "Drogas" son los

sujetos cuyo estado civil es viudo/a los que han llevado a cabo las valoraciones más elevadas y por tanto, únicamente en la problemática social de los "Accidentes de tráfico", las estimaciones más elevadas proceden de aquellos sujetos que están separados o divorciados (ver Gráfica I.2). Por otro lado, centrándonos en las estimaciones más bajas es notable destacar que, en todas las variables que han resultado significativas, las menores valoraciones proceden de los sujetos cuyo estado civil



Gráfica I.2. Medias de valoración de la importancia de los problemas sociales y sanitarios en función del estado civil

es soltero/a, mientras que en todos los casos las puntuaciones intermedias proceden de los sujetos casados/conviven en pareja.

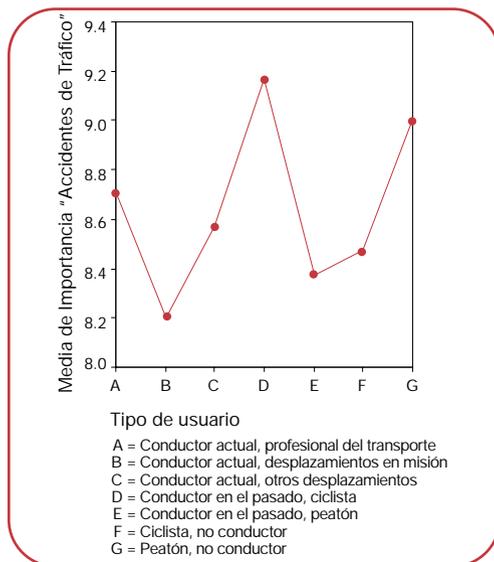
En función de la comunidad autónoma

Considerando la **comunidad autónoma** de los participantes en el estudio, únicamente hemos obtenido resultados significativos en cuanto a la problemática social de las "Drogas". En este sentido, y situándose las puntuaciones de todas las comunidades cercanas a los 8

Destacan las valoraciones elevadas realizadas por los peatones no conductores

puntos, las más altas proceden de Asturias, La Rioja y Galicia mientras que las menores han sido las procedentes de las comunidades de Cantabria, Madrid y País Vasco.

En función del tipo de usuario



Gráfica I.3. Medias de valoración de la importancia de los problemas sociales y sanitarios en función del tipo de usuario

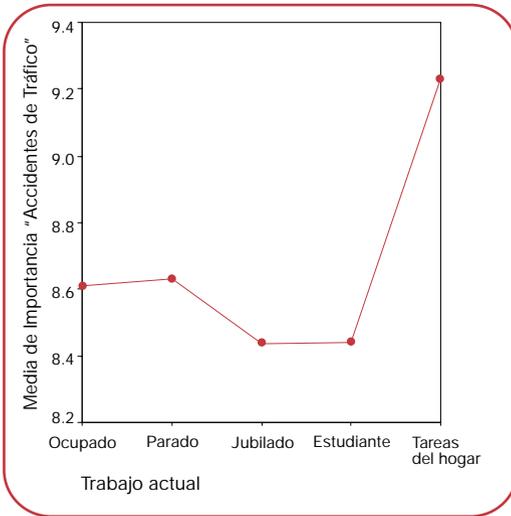
Si prestamos atención al **tipo de usuario** participante en la encuesta observamos que se han producido resultados significativos en la valoración de la importancia que los sujetos atribuyen a las problemáticas sociales y sanitarias siguientes: "Enfermedades cardiovasculares", "Delincuencia", "SIDA", "Drogas" y "Accidentes de tráfico".

Concretamente, y a pesar de que todas las puntuaciones observadas son elevadas, mostramos la Gráfica I.3 en la que aparecen las valoraciones obtenidas

en el caso concreto de los "Accidentes de tráfico". Como vemos las puntuaciones más altas proceden del grupo de encuestados que anteriormente era conductor y ahora ciclista, seguidos por aquellos peatones no conductores y por la muestra de conductores profesionales.

En función del trabajo actual

Atendiendo al **trabajo actual** de los encuestados todos los resultados son significativos en las valoraciones que sobre la importancia de una serie de problemáticas sociales y sanitarias han llevado a cabo los encuestados. Concretamente, las puntuaciones más elevadas (en casi todas se supera el 9,25) proceden en todos los casos de las personas encuestadas que se dedican a las tareas del hogar. Además, las estimaciones llevadas a cabo por las personas ocupadas y paradas se encuentran también entre las más elevadas, siendo por el contrario las personas



Gráfica I.4. Medias de valoración de la importancia de los problemas sociales y sanitarios en función del trabajo actual

jubiladas y estudiantes las que en la mayoría de los casos han efectuado las valoraciones más bajas acerca de la importancia de estos problemas sociales. A modo de ejemplo de las puntuaciones obtenidas presentamos la Gráfica I.4, que muestra los datos concretos de la problemática de los "Accidentes de tráfico".

En función del nivel de estudios

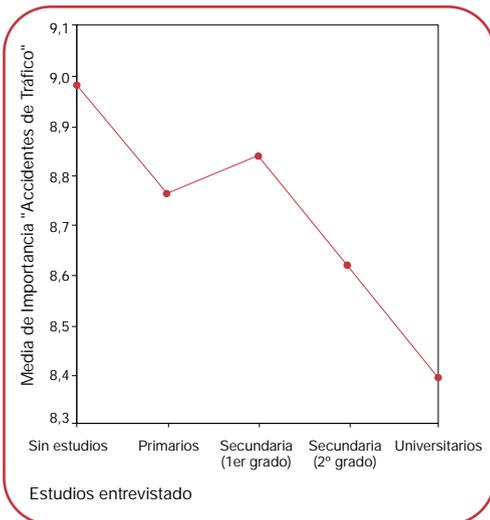
En relación con el **nivel de estudios**

de los encuestados se producen resultados significativos en todas las valoraciones que éstos han efectuado acerca de la importancia de una serie de problemáticas sociales y sanitarias ("Cáncer", "Terrorismo", "Enfermedades cardiovasculares", "Delincuencia", "SIDA", "Drogas" y "Accidentes de tráfico"). En este sentido, en todos los

casos excepto en la valoración que los

encuestados han realizado sobre el "Cáncer", los sujetos sin estudios, aquellos con estudios primarios y los encuestados con estudios de secundaria (1er grado) han llevado a cabo las valoraciones más elevadas. En el caso concreto de la problemática social y sanitaria del "Cáncer", son los sujetos sin estudios quienes han realizado las estimaciones más bajas.

En el resto, estas valoraciones proceden de los grupos de



Gráfica I.5. Medias de valoración de la importancia de los problemas sociales y sanitarios en función del nivel de estudios

encuestados con estudios de secundaria (2º grado) y con estudios universitarios.

A modo de ejemplo de la tendencia anteriormente comentada presentamos la Gráfica I.5, donde aparecen las

valoraciones realizadas en el caso concreto de los "Accidentes de tráfico".

Otras variables no significativas

Resulta curioso no haber obtenido resultados significativos en variables como **los años de permiso, los años de conducción, la frecuencia de uso del vehículo y el uso principal del vehículo.**

3.1.3. Percepción de la importancia de los factores causantes de los accidentes de tráfico

Las percepciones de los sujetos sobre la importancia de diferentes factores causantes de los accidentes de tráfico no son tan elevadas como las obtenidas en la pregunta anterior. En este caso los sujetos encuestados prefieren realizar valoraciones más conservadoras (ver Tabla I.2). Así, en una escala similar de 0 a 10, las puntuaciones medias se sitúan en torno al 6, aunque existen diferencias estadísticamente significativas en la percepción de cada una de las causas, especialmente en el caso del "Conductor" (F= 282,550; gl= 4; P< ,001).

En la Ilustración I.2 podemos observar como el factor causante de los accidentes es atribuido en gran medida al "Conductor" (Media = 8,27), seguido en menor medida

Causas de los accidentes	Media	Error tip.	Intervalo de confianza al 95%	
			Límite inferior	Límite superior
Importancia "Tipo de vehículo"	5,773	,081	5,615	5,931
Importancia "Carreteras y su estado"	6,829	,067	6,698	6,960
Importancia "Señalización"	6,334	,073	6,192	6,476
Importancia "Normativa y supervisión policial"	5,774	,081	5,614	5,933
Importancia "Conductor"	8,274	,057	8,163	8,386

Tabla I.2: Estadísticos estimados para los distintos factores causantes de los accidentes de tráfico

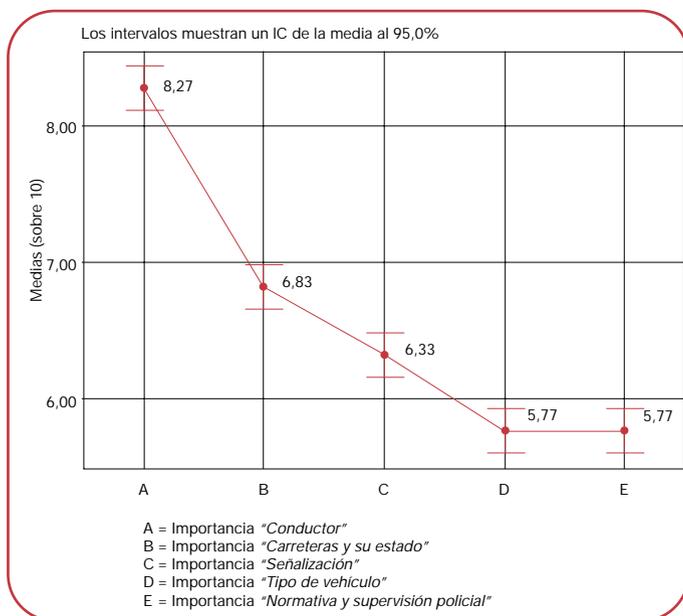


Ilustración I.2: Medias de las valoraciones sobre la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico

Se han producido diferencias significativas en las respuestas de hombres y mujeres

por "Las carreteras y estado de las mismas" (Media = 6,82) y la Señalización (Media = 6,33). El "Tipo de vehículo" y la "Normativa y supervisión policial", son los factores que, en opinión de los encuestados, menos relación tienen con el accidente de tráfico dentro de las

posibilidades planteadas.

3.1.4. Análisis diferencial de la percepción de la importancia de los factores causantes de los accidentes de tráfico

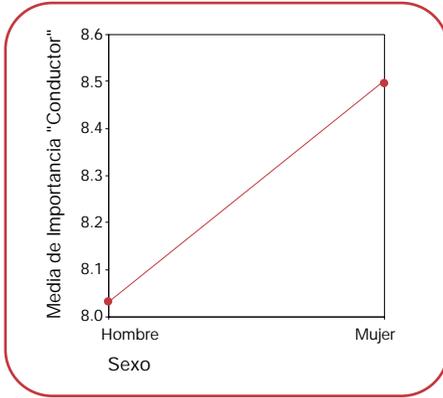
En función del sexo

Cuando consideramos la importancia que los encuestados otorgan a una serie de factores como causa de accidentes de tráfico en función del **sexo** observamos que, en todos los casos, las diferencias han sido significativas y que las mujeres puntúan de forma más elevada dichos factores que los hombres. Así en las Gráficas I.6, I.7, I.8, I.9 y I.10 se pueden observar estas puntuaciones.

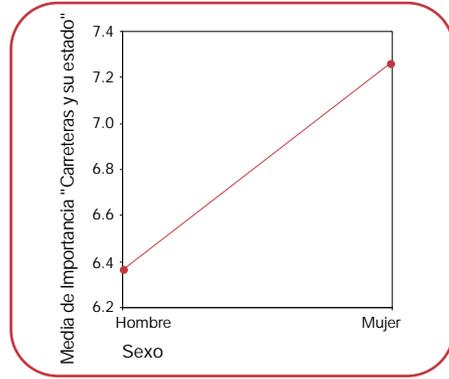
Como podemos observar destaca el papel crucial que el "Conductor", es decir, el factor humano, juega como causa de los accidentes de tráfico.

En función de los grupos de edad

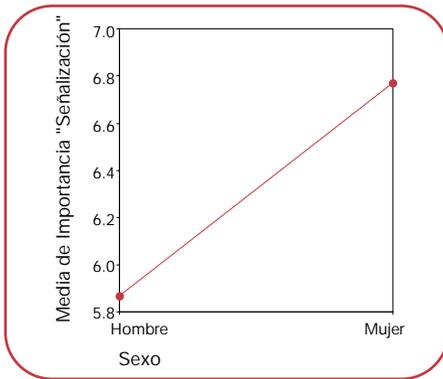
Teniendo en cuenta la agrupación de los encuestados en función del **grupo de edad** al que pertenecen, observamos que aparecen resultados significativos en la valoración de la



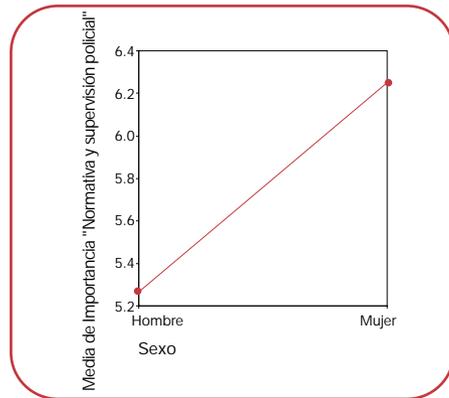
Gráfica I.6. Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del sexo



Gráfica I.7. Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del sexo

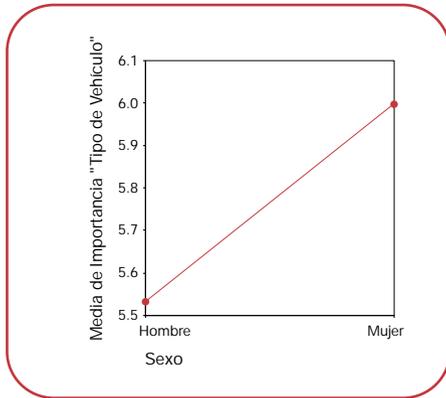


Gráfica I.8. Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del sexo



Gráfica I.9. Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del sexo

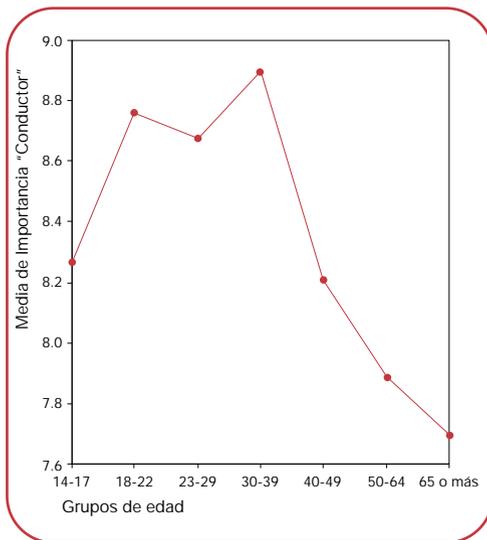
importancia de tres de los factores evaluados (*"Tipo de vehículo"*, *"Carreteras y su estado"* y *"Conductor"*). Así, podemos apreciar como las puntuaciones que todos los sujetos han dado al factor *"Conductor"* son superiores al



Gráfica I.10. Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del sexo

resto de las puntuaciones que han resultado significativas. Concretamente, y centrado nuestra atención sobre este factor como causa de accidentes de tráfico, podemos apreciar que los sujetos que puntúan de forma más elevada son aquellos cuyas edades están situadas entre los 30-39 años junto con los encuestados de 18-22 años y los de 23-29 años. A continuación, como

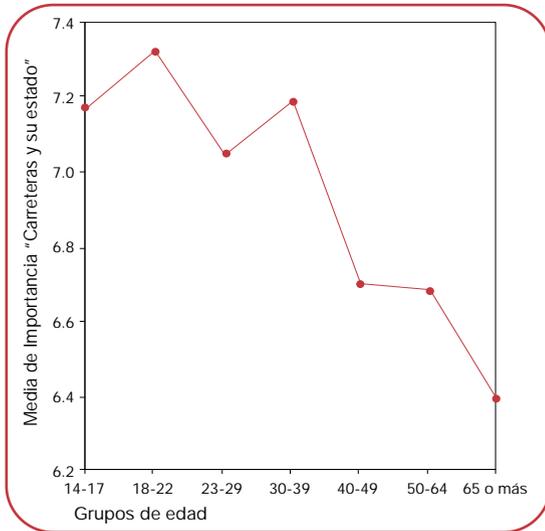
apreciamos con detalle en la Gráfica I.11, se encuentran las puntuaciones de los sujetos más jóvenes (14-17 años). Por otro lado, las valoraciones menores (a pesar de que son altas, todas superan los 7,70 puntos) las han realizado los sujetos de edades superiores: 65 o más, 50-64 y 40-



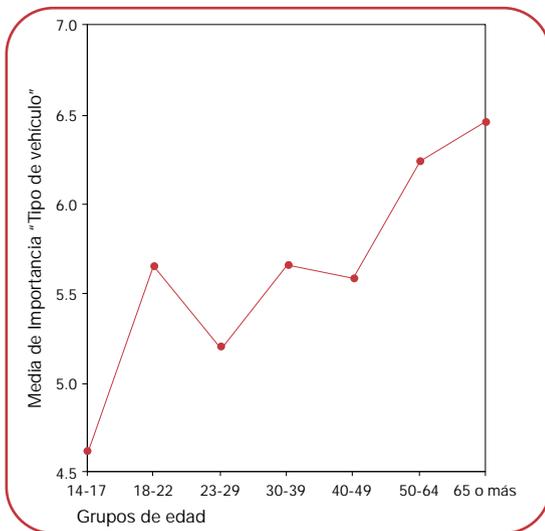
Gráfica I.11. Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función de los grupos de edad

49. En cuanto a las diferencias significativas encontradas en relación con las "Carreteras y el estado de las mismas" y el "Tipo de vehículo", podemos observar como las puntuaciones dadas al primer factor son ligeramente superiores. En este sentido, los grupos de edades inferiores (18-22, 14-17, 30-39 y 23-29) han valorado en mayor medida la importancia de este factor como causa de accidentes de tráfico. Por otro lado, las menores puntuaciones, aunque

próximas a las anteriores como vemos en la Gráfica I.12, han sido efectuadas por los encuestados pertenecientes a los grupos de mayor edad (65 o más, 50-64 y 40-49). Finalmente, en los datos relacionados con la importancia asociada al "Tipo de vehículo" como causa de accidentes de tráfico se observa una tendencia ascendente de las puntuaciones a medida que aumenta la edad de los



Gráfica I.12. Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función de los grupos de edad



Gráfica I.13. Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función de los grupos de edad

sujetos, excepto en el grupo de edad situado entre los 23-29 años y los 40-49, donde se observan puntuaciones ligeramente menores (Gráfica I.13).

En función del estado civil

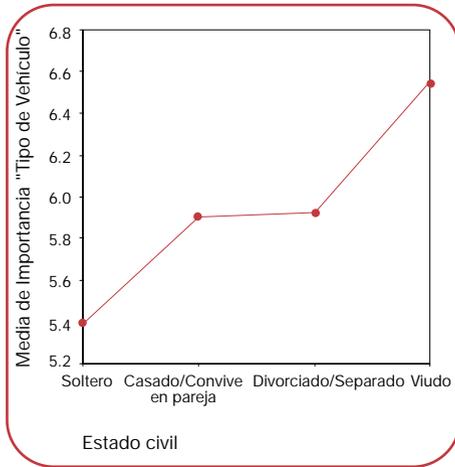
Las valoraciones realizadas acerca de la importancia de una serie de factores como causa de accidentes de tráfico ha puesto de manifiesto que únicamente las

valoraciones efectuadas sobre los factores "Tipo de vehículo" y "Conductor" han resultado significativas. De este modo, observamos dos tendencias muy diferenciadas (ver Gráficas I.14 y I.15) donde en el primer caso ("Tipo de vehículo") encontramos que las

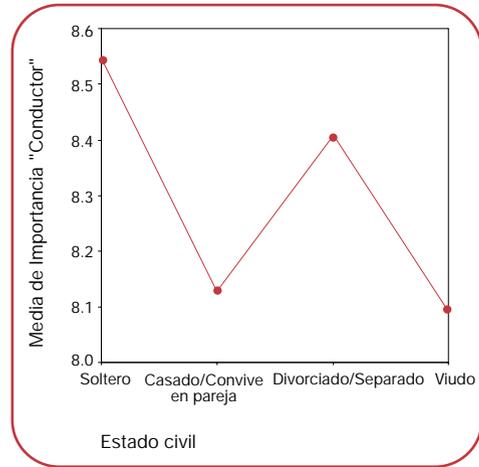
puntuaciones más altas han sido efectuadas por las personas viudas. Además, las personas casadas o que conviven en pareja y las personas divorciadas o separadas han valorado de forma similar este factor como causa de accidente de tráfico. Finalmente, los solteros realizan las valoraciones más bajas en este sentido.

Por otro lado, en la valoración efectuada sobre la importancia del

"Conductor" como causa de accidentes de tráfico, las puntuaciones han sido bastante superiores a las comentadas anteriormente (todas ellas superan los 8 puntos). Entrando en detalles apreciamos que, contrariamente a lo que sucedía en el caso anterior, los



Gráfica I.14. Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del estado civil



Gráfica I.15. Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del estado civil

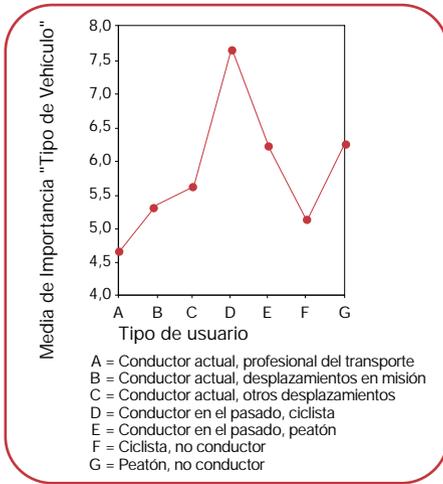
Las valoraciones realizadas acerca de la importancia de una serie de factores como causa de accidentes de tráfico ha puesto de manifiesto que tan sólo las valoraciones efectuadas sobre los factores "Tipo de vehículo" y "Conductor" han resultado significativas

solteros puntúan de forma más elevada la importancia del "Conductor" como causa de accidentes mientras que, y con poca diferencia, el resto de puntuaciones quedan ordenadas de mayor a menor como sigue: divorciado/separado, casado/convive en pareja y viudo.

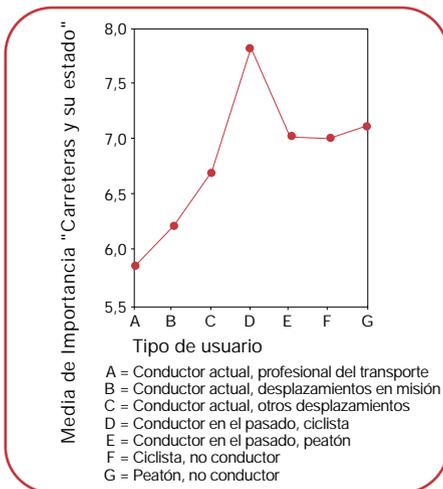
En función del tipo de usuario

Es destacable que el único factor que no ha resultado significativo ha sido el "Conductor" como causa de accidentes de tráfico.

Lo primero que llama la atención al analizar los datos considerando el **tipo de usuario** es que, en todos los factores que han mostrado diferencias significativas ("Tipo de vehículo", "Carreteras y su estado", la "Señalización", "Normativa y supervisión policial"), los encuestados que en el pasado eran conductores y que en la actualidad son ciclistas han llevado a cabo las valoraciones más altas en todos los casos. Otros usuarios que han realizado



Gráfica I.16. Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del tipo de usuario



Gráfica I.17. Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del tipo de usuario

valoraciones altas en muchos de los casos han sido los conductores en el pasado y ahora peatones y los ciclistas.

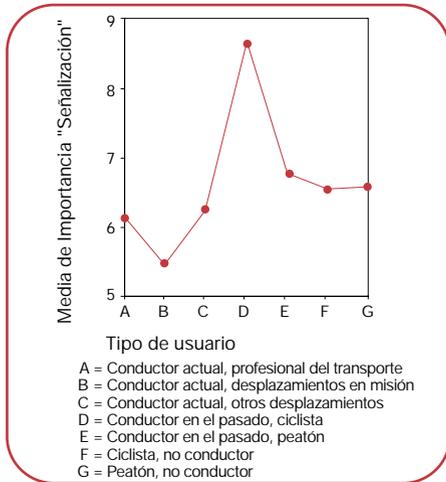
Centrándonos en la mayoría de los encuestados de la muestra, es decir, tomando como foco de análisis a los conductores actuales que realizan desplazamientos no relacionados con el trabajo (profesional o en misión), podemos apreciar que las valoraciones que éstos han realizado en relación con la importancia de

estos factores como causa de accidentes de tráfico se sitúan en valores intermedios (entre 5,70 y 6,7 puntos). Por tanto, parece que podemos observar un patrón en el que aquellos usuarios que no hacen uso del vehículo a motor en la actualidad tampoco han valorado excesivamente la importancia de estos tres factores mencionados (*"Tipo de vehículo"*, *"Carreteras y su*

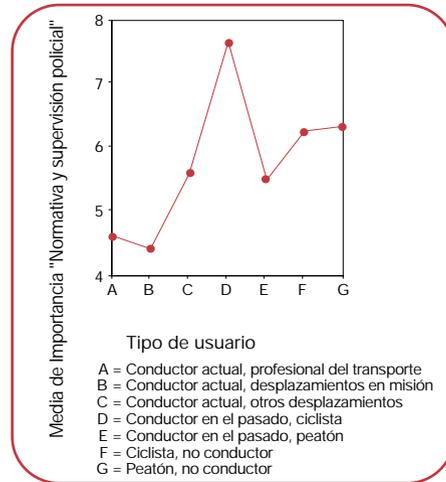
estado", *"Señalización"* y *"Normativa y supervisión policial"*) en relación con su importancia como causa de accidentes de tráfico. Por el contrario, como podemos observar en las Gráficas que a continuación se muestran (I.16, I.17, I.18, I.19) los encuestados que hacen uso del vehículo a nivel profesional y aquellos conductores actuales que realizan desplazamientos en misión han llevado a cabo las menores valoraciones.

En función del trabajo actual

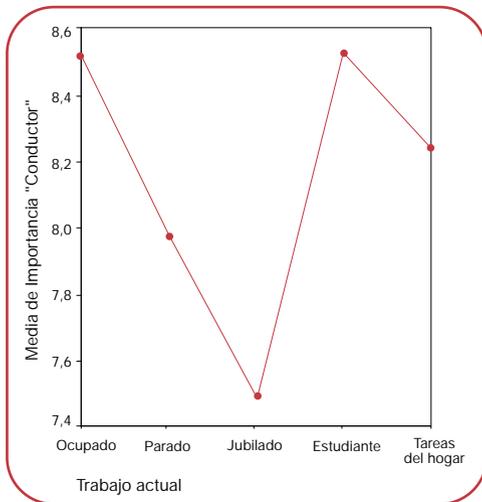
Centrándonos en la variable **trabajo u ocupación** podemos observar resultados significativos en la consideración de todos los factores contemplados en la encuesta como causa de accidentes de tráfico.



Gráfica I.18. Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del tipo de usuario



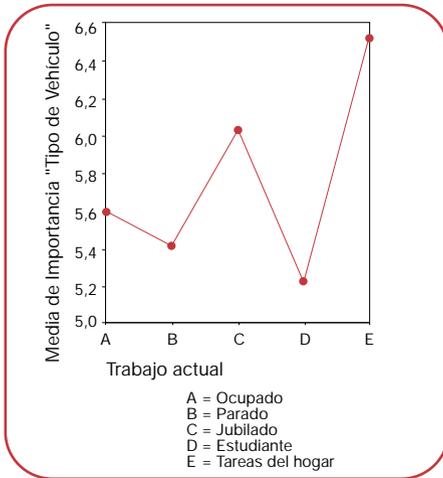
Gráfica I.19. Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del tipo de usuario



Gráfica I.20. Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del trabajo actual

Al igual que ha sucedido con otras variables, en este caso se repiten las valoraciones más altas cuando los sujetos consideran el papel que juega el "Conductor" como causa de accidentes de tráfico. Concretamente, como podemos ver en la Gráfica I.20, las mayores puntuaciones han sido realizadas por aquellos encuestados ocupados y estudiantes, a cuyas puntuaciones le siguen las de los encuestados dedicados a las tareas del

hogar. Por otro lado, tanto jubilados como parados han llevado a cabo las menores puntuaciones en este sentido, a pesar de que ambas son superiores al 7,4, lo que pone de manifiesto la importancia que otorgan al factor "Conductor" como causa responsable de accidentes de tráfico.



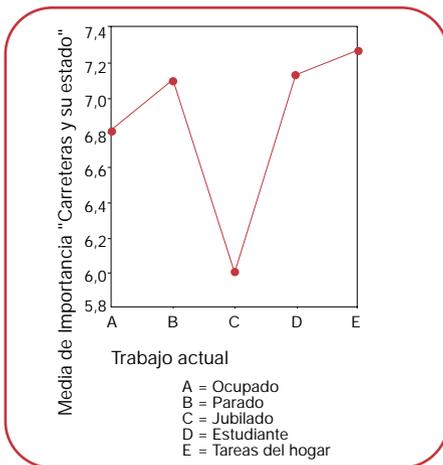
Gráfica I.21. Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del trabajo actual

De nuevo las personas dedicadas a las tareas del hogar son las que más valoran la importancia del resto de factores significativos (*"Tipo de vehículo"*, *"Carreteras y su estado"*, *"Señalización"* y *"Normativa y supervisión policial"*). El colectivo de estudiantes también ha llevado a cabo puntuaciones superiores al resto de encuestados (excepto en el caso del factor *"Tipo de vehículo"* donde destacan las personas jubiladas). Una visión más clara de

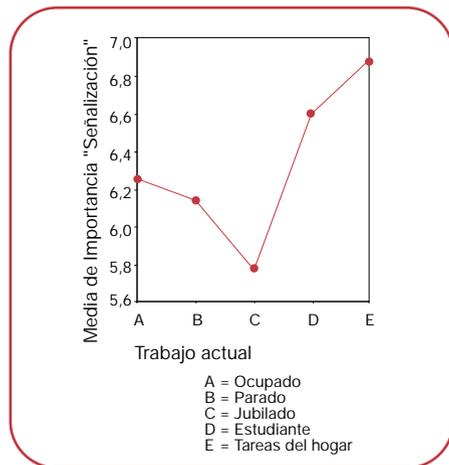
todo lo expuesto puede observarse con detalle en las Gráficas I.20, I.21, I.22, I.23 y I.24.

En función de los años de permiso

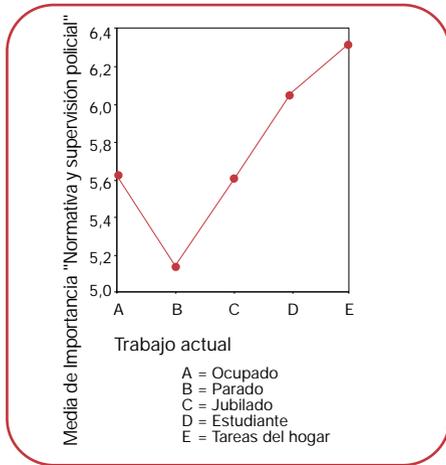
Si consideramos los **años de permiso** de los encuestados podemos observar resultados significativos en las valoraciones que éstos hacen sobre la importancia de los



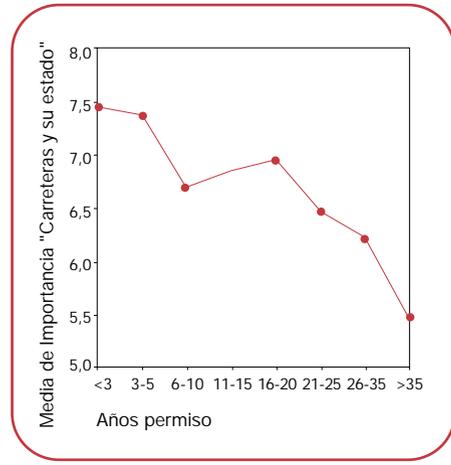
Gráfica I.22. Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del trabajo actual



Gráfica I.23. Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del trabajo actual



Gráfica I.24. Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del trabajo actual

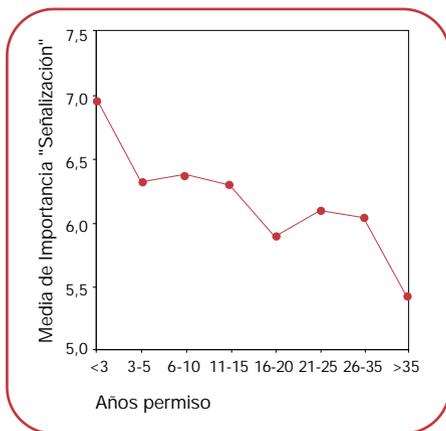


Gráfica I.25. Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función de los años de permiso

siguientes factores como causa de accidentes de tráfico:

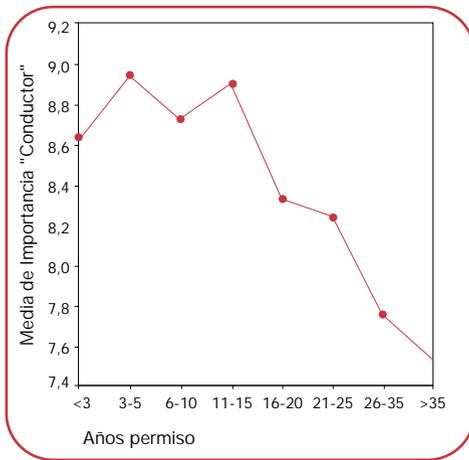
"Carreteras y su estado", "Señalización" y "Conductor". En

este caso, podemos apreciar una clara tendencia en los dos primeros factores, tendencia en la que las mayores estimaciones proceden de los encuestados que tienen el permiso menos de 3 años mientras que las puntuaciones menores han sido efectuadas por los sujetos que tienen el permiso más de 35 años. El resto de valoraciones son, como observamos en las Gráficas I.25 y I.26, muy similares entre ellas.

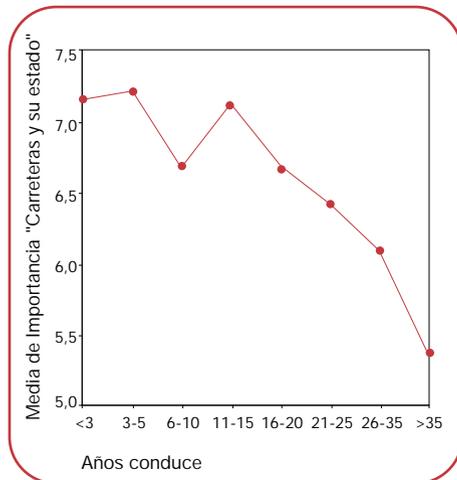


Gráfica I.26. Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función de los años de permiso

En el caso concreto de la valoración efectuada sobre la importancia del factor "Conductor" (Gráfica I.27), una vez más destacan las altas puntuaciones realizadas por los encuestados. En este caso, al igual que sucedía en los dos



Gráfica I.27. Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función de los años de permiso

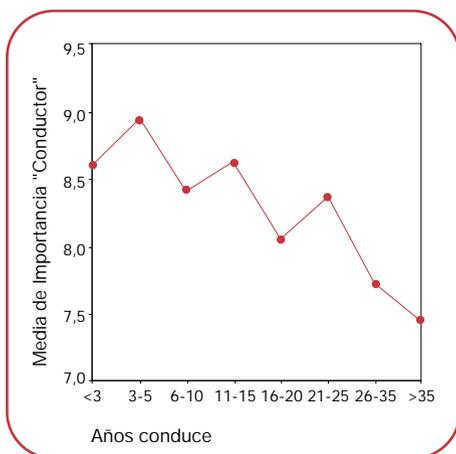


Gráfica I.28. Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función de los años de conducción

factores comentados anteriormente, las menores valoraciones acerca de la importancia del "Conductor" como causa responsable de accidentes de tráfico proceden de aquellos sujetos que tienen más años el permiso (entre 26-35 y más de 35 años). El resto de puntuaciones supera el 8,24, siendo la máxima obtenida un 8,94 en el caso de las estimaciones realizadas por el grupo de encuestados que tiene el permiso entre 3-5 años.

En función de los años de conducción

Cuando analizamos los **años de conducción** de los participantes en la encuesta y su relación con la valoración de la importancia que atribuyen a ciertos factores como causa de "Accidentes de tráfico" encontramos resultados significativos en dos de ellos: "Carreteras y su estado" y "Conductor". En ambos casos, y a pesar de que las

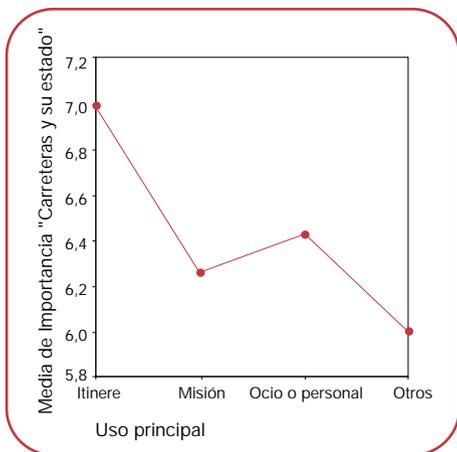


Gráfica 1.29. Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función de los años de conducción

puntuaciones dadas al segundo son mayores, los sujetos que atribuyen más importancia a estos factores son aquellos que conducen menos de 3 años, entre 3-5 años y entre 11-15 años. De nuevo en ambos casos las menores puntuaciones proceden de los encuestados con más de 35 años de conducción. Podemos observar esta similitud en las puntuaciones en las Gráficas 1.28 y 1.29.

En función del uso principal del vehículo

Teniendo en cuenta el **uso principal del vehículo** hemos obtenido diferencias significativas en las valoraciones realizadas sobre la importancia de tres factores: *"Carreteras y su estado"*, *"Señalización"* y *"Normativa y supervisión policial"*. Para los dos primeros hemos obtenido una

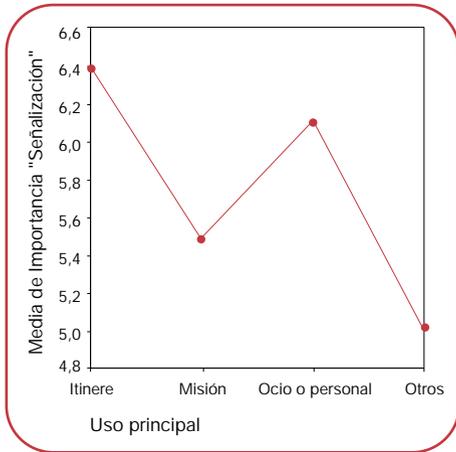


Gráfica 1.30. Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función de uso principal del vehículo

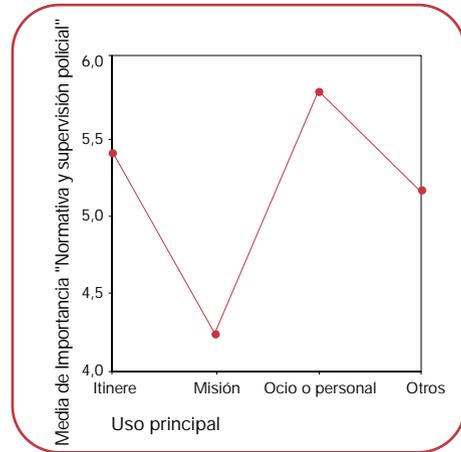
tendencia clara en los resultados; concretamente las valoraciones más elevadas proceden en ambos casos de aquellos encuestados que utilizan el vehículo fundamentalmente in itinere mientras que los sujetos que menos importancia otorgan a los citados factores son aquellos que destinan el vehículo a otros usos. En cualquier caso, las puntuaciones obtenidas no han sido muy altas en ninguno de estos casos

situándose todas ellas entre los 5 y los 7 puntos (ver Gráficas 1.30 y 1.31).

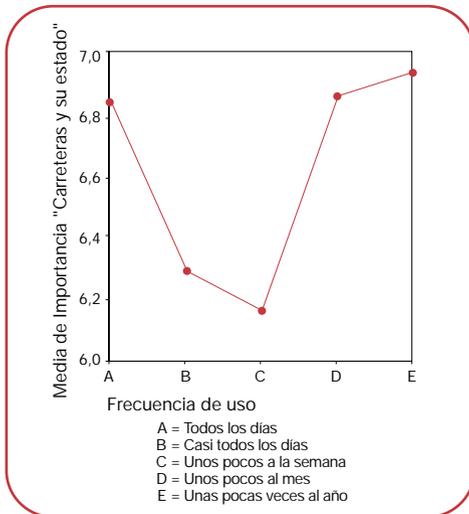
Por otro lado, en el tercer factor que ha ofrecido resultados significativos (*"Normativa y supervisión policial"*) podemos observar (Gráfica 1.32) que las puntuaciones son menores que en los casos anteriores y que los sujetos que emiten las mayores valoraciones son los que destinan el vehículo



Gráfica I.31. Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función de uso principal del vehículo



Gráfica I.32. Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función de uso principal del vehículo



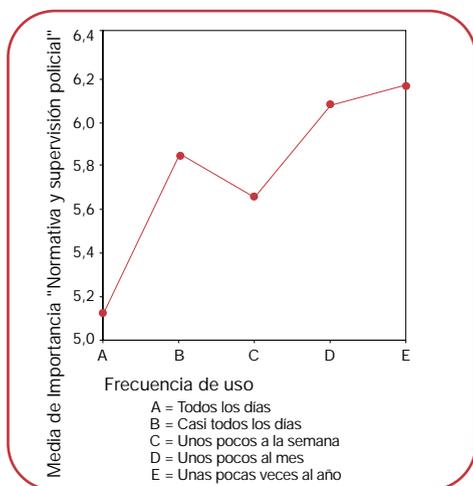
Gráfica I.33. Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función de la frecuencia de uso del vehículo

a motivos de ocio principalmente mientras que, aquellos que lo utilizan en misión realizan las valoraciones más bajas.

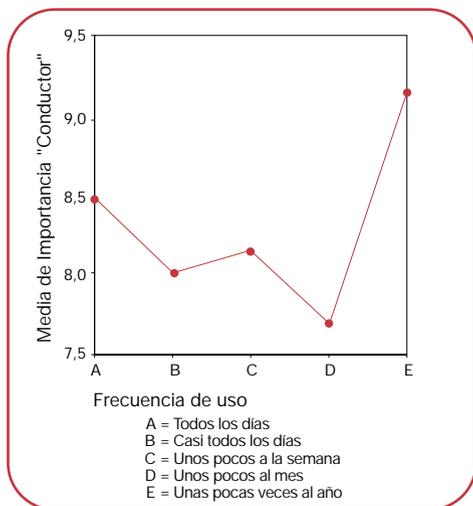
En función de la frecuencia de uso del vehículo

En este caso, el análisis de la importancia de diversos factores como causa de accidentes de tráfico teniendo en cuenta la **frecuencia de uso del vehículo** revela que se han producido resultados significativos en

tres de ellos. En el caso de *las "Carreteras y su estado"* y en el caso de *la "Normativa y supervisión policial"* podemos destacar una tendencia en la que las mayores puntuaciones proceden de los encuestados que hacen uso del vehículo unas pocas veces al año y unos pocos días al mes. El resto de puntuaciones están bastante



Gráfica I.34. Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función de la frecuencia de uso del vehículo



Gráfica I.35. Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función de la frecuencia de uso del vehículo

próximas entre ellas y en todo caso, en ambos factores todas las puntuaciones oscilan entre los 5,1 y los 6,9 puntos, como bien podemos apreciar en las Gráficas I.33 y I.34.

Por otro lado, en la valoración que los participantes en la encuesta han realizado sobre la importancia del "Conductor" como causa de accidentes de tráfico en relación con la **frecuencia de uso del vehículo**, podemos observar que

aquellas personas que hacen uso del vehículo unas pocas veces al año han realizado las mayores estimaciones (9,19), seguidas curiosamente por aquellas personas que hacen uso del vehículo todos los días, aquellos que lo utilizan unos pocos días a la semana, los que lo emplean casi todos los días y finalmente los

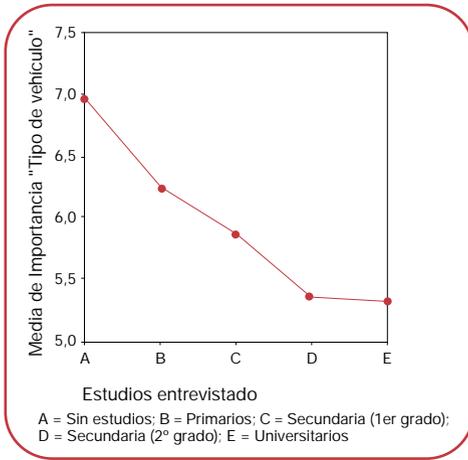
encuestados que hacen uso del vehículo unos pocos días al mes. En la Gráfica que aparece a continuación (Gráfica I.35) quedan plasmados con detalle estos datos.

En función del nivel de estudios

Por último, el **nivel de estudios** de los participantes ha puesto de manifiesto la existencia de diferencias significativas en tres de los factores analizados: "Tipo de vehículo", "Normativa y supervisión

policial" y "Conductor". Centrándonos en el

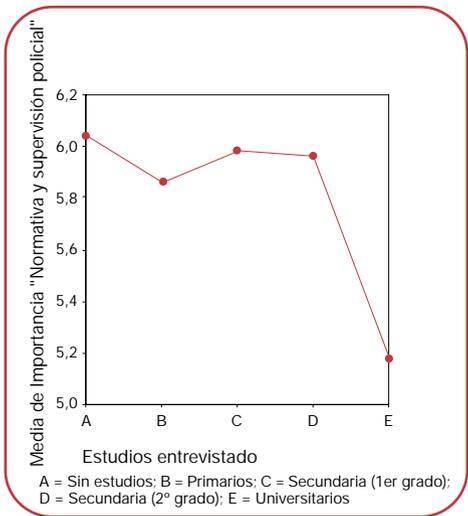
primero de los factores mencionados (ver Gráfica I.36) podemos observar una tendencia en la que a medida que aumenta el nivel de estudios de los sujetos disminuye la importancia que atribuyen a este factor como responsable de accidentes de tráfico.



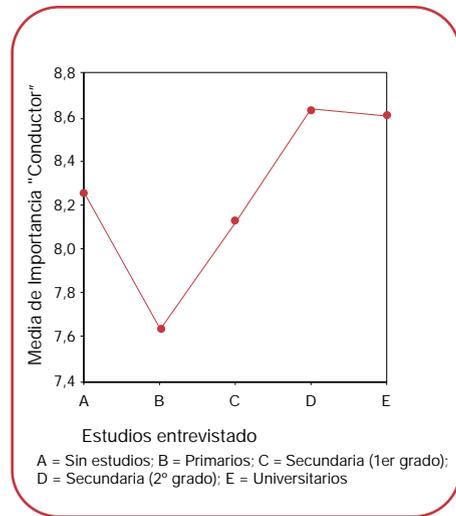
Gráfica I.36. Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del nivel de estudios

Si prestamos atención al segundo de los factores en cuestión (*"Normativa y supervisión policial"*) podemos apreciar que las puntuaciones de los sujetos han quedado ordenadas de la siguiente manera (ver Gráfica I.37): sin estudios, con estudios de secundaria (1er grado), con estudios de secundaria (2º grado), con estudios primarios y con estudios universitarios.

Por último, las puntuaciones obtenidas en la valoración realizada sobre el factor *"Conductor"* han sido las más elevadas. Entrando en detalle podemos observar (ver Gráfica I.38) que las estimaciones más elevadas las han llevado a cabo los encuestados con mayor nivel de estudios (secundaria de 2º grado y estudios universitarios). En cualquier caso, la importancia dada a este factor como



Gráfica I.37. Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del nivel de estudios



Gráfica I.38. Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del nivel de estudios

causa de accidentes ha sido alta, de hecho la única puntuación que queda por debajo de los 8 puntos es la que han emitido los encuestados con estudios primarios.

Los encuestados asumen el accidente de tráfico como algo evitable y altamente relacionado con el comportamiento y actitud del conductor

3.1.5. Opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico

En cuanto al grado de acuerdo con las diferentes definiciones de accidente de tráfico, parece claro que en líneas generales los sujetos encuestados asumen que se trata de un evento evitable y altamente relacionado con el comportamiento y actitud del "Conductor". Así (ver Tabla I.3), encontramos diferencias significativas entre cada una de las opiniones, y sobre todo entre aquellas

Definición accidente	Media	Error tip.	Intervalo de confianza al 95%	
			Límite inferior	Límite superior
Accidente como "Fortuito y fruto del azar"	3,853	,093	3,670	4,037
Accidente "Obedece al destino y es inevitable"	3,207	,093	3,025	3,390
Accidente "Evitable con mi habilidad"	5,765	,080	5,608	5,922
Accidente "Se puede prevenir evitando riesgos y con prudencia"	8,769	,048	8,675	8,862

Tabla I.3: Estadísticos estimados para las distintas definiciones de accidente de tráfico

definiciones donde se asume la inevitabilidad del accidente como algo fruto del destino o del azar y aquellas donde se considera que el accidente es evitable ($F= 1227,25$; $gl= 3$; $P< ,001$).

De forma gráfica (Ilustración I.3) y en consonancia con las opiniones dadas en la pregunta anterior, los encuestados responsabilizan al conductor de ser uno de los principales causantes de los accidentes (Media=8,76), argumentando que muchos de éstos pueden evitarse con una conducción prudente y sin asunción de riesgos (aproximadamente un

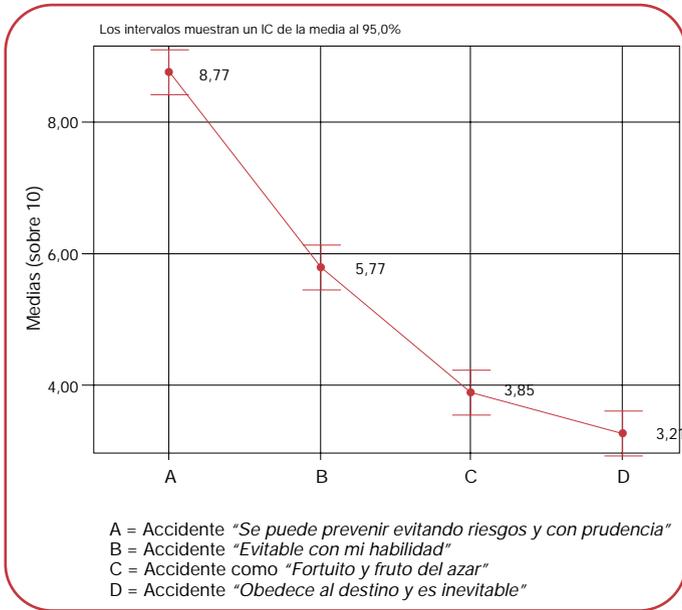
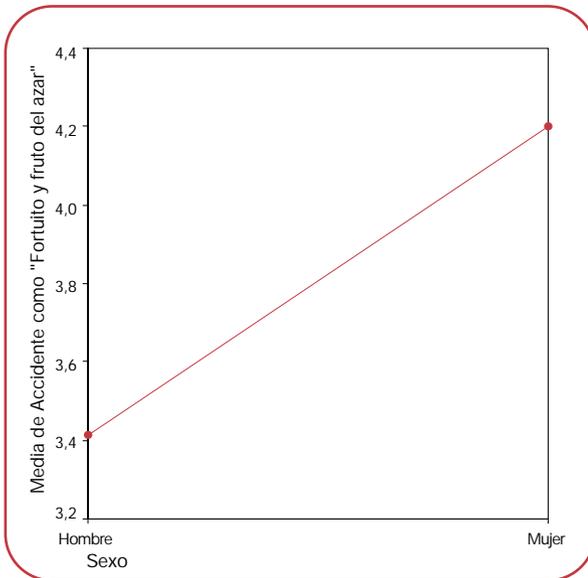


Ilustración I.3: Medias de las valoraciones sobre distintas definiciones de accidente de tráfico

conceptualización de los accidentes de tráfico como eventos azarosos o fruto del destino.

90% de los sujetos encuestados están de acuerdo con esta conclusión). La importancia que otorgan a las habilidades para prevenir los accidentes es menor aunque preocupante (Media=5,76). Por otro lado, los encuestados muestran menor nivel de acuerdo con la



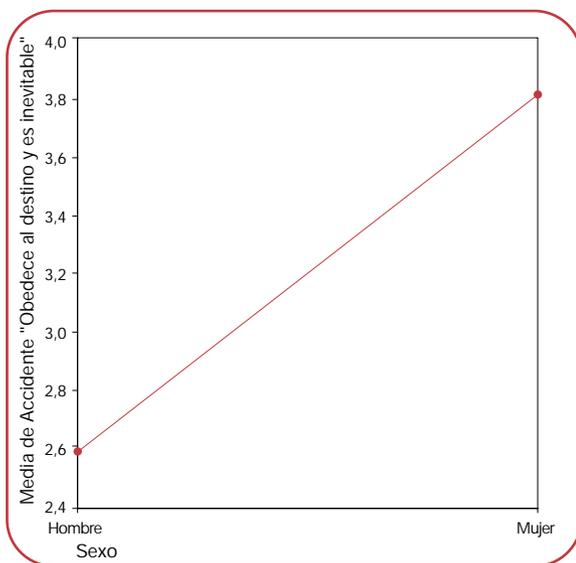
Gráfica I.39. Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función del sexo

accidente. Así, hemos obtenido resultados significativos en las frases: "El accidente de tráfico es fortuito y fruto del azar", "El accidente de tráfico obedece al destino y, por tanto, es inevitable" y "El accidente de tráfico lo puedo

3.1.6. Análisis diferencial de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico

En función del sexo

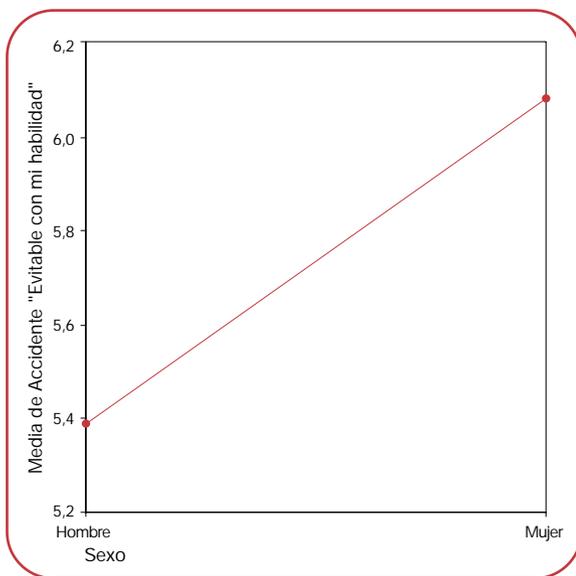
Si tenemos en cuenta el **sexo** de los encuestados, podemos observar en las Gráficas I.39, I.40 y I.41 como de nuevo en este caso las mujeres están más de acuerdo que los hombres con diferentes frases que pueden definir un



Gráfica 1.40. Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función del sexo

afirmación que postula que *"El accidente de tráfico lo puedo evitar con mi habilidad"* las puntuaciones han sido 5,39 para los hombres y 6,12 en el caso de las mujeres.

evitar con mi habilidad". En este sentido, hay que destacar que las puntuaciones han sido bajas, esto es, ha habido poco acuerdo con las frases propuestas. Concretamente para las dos primeras la valoración máxima ha sido de 4,25 puntos. Únicamente en la última de las frases propuestas que ha resultado significativa las puntuaciones han superado los 5 puntos. Concretamente, en la

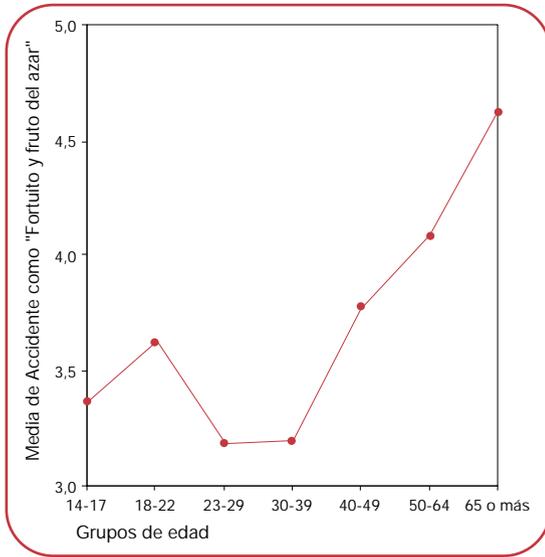


Gráfica 1.41. Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función del sexo

accidente de tráfico es fortuito y fruto del azar" y *"El accidente de tráfico obedece al destino y, por tanto, es inevitable"*). En ambos casos, las personas que mayor grado de acuerdo han mostrado han sido las de más edad

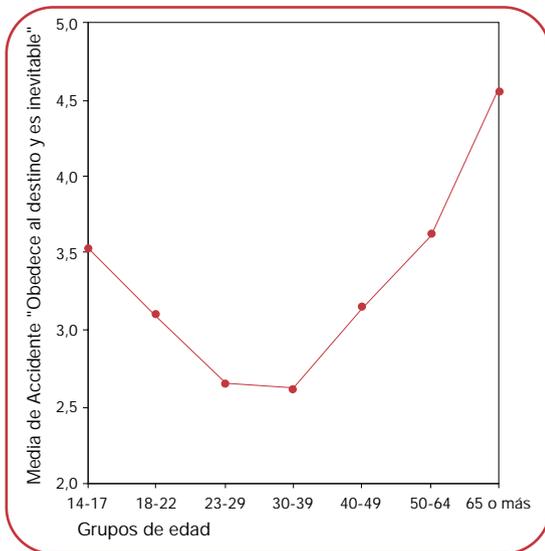
En función de los grupos de edad

Si prestamos atención a la distribución de los encuestados por **grupos de edad** podemos observar que todas las valoraciones que éstos han realizado sobre una serie de frases que pueden definir un accidente de tráfico han sido significativas. En líneas generales el grado de acuerdo con las dos primeras afirmaciones ha sido bajo (*"El*



Gráfica I.42. Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función de los grupos de edad

jóvenes (14-17 años y 65 o más) como bien podemos apreciar en la Gráfica I.44. El resto de valoraciones ha oscilado entre los 5,31 puntos y los 5,86; si bien los extremos comentados no distan mucho (6,00 y 6,61



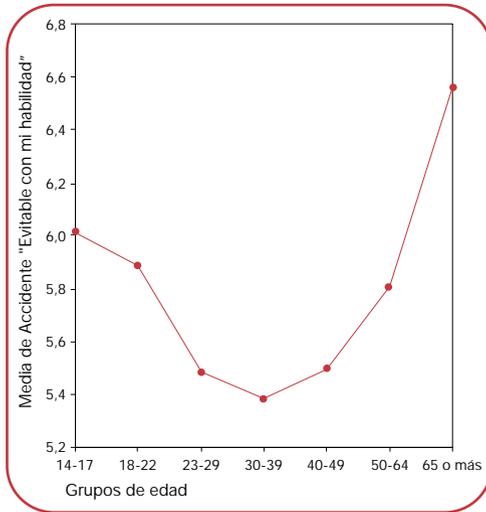
Gráfica I.43. Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función de los grupos de edad

puntuaciones presenta también un elevado grado de acuerdo, pues todas superan los 8,3 puntos como observamos en la Gráfica I.45 que presentamos a continuación.

(50-64 y 65 o más). Podemos observar estas puntuaciones en las Gráficas I.42 y I.43 que a continuación se exponen. En cuanto a la afirmación que hace referencia a que *"El accidente de tráfico lo puedo evitar con mi habilidad"*, el grado de acuerdo de los sujetos en general ha sido mayor. Además, encontramos los mayores niveles de acuerdo en los extremos, es decir en las personas de mayor edad y en las más

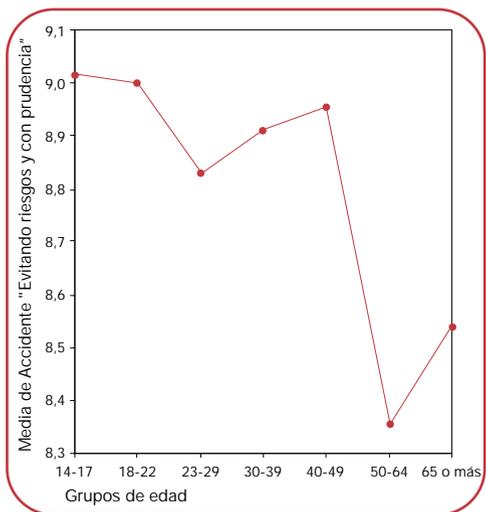
respectivamente).

El grado de acuerdo de los participantes en la encuesta ha sido notablemente superior al comentado en los tres casos anteriores en la frase que afirma que *"El accidente de tráfico lo puedo prevenir evitando riesgos y siendo prudente"*. Profundizando en los datos podemos advertir como el mayor nivel de acuerdo lo encontramos entre los sujetos más jóvenes (14-17 y 18-22 años) si bien el resto de



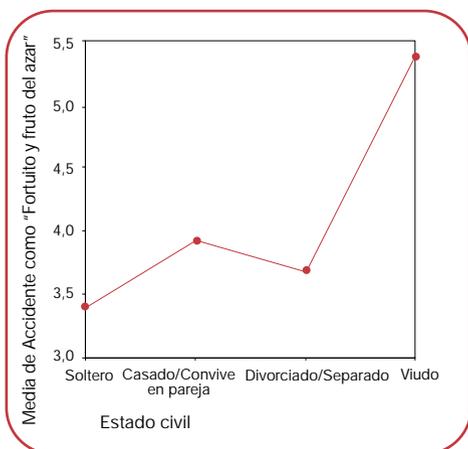
Gráfica 1.44. Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función de los grupos de edad

En función del estado civil Considerando el **estado civil** de los encuestados en relación con el grado de acuerdo que tienen con una serie de frases que pueden definir un accidente de tráfico, observamos que en tres de las frases se han producido diferencias significativas. Cabe resaltar que en todas (*"El accidente de tráfico es fortuito y fruto del azar"*, *"El accidente de tráfico obedece al destino y, por tanto, es inevitable"* y *"El accidente de tráfico lo puedo evitar con mi habilidad"*) el mayor grado de acuerdo lo encontramos en las personas viudas. Las diferencias entre las puntuaciones de éstas y el resto de encuestados es bastante evidente como bien se aprecia en las Gráficas que ofrecemos a continuación (Gráficas 1.46, 1.47 y 1.48).

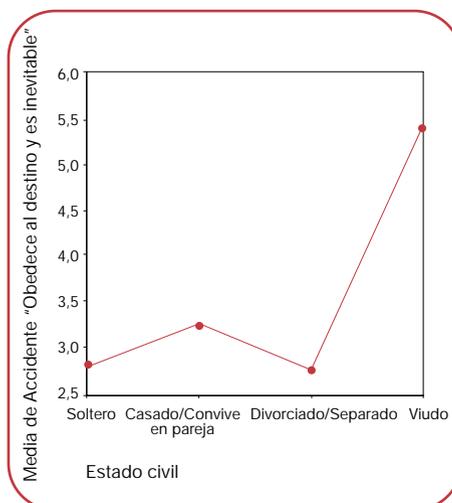


Gráfica 1.45. Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función de los grupos de edad

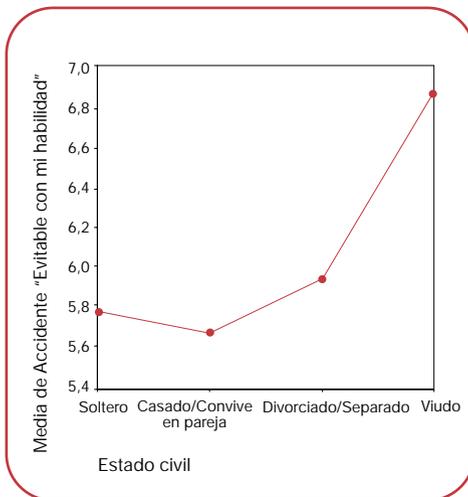
Es importante destacar también que, mientras en los dos primeros casos (*"El accidente de tráfico es fortuito y fruto del azar"* y *"El accidente de tráfico obedece al destino y, por tanto, es inevitable"*) las puntuaciones medias oscilan alrededor de los 3 puntos, es decir, hay poco acuerdo con las frases, en el caso de la tercera afirmación se produce un mayor nivel de acuerdo por parte de los encuestados. Concretamente, y como ya hemos mencionado, el mayor grado de acuerdo proviene de las personas viudas, pero en este caso el resto de puntuaciones presenta un nivel de acuerdo mayor, que queda reflejado por sus valoraciones medias (alrededor de los 5,5 puntos).



Gráfica I.46. Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función del estado civil



Gráfica I.47. Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función del estado civil

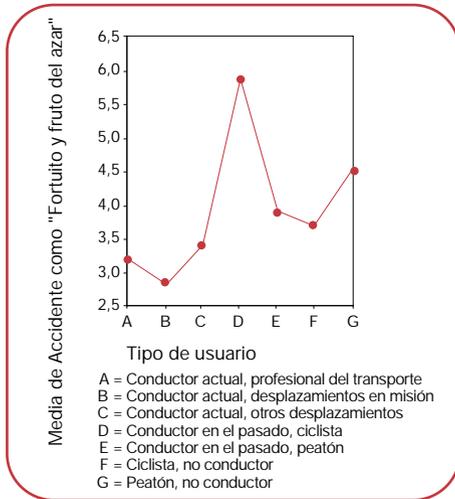


Gráfica I.48. Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función del estado civil

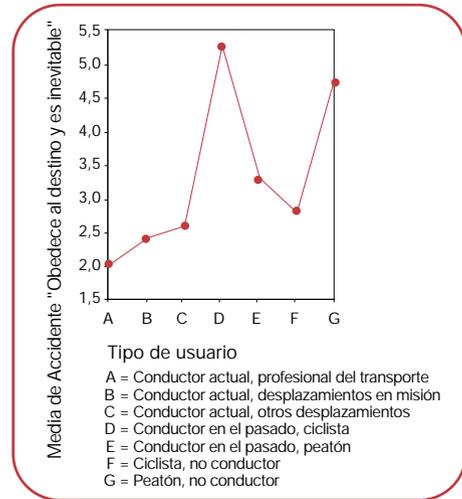
En función del tipo de usuario

Atendiendo al **tipo de usuario** y teniendo en cuenta el grado de acuerdo con determinadas frases que pueden definir un accidente de tráfico, podemos observar resultados significativos en tres de ellas: *"El accidente de tráfico es fortuito y fruto del azar"*, *"El accidente de tráfico obedece al destino y, por tanto, es inevitable"* y *"El accidente de tráfico lo puedo evitar con mi habilidad"*. En las dos primeras afirmaciones (ver Gráficas I.49 y I.50), el mayor nivel de

acuerdo proviene de aquellos sujetos que eran conductores en el pasado y ahora ciclistas. El grado de acuerdo con la primera de las frases (*"El accidente de tráfico es fortuito y fruto del azar"*) queda de la siguiente manera: peatón no conductor; conductor en el pasado, peatón; ciclista, no conductor; conductor actual, otros desplazamientos;



Gráfica 1.49. Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función del tipo de usuario

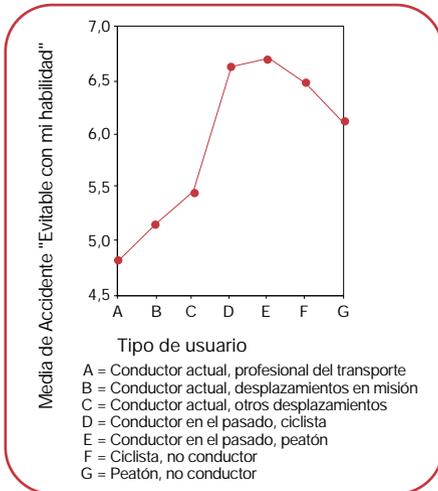


Gráfica 1.50. Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función del tipo de usuario

conductor actual, profesional del transporte y conductor actual, desplazamientos en misión.

En el segundo caso (*"El accidente de tráfico obedece al destino y, por tanto, es inevitable"*) los niveles de acuerdo de los participantes teniendo en cuenta el tipo de usuario presentan el siguiente orden: conductor en el pasado, ciclista; peatón, no conductor; conductor en el pasado, peatón; ciclista, no conductor; conductor actual, otros desplazamientos; conductor actual, desplazamientos en misión; conductor actual, profesional del transporte.

Por último, los mayores niveles de acuerdo los encontramos en la valoración que los encuestados realizaron de la frase *"El accidente de tráfico lo puedo evitar con mi habilidad"*, en la que los valores más altos han sido emitidos por los encuestados de las categorías: conductor en el pasado, peatón; conductor en el pasado, ciclista; ciclista, no conductor. El resto de valoraciones de los encuestados (conductor actual, profesional del transporte; conductor



Gráfica I.51. Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función del tipo de usuario

actual, desplazamientos en misión; conductor actual, otros desplazamientos; peatón, no conductor) se encuentran entre los 4,86 y los 6,14 puntos y, como vemos en la Gráfica I.51, se trata de puntuaciones que en líneas generales presentan mayor grado de acuerdo que en los dos casos anteriores.

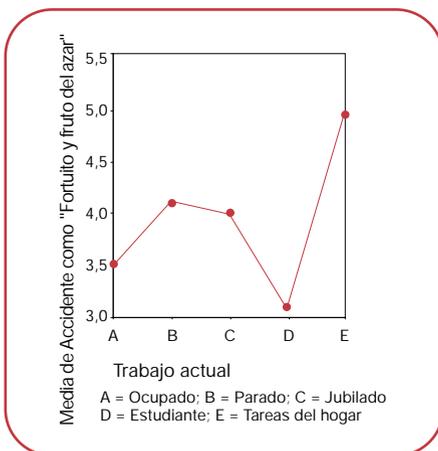
En función del trabajo actual

Nuevamente, como en el caso anterior, hemos obtenido diferencias significativas en las frases que definen el accidente en los

siguientes términos: *"El accidente de tráfico es fortuito y fruto del azar"*, *"El accidente de tráfico obedece al destino y, por tanto, es inevitable"* y *"El accidente de tráfico lo puedo evitar con mi habilidad"*. Al igual que en el análisis anterior, los mayores niveles de acuerdo los encontramos en la última de las afirmaciones (*"El accidente de tráfico lo puedo evitar con mi habilidad"*). En términos generales observamos niveles de

acuerdo bastante bajos con las afirmaciones

presentadas. En las tres afirmaciones que han dado lugar a resultados significativos, las personas dedicadas a las tareas del hogar han sido las que mayor acuerdo han presentado. En la primera de las frases que define *"El accidente de tráfico es fortuito y fruto del azar"*, las valoraciones del resto de encuestados han estado próximas a los 3,8 puntos, mostrando poco nivel de acuerdo con la afirmación mientras que de forma similar, en

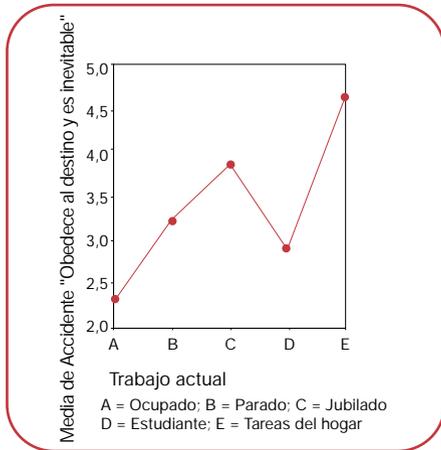


Gráfica I.52. Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función del trabajo actual

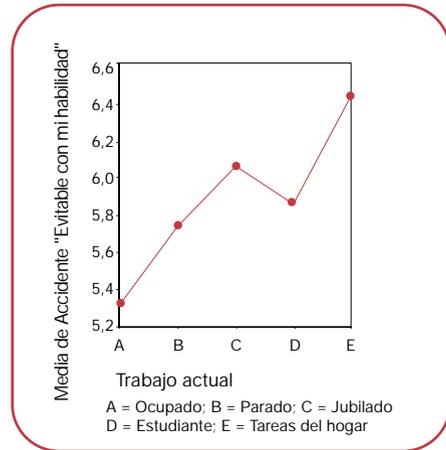
la frase que define *"El accidente de tráfico*

obedece al destino y, por tanto, es inevitable" éstas han presentado grados de acuerdo ligeramente inferiores.

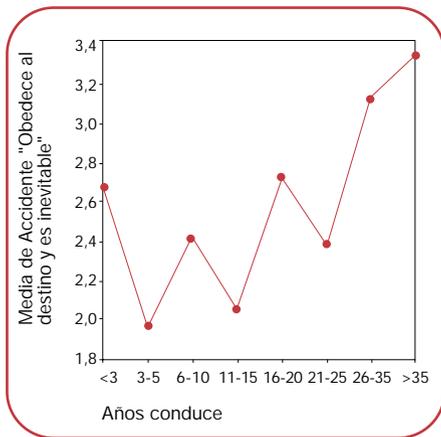
Podemos apreciar los detalles de las valoraciones realizadas acudiendo a las Gráficas I.52, I.53 y I.54.



Gráfica 1.53. Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función del trabajo actual



Gráfica 1.54. Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función del trabajo actual

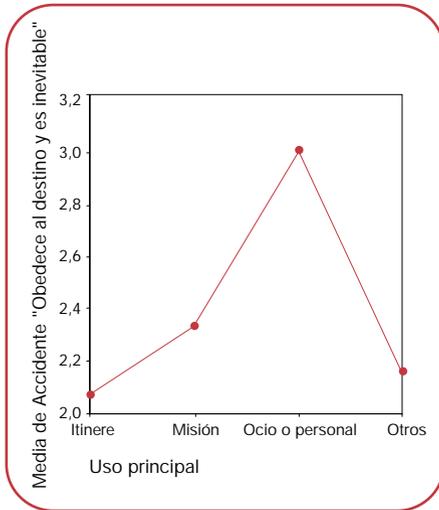


Gráfica 1.55. Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función de los años de conducción

En función de los años de conducción

Si consideramos el grado de acuerdo de los encuestados con una serie de afirmaciones que pueden definir un accidente de tráfico centrando el análisis en los **años de conducción** de los mismos, podemos observar que únicamente los datos resultantes de uno de los análisis (*"El accidente de tráfico obedece al destino y, por tanto, es inevitable"*) han dado lugar a resultados significativos. En líneas generales,

como podemos ver en la Gráfica 1.55, las puntuaciones son bastante bajas, lo que indica poco acuerdo con la afirmación presentada. Concretamente, los únicos valores que superan los 3 puntos los encontramos en los sujetos con más años de conducción (26-35 y más de 35 años). Para el resto de encuestados, siempre teniendo en cuenta los años de conducción de éstos, los valores han sido todavía más bajos.



Gráfica I.56. Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función del uso principal

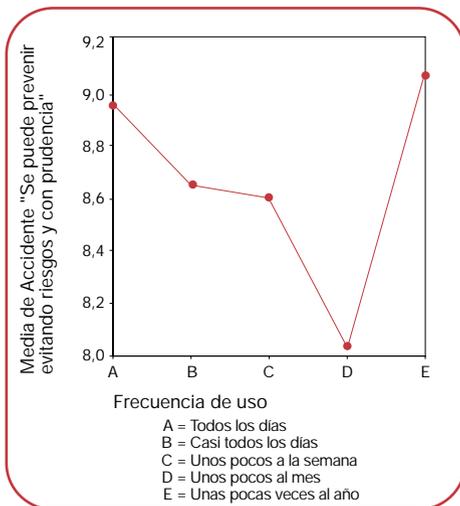
En función del uso principal del vehículo

Si analizamos el **uso principal** que los sujetos hacen de su vehículo, únicamente hemos obtenido diferencias significativas en la afirmación que define *"El accidente de tráfico obedece al destino y, por tanto, es inevitable"*. De forma similar a lo ocurrido en el análisis realizado previamente, el grado de acuerdo con esta afirmación ha sido muy bajo, lo que queda patente en los valores obtenidos y que con detalle apreciamos en la Gráfica I.56. La única puntuación que

supera ligeramente al resto es la procedente de aquellos encuestados que utilizan el vehículo por motivos de ocio o personales, cuyo valor ha sido de 2,99 puntos.

En función de la frecuencia de uso del vehículo

Si nos centramos en la **frecuencia de uso** que los



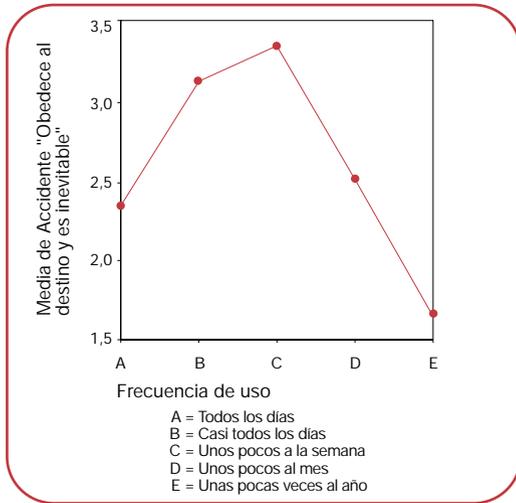
Gráfica I.57. Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función de la frecuencia de uso del vehículo

encuestados hacen de su vehículo, podemos observar resultados significativos en las siguientes frases: *"El accidente de tráfico obedece al destino y, por tanto, es inevitable"* y *"El accidente de tráfico lo puedo prevenir evitando riesgos y siendo prudente"*.

En este caso se produce una notable diferencia en el grado de acuerdo entre una y otra consideración del accidente.

Concretamente, los encuestados están altamente de acuerdo con la afirmación que define al accidente como un suceso que se

puede prevenir evitando riesgos y con prudencia, donde las puntuaciones superan en todos los casos los 8 puntos y donde destaca por encima del resto el grado de acuerdo procedente del grupo de encuestados que utiliza el vehículo unas pocas veces al año (ver Gráfica I.57).

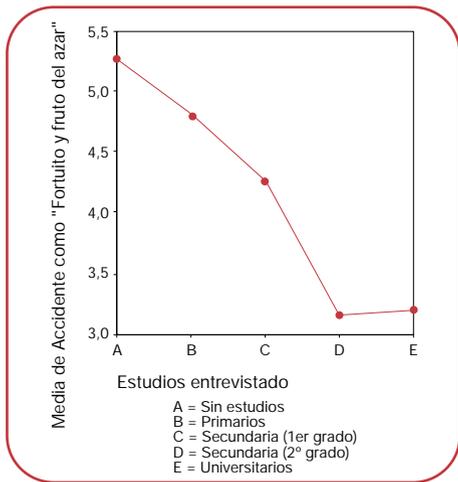


Gráfica I.58. Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función de la frecuencia de uso del vehículo

observamos la Gráfica I.58 podemos apreciar con detalle los valores mencionados.

En función del nivel de estudios

En relación con el **nivel de estudios** de los participantes en esta investigación, hemos obtenido resultados



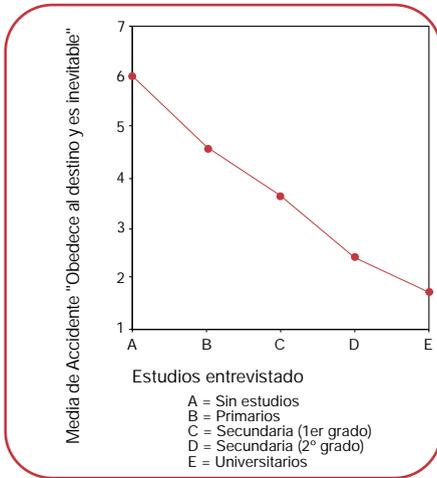
Gráfica I.59. Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función del nivel de estudios

significativos en tres de las afirmaciones planteadas que pueden definir un accidente de tráfico: *"El accidente de tráfico es fortuito y fruto del azar"*, *"El accidente de tráfico obedece al destino y, por tanto, es inevitable"* y *"El accidente de tráfico lo puedo evitar con mi habilidad"*. Siguiendo la tendencia observada en casos anteriores, para las dos primeras afirmaciones el nivel de acuerdo mostrado por los encuestados (teniendo esta vez en cuenta su nivel de estudios) ha sido considerablemente bajo,

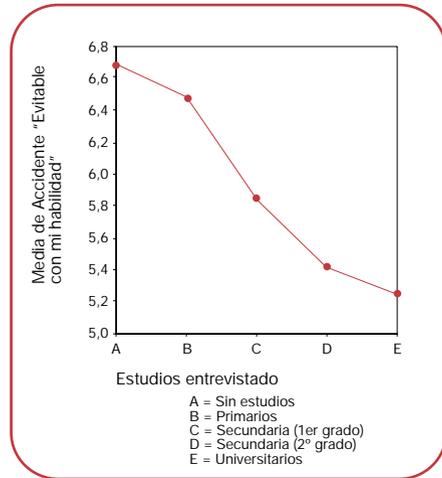
si bien en ambos casos se observa una tendencia en la que a medida que aumenta el nivel de estudios disminuye el grado de acuerdo (ver Gráficas I.59 y I.60).

Por otro lado, como vemos en la Gráfica I.61, y del mismo modo que en análisis previos, cuando consideramos el

Por otro lado, y analizando el nivel de acuerdo de los sujetos con la segunda de las definiciones de accidente de tráfico que ha dado lugar a diferencias significativas, el grado de acuerdo con la afirmación que define *"El accidente de tráfico obedece al destino y, por tanto, es inevitable"* ha sido muy bajo, hecho que queda demostrado con las puntuaciones inferiores a los 3,2 puntos en todos los casos. Si



Gráfica I.60. Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función del nivel de estudios



Gráfica I.61. Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función del nivel de estudios

enunciado que afirma que "El accidente de tráfico lo puedo evitar con mi habilidad", el grado de acuerdo de los sujetos es bastante superior al observado en los dos casos anteriores, a pesar de que la tendencia descrita en el párrafo anterior se repite de nuevo (a medida que aumenta el nivel de estudios disminuye el nivel de acuerdo).

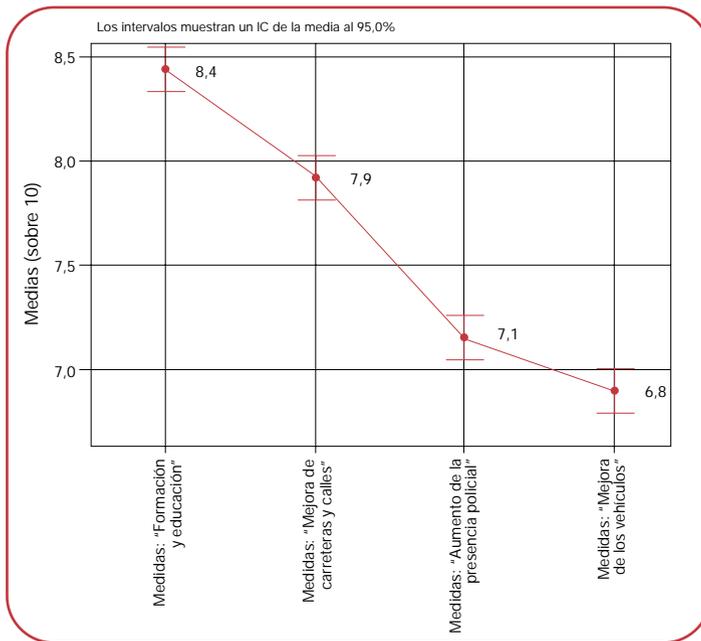
3.1.7. Percepción de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico

Finalmente, en este bloque sobre opiniones generales se ha pedido la valoración de la importancia de determinadas medidas de intervención para reducir los accidentes de tráfico. En general, como vemos en la Tabla I.4, la importancia de las medidas propuestas es positiva (en la escala de 0 a 10 las medias se sitúan en torno al 7), aunque existen diferencias significativas en cuanto al grado de importancia que le dan a cada una ($F = 169,11$; $gl = 3$; $P < ,001$).

Medidas	Media	Error tip.	Intervalo de confianza al 95%	
			Límite inferior	Límite superior
"Mejora de carreteras y calles"	7,854	,059	7,739	7,970
"Mejora de vehiculos"	6,843	,071	6,704	6,983
"Aumento de presencia policial"	7,086	,071	6,946	7,226
"Formación y educación"	8,359	,054	8,254	8,464

Tabla I.4: Estadísticos estimados para las distintas medidas para reducir los accidentes de tráfico

En la Ilustración I.4 podemos apreciar como los sujetos encuestados sitúan a la "Formación y educación vial" entre las principales medidas para la reducción de los accidentes (Media= 8,35), seguida de la "Mejora de las carreteras y calles de la ciudad" (Media= 7,85). Por otra parte, teniendo en cuenta que "La supervisión policial" y "El

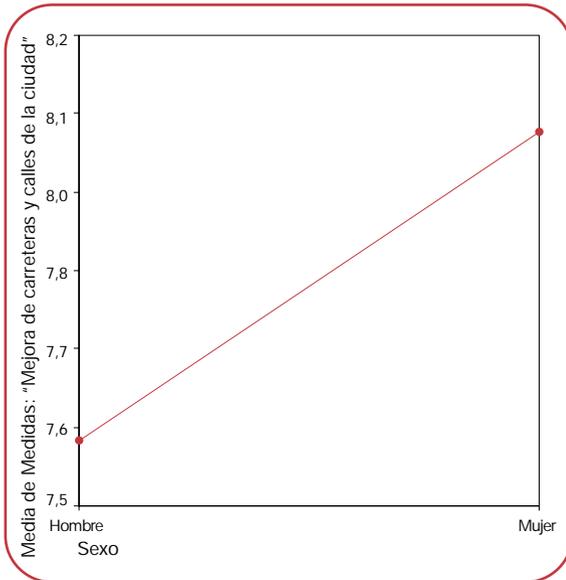


tipo de vehiculo" se valoran menos como causa de accidente, tal y como han manifestado los sujetos en otras preguntas del bloque, es lógico que también la valoración sea menor en cuanto a las medidas dirigidas a modificar dichos ámbitos de la seguridad vial.

Ilustración I.4: Medias de las valoraciones sobre la importancia de las diferentes medidas para reducir los accidentes de tráfico

3.1.8. Análisis diferencial de la percepción de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico

En función del sexo



La valoración de la importancia de una serie de medidas para reducir los accidentes de tráfico en función del **sexo** de los encuestados ha producido resultados significativos para todas las medidas analizadas: *"Mejora de carreteras y calles de la ciudad"*, *"Mejora de los vehículos"*, *"Aumentar la presencia policial"* y *"Dar más formación y educación a los conductores y peatones"*.

En todos los casos las valoraciones

Gráfica I.62. Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función del sexo

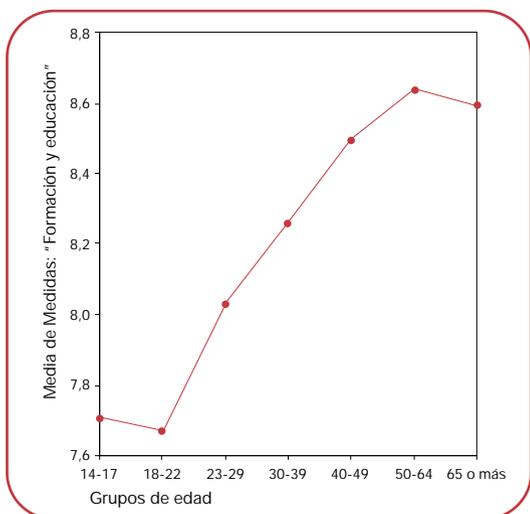
La medida que ha sido valorada tanto por hombres como por mujeres como más efectiva para reducir los accidentes de tráfico ha sido: "Dar más formación y educación a los conductores y peatones"

realizadas por las mujeres han sido mayores, lo que indica que éstas atribuyen más importancia a todas las medidas mencionadas. A modo de ejemplo presentamos la Gráfica I.62, que muestra los resultados en una de las medidas analizadas (*"Mejora de carreteras y calles de la ciudad"*).

La medida que ha sido valorada tanto por hombres como por mujeres como más efectiva para reducir los accidentes de tráfico ha sido dar más *"Dar más formación y educación a los conductores y peatones"* seguida de *"Mejora de carreteras y calles de la ciudad"*, *"Aumentar la presencia policial"* y por último la *"Mejora de los vehículos"*.

En función de los grupos de edad

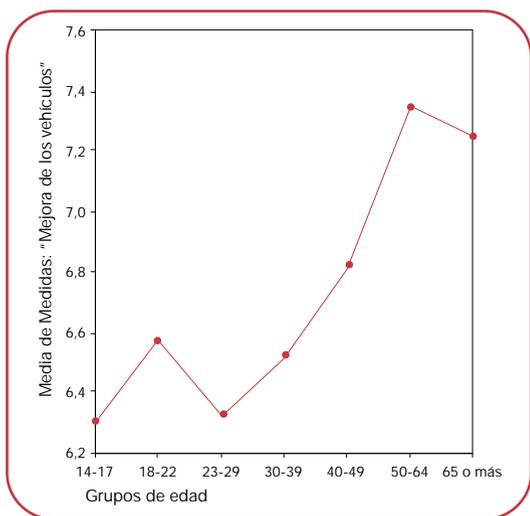
Las valoraciones que los sujetos han llevado a cabo de la eficacia de una serie de medidas efectivas destinadas a



Gráfica 1.63. Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función de los grupos de edad

policial" y la "Mejora de los vehiculos".

Como vemos en la Gráfica 1.63, las puntuaciones de los sujetos en la medida "Dar más formación y educación a los conductores y peatones" han mostrado una tendencia general en la que el nivel de importancia hacia la misma aumenta a medida que aumenta la edad de los

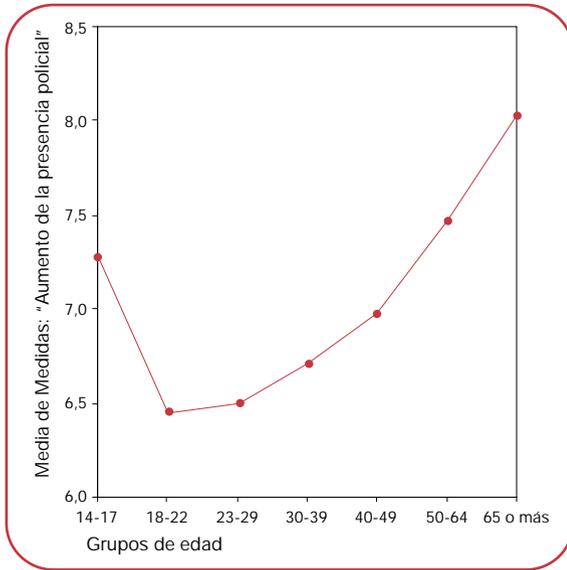


Gráfica 1.64. Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función de los grupos de edad

encuestados. Únicamente en los extremos (14-17 y 65 o más) se aprecia una mínima variación en la tendencia comentada. Por su parte (Gráfica 1.64), en la medida "Mejora de los vehiculos", las mayores puntuaciones las encontramos en los grupos de más edad (50-64 y 65 o más). Finalmente (ver Gráfica 1.65), para la última de las medidas que ha resultado significativa ("Aumentar la presencia policial"), podemos observar una tendencia en la que las puntuaciones ascienden a medida que aumenta la edad de los sujetos excepto en el caso de aquellos encuestados pertenecientes al grupo de menor edad (14-17).

reducir los accidentes de tráfico teniendo en cuenta la **edad** ha dado lugar a diferencias significativas en las medidas: "Mejora de los vehiculos", "Aumentar la presencia policial" y "Dar más formación y educación a los conductores y peatones". De nuevo, la última de las medidas citadas ha sido la que más importancia ha merecido por parte de los encuestados, seguida en este caso por "Aumentar de la presencia

policial" y la "Mejora de los vehiculos".

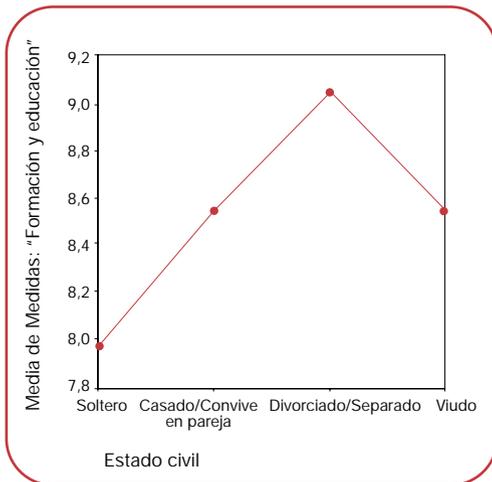


Gráfica I.65. Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función de los grupos de edad

En función del estado civil

De nuevo en este caso se repite la tendencia observada en los análisis anteriores. Por tanto, teniendo en cuenta el **estado civil** de los encuestados, la medida considerada más importante para reducir los accidentes de tráfico ha sido *"Dar más formación y educación a conductores y peatones"*. En este caso, los sujetos que más importancia le han asignado han

sido aquellos cuyo estado civil es divorciado/separado seguidos por los sujetos casados/conviven en pareja y viudos. Por otro lado, las puntuaciones más bajas proceden de los solteros. Para ver los datos con más detalle podemos acudir a la Gráfica I.66 que presentamos a continuación.

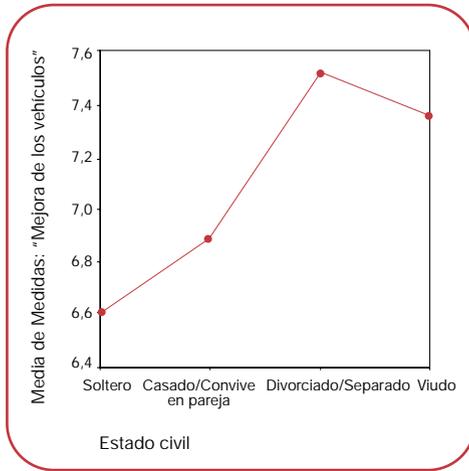


Gráfica I.66. Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función del estado civil

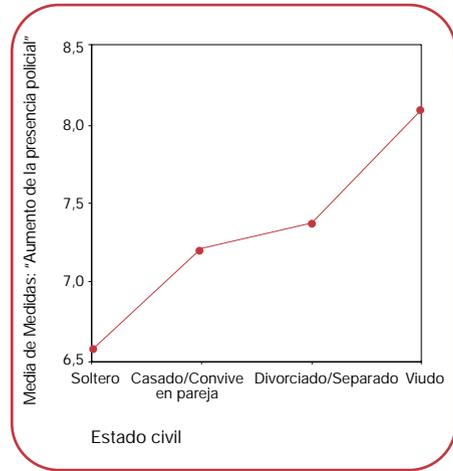
En el caso de las medidas *"Mejora de los vehiculos"* y *"Aumentar la presencia policial"* (Gráficas I.67 y I.68), que también han mostrado resultados significativos, podemos apreciar una tendencia similar en sus resultados en la que en el primer caso los sujetos que más importancia han atribuido a la medida citada han sido aquellos cuyo estado civil es divorciado/separado,

mientras que en el segundo caso esta posición la ocupan las personas viudas.

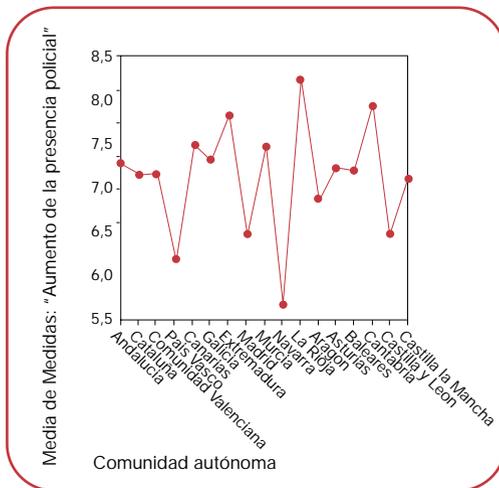
En las tres medidas que han dado lugar a diferencias significativas, las personas que menos importancia han atribuido a estas medidas en relación con su efectividad para reducir los accidente de tráfico han sido los solteros.



Gráfica I.67. Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función del estado civil



Gráfica I.68. Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función del estado civil

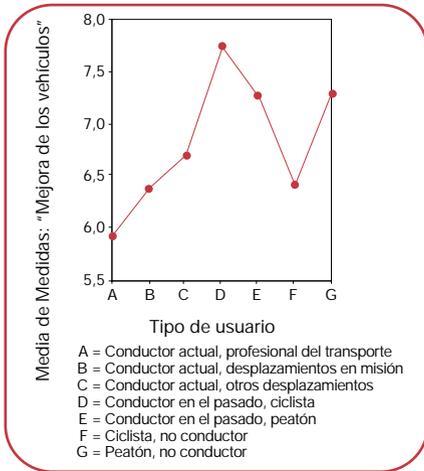


Gráfica I.69. Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función de la comunidad autónoma

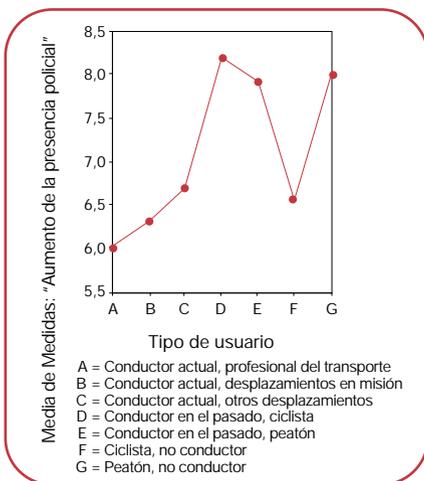
En función de la comunidad autónoma

Si consideramos la efectividad de las medidas para reducir los accidentes de tráfico y su relación con la distribución de los encuestados por **comunidades autónomas** aparecen diferencias significativas únicamente en la medida que hace referencia a "Aumentar la presencia policial". En líneas generales, los encuestados han

considerado que esta medida es bastante importante para reducir los accidentes de tráfico. Concretamente, como vemos en la Gráfica I.69 que a continuación presentamos, hay dos puntuaciones que resaltan por encima del resto: en primer lugar la valoración realizada por los encuestados de La Rioja por



Gráfica I.70. Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función del tipo de usuario



Gráfica I.71. Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función del tipo de usuario

ser ésta la más elevada; en segundo lugar la procedente de los encuestados de Navarra que destaca por ser la menor.

En función del tipo de usuario

Si atendemos a la variable **tipo de usuario** y a la importancia que éstos otorgan a una serie de medidas para reducir los accidentes de tráfico podemos observar que dos de éstas han ofrecido resultados significativos (*"Mejora de los vehículos"* y *"Aumentar la presencia*

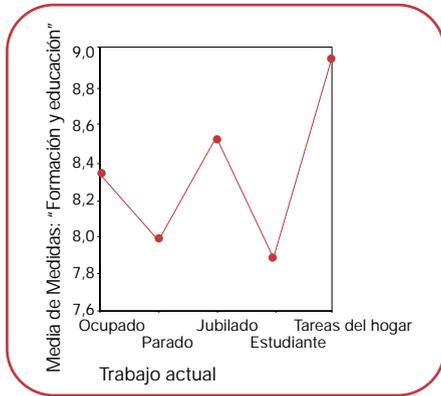
policial"). Como vemos en las Gráficas I.70 y I.71, en ambas medidas se observa la misma tendencia en los resultados en la que la orden de puntuaciones queda como sigue: conductor en el pasado, ciclista; peatón, no conductor; conductor en el pasado, peatón; conductor

actual, otros desplazamientos; ciclista, no conductor; conductor actual, desplazamientos en misión y por último conductor actual, profesional del transporte.

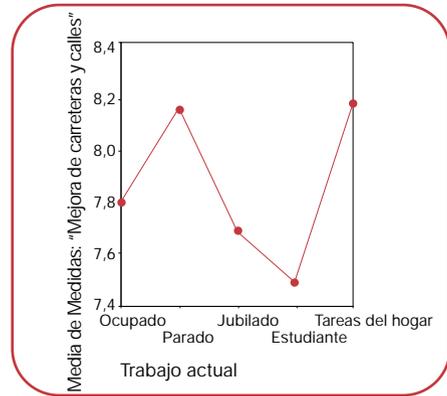
En función del trabajo actual

Si tenemos en cuenta **el trabajo u ocupación** de los encuestados, todos los resultados obtenidos en relación con la valoración de la efectividad de una serie de medidas para reducir los accidentes de tráfico han mostrado diferencias significativas.

Así, la medida que ha sido valorada como más efectiva ha sido *"Dar más formación y educación a conductores y peatones"* seguida de la medida que hace referencia a la *"Mejora de las carreteras y calles de la ciudad"*, *"Aumentar la presencia policial"* y finalmente la medida que apuesta por una *"Mejora de los vehículos"*. En cualquier caso, todas estas puntuaciones han sido



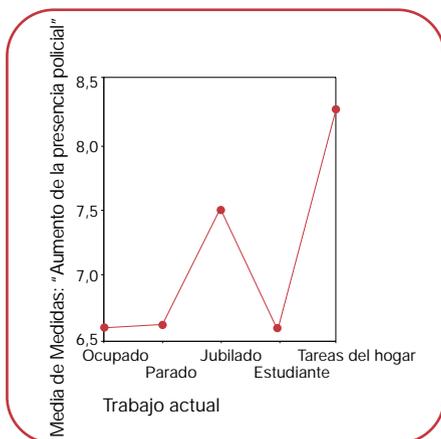
Gráfica 1.72. Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función del trabajo actual



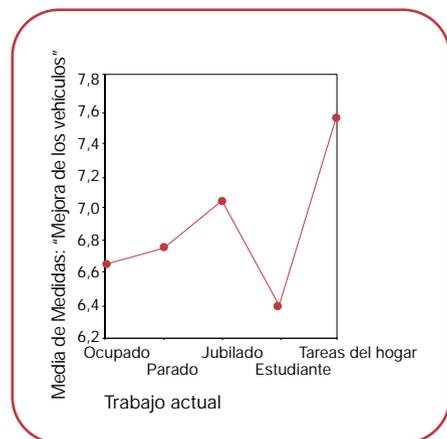
Gráfica 1.73. Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función del trabajo actual

bastante elevadas, como podemos observar en las Gráficas 1.72, 1.73, 1.74 y 1.75.

En todos los casos las personas dedicadas a las tareas del hogar han sido las que han considerado más efectivas estas medidas. En el caso de dos de las medidas



Gráfica 1.74. Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función del trabajo actual



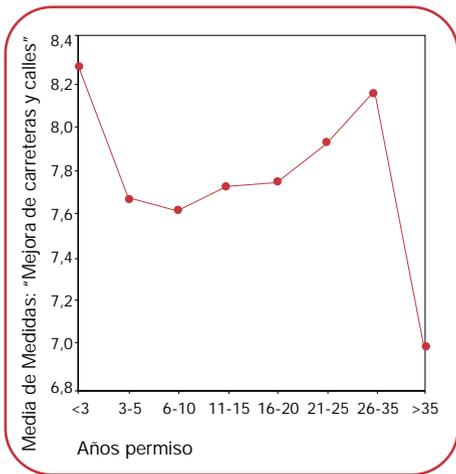
Gráfica 1.75. Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función del trabajo actual

analizadas (*"Mejora de los vehículos"* y *"Aumentar la presencia policial"*) observamos el mismo patrón de respuestas, esto es, los estudiantes son los que menos importancia otorgan a estas medidas en relación con su efectividad para reducir los accidentes de tráfico. Siguiendo el orden de menor a mayor valoración encontramos a las personas ocupadas seguidas de las paradas, los jubilados y, como ya hemos mencionado, las personas dedicadas a las tareas del hogar. El orden de puntuaciones (de mayor a menor importancia) para la medida que destaca la *"Mejora de las carreteras y calles de la ciudad"* teniendo en cuenta la ocupación de los encuestados ha sido: tareas del hogar, parados, ocupados, jubilados y estudiantes. Para la última de las medidas (*"Dar más formación y educación a los*

conductores y peatones") encontramos el siguiente orden en las valoraciones que los encuestados han realizado: tareas del hogar, jubilados, ocupados, estudiantes y parados.

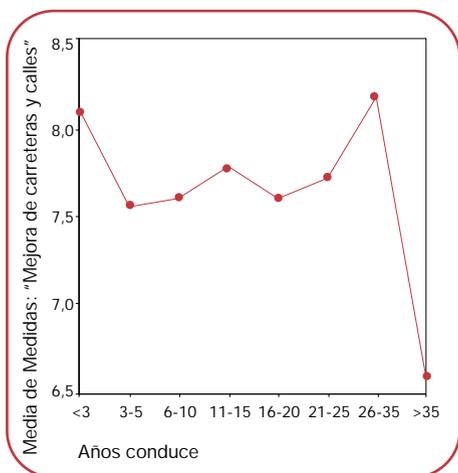
En función de los años de permiso

Si consideramos los **años de permiso** de los encuestados, únicamente aparecen resultados significativos en la medida que hace referencia a la *"Mejora de carreteras y calles de la ciudad"*. En este caso (ver



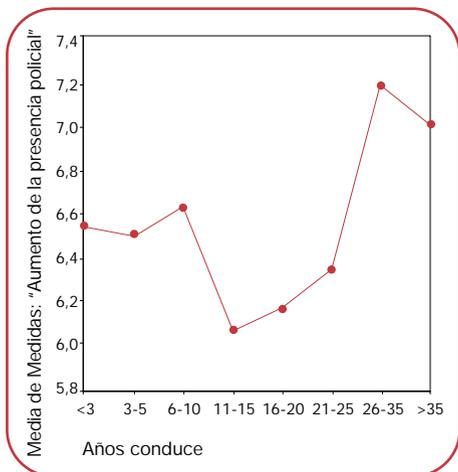
Gráfica 1.76. Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función de los años de permiso

Gráfica 1.76) encontramos que las valoraciones más elevadas sobre la efectividad de esta medida proceden de los encuestados que tienen el permiso menos de 3 años y de aquellos que lo tienen entre 26 y 35 años. El resto de puntuaciones (excepto la procedente de los sujetos con más años de permiso) son bastante similares, situándose todas ellas alrededor de los 7,5 puntos.



Gráfica I.77. Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función de los años de conducción

primera medida estudiada (ver Gráfica I.77) las máximas valoraciones han sido efectuadas por aquellos encuestados con menos de 3 años de conducción y por aquellos que tienen entre 26 y 35 años de experiencia en la conducción. Como vemos en la Gráfica, el resto de puntuaciones son bastante similares entre ellas,



Gráfica I.78. Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función de los años de conducción

de experiencia en la conducción (entre 26-35 y más de 35) los que han efectuado las mayores consideraciones en cuanto a la eficacia de "Aumentar la presencia policial" como medida efectiva para reducir los accidentes de tráfico. El resto de puntuaciones denotan una valoración similar en relación con la efectividad de esta medida.

En función de los años de conducción

Al analizar los **años de conducción** de los encuestados hemos obtenido resultados significativos en dos de las medidas estudiadas. La primera de ellas (*"Mejora de carreteras y calles de la ciudad"*) ofrece una puntuación superior a la medida que apuesta por *"Aumentar la presencia policial"*, siempre considerando la variable años de conducción como foco del análisis. Concretamente, para la

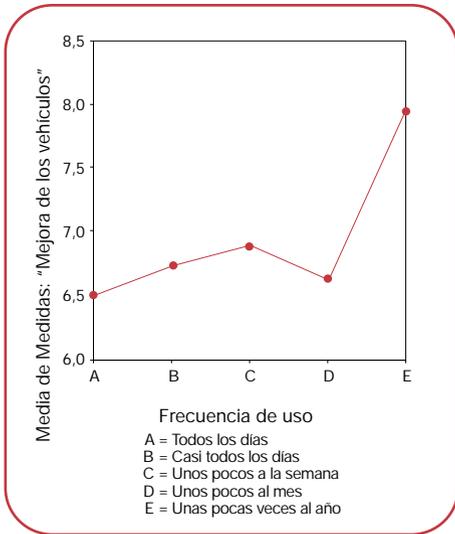
exceptuando la valoración realizada por los sujetos con más de 35 años de conducción, que han realizado las menores valoraciones en cuanto a la eficacia de la *"Mejora de carreteras y calles de la ciudad"* para reducir los accidentes de tráfico.

Por lo que respecta a la segunda de las medidas que ha ofrecido diferencias significativas (ver Gráfica I.78), en este caso son los encuestados con más años

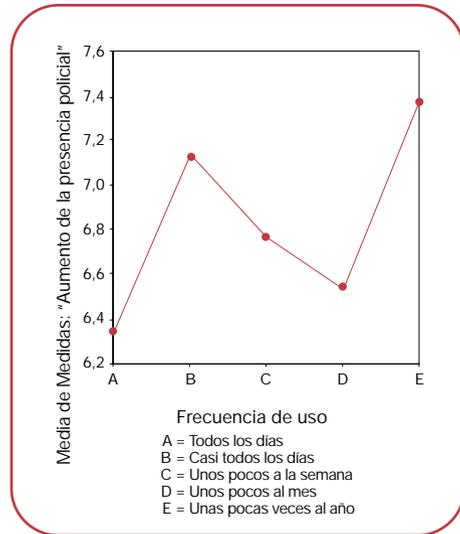
Los usuarios que utilizan el vehículo unas pocas veces al año son los que valoran en mayor medida la mejora de los vehículos y el aumento de la presencia policial para reducir los accidentes de tráfico

En función de la frecuencia de uso del vehículo

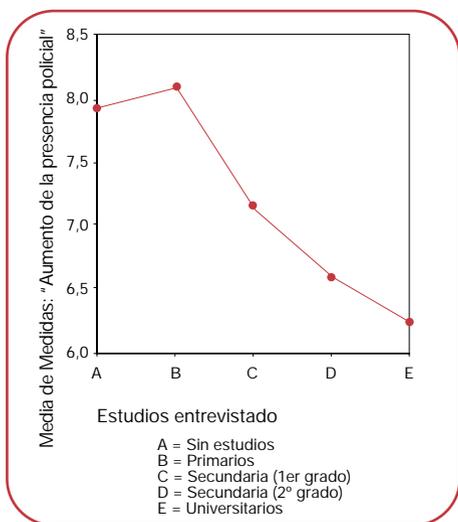
Si consideramos la variable **frecuencia de uso** como eje central del análisis de la eficacia de una serie de medidas para reducir los accidentes de tráfico, podemos observar como en dos de éstas las diferencias encontradas han sido significativas (*"Mejorar los vehículos"* y *"Aumentar la presencia policial"*). En este sentido, y en líneas generales, los sujetos han considerado de forma muy similar la eficacia de ambas medidas. Como podemos apreciar en las Gráficas 1.79 y 1.80 los sujetos que utilizan el vehículo unas pocas veces al año son los que valoran en mayor medida la eficacia de ambas medidas para reducir los accidentes de tráfico mientras que, también en ambos casos, aquellos encuestados que hacen uso del vehículo todos los días llevan a cabo las menores valoraciones.



Gráfica 1.79. Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función de la frecuencia de uso del vehículo



Gráfica 1.80. Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función de la frecuencia de uso del vehículo



Gráfica 1.81. Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función del nivel de estudios

En función del nivel de estudios

Para finalizar los análisis obtenidos en este bloque de la encuesta consideraremos la variable **nivel de estudios** como criterio diferenciador de la valoración de la eficacia de una serie de medidas para reducir los accidentes de tráfico. Únicamente para una de ellas (*"Aumentar la presencia policial"*) los resultados obtenidos han sido significativos. Como vemos en la Gráfica 1.81, se produce una tendencia en

las puntuaciones en la que (salvo el caso de los encuestados con estudios primarios, que son los que han valorado en mayor medida la eficacia de *"Aumentar la presencia policial"*), a medida que aumenta el nivel de estudios, disminuye la eficacia asociada a esta medida.

3.2 Resultados del Bloque II

3.2.1. Autoevaluación de las capacidades, aptitudes y actitudes como usuario de la vía

La característica que los sujetos perciben como más presente en su comportamiento en el tráfico es la prudencia

En general, las valoraciones que han realizado los encuestados respecto a sus propias capacidades, aptitudes y actitudes en el contexto del tráfico son muy positivas. De hecho (ver Tabla II.1), el valor promedio se sitúa en torno al 7,5, aunque en función del tipo de aspecto en el que el sujeto debe valorarse se pueden encontrar algunas diferencias significativas ($F = 58,162$; $gl = 5$; $P < ,001$).

Autoevaluación como conductor	Media	Error tip.	Intervalo de confianza al 95%	
			Límite inferior	Límite superior
"Conocimientos de la norma"	7,580	,052	7,478	7,682
"Conductor en autopista"	7,036	,087	6,864	7,207
"Habilidad como conductor"	7,506	,055	7,398	7,615
"Conductor en ciudad"	7,402	,056	7,293	7,512
"Prudencia "	8,173	,057	8,061	8,285
"Conductor en carretera"	7,841	,058	7,727	7,955

Tabla II.1: Estadísticos estimados para las distintas capacidades y aptitudes como usuario de la vía

Los encuestados se consideran mejores conductores en carretera que en ciudad o en autopista

En este sentido, la característica que los sujetos perciben como más presente en su comportamiento en el tráfico es la prudencia en comparación con el resto de usuarios de la vía, incluyendo conductores y peatones (Media= 8,17). Como comprobaremos más adelante al analizar las actitudes, es un hecho habitual el que los sujetos encuestados perciban el comportamiento del resto de usuarios de la vía como peor que el suyo propio. En la Ilustración II.1 se pueden ver los promedios en las autoevaluaciones para cada aspecto planteado. Si agrupamos los diferentes aspectos relacionados con características personales, podemos destacar el hecho de que los sujetos valoran más su prudencia, que sus conocimientos de la norma (Media= 7,58) o que su habilidad como conductor (Media= 7,5) a pesar de que todas las puntuaciones son altas. Esta valoración de los aspectos actitudinales que se viene manifestando a lo largo de las cuestiones planteadas nos da una pista de la importancia de este ámbito en la planificación de medidas de intervención educativas y formativas. Por otra parte, si tenemos en cuenta el contexto donde tiene lugar la conducción, los encuestados consideran que son mejores conductores en carretera (Media= 7,84), que en ciudad o en autopista.

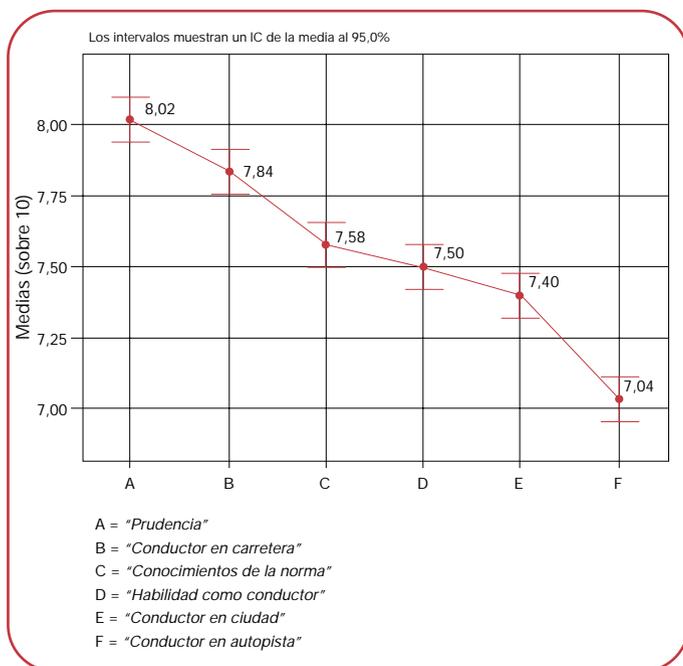


Ilustración II.1: Medias de las valoraciones de las capacidades, actitudes y aptitudes

3.2.2. Estudio diferencial de autoevaluación de las capacidades, aptitudes y actitudes como usuario de la vía

3.2.2.1. Autoevaluación respecto a los conocimientos, la prudencia y habilidades como conductores

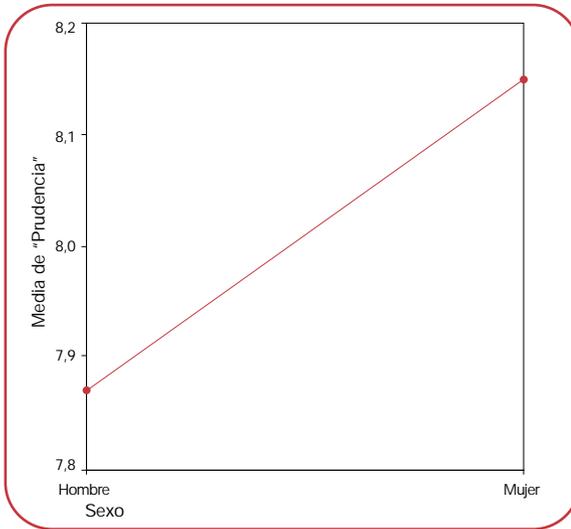
Las mujeres se consideran más prudentes que los hombres

En función del sexo

La evaluación de los sujetos sobre sus conocimientos y actitudes en general es significativa, teniendo en cuenta la variable **sexo**. En este sentido (ver Ilustración II.1 a modo de ejemplo), son las mujeres las que consideran (en mayor grado que los hombres) que tanto sus conocimientos de las normas de tráfico como su prudencia como conductoras son elevados. En relación con la habilidad como conductor no hay diferencias significativas.

En función de los grupos de edad

También respecto a la **edad** se repite este patrón con relación a los conocimientos y prudencia como conductor.

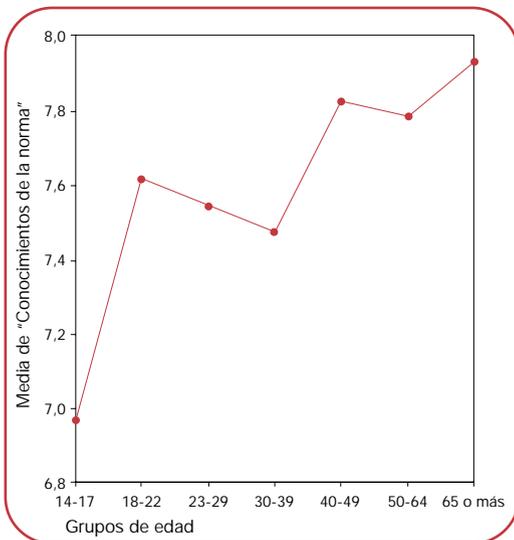


Gráfica II.1. Medias de valoración de los conocimientos, la prudencia y las habilidades como conductores en función del sexo

Como vemos en la Gráfica II.2, en las valoraciones que los sujetos llevan a cabo acerca de sus conocimientos de las normas de tráfico se puede apreciar que los encuestados pertenecientes a los grupos de mayor edad (40-49, 50-64 y 65 o más) se autoevalúan por encima del resto de encuestados obteniendo el grupo de 14-17 la menor

puntuación al respecto. En

cuanto a *"La prudencia como conductor de coche, ciclomotor o bicicleta en comparación con los otros conductores"* podemos observar (ver Gráfica II.3) que los sujetos se autoevalúan con niveles de prudencia



Gráfica II.2. Medias de valoración de los conocimientos, la prudencia y las habilidades como conductores en función de los grupos de edad

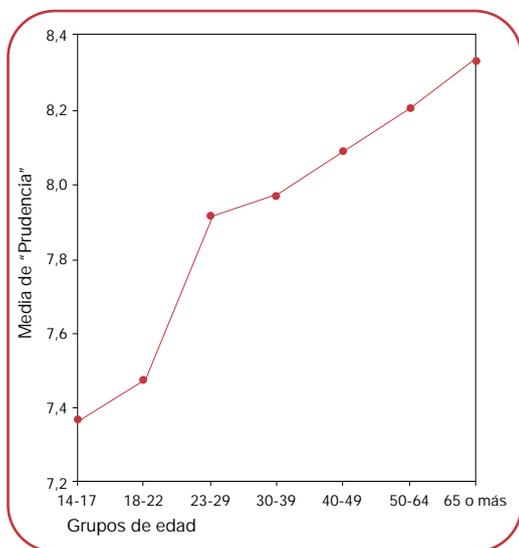
bastante elevados. Asimismo, observamos una tendencia en las puntuaciones en la que a medida que aumenta la edad asciende también el nivel de prudencia.

En función del estado civil

Nuevamente aparecen resultados significativos en tres de los aspectos evaluados cuando consideramos el **estado civil** de los participantes en la encuesta. Así, aparecen las

valoraciones más elevadas en los aspectos relacionados con el nivel de prudencia como conductor en comparación con otros usuarios.

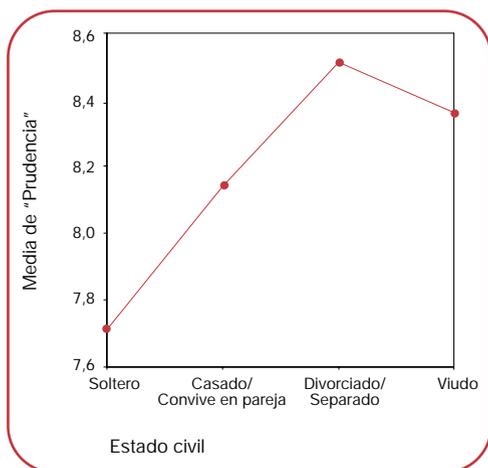
Las personas cuyo estado civil es divorciado/separado y viudo se autoevalúan como más prudentes mientras que



Gráfica II.3. Medias de valoración de los conocimientos, la prudencia y las habilidades como conductores en función de los grupos de edad

los solteros (a pesar de que la puntuación es 7,72 puntos) obtienen los valores inferiores. Si acudimos a la Gráfica II.4 podemos ver con detalle estas valoraciones.

Concretamente en la evaluación que han realizado del nivel de prudencia como conductor en comparación con otros usuarios.



Gráfica II.4. Medias de valoración de los conocimientos, la prudencia y las habilidades como conductores en función de los grupos del estado civil

En función del tipo de usuario

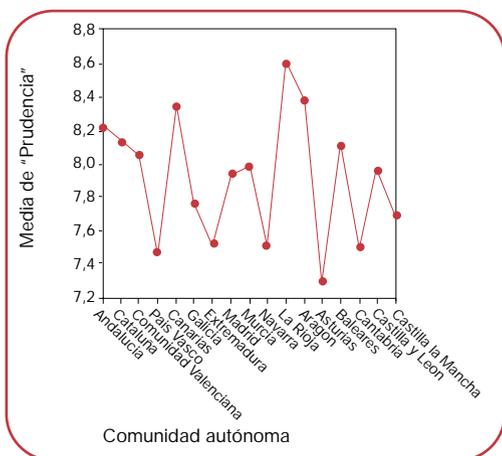
Centrándonos en el **tipo de usuario** hemos obtenido resultados significativos en las cuestiones que hacen referencia a "Sus conocimientos de las normas de tráfico como conductor de coche, ciclomotor o bicicleta", "Su

los solteros (a pesar de que la puntuación es 7,72 puntos) obtienen los valores inferiores. Si acudimos a la Gráfica II.4 podemos ver con detalle estas valoraciones.

En función de la comunidad autónoma

La distribución de los encuestados por **comunidad autónoma** y la consideración de las evaluaciones que han realizado en una serie de aspectos relacionados con la

seguridad vial ha puesto de manifiesto la existencia de resultados significativos únicamente en uno de ellos. Como se puede observar en la Gráfica II.5 que aparece a continuación, la prudencia ha sido, en líneas generales, considerada de forma importante. Entrando más en detalle, las valoraciones más elevadas proceden de los encuestados procedentes de las comunidades de La Rioja, Aragón y Canarias mientras que las menores las encontramos en Asturias y el País Vasco.

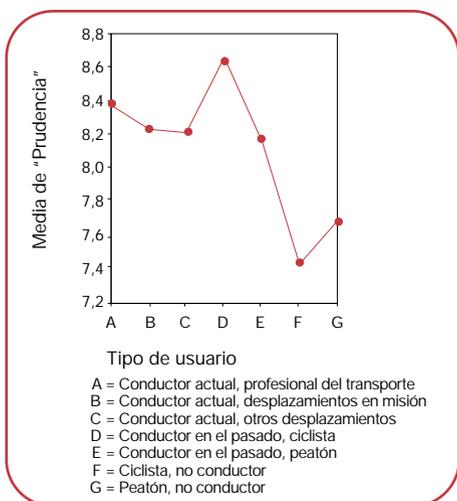


Gráfica II.5. Medias de valoración de los conocimientos, la prudencia y las habilidades como conductores en función de la comunidad autónoma

habilidad como conductor de coche, ciclomotor o bicicleta" y "Su prudencia como conductor de coche, ciclomotor o bicicleta, en comparación con los otros conductores".

Concretamente, destacan las puntuaciones obtenidas en la evaluación del nivel de prudencia como conductor en comparación con otros usuarios, por ser éstas más elevadas

que las obtenidas en el resto de aspectos evaluados (ver Gráfica II.6). Como se puede observar, las mayores valoraciones proceden de los encuestados conductores en el pasado y ahora ciclistas mientras que las menores estimaciones han sido realizadas por ciclistas no conductores y peatones no conductores.



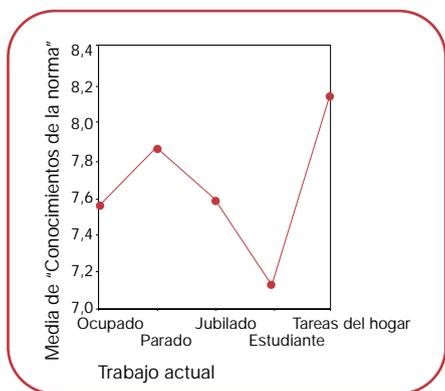
Gráfica II.6. Medias de valoración de los conocimientos, la prudencia y las habilidades como conductores en función del tipo de usuario

En función del trabajo actual

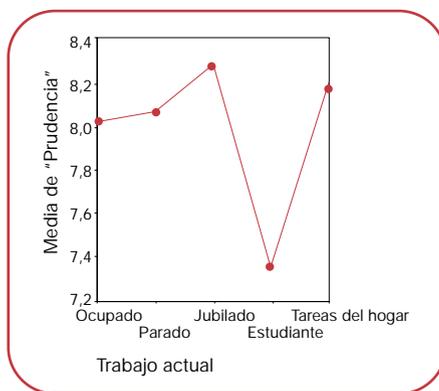
En función del **trabajo actual**, los resultados que han resultado significativos en las autoevaluaciones que los sujetos han realizado, nuevamente los conocimientos y la prudencia, muestran una valoración bastante positiva. En ambos casos son los estudiantes los que han llevado a cabo las menores valoraciones.

Frente a estos resultados, como vemos en

las Gráficas II.7 y II.8, los jubilados se han autoevaluado de forma más positiva en los niveles de prudencia que el resto de encuestados. De nuevo, como en casos anteriores, destacan las altas valoraciones obtenidas en la evaluación de la prudencia.



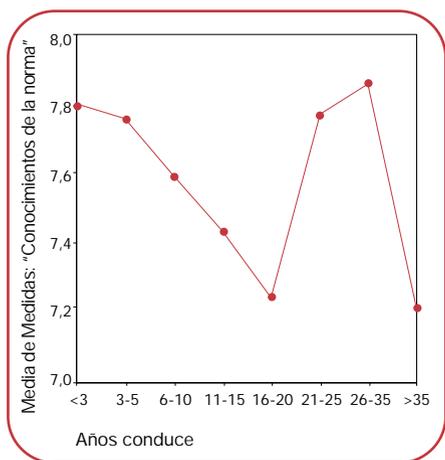
Gráfica II.7. Medias de valoración de los conocimientos, la prudencia y las habilidades como conductores en función del trabajo actual



Gráfica II.8. Medias de valoración de los conocimientos, la prudencia y las habilidades como conductores en función del trabajo actual

En función de los años de conducción

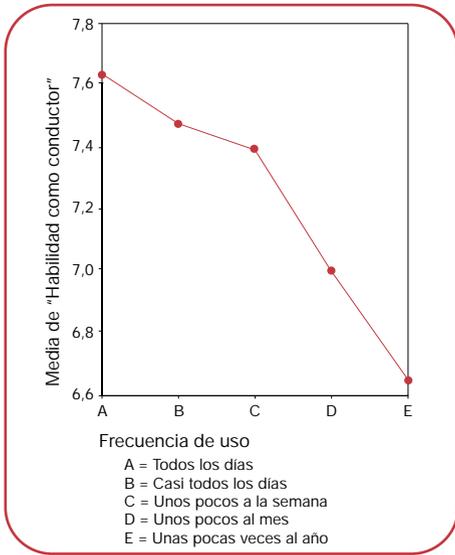
Teniendo en cuenta los **años de conducción** de los encuestados y tras el análisis de los datos obtenidos en la autoevaluación que han realizado en una serie de aspectos, observamos diferencias significativas en las valoraciones que éstos han llevado a cabo sobre "Sus conocimientos de las normas de tráfico como conductor de coche, ciclomotor o bicicleta". Así, los encuestados con 26-35 años de experiencia en la conducción han obtenido las mayores puntuaciones. Además destacan las altas valoraciones de los sujetos con menos de 3 años de conducción,



Gráfica II.9. Medias de valoración de los conocimientos, la prudencia y las habilidades como conductores en función de los años de conducción

posiblemente por la recencia en los contenidos aprendidos en la autoescuela.

Si observamos la Gráfica II.9, podemos apreciar los datos de forma más detallada y percatarnos del descenso en las valoraciones a medida que aumentan



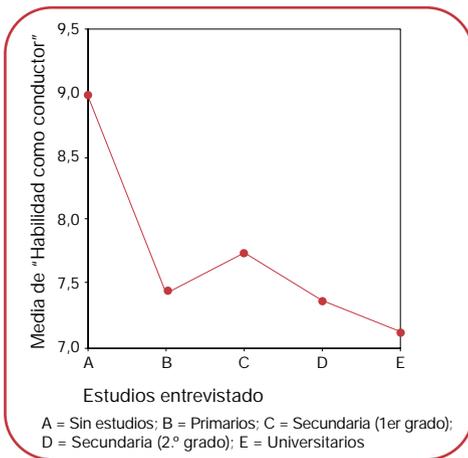
Gráfica II.10. Medias de valoración de los conocimientos, la prudencia y las habilidades como conductores en función de la frecuencia de uso del vehículo

los años de conducción, puntuaciones que aumentan durante el periodo de 21-25/26-35 años de conducción para descender ligeramente en último intervalo de años considerado.

En función de la frecuencia de uso del vehículo

En cuanto a la **frecuencia de uso del vehículo**, han mostrado una relación significativa dos de las variables de la categoría tratada. En primer lugar, destaca la puntuación que los sujetos se atribuyen en

su habilidad como conductor, que es menor a medida que disminuye la frecuencia de uso del vehículo (ver Gráfica II.10). Sin embargo, y de forma inversa, el nivel de prudencia de los encuestados sigue una tendencia ascendente. Es decir, a medida que disminuye la frecuencia de uso del vehículo aumentan los niveles de prudencia.



Gráfica II.11. Medias de valoración de los conocimientos, la prudencia y las habilidades como conductores en función del nivel de estudios

En función del nivel de estudios

Por último, y en líneas generales, si tenemos en cuenta el **nivel de estudios** tan sólo ha resultado significativa la cuestión relacionada con la habilidad como conductor.

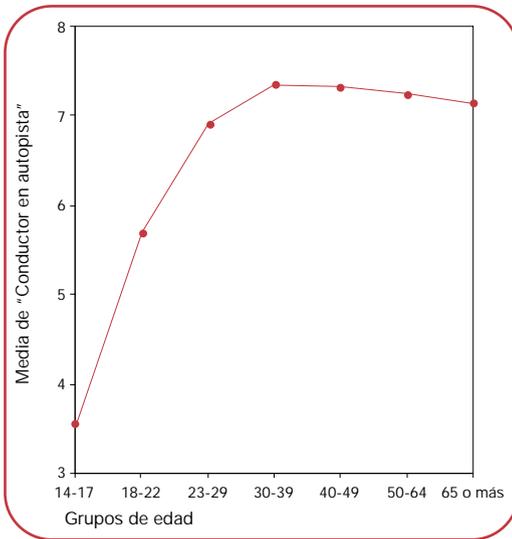
Como vemos, las puntuaciones obtenidas en las autoevaluaciones sobre la habilidad como conductor en relación con el nivel de estudios disminuyen a

medida que aumenta éste (Gráfica II.11).

3.2.2.2. Autoevaluación respecto al comportamiento como conductor en función de la vía

La autovaloración que han realizado los encuestados

respecto a su comportamiento como conductor en función de diferentes vías ha mostrado niveles de significación con relación a las siguientes variables.



Gráfica II.12. Medias de valoración de los comportamientos como conductor en diferentes vías en función de la edad

En función de los grupos de edad

En función de los grupos de **edad** hemos obtenido diferencias significativas tanto en la evaluación como conductor en autopista como en la evaluación como conductor en carretera. A medida que aumenta la edad asciende la autovaloración positiva realizada sobre la conducción tanto en autopista como en carretera.

Si nos centramos en la evaluación como conductor en autopista que han

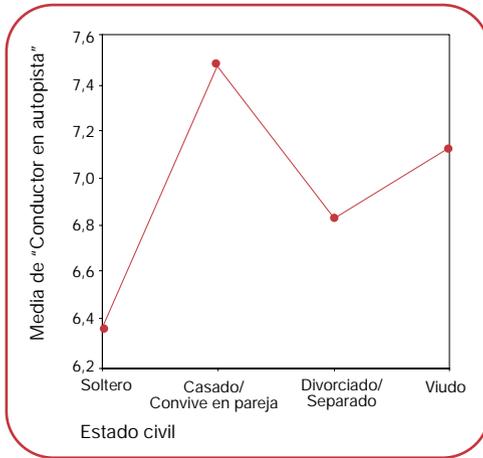
llevado a cabo los participantes en la investigación hay que resaltar las bajas valoraciones que los sujetos más jóvenes (14-17 y 18-22) han realizado en relación con su habilidad como conductores en este tipo de vías. Si observamos la Gráfica II.12 apreciamos claramente que se produce una tendencia ascendente según se incrementa la edad de los encuestados, tendencia que se estabiliza en torno a los 30-39 años.

En función del estado civil

Los solteros se consideran menos hábiles en la conducción por carretera y autopista

Atendiendo al **estado civil** y a las evaluaciones que como conductor en autopista y en carretera han realizado los encuestados, encontramos que el grupo de solteros se autoevalúa como menos hábil en la conducción por ambos tipos de vía (carretera y autopista).

Por otro lado, en el caso concreto de la evaluación de la habilidad como conductor por carretera, y aunque con



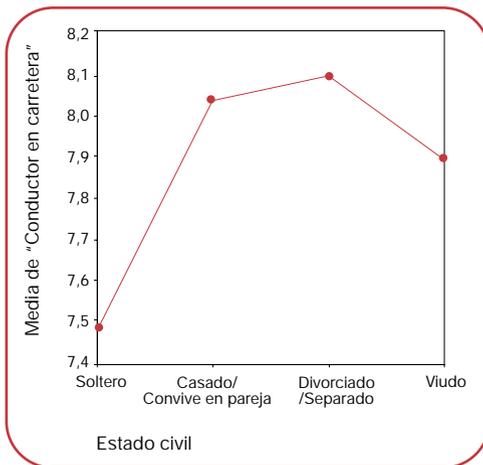
Gráfica II.13. Medias de valoración de los comportamientos como conductor en diferentes vías en función del estado civil

poca diferencia, las puntuaciones más altas proceden del grupo de divorciados/separados, mientras que en la conducción por autopistas ésta ha sido realizada por el grupo de casados/conviven en pareja, como bien podemos apreciar en las Gráficas II.13 y II.14.

En función del tipo de usuario

Centrándonos en el tipo de usuario, de

nuevo hemos obtenido resultados significativos en la evaluación como conductor tanto en autopista como en carretera. La valoración global de cada uno de los aspectos analizados es bastante buena, como así lo



Gráfica II.14. Medias de valoración de los comportamientos como conductor en diferentes vías en función del estado civil

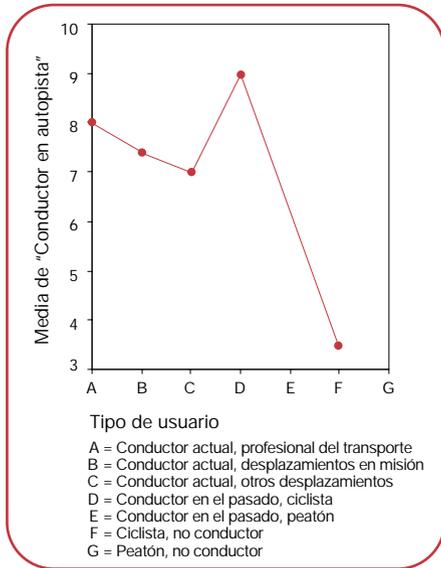
demuestran las puntuaciones que podemos observar en la Gráfica II.15 (excepto en el caso obvio de la evaluación que los ciclistas, no conductores han realizado de la conducción por autopistas).

En función del trabajo actual

En líneas generales, en función del **trabajo actual** desempeñado por los encuestados, los resultados que han

dado lugar a diferencias significativas en las

autoevaluaciones muestran una valoración bastante positiva. Tanto en la evaluación como conductor en autopista como en la evaluación como conductor en carretera los estudiantes han llevado a cabo las menores valoraciones, como bien podemos observar en las Gráficas II.16 y II.17. Por otro lado, los jubilados se han autoevaluado de forma más positiva que el resto de encuestados en la conducción por los dos tipos de vías mencionadas.

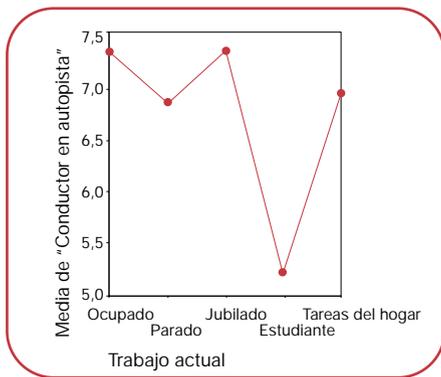


Gráfica II.15. Medias de valoración de los comportamientos como conductor en diferentes vías en función del tipo de usuario

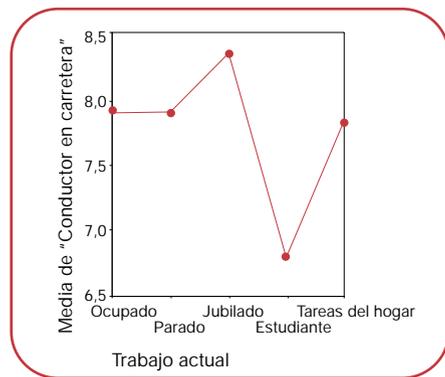
En función de los años de permiso

Tras el análisis de los datos obtenidos por los sujetos en relación con **los años de permiso** y las evaluaciones que ellos mismos han realizado sobre una serie de aspectos relacionados con la seguridad vial y la conducción de vehículos, únicamente han resultado significativos los datos relacionados con la evaluación como conductor en autopista y en carretera. De este modo, en el primero de los casos (ver Gráfica II.18) se observa una tendencia en la que la autoevaluación va aumentando a

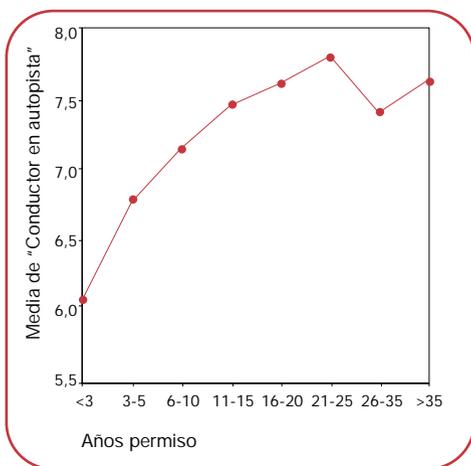
medida que se incrementan los años de permiso. Esta tendencia se mantiene hasta el intervalo 21-25, punto en el que las valoraciones disminuyen para ascender de nuevo en el límite de años de permiso considerados. Como vemos, la máxima valoración de la habilidad como conductor en autopista procede de los encuestados con 21-25 años de permiso.



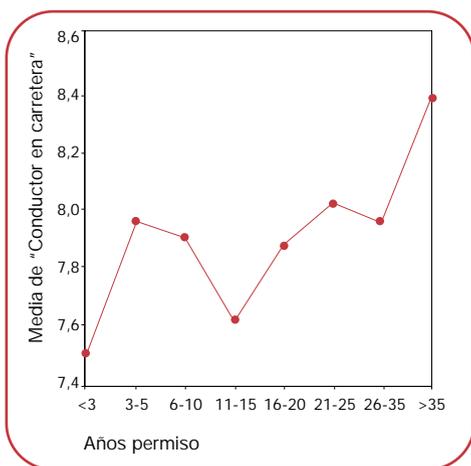
Gráfica II.16. Medias de valoración de los comportamientos como conductor en diferentes vías en función del trabajo actual



Gráfica II.17. Medias de valoración de los comportamientos como conductor en diferentes vías en función del trabajo actual



Gráfica II.18. Medias de valoración de los comportamientos como conductor en diferentes vías en función de los años de permiso



Gráfica II.19. Medias de valoración de los comportamientos como conductor en diferentes vías en función de los años de permiso

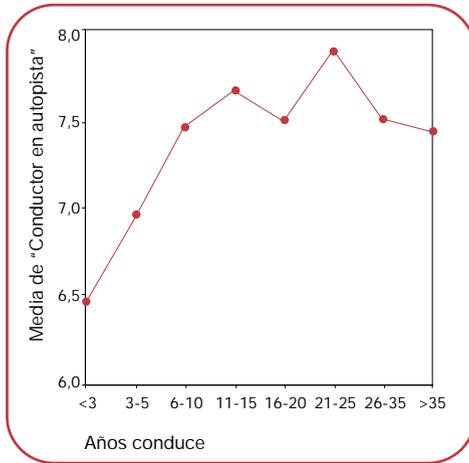
En el otro caso que nos ocupa (evaluación como conductor en carretera) los datos son ligeramente superiores a los observados en el caso anterior, si bien no se aprecia la misma tendencia ascendente en las puntuaciones. Concretamente (ver Gráfica II.19) podemos apreciar como son los conductores con más años de permiso (más de 35) los que se consideran más hábiles en la

conducción por este tipo de vías. Las evaluaciones procedentes del resto de encuestados son bastante similares, excepto las observadas en el caso de aquellos que tienen el permiso menos de 3 años y aquellos que lo tienen entre 11-15 años, cuya puntuación ha sido ligeramente inferior.

En función de los años de conducción

Teniendo en cuenta los **años de conducción** de los encuestados observamos diferencias significativas en las valoraciones que éstos han llevado a cabo sobre la habilidad como conductores en autopista. Así, podemos

apreciar una tendencia ascendente en las puntuaciones a medida que aumenta la experiencia en la conducción (Gráfica II.20). Esta tendencia se mantiene hasta los 11-15 años para descender ligeramente durante los 16-20 años de conducción, llegar al límite máximo durante los 21-25 años y disminuir de nuevo en los márgenes superiores de experiencia en la conducción.



Gráfica II.20. Medias de valoración de los comportamientos como conductor en diferentes vías en función de los años de conducción

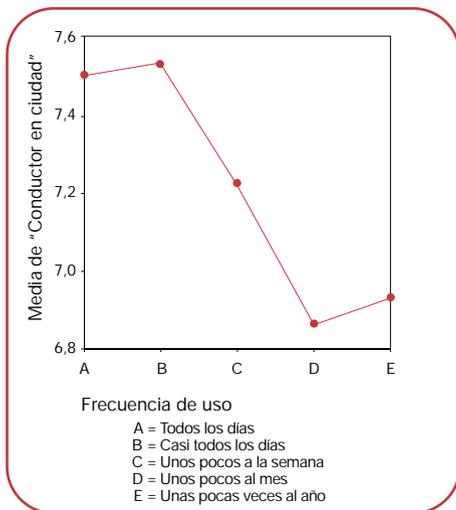
En función de la frecuencia de uso del vehículo

Cuando nos fijamos en las puntuaciones que los sujetos han realizado sobre su habilidad como conductores en ciudad podemos ver como, en este caso, a medida que la **frecuencia de uso** disminuye, también lo hace la valoración realizada por parte de los sujetos.

Únicamente en el caso de los encuestados que hacen uso del vehículo

casi todos los días y aquellos que hacen uso del mismo unas pocas veces al año alteran ligeramente la tendencia comentada (Gráfica II.21).

3.2.3. Opiniones generales sobre la formación y educación vial



Gráfica II.21. Medias de valoración de los comportamientos como conductor en diferentes vías en función de la frecuencia de uso del vehículo

Utilizando una escala de 0 a 10 en función del grado de acuerdo con cada una de las tres afirmaciones planteadas, observamos que en general los sujetos han llevado a cabo valoraciones intermedias, a pesar de que, como vemos en la Tabla II.2, hemos encontrado algunas diferencias en los temas planteados

($F = 113,8$; $gI = 2$; $P < ,001$).

A grandes rasgos, los encuestados consideran que existe falta de formación y

educación en nuestra sociedad aunque no de forma muy acusada (Media= 6,79).

Por otra parte, respecto a los tópicos relativos a la edad y el sexo y su relación con la falta de formación y educación vial, las puntuaciones no son tan elevadas como en otros casos. En la Ilustración II.2 aparecen las medias obtenidas en cada uno de los casos (entre edades = 5,89; entre sexos = 5,27).

Opiniones sobre formación y educación vial	Media	Error tip.	Intervalo de confianza al 95%	
			Límite inferior	Límite superior
"Falta de formación y educación vial acusada"	6,793	,074	6,648	6,937
"Formación y educación vial: Jóvenes < Mayor de edad"	5,893	,087	5,723	6,063
"Formación y educación vial: Hombres < Mujeres"	5,278	,087	5,107	5,449

Tabla II.2: Estadísticos estimados para las opiniones generales sobre formación y educación vial

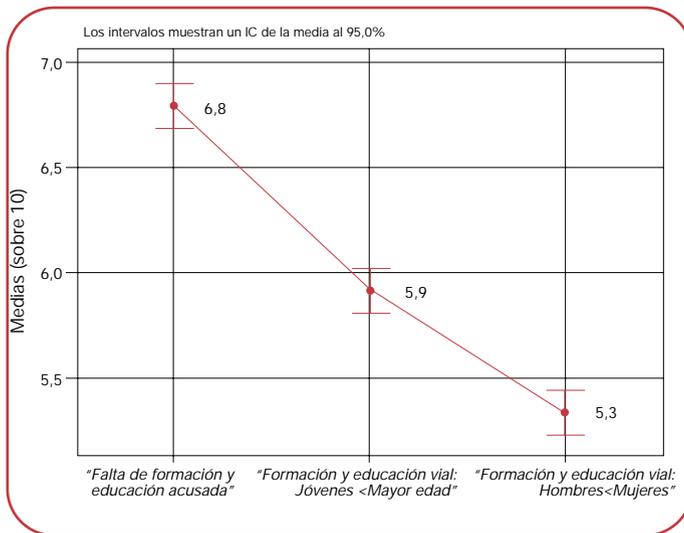


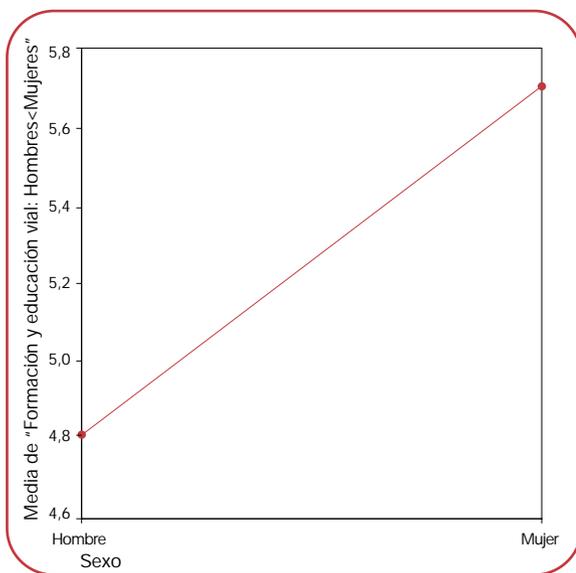
Ilustración II.2: Medias de las valoraciones generales sobre formación y educación vial

Sin embargo, tal y como aparece en el apartado dedicado a las conclusiones, los porcentajes de respuesta obtenidos revelan datos curiosos.

3.2.4. Análisis diferencial de las opiniones generales sobre la formación y educación vial

En función del sexo

Si consideramos la variable **sexo**, únicamente hemos encontrado resultados significativos en uno de los tres aspectos analizados. Así, como podemos ver en la Gráfica II.22, tan sólo las puntuaciones obtenidas en la comparación entre hombres y mujeres en relación con la formación y educación vial (*"Los hombres muestran menor formación y educación vial que las mujeres"*) han puesto de manifiesto que son las mujeres las que mayor grado de acuerdo muestran con dicha afirmación, a

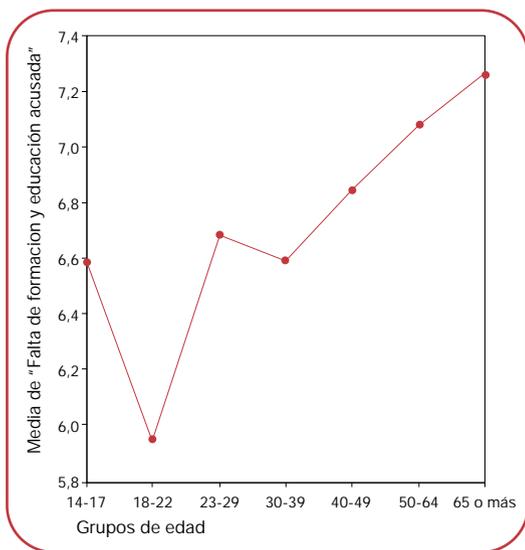


pesar de que las puntuaciones de éstas superan ligeramente los 5,7 puntos. Por su parte, las valoraciones que los hombres han realizado del aspecto mencionado han sido inferiores al 5, mostrando por tanto un menor nivel de acuerdo con el enunciado presentado.

En función de los grupos de edad

Gráfica II.22. Medias de las valoraciones sobre formación y educación vial en función del sexo

Teniendo en cuenta la distribución por **edades** de los encuestados cabe destacar el mayor nivel de acuerdo de toda la muestra con la primera afirmación presentada (*"La falta de formación y educación vial en el tráfico cada día más acusada, en comparación con la mejora de los vehículos y las vías"*), en la que, como vemos en la

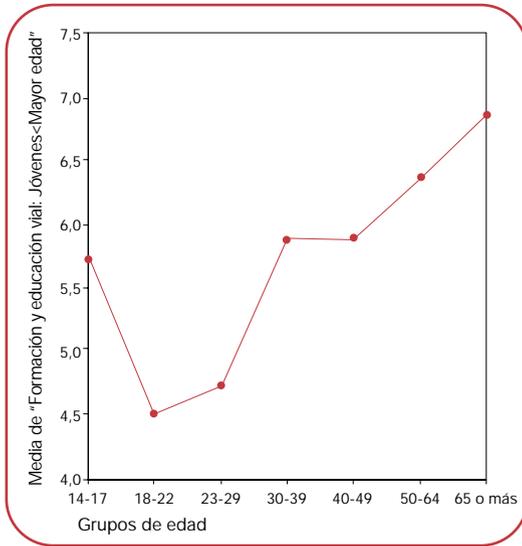


Gráfica II.23, podemos apreciar una tendencia en la que a mayor edad se produce un mayor nivel de acuerdo.

Analizando los datos obtenidos en relación con la afirmación que argumenta que *"Los jóvenes muestran menor formación y educación vial que las personas de mayor edad"* (ver Gráfica II.24), encontramos que las personas que

Gráfica II.23. Medias de las valoraciones sobre formación y educación vial en función de los grupos de edad

menos de acuerdo están son precisamente aquellos sujetos pertenecientes a los grupos de edades comprendidos entre los 18-22 y los 23-29. Así, son aquellas personas de más edad (50-64 y 65 o más) las

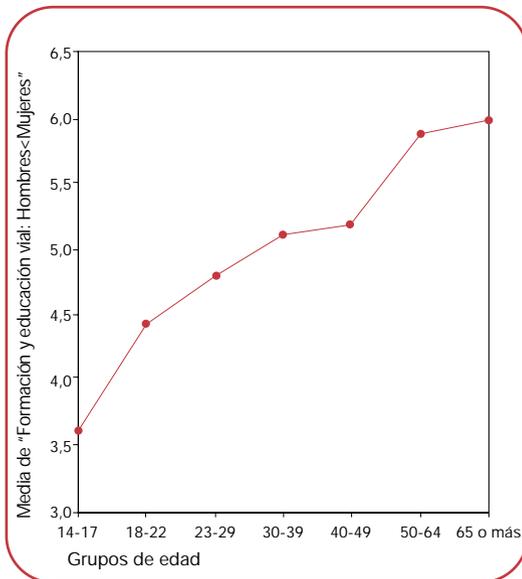


Gráfica II.24. Medias de las valoraciones sobre formación y educación vial en función de los grupos de edad

que manifiestan un mayor nivel de acuerdo con la afirmación mencionada, a pesar de que sus puntuaciones no superan los 6,9 puntos.

El último resultado que ha dado lugar a diferencias significativas está relacionado con el nivel de acuerdo que los sujetos han mostrado con la frase que argumenta que *"Los hombres muestran menor formación y educación vial que las mujeres"*. En

este sentido, como vemos en la Gráfica II.25, se aprecia una tendencia manifiesta en los grados de acuerdo de los encuestados en la que a medida que aumenta la edad de éstos también lo hace el grado de acuerdo con la mencionada afirmación.

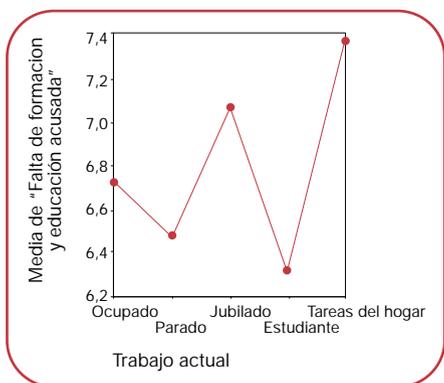


Gráfica II.25. Medias de las valoraciones sobre formación y educación vial en función de los grupos de edad

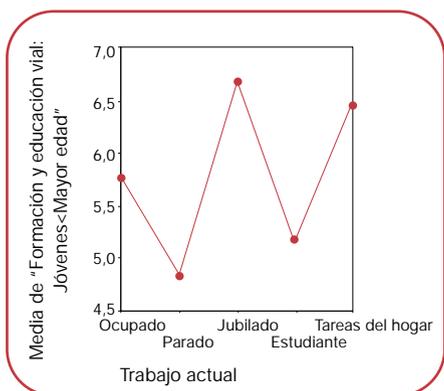
En función del trabajo actual

Considerando las opiniones de los encuestados en función de su **trabajo actual** u ocupación, todas las afirmaciones analizadas han dado lugar a diferencias significativas en sus resultados. Concretamente, tanto en el caso del enunciado que afirma que *"La falta de formación y educación vial en el tráfico es cada día más acusada, en comparación con la*

mejora de los vehículos y las vías", como en aquel que postula que *"Los hombres muestran menor formación y educación vial que las mujeres"*, las personas dedicadas a las tareas del hogar han mostrado el mayor



Gráfica II.26. Medias de las valoraciones sobre formación y educación vial en función del trabajo actual



Gráfica II.27. Medias de las valoraciones sobre formación y educación vial en función del trabajo actual

Se han obtenido resultados significativos en la frase que afirma que *"Los jóvenes muestran menor formación y educación vial que las personas de mayor edad"*

nivel de acuerdo. A continuación encontramos a las personas jubiladas, a las ocupadas, a las paradas y finalmente a los estudiantes, cuyos niveles de acuerdo han sido los menores de la muestra de sujetos. En la Gráfica II.26 podemos observar los datos obtenidos en una de la afirmaciones.

Por otro lado, en la frase que defiende que *"Los jóvenes muestran menor formación y educación vial que las personas de mayor edad"* hemos encontrado que las personas que han mostrado un mayor grado de acuerdo han sido los jubilados, las personas dedicadas a las tareas del hogar y los ocupados, personas que a priori se supone que tienen más edad que

estudiantes y parados, cuyos niveles de acuerdo con la afirmación presentada fueron menores, tal y como podemos apreciar en la Gráfica II.27.

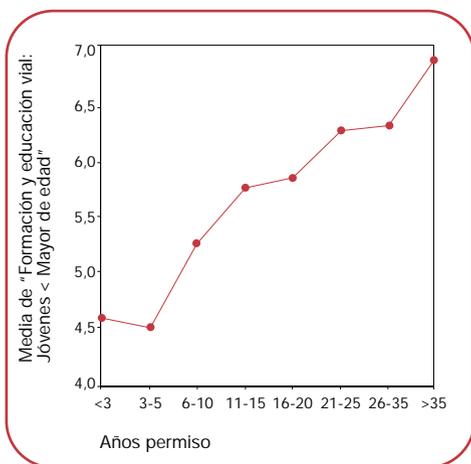
En función de los años de permiso

Si tenemos en cuenta la variable **años de permiso**, podemos resaltar las diferencias significativas obtenidas en una de las

afirmaciones presentadas en la encuesta (ver Gráfica II.28). Así, a medida que aumentan los años que tienen el permiso, también aumenta el grado de acuerdo con que *"Los jóvenes muestran menor formación y educación vial que las personas de mayor edad"*. Por tanto, las personas que disponen de más años del permiso (a priori personas de más edad) son las que defienden en mayor medida esta afirmación.

En función de los años de conducción

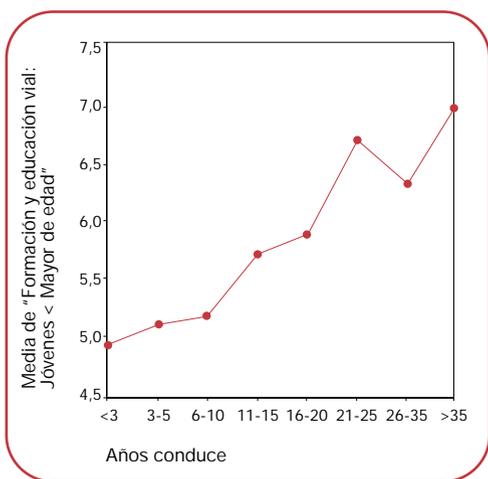
Al igual que en el análisis anterior (años de permiso),



Gráfica II.28. Medias de las valoraciones sobre formación y educación vial en función de los años de permiso

En función del nivel de estudios

Si prestamos atención al **nivel de estudios** de los encuestados y consideramos el nivel de acuerdo que éstos han mostrado en relación con las

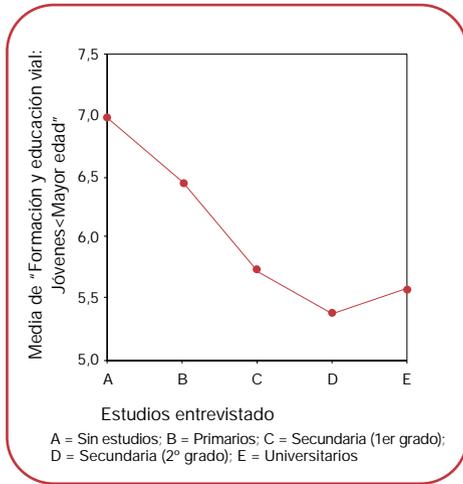


Gráfica II.29. Medias de las valoraciones sobre formación y educación vial en función de los años de conducción

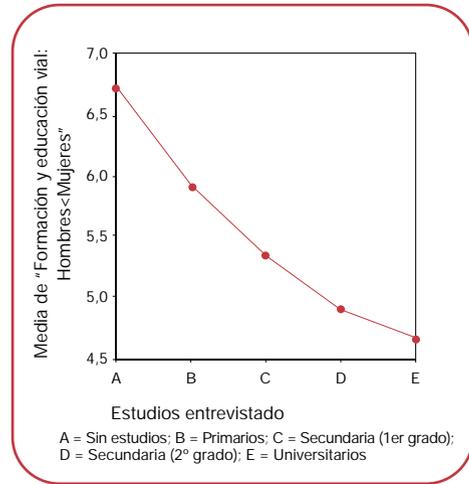
éstos han mostrado en relación con las tres afirmaciones relacionadas con la formación y educación vial presentadas, observamos que en dos de ellas aparecen diferencias significativas en los resultados. Los niveles de acuerdo generales obtenidos en ambas (*“Los jóvenes muestran menor formación y educación vial que las personas de mayor edad”* y *“Los hombres muestran menor formación y educación vial que*

las mujeres”) se sitúan alrededor de los 5,5 puntos pero merece la pena comentar detalladamente algunos de los resultados. Como bien podemos apreciar en las Gráficas II.30 y II.31, la tendencia presente en ambas es que a medida que aumenta el nivel de estudios disminuye el grado de acuerdo con las afirmaciones mencionadas, excepto en el caso de aquella que defiende que *“Los jóvenes muestran menor formación y*

hemos obtenido resultados significativos en la frase que afirma que *“Los jóvenes muestran menor formación y educación vial que las personas de mayor edad”*. Podemos observar una tendencia similar a la anterior, por tanto, podemos decir que a medida que aumenta la experiencia en la conducción también lo hace el nivel de acuerdo con la afirmación planteada (ver Gráfica II.29).



Gráfica II.30. Medias de las valoraciones sobre formación y educación vial en función del nivel de estudios



Gráfica II.31. Medias de las valoraciones sobre formación y educación vial en función del nivel de estudios

educación vial que las personas de mayor edad", en la que las personas universitarias puntúan ligeramente por encima de aquellos encuestados con estudios de secundaria (2º grado). Por tanto, comentada la excepción, podemos afirmar que a medida que aumenta el nivel de estudios de los sujetos, el grado de acuerdo con que "Los jóvenes muestran menor formación y educación vial que las personas de mayor edad" y con la frase que defiende que "Los hombres muestran menor formación y educación vial que las mujeres" es menor.

3.3 Resultados del Bloque III

3.3.1. Evaluación de conocimientos sobre seguridad vial

En este grupo de preguntas se ha tratado de evaluar los conocimientos reales de los sujetos encuestados sobre normas y comportamientos seguros y prudentes en el contexto del tráfico. En general, los sujetos han contestado correctamente a las preguntas planteadas, aunque sobre algunas de ellas exhiben un desconocimiento importante. Así, si observamos la Ilustración III.1, podemos apreciar la distribución de los aciertos y errores para cada pregunta planteada.

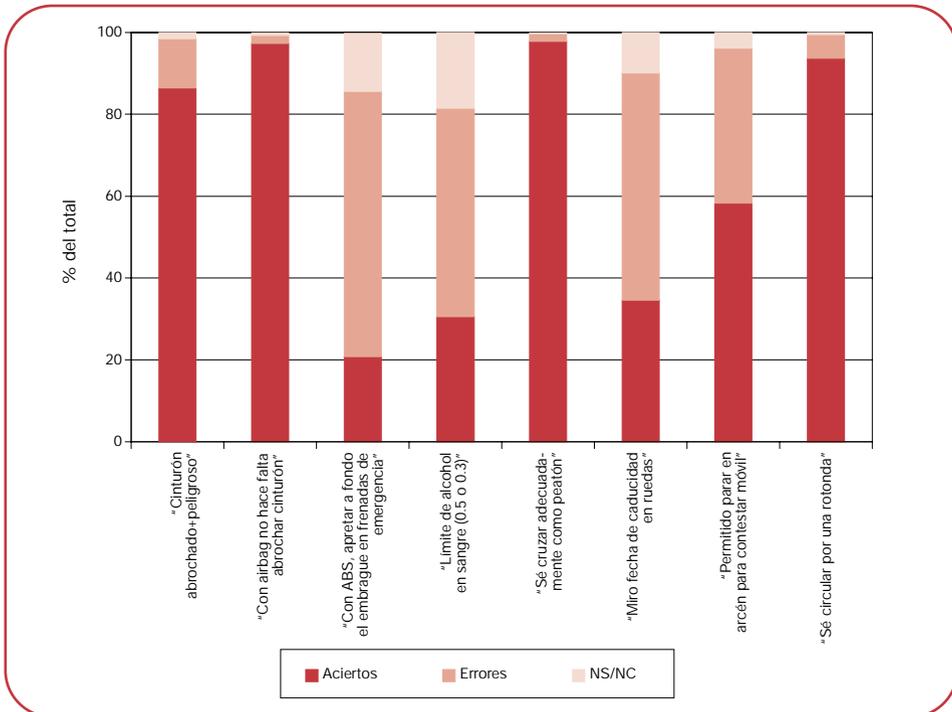


Ilustración III.1:
Porcentaje de aciertos, errores y no contestados para cada ítem de valoración de conocimientos

En concreto, se ha detectado un desconocimiento por parte de los sujetos en relación con la utilización del ABS y el comportamiento en frenadas de emergencia. Como veremos más adelante, los sujetos encuestados

manifiestan que este tipo de contenidos no se les ha enseñado en la autoescuela, lo que explicaría el 64,8% de errores a la hora de contestar a esta pregunta.

Por otra parte, se han detectado altos porcentajes de errores en otras preguntas relacionadas con los límites máximos permitidos de alcohol en sangre (un 51% de sujetos fallan en reconocer dichos límites), principalmente en el grupo de conductores no profesionales y con permiso más de dos años, y en cuanto a comportamientos de prevención como *"Mirar la fecha de caducidad en las ruedas"* (un 55,5% de entrevistados no realiza esta comprobación), aspecto de gran importancia si tenemos en cuenta que, aproximadamente el 60% de los vehículos con defectos en su estado implicados en accidentes de tráfico, presentaban problemas en los neumáticos, según muestra un estudio realizado por la Universidad de Valencia¹.

Finalmente, destaca otra de las preguntas por presentar una gran proporción de errores: *"Parar en el arcén para contestar una llamada con teléfono móvil"* (con un 37,9% de errores). Tanto esta pregunta como la relacionada con los límites permitidos de alcohol nos están indicando una serie de deficiencias en el conocimiento de la norma, sobre todo en cuanto a las modificaciones que ha planteado la nueva ley de tráfico y seguridad vial. El desconocimiento de las modificaciones de la nueva normativa, está poniendo de relieve la falta de información existente en líneas generales en nuestra sociedad respecto a los temas de seguridad vial.

Paradójicamente, pese a la importancia de estos errores o comportamientos inadecuados, los sujetos encuestados en general perciben que su conocimiento de las normas es elevado (recordemos que en el bloque anterior comentamos que el promedio de conocimiento de la norma

(1) INTRAS. Universidad de Valencia (2003) "Estudio de la accidentalidad en España por defectos en los neumáticos de los vehículos (1997-2001)".

se situaba en 7,5 en una escala de 0 a 10), así como el conocimiento de las señales (ver Tabla III.1).

Problemas sociales y sanitarios	Media	Error tip.	Intervalo de confianza al 95%	
			Límite inferior	Límite superior
<i>"Conocimiento de las señales"</i>	7,547	,052	7,444	7,649

Tabla III.1: Estadísticos estimados para la valoración del nivel de conocimiento de las señales

3.3.2. Análisis diferencial de la evaluación de conocimientos sobre seguridad vial

3.3.2.1. Con relación al cinturón de seguridad:

"Llevar el cinturón de seguridad abrochado puede ser más peligroso que no abrochárselo"

El porcentaje general de aciertos a este ítem por parte de los encuestados, ha sido bastante alto, quedando situado éste en 86,2%.

En función del sexo

Si nos fijamos en los datos concretos obtenidos para cada uno de los sexos, son las mujeres las que más han contestado de forma correcta a la afirmación planteada, a pesar de que las diferencias no son muy acusadas.

En función de los grupos de edad

Los sujetos de edades comprendidas entre los 18-22, 23-29 y 30-39 han alcanzado los mayores niveles de acierto a la cuestión planteada. Por otro lado, los encuestados de mayor edad (50-64 y 65 o más) han errado más en sus contestaciones.

En función de los años de permiso

En líneas generales, teniendo en cuenta los años de permiso y analizando las respuestas que los sujetos han realizado

podemos apreciar como, excepto en el caso de los encuestados que tienen el permiso más años (26-35 y más de 35), las frecuencias de acierto han superado el 84%.

En función de los años de conducción

Al igual que el caso anterior, pero considerando en este caso los años de conducción, los sujetos situados en el extremo superior del continuo (26-35 y más de 35) son los que han contestado correctamente en menor proporción que el resto de encuestados, para quienes el porcentaje de aciertos supera el 80%.

En función del uso principal del vehículo

El grupo de encuestados que utiliza el vehículo fundamentalmente por motivos de ocio o personales es el que ha errado en mayor medida la respuesta a la cuestión planteada.

En función de la frecuencia de uso del vehículo

En este caso, únicamente aquellos sujetos que utilizan el vehículo unas pocas veces al mes han cometido un porcentaje de errores superior al 25%.

En función del nivel de estudios

En este caso encontramos más variabilidad en los datos. Concretamente, el porcentaje respuestas erróneas a este ítem ha sido elevado en el caso de las personas sin estudios, con estudios primarios y con estudios de secundaria (1er grado).

3.3.2.2. Con relación al airbag:

“Cuando el vehículo lleva airbag no hace falta abrocharse el cinturón de seguridad”

Prácticamente la totalidad de participantes en el estudio ha contestado correctamente a la afirmación presentada.

En función de los grupos de edad

Centrándonos en la distribución de los encuestados por grupos de edad podemos observar como existen únicamente diferencias en el caso de los sujetos de más edad (50-64 y 65 o más), para quienes el porcentaje de aciertos ha sido ligeramente inferior.

En función del trabajo actual

Los encuestados jubilados han sido los que han efectuado un porcentaje ligeramente inferior de aciertos.

En función de los años de permiso

Considerando los años de permiso, los menores aciertos (a pesar de que son elevados) los han llevado a cabo las personas con más años de permiso (más de 35).

En función de los años de conducción

Únicamente en aquellos sujetos con más experiencia (más de 35 años) el porcentaje de aciertos es inferior al 90%.

En función del uso principal del vehículo

Tan solo aquellos sujetos que utilizan el vehículo por motivos de ocio o personales han errado de forma ligeramente superior al resto de encuestados.

En función de la frecuencia de uso del vehículo

Los sujetos que utilizan el vehículo unos pocos días al mes han efectuado un porcentaje de aciertos ligeramente inferior al resto.

En función del nivel de estudios

Aquellos encuestados con menor nivel de estudios (sin estudios) han obtenido un porcentaje inferior de aciertos y por tanto unos mayores niveles de respuestas incorrectas y de NS/NC.

3.3.2.3. Con relación a la utilización del ABS:

“Cuando el vehículo que conducimos lleva ABS y realizamos una frenada de emergencia, además del pedal de freno hay que apretar a fondo el pedal de embrague”

En líneas generales el porcentaje global de aciertos ha sido bajo (20,8%) quedando tanto el porcentaje global de errores como el de NS/NC en 64,8% y 14,4% respectivamente.

En función de los grupos de edad

Concretamente, los sujetos de edades más jóvenes (14-17; 18-22 y 23-29) son los que han acertado en mayor medida la respuesta, a pesar de que para los más jóvenes el porcentaje de NS/NC ha sido el más elevado. Por otra parte, aquellos sujetos de edades comprendidas entre los 40-49 años y los 50-64 han fallado en mayor medida su respuesta a la cuestión planteada.

En función del tipo de usuario

Los ciclistas no conductores son los que han efectuado un mayor número de respuestas enmarcadas en NS/NC.

En función del trabajo actual

Los estudiantes, a pesar de que son los sujetos que en mayor medida han contestado correctamente, son también quienes han efectuado mayor número de NS/NC.

En función de los años de permiso

Considerando los años de permiso de los encuestados, aquellos que tienen el permiso menos de tres años han efectuado el mayor número de respuestas acertadas mientras que aquellos sujetos que tienen el permiso entre 21 y 25 años han errado en mayor proporción que el resto.

En función de los años de conducción

Por otro lado, los encuestados con 21-25 años de experiencia en la conducción han fallado en mayor medida que el resto de encuestados.

En función del uso principal del vehículo

Los encuestados que en mayor medida han contestado correctamente al ítem han sido los que utilizan el vehículo para realizar otros desplazamientos mientras que, los sujetos cuyos desplazamientos principales son in itinere, han efectuado un mayor número de respuestas erróneas.

En función de la frecuencia de uso del vehículo

Considerando en este caso la frecuencia de uso del vehículo, podemos observar como aquellos que utilizan el vehículo todos los días han cometido más errores que el resto de encuestados. Por otra parte, los sujetos que usan el vehículo unas pocas veces al año han manifestado menor número de aciertos y mayor porcentaje de NS/NC.

En función del nivel de estudios

Los encuestados universitarios, a pesar de que el porcentaje general de aciertos ha sido bajo, han sido quienes más han fallado en sus respuestas a la afirmación presentada, no existiendo diferencias significativas para el resto de encuestados en función de su nivel de estudios.

3.3.2.4. Con relación al límite máximo del alcohol permitido para conducir:

“Para Ud. el límite máximo de alcohol en sangre permitido para conducir es de 0’3/0,5 g/l”

El porcentaje general de aciertos a este ítem es del 30,5%. Por tanto, la población general de conductores desconoce

en gran medida cuál es el límite máximo de alcohol en sangre con el que puede conducir, tanto si son conductores profesionales o noveles como si son conductores en general.

En función de los grupos de edad

Atendiendo a la distribución de los encuestados por edades observamos que en este caso los sujetos de menor edad (14-17 y 18-22) son los que conocen en mayor medida el límite máximo de alcohol en sangre permitido para conducir.

En función del estado civil

Observamos de nuevo que, en líneas generales, la población de conductores, teniendo en este caso en cuenta el estado civil de los encuestados, desconoce el límite de alcohol permitido para conducir. Concretamente, aquellos encuestados divorciados/separados desconocen en mayor medida que el resto la cuestión planteada.

En función del tipo de usuario

En este caso, manteniéndose la tendencia mencionada, son aquellos sujetos que son conductores actuales que realizan desplazamientos en misión los que menos conocimiento tienen de los niveles máximos de alcohol permitidos para conducir.

En función del trabajo actual

Considerando el trabajo u ocupación actual de los encuestados y tras el análisis de las respuestas dadas a este ítem, podemos observar como a pesar de que la tendencia al desconocimiento se mantiene, los estudiantes conocen en mayor medida los niveles de alcohol permitidos mientras que, los jubilados han llevado el mayor número de respuestas referidas a NS/NC.

En función de los años de permiso

En este caso, los sujetos que tienen el permiso entre 3-5 años, entre 6-10 años y entre 16-20 años han contestado erróneamente en mayor medida que el resto. Por otro lado, los sujetos con menos años de permiso (menos de 3) y con más años de permiso (más de 35) han informado un mayor conocimiento que el resto sobre los niveles máximos de alcohol permitidos para circular.

En función de los años de conducción

Los sujetos con menos de 3 años de experiencia en la conducción y con 21-25 años de experiencia han mostrado mayor conocimiento que el resto de encuestados.

3.3.2.5. Con relación a comportamientos

peatonales correctos:

“Como peatón sé perfectamente por dónde y cómo debo cruzar por las zonas señalizadas”

El porcentaje global de aciertos a esta afirmación ha sido muy elevado (alrededor del 97,8%) existiendo únicamente diferencias significativas en función del nivel de estudios de los encuestados (los sujetos sin estudios han cometido más errores).

En función del nivel de estudios

Como hemos comentado, el porcentaje global de aciertos a esta afirmación ha sido muy elevado y a esto habría que añadir que solamente han existido diferencias significativas en función del nivel de estudios de los encuestados (los sujetos sin estudios han cometido más errores). En líneas generales por tanto, parece que el conocimiento del comportamiento adecuado como peatón es elevado en la muestra de sujetos participantes en la encuesta.

3.3.2.6. Con relación a la fecha de caducidad de las ruedas:

“Cuando voy a comprar una rueda miro la fecha de caducidad”

En líneas generales podemos decir que hay un bajo porcentaje de sujetos (34,4%) que comprueban la fecha de caducidad cuando compran una rueda.

En función del sexo

Analizando las respuestas que los encuestados han dado a la afirmación presentada podemos observar que son las mujeres las que en mayor medida miran la fecha de caducidad cuando compran una rueda.

En función de los grupos de edad

Considerando la distribución de los sujetos por edades, aquellos de edades comprendidas entre los 30-39 son los que han obtenido el porcentaje más elevado de errores, y por tanto se trata de los encuestados que en mayor medida no comprueban la fecha de caducidad de las ruedas. Por otro lado, los sujetos de edades entre los 18-22 han contestado en un 17% que NS/NC a la afirmación presentada.

En función del tipo de usuario

Son en este caso los profesionales del transporte y aquellos que realizan desplazamientos en misión los que obtienen los menores porcentajes de respuesta correcta y, por tanto, los que en mayor medida fallan en la comprobación de las ruedas cuando compran alguna. Por otra parte, los ciclistas no conductores han obtenido los porcentajes más elevados de NS/NC.

En función del trabajo actual

Únicamente los encuestados ocupados han diferido ligeramente en los porcentajes globales de acierto. Así, son los que en menor medida llevan a cabo la conducta planteada.

En función de los años de permiso

En este caso, teniendo en cuenta los porcentajes generales, los sujetos con menos años de permiso (menos de 3) son los que llevan a cabo con mayor frecuencia la conducta correcta.

En función de los años de conducción

Los sujetos con 26-35 años de conducción son los que llevan a cabo en mayor medida la conducta correcta mencionada en la afirmación mientras que, aquellos con 16-20 y 11-15 años de experiencia en la conducción, lo hacen en menor medida.

En función del uso principal del vehículo

En este caso observamos como los que en menor medida comprueban las ruedas son aquellos encuestados que utilizan el vehículo fundamentalmente en misión mientras que aquellos que emplean el vehículo para otros desplazamientos llevan a cabo en mayor medida la conducta correcta planteada.

En función de la frecuencia de uso del vehículo

Los encuestados que más realizan la conducta de comprobación de las ruedas son aquellos que utilizan el vehículo unas pocas veces al año. Por otro lado, aquellos sujetos que utilizan el vehículo todos los días son los que en menor medida realizan dicha comprobación cuando cambian una rueda.

**3.3.2.7. Con relación al uso del teléfono móvil:
"Está permitido parar en el arcén para contestar
una llamada con el teléfono móvil"**

En líneas generales, más de la mitad de los sujetos (58,3%) ha contestado de forma correcta a la cuestión planteada.

En función de los grupos de edad

La diferenciación de los grupos de edad ha puesto de manifiesto que son aquellos sujetos de edades entre los 23-29 años los que han contestado de forma correcta en mayor medida que el resto. Por su parte, los que más han errado su respuesta han sido los encuestados de edades entre los 14-17 y los 50-64 afirmando que sí se puede parar para contestar una llamada al teléfono móvil en el arcén.

En función del tipo de usuario

En este caso, aquellos conductores en el pasado y ahora ciclistas y los ciclistas no conductores han contestado erróneamente en mayor medida que el resto de encuestados.

En función del trabajo actual

Únicamente cabe resaltar los resultados obtenidos en el caso de las personas ocupadas por ser las que en mayor medida, aunque de forma ligera, han contestado adecuadamente a la afirmación presentada.

En función de los años de permiso

Tan solo aquellos que tienen el permiso entre 11-15 años han contestado de forma correcta en mayor medida que el resto mientras que, los encuestados con 26-35 años de permiso lo han hecho en sentido contrario (han fallado más que el resto).

En función de los años de conducción

Únicamente observamos diferencias significativas en el intervalo 26-35 años de experiencia en la conducción, para quienes los datos revelan un mayor porcentaje de errores que para el resto de encuestados.

En función de la frecuencia de uso del vehículo

Teniendo en cuenta la frecuencia de uso del vehículo, el mayor porcentaje de respuestas correctas procede de aquellos sujetos que utilizan el vehículo todos los días mientras que, los encuestados que hacen uso del mismo unas pocas veces al mes han errado en mayor medida que el resto y también han contestado NS/NC en mayor proporción que el resto de encuestados.

En función del nivel de estudios

Únicamente en el caso de los sujetos con estudios de secundaria (2º grado) observamos una mayor tendencia a contestar de forma acertada a la afirmación presentada; manteniéndose en todo caso los porcentajes globales que hemos mencionado.

3.3.2.8. Con relación al modo de circular por una rotonda:

“Sé perfectamente cómo se debe circular por una rotonda”

Observando los porcentajes globales de respuesta de los sujetos apreciamos que más del 93% de los mismos afirma que sabe cómo se debe circular correctamente por una rotonda.

En función de los grupos de edad

Únicamente aquellos sujetos de menor edad (14-17 años) han contestado en mayor medida que el resto de encuestados que desconoce o NS/NC cómo se debe circular por una rotonda.

En función del tipo de usuario

Los ciclistas no conductores manifiestan en mayor medida que el resto un desconocimiento de cómo se debe circular por una rotonda.

En función del trabajo actual

En este caso, los estudiantes son los que en mayor medida desconocen y más porcentaje de NS/NC han informado en sus respuestas.

En función de los años de permiso

Los encuestados con 21-25 años de permiso han manifestado, en mayor medida que el resto, un conocimiento de cómo se debe circular por una rotonda.

En función de los años de conducción

En este caso, tan solo las respuestas de los encuestados con 11-15 años de conducción han mostrado en mayor medida un conocimiento ligeramente inferior acerca de la circulación correcta en las rotondas.

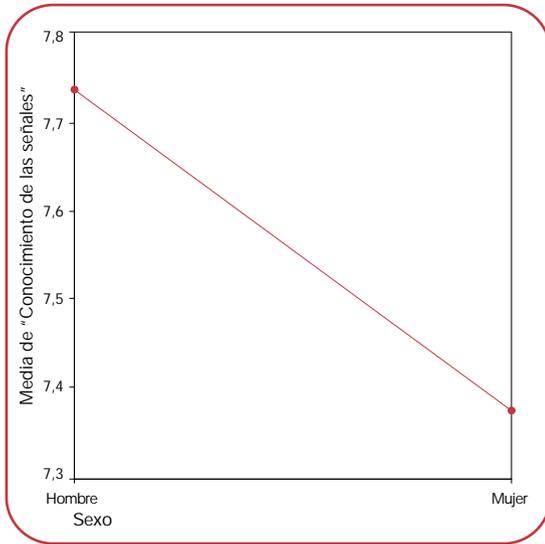
En función del nivel de estudios

Una vez más se repite la tendencia en los datos, siendo en este caso aquellos sujetos con estudios primarios los que han mostrado un mayor desconocimiento que el resto en cuanto a la circulación correcta por las rotondas.

3.3.2.9. Con relación al conocimiento de las señales

En función del sexo

A partir de los análisis realizados sobre los resultados hemos obtenido diferencias significativas en la valoración que sobre los conocimientos de las señales de tráfico han realizado los sujetos en función del **sexo**. En este



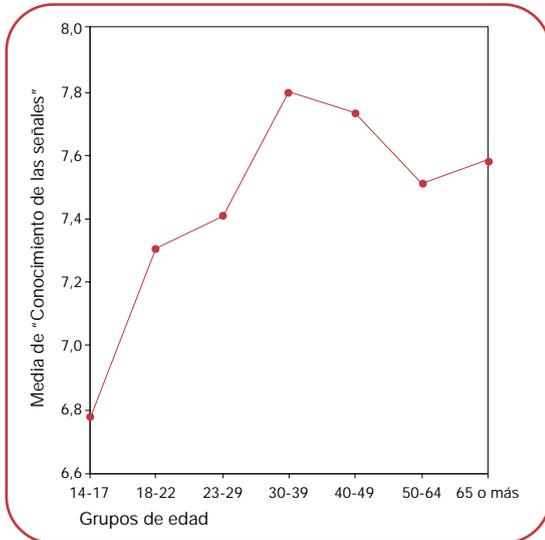
Gráfica III.1. Medias de las valoraciones sobre el conocimiento de las señales en función del sexo

caso, han sido los hombres los que han efectuado la valoración más elevada, si bien no hay mucha diferencia con las puntuaciones llevadas a cabo por las mujeres, como podemos ver en la Gráfica III.1.

En función de los grupos de edad

Si consideramos la **edad** de los sujetos podemos observar claramente una tendencia en la

que hasta los 30-39 años se produce un aumento de este conocimiento, momento en el que constatamos un descenso que abarca hasta los 50-64 años y que, nuevamente da lugar a un ligero aumento en las



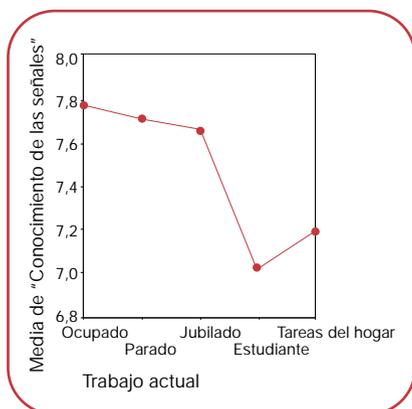
Gráfica III.2. Medias de las valoraciones sobre el conocimiento de las señales en función de los grupos de edad

puntuaciones de los sujetos. Estos datos aparecen en la Gráfica III.2.

En función del trabajo actual

Considerando el **trabajo u ocupación** de los encuestados y analizando los resultados que se desprenden de las valoraciones emitidas por éstos, podemos observar (ver Gráfica III.3) que todas ellas superan los 7 puntos y que las llevadas a cabo por

ocupados, parados y jubilados revelan un conocimiento similar de las señales de tráfico. Por otro lado, las valoraciones efectuadas por las personas dedicadas a las tareas del hogar y por los estudiantes revelan un menor conocimiento de las señales de tráfico.



Gráfica III.3. Medias de las valoraciones sobre el conocimiento de las señales en función del trabajo actual

Se ha analizado la percepción de los usuarios encuestados sobre sus actitudes y comportamientos como conductores

El análisis también ha contemplado la percepción de los usuarios encuestados sobre actitudes y comportamientos de los otros conductores

3.3.3. Percepción de los

comportamientos y actitudes en el tráfico

El estudio de los comportamientos y actitudes en el tráfico se ha realizado desde varias perspectivas diferentes: en función del objeto de valoración y en función del tipo de usuario que valora.

En primer lugar, hemos analizado en un nivel general la percepción de los usuarios

encuestados sobre la frecuencia con que otros

conductores actúan de determinada manera. En una escala de frecuencia entre 0 y 10, las valoraciones sobre los comportamientos y actitudes del resto de conductores son en general moderadas (en torno al valor 5), aunque como vemos en la Tabla III.2, las diferencias entre las valoraciones de los distintos comportamientos son estadísticamente significativas ($F= 59,035$; $gl= 6$, $P< ,001$).

Sin embargo, cuando se analiza la percepción de la frecuencia con que ellos mismos realizan dichos

comportamientos, las valoraciones son más altas y bastante diferentes entre sí ($F= 306,256$; $gl= 9$; $P< ,001$),

manifestando que sus comportamientos son más seguros

que los del resto de conductores. Así, en cuanto a los comportamientos considerados como menos seguros o

peligrosos para la seguridad vial (como por ejemplo,

"Conducir con poco respeto" o *"Aparcar en pasos para peatones"*), los encuestados manifiestan que ellos los

realizan con menor frecuencia que el resto de conductores

(excepto en el caso de las detenciones en pasos para

peatones no regulados). Las conductas que se realizan con

menos frecuencia por los propios conductores son *"Circular o aparcar en el carril bus o bici"* y *"Aparcar en un paso para peatones"* (ver Tabla III.3).

Sin embargo, la frecuencia de ocurrencia es bastante más alta en el caso de las conductas más positivas y seguras

Actitudes y comportamientos (otros)	Media	Error tip.	Intervalo de confianza al 95%	
			Límite inferior	Límite superior
<i>"Conducir con poco respeto hacia peatones"</i>	5,836	,079	5,681	5,992
<i>"Conducir con poco respeto hacia los ciclistas"</i>	5,566	,085	5,399	5,732
<i>"Conducir cumpliendo las señales de tráfico"</i>	6,233	,066	6,105	6,362
<i>"Detener el vehículo en un paso para peatones no regulado"</i>	5,575	,076	5,425	5,725
<i>"En trayectos cortos, utilizar sistemas de retención adecuados para niños"</i>	6,456	,084	6,290	6,622
<i>"Aparcar en un paso para peatones"</i>	5,189	,088	5,016	5,361
<i>"Circular o aparcar en el carril bus-bici"</i>	4,727	,088	4,555	4,900

Tabla III.2: Estadísticos estimados para la valoración de la frecuencia con la que los otros conductores actúan de determinada manera

Actitudes y comportamientos (yo)	Media	Error tip.	Intervalo de confianza al 95%	
			Límite inferior	Límite superior
<i>"Conducir con poco respeto hacia peatones"</i>	2,969	,149	2,677	3,262
<i>"Conducir con poco respeto hacia los ciclistas"</i>	2,802	,154	2,499	3,106
<i>"Conducir cumpliendo las señales de tráfico"</i>	7,739	,111	4,521	7,957
<i>"Detener el vehículo en un paso para peatones no regulado"</i>	7,492	,129	7,238	7,745
<i>"En trayectos cortos y habituales, utilizar sistemas de retención adecuados para niños"</i>	6,833	,188	6,464	7,202
<i>"Elijo el trayecto por rapidez antes que por seguridad"</i>	5,275	,160	4,961	5,589
<i>"Cruzo por zonas no señalizadas"</i>	5,099	,139	4,825	5,372
<i>"Me salto semáforos si veo que no vienen coches"</i>	4,435	,162	4,116	4,755
<i>"Aparcar en un paso para peatones"</i>	1,388	,104	1,185	1,592
<i>"Circular o aparcar en el carril bus-bici"</i>	1,301	,106	1,093	1,510

Tabla III.3: Estadísticos estimados para la valoración de la frecuencia con la que los propios conductores realizan determinadas conductas

(como por ejemplo "Conducir cumpliendo las señales de tráfico"), situándose como promedio en valores en torno al 7, dentro de la escala propuesta de 0 a 10.

El caso de la conducta "Detenerse en un paso para peatones no regulado por semáforo" (Media= 7,49) es bastante curioso. Si la comparamos con la baja frecuencia con que los sujetos aparcan en dicho lugar (Media= 1,38), parece apoyar la hipótesis de que los sujetos toleran socialmente esta conducta pese a que legalmente no es permitida, ya que consideran que generalmente no causa molestias ni inconvenientes al resto de usuarios por su corta duración. En la Ilustración III.2 se puede observar la frecuencia promedio para cada tipo de valoración (otros frente a uno

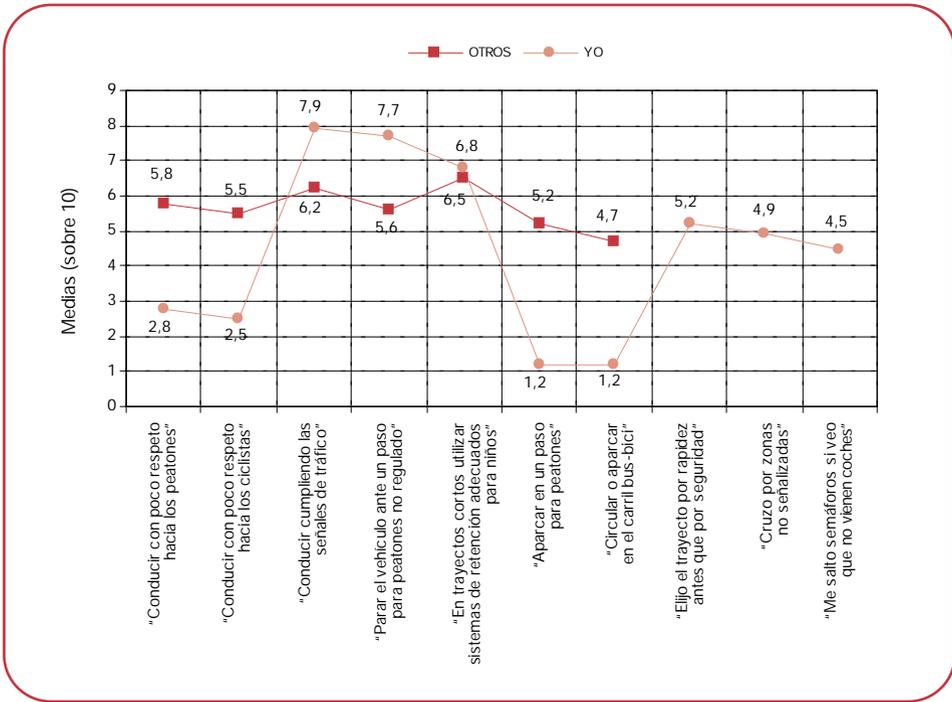


Ilustración III.2: Medias de las valoraciones sobre la frecuencia con que se realizan diferentes conductas en el tráfico (otros conductores y ellos mismos)

mismo) y el grado con que asumen cada tipo de conducta (mientras que la percepción de la conducta de "los otros" es más intermedia, no dudan respecto a la frecuencia de sus propios comportamientos ni respecto a que éstos son mucho más seguros y respetuosos).

Si además de tener en cuenta la perspectiva con la que deben valorar los sujetos, tenemos en cuenta el tipo de usuario que las realiza, observamos que no existen diferencias significativas entre peatones y conductores respecto a la frecuencia con que realizan las conductas propuestas como peatón (valoraciones globales en torno al 5 en una escala de 0 a 10). Sin embargo, sí que se observan diferencias destacadas en las valoraciones que realizan del resto de conductores.

Los peatones perciben que los conductores suelen ser irrespetuosos tanto hacia los peatones como hacia los ciclistas

En la Ilustración III.3, se muestran las diferentes medias calculadas para cada conducta percibida en el resto de conductores en función del tipo de usuario que las valora. Así, las diferencias más significativas se detectan en las conductas negativas realizadas por el resto de conductores, que son percibidas más frecuentemente

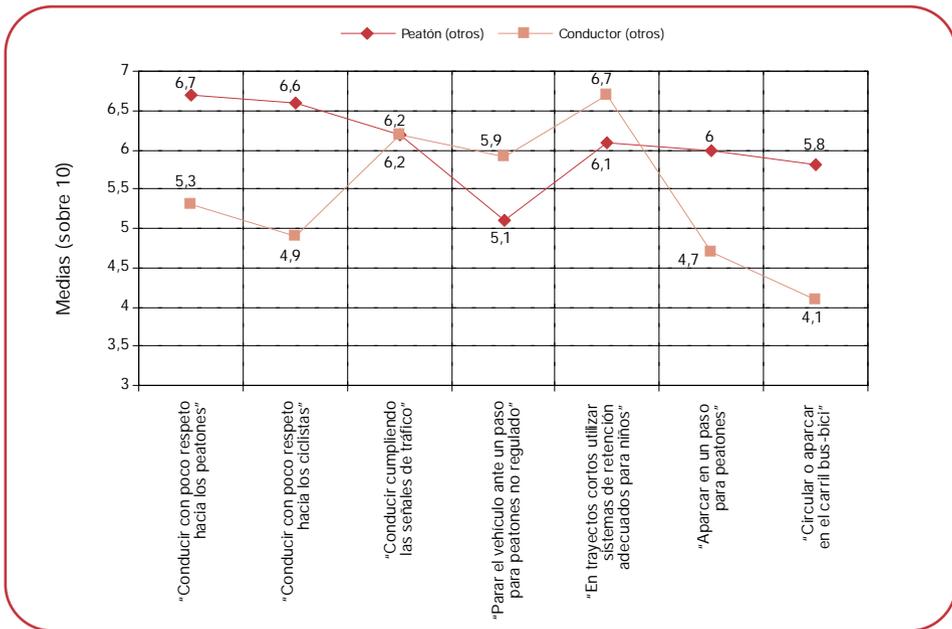


Ilustración III.3: Medias de las valoraciones sobre la frecuencia con que se realizan diferentes conductas en el tráfico (otros conductores y ellos mismos)

por los peatones que por los conductores. En este sentido, los peatones perciben que los conductores suelen ser irrespetuosos tanto hacia los peatones (Media= 6,7), como hacia los ciclistas (Media= 6,6), además de afirmar que llevan a cabo la conducta de

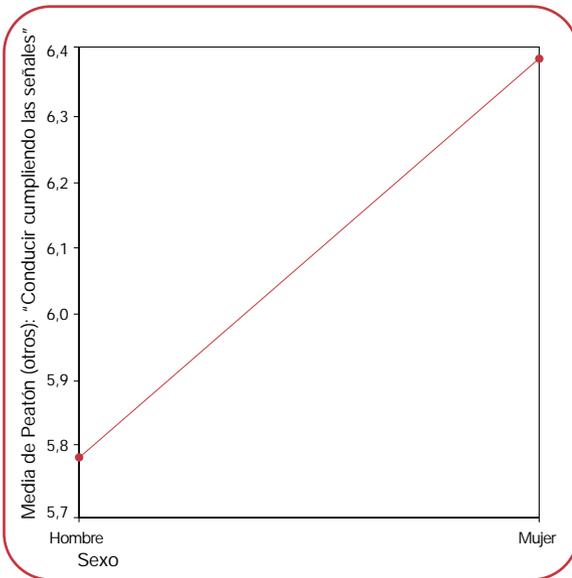
“Detenerse o aparcar en un paso para peatones”. Los conductores son más positivos respecto al resto de usuario de vehículos y perciben con mayor frecuencia las conductas positivas. Así, destacan *“La utilización de sistemas de retención o protección infantil en trayectos cortos y habituales”* (Media= 6,7) y la *“Conducción cumpliendo las señales de tráfico”* (Media= 6,2). Las conductas menos respetuosas y seguras son percibidas con menor frecuencia por este grupo.

3.3.4. Análisis diferencial de la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico

3.3.4.1. Comportamientos de peatones

En función del sexo

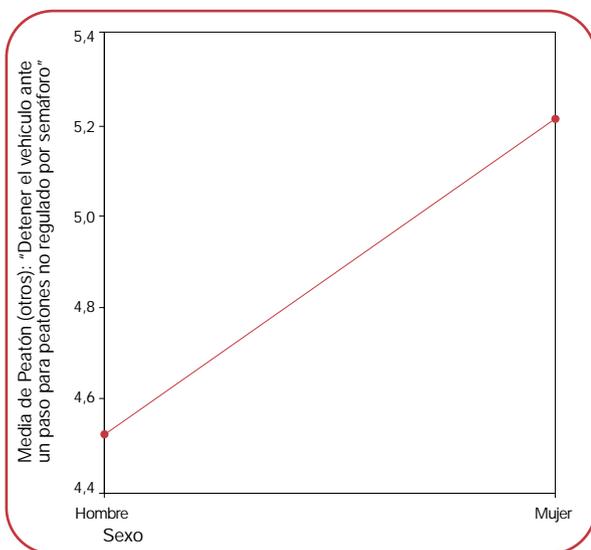
Si analizamos la valoración que los encuestados peatones



han realizado de la frecuencia de ocurrencia de una serie de conductas por parte de los conductores observamos que únicamente en el caso de dos de ellas (*“Conducir cumpliendo las señales de tráfico”* y *“Detener el vehículo ante un paso para peatones no regulado por semáforo”*) hemos obtenido resultados significativos. En ambas conductas las valoraciones de las mujeres han sido superiores a las de los

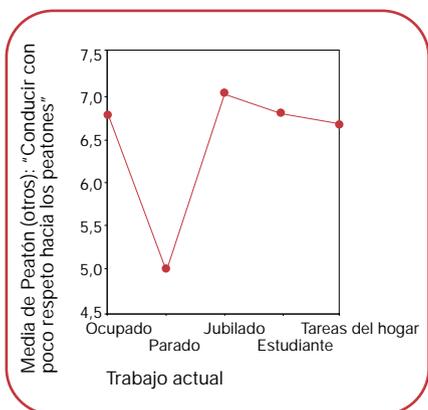
Gráfica III.4. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del sexo

hombres. Como vemos en las Gráficas III.4 y III.5, los encuestados consideran que la primera de las conductas mencionadas (*“Conducir cumpliendo las señales de tráfico”*) es realizada con más frecuencia por los



Gráfica III.5. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del sexo

realizadas por los conductores: *"Conducir con poco respeto hacia los peatones"*, *"Detener el vehículo ante un paso para peatones no regulado por semáforo"*, *"En trayectos cortos y habituales utilizar sistemas de retención o protección adecuados para niños"* y *"Aparcar en un paso para peatones"*. En líneas generales, el conjunto de peatones (teniendo en cuenta el trabajo de éstos)



Gráfica III.6. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del trabajo actual

considera que los conductores conducen con poco respeto hacia los peatones de forma más frecuente en comparación con el resto de conductas analizadas. Entrando en detalle, y tal como podemos apreciar en la Gráfica III.6, que presentamos a modo de ejemplo, los sujetos parados son los que han considerado que los conductores realizan con menos frecuencia todas las conductas que han resultado significativas. También en todos los casos, excepto en la conducta *"Detener el vehículo ante un paso para peatones no regulado por semáforo"*, los peatones jubilados han considerado que la frecuencia de realización de tales conductas por parte de los conductores ha sido alta.

conductores que la segunda de ellas (*"Detener el vehículo ante un paso para peatones no regulado por semáforo"*).

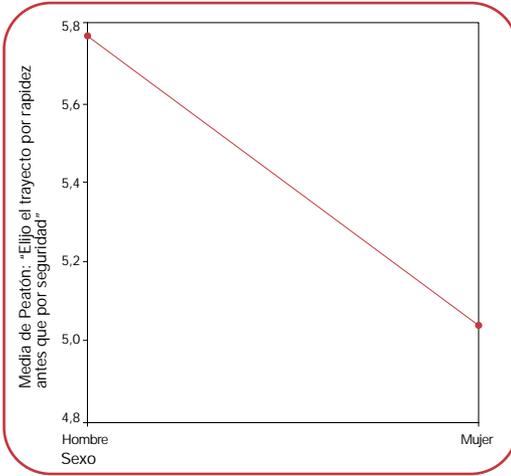
En función del trabajo actual

Centrándonos en el **trabajo actual** u ocupación de los peatones que participaron en el cuestionario hemos obtenido diferencias significativas en cuatro de las conductas

3.3.4.2. Conductas de uno mismo como peatón

En función del sexo

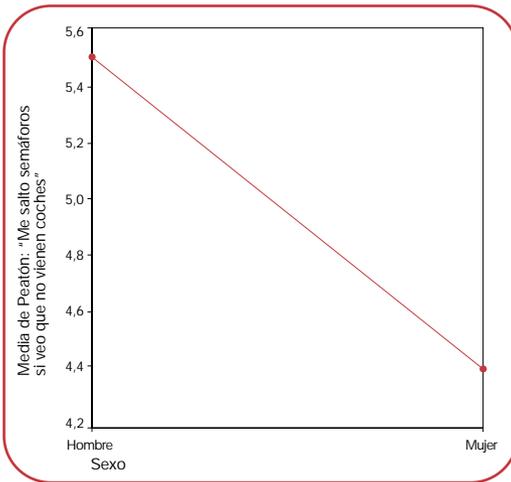
En esta ocasión, de nuevo son los encuestados peatones los únicos que deben responder al ítem, valorando en esta ocasión la frecuencia con la que realizan una serie de conductas en el entorno vial. Considerando la variable **sexo**, hemos obtenido



Gráfica III.7. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del sexo

diferencias significativas en dos de las conductas evaluadas. En líneas generales, los encuestados consideran que como peatón, eligen un trayecto por su rapidez, antes que por su seguridad en mayor medida que

se saltan semáforos si se ve que no vienen coches. Concretamente, como vemos en las Gráficas III.7 y III.8 que aparecen a continuación, son los hombres en los dos casos los que llevan a cabo ambas conductas con más frecuencia que las mujeres.

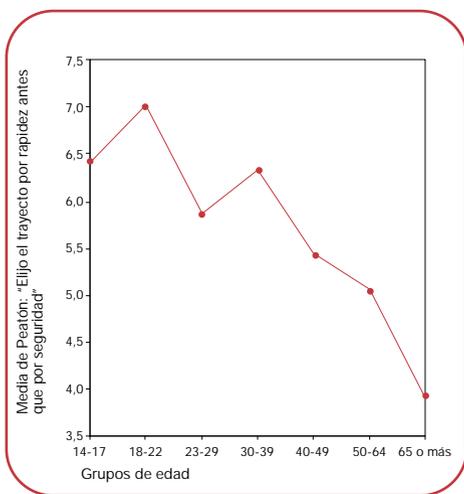


Gráfica III.8. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del sexo

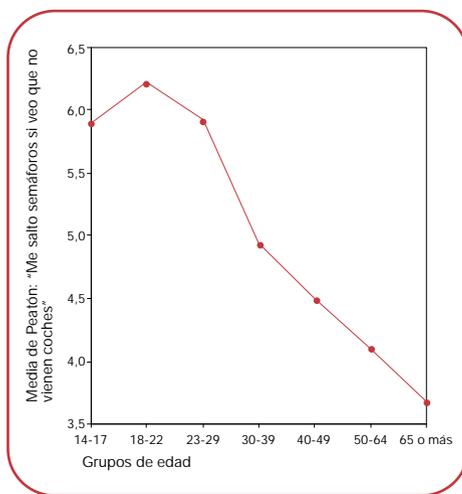
por parte de los propios peatones obtenemos diferencias significativas en las puntuaciones llevadas a cabo sobre las tres conductas evaluadas (*"Como peatón, elige un trayecto por su rapidez, antes que por su seguridad"*, *"Como peatón, cruza, por zonas no señalizadas para tal efecto"* y *"Como peatón, se salta semáforos si se ve que no vienen coches"*). Así, observando las Gráficas III.9 y III.10 podemos apreciar como las mayores frecuencias en dos

En función de los grupos de edad

Si analizamos la frecuencia de realización de una serie de conductas

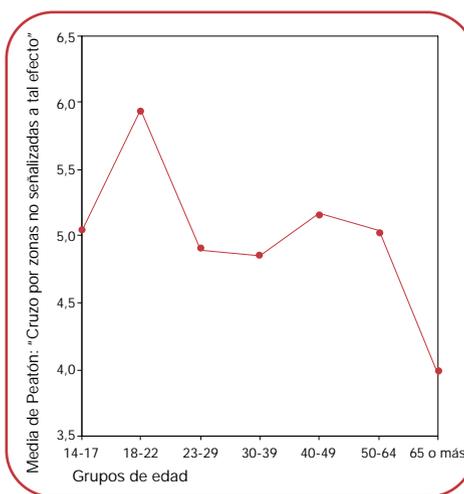


Gráfica III.9. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los grupos de edad



Gráfica III.10. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los grupos de edad

de las conductas (*"Como peatón, elige un trayecto por su rapidez, antes que por su seguridad"* y *"Como*



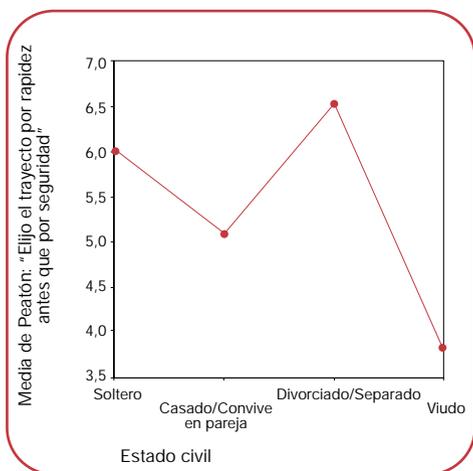
Gráfica III.11. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los grupos de edad

peatón, se salta semáforos si se ve que no vienen coches") las encontramos en los encuestados peatones de menores edades (14-17, 18-22, 23-29 y 30-39) siendo menores las frecuencias en las personas de más edad a medida que ésta avanza.

Por otro lado, en la tercera de las conductas, podemos observar como las personas de 18-22 años son las que con más frecuencia cruzan por zonas no

señalizadas para tal efecto, mientras que, de

nuevo las de edades más avanzadas (65 o más) llevan a cabo en menor medida dicha conducta. El resto de puntuaciones se encuentran situadas entre los 4,8 y los 5,1 puntos, como bien podemos apreciar en la Gráfica III.11.

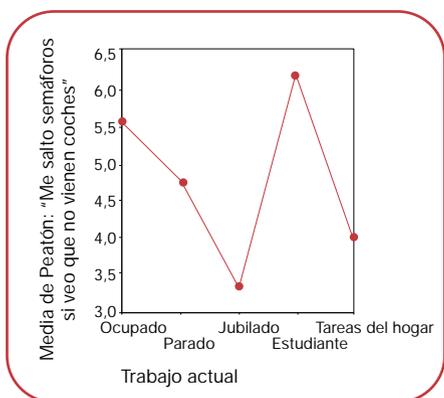


Gráfica III.12. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del estado civil

Los perfiles de respuesta encontrados en las dos conductas que han mostrado resultados significativos son prácticamente idénticos, si bien las puntuaciones llevadas a cabo para la primera de las conductas son, en general, superiores a las observadas en la segunda de ellas. Así pues, los peatones que con más frecuencia eligen un trayecto por su rapidez, antes que por su seguridad y que se saltan semáforos si se ve que no vienen coches son divorciados/separados seguidos por los solteros, aquellos que están casados/conviven en pareja y finalmente los viudos. A modo de ejemplo presentamos la Gráfica III.12.

En función del trabajo actual

Si analizamos la frecuencia de realización de una serie de conductas por aquellos encuestados peatones



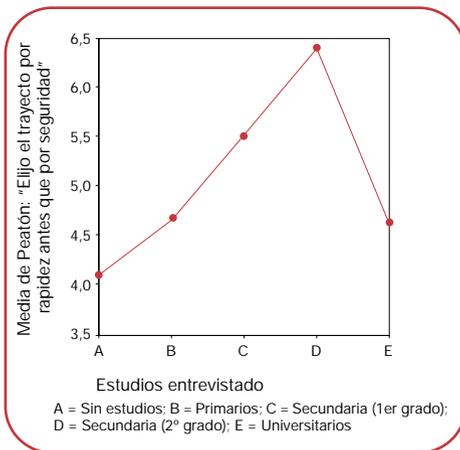
Gráfica III.13. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del trabajo actual

podemos observar que en las tres hemos obtenido resultados significativos. Así, la tendencia en las puntuaciones se repite de forma casi exacta en las tres conductas: *“Como peatón, elige un trayecto por su rapidez, antes que por su seguridad”*, *“Como peatón, cruza, por zonas no señalizadas para tal efecto”* y *“Como peatón, se salta semáforos si se ve que no vienen coches”*. En los tres casos, las puntuaciones no han sido muy altas, superando únicamente en dos ocasiones los 6 puntos. Si observamos de forma detallada la Gráfica III.13 que a continuación mostramos y que sirve de ejemplo de la tendencia general observada en los resultados,

Los jubilados han valorado en menor medida su implicación en una serie de conductas como peatón

podemos ver que en los tres casos las mayores valoraciones de la frecuencia de implicación en las tres conductas han procedido de los estudiantes y de los ocupados. La tercera y cuarta posición en las puntuaciones son las únicas que han variado en una de las tres conductas. Así, en el caso de la conducta *"Como peatón, cruza, por zonas no señalizadas para tal efecto"*, estas posiciones han sido ocupadas por personas dedicadas a las tareas del hogar y parados y respectivamente mientras que, en las dos conductas restantes (*"Como peatón, elige un trayecto por su rapidez, antes que por su seguridad"* y *"Como peatón, se salta semáforos si se ve que no vienen coches"*), son los parados y las personas dedicadas a las tareas del hogar, las situadas en las posiciones mencionadas. Para los tres casos citados, los jubilados han valorado en menor medida la implicación en las tres conductas como peatón.

En función del nivel de estudios

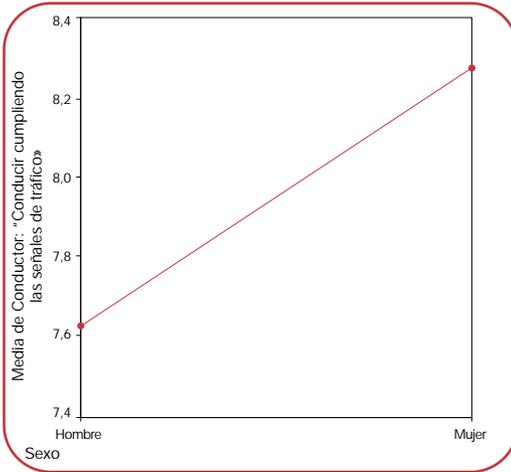


Gráfica III.14. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del nivel de estudios

Considerando el **nivel de estudios** de los encuestados peatones en este caso, observamos que para dos de las tres conductas analizadas hemos obtenido diferencias significativas en los resultados. Así, en líneas generales han evaluado la frecuencia de realización de una de ellas (*"Como peatón, elige un trayecto por su rapidez, antes que por su seguridad"*) ligeramente de forma superior que la otra (*"Como peatón, se salta semáforos si se ve que no vienen coches"*).

Aunque las diferencias son más acusadas en la primera de las conductas tratadas, la tendencia en las respuestas ha sido la misma en los dos casos. Es fácil apreciar en la Gráfica III.14 (que

presentamos a modo de ejemplo) como se produce un aumento en las frecuencias de implicación en las conductas a medida que aumenta el nivel de estudios de los encuestados. Esto es así hasta el nivel de estudios de



Gráfica III.15. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del sexo

secundaria (2º grado), momento en el que se produce un descenso en las puntuaciones.

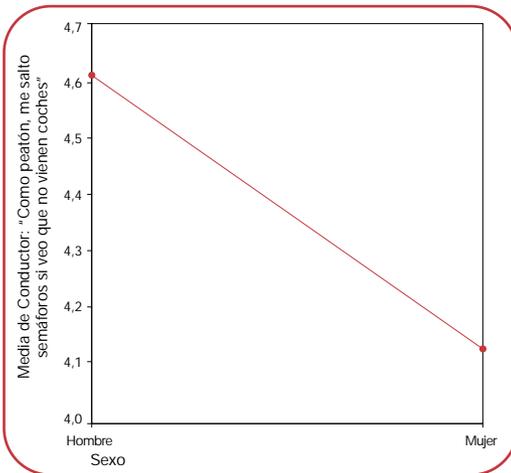
3.3.4.3. Conductas de uno mismo como conductor

En función del sexo

Considerando el **sexo** de los encuestados y la valoración de la frecuencia con la que los

encuestados pertenecientes a la categoría conductores llevan a cabo una serie de comportamientos en el tráfico hemos obtenido resultados significativos en dos de las conductas analizadas. Como

podemos observar en las Gráficas III.15 y

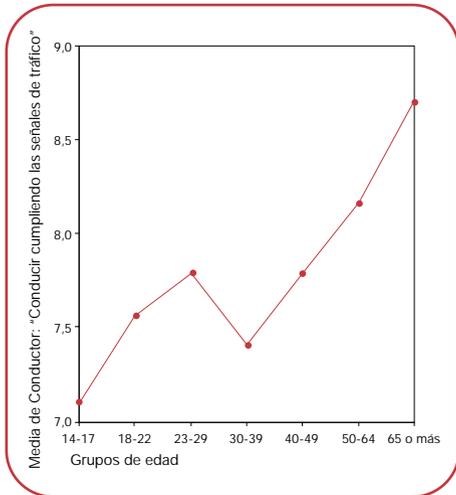


Gráfica III.16. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del sexo

III.16, la frecuencia con la que realizan una y otra conducta es notablemente diferente, siendo muy elevada en el primer caso (*"Conducir cumpliendo las señales de tráfico"*) y realizada más por mujeres que por hombres y en menor medida en el segundo (*"Como peatón, saltarse los semáforos si se ve que no vienen coches"*) y realizada en este caso más por hombres que por mujeres.

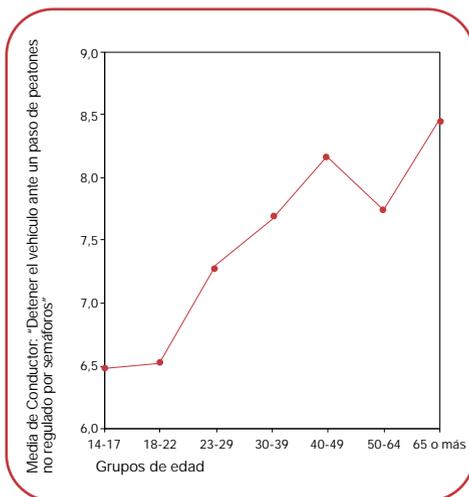
En función de los grupos de edad

Analizando la distribución de los encuestados conductores en función de su **edad** hemos obtenido resultados



Gráfica III.17. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los grupos de edad

sólo se ve ligeramente afectada por las valoraciones efectuadas por aquellos sujetos de 30-39 años para la primera de las conductas (*“Conducir cumpliendo las señales de tráfico”*) y por aquellos conductores de 50-64 en el caso de la segunda de ellas (*“Parar el vehículo ante un paso para peatones no regulado por semáforo”*).

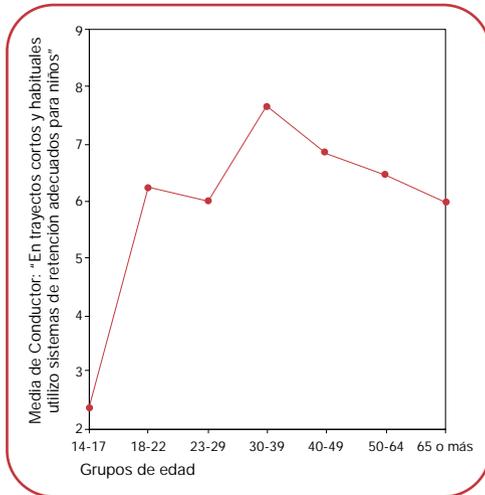


Gráfica III.18. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los grupos de edad

Si nos detenemos en la frecuencia con la que los sujetos conductores utilizan sistemas de retención o protección adecuados para niños en trayectos cortos y habituales podemos apreciar, tal y como aparece en la Gráfica III.19, como los conductores pertenecientes a los grupos de edad 30-39, 40-49 y 50-64 son los que con más frecuencia realizan la conducta mencionada, a pesar de que las puntuaciones para los sujetos de 18-22, 23-29, y 65 o más se encuentran por encima de los 6 puntos. Por otro lado, y por razones obvias, los sujetos cuyas edades se encuentran entre los 14-17 años son los que han realizado las menores valoraciones.

Si nos fijamos en la tendencia de las puntuaciones

significativos en numerosas conductas. Si nos centramos en las conductas *“Conducir cumpliendo las señales de tráfico”* y *“Parar el vehículo ante un paso para peatones no regulado por semáforo”* y acudiendo a las Gráficas III.17 y III.18, podemos observar una tendencia similar en las puntuaciones que los sujetos han dado. En general, se observa una línea ascendente en la que a medida que aumenta la edad también lo hace la frecuencia con la que llevan a cabo cada una de estas conductas. Esta línea



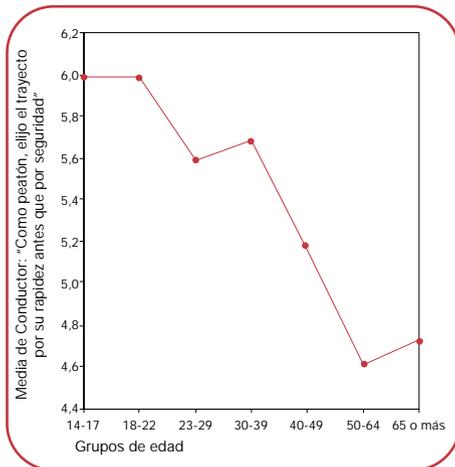
Gráfica III.19. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los grupos de edad

obtenidas en las conductas *“Como peatón, la elección del trayecto por su rapidez, antes que por su seguridad”* y *“Como peatón, cruzar por zonas no señalizadas para tal efecto”*, y observando las Gráficas III.20 y III.21 para apreciar con detalle los resultados obtenidos, podemos ver como los conductores más jóvenes son los que llevan a cabo las dos conductas mencionadas con más frecuencia

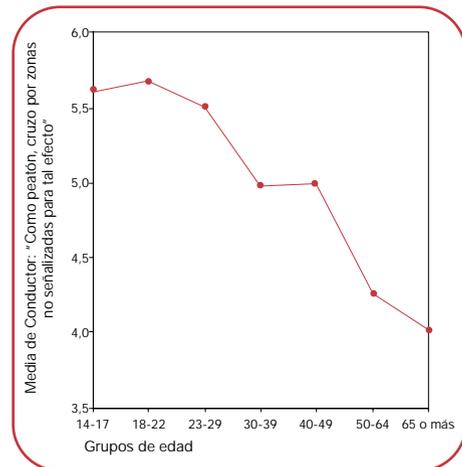
mientras que, las menores implicaciones

en dichas conductas las encontramos en los encuestados de más edad.

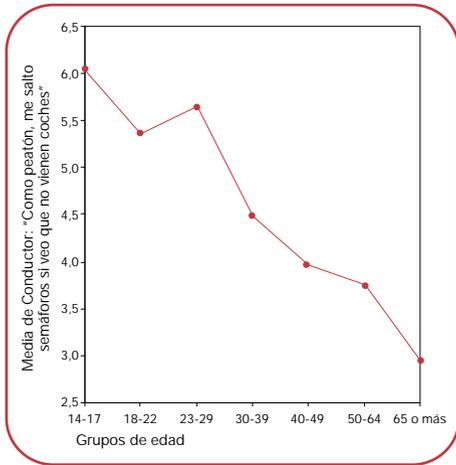
En la conducta *“Como peatón, saltarse los semáforos si se ve que no vienen coches”*, tal y como aparece en la Gráfica III.22 observamos una tendencia en la que a medida que aumenta la edad disminuye la frecuencia de realización de la misma (excepto en el caso de los



Gráfica III.20. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los grupos de edad



Gráfica III.21. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los grupos de edad



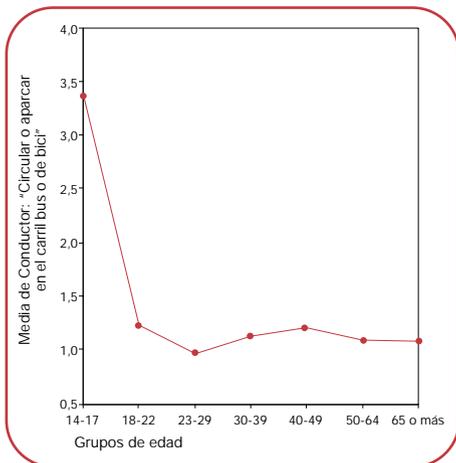
Gráfica III.22. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los grupos de edad

conductores de 23-29 años, que desvían ligeramente la tendencia en las puntuaciones).

Por último (ver Gráfica III.23), si nos fijamos en la frecuencia con la que los conductores circulan o aparcan en el carril bus o de bici, podemos observar que ésta es muy baja en todos los grupos de edad aunque destaca el grupo más joven de conductores por su mayor implicación en dicha conducta.

En función del estado civil

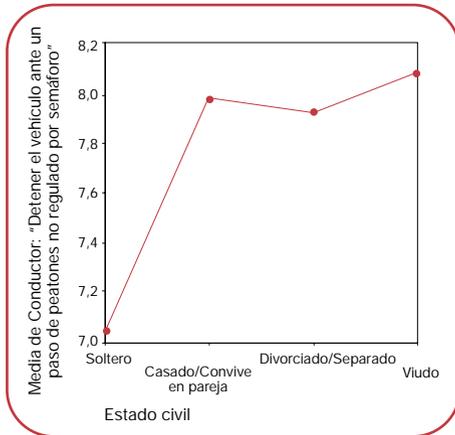
Teniendo en cuenta el **estado civil** de los encuestados conductores y la valoración de la frecuencia con la que realizan una serie de conductas en el tráfico hemos



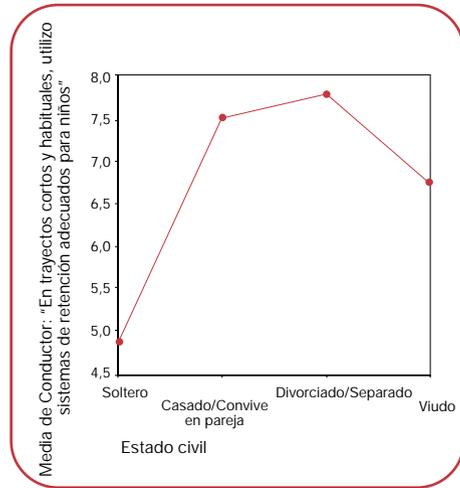
Gráfica III.23. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los grupos de edad

obtenido resultados significativos en las puntuaciones obtenidas para cuatro de las conductas tratadas. Así, en las dos primeras (*"Parar el vehículo ante un paso para peatones no regulado por semáforo"* y *"En trayectos cortos y habituales, utilizar sistemas de retención o protección adecuados para niños"*) los encuestados que con menos frecuencia llevan a cabo dichas conductas seguras son los solteros, a pesar de que, como vemos en las

Gráficas III.24 y III.25, su puntuación en el primer caso ha superado los 7 puntos. El resto de puntuaciones emitidas por los encuestados ha alcanzado valores similares, procediendo las menores de los viudos en la conducta relacionada con el uso de sistemas de retención infantil (6,78 puntos), lo que pone de manifiesto la alta frecuencia con la que en general llevan a cabo las conductas objeto de análisis.



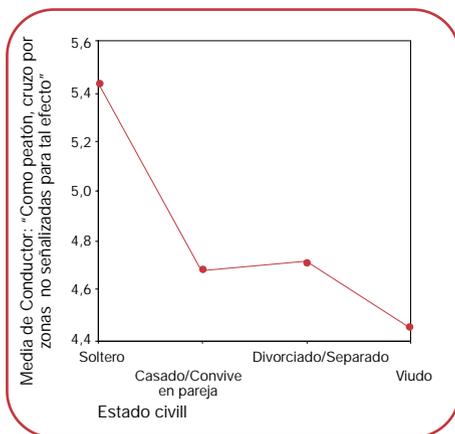
Gráfica III.24. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del estado civil



Gráfica III.25. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del estado civil

Por otro lado, si centramos nuestra atención en las conductas *“Como peatón, cruzar por zonas no señalizadas para tal efecto”* y *“Como peatón, saltarse los semáforos si se ve que no vienen coches”* podemos

apreciar (ver Gráficas III.26 y III.27) como en este caso, los encuestados conductores, al evaluar la frecuencia con la que realizan estas dos conductas peatonales informan de una baja asunción de riesgos (todas las puntuaciones se sitúan entre los 3,7 y los 5,4 puntos). Los sujetos que con más frecuencia llevan a cabo estas dos conductas son los solteros, a pesar de que sus puntuaciones no han superado los 5,5

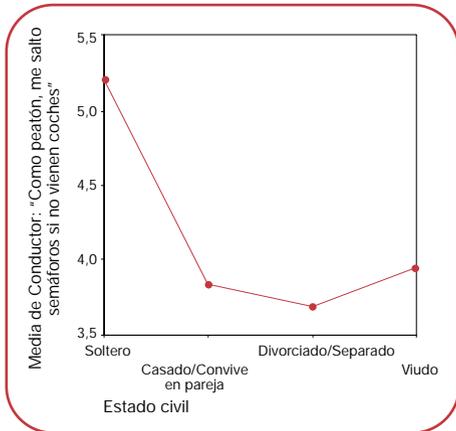


Gráfica III.26. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del estado civil

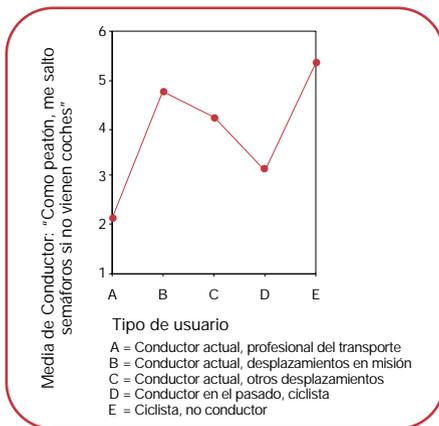
puntos en ninguna de las dos.

En función del tipo de usuario

Centrándonos en el **tipo de usuario** y las valoraciones



Gráfica III.27. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del estado civil



Gráfica III.28. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del tipo de usuario

que sobre la frecuencia de realización de una serie de conductas han realizado éstos, hemos obtenido resultados significativos en cinco de las diez conductas analizadas. En líneas generales, la conducta que con más frecuencia llevan a cabo los conductores es parar el vehículo ante un paso para peatones no regulado por semáforo seguida de la utilización de sistemas de retención o protección

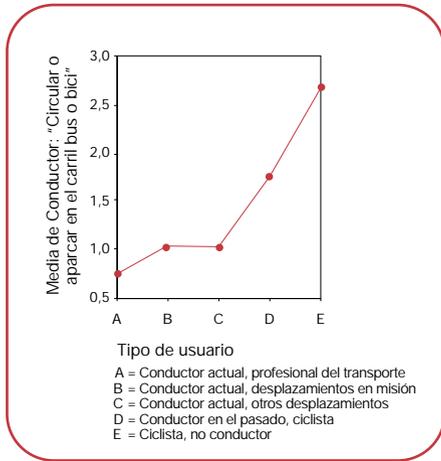
adecuados para niños en trayectos cortos y habituales. Para el resto de conductas mencionadas las frecuencias de realización de las mismas han sido bastante bajas, como bien veremos a continuación.

Si nos fijamos en los datos que han facilitado aquellos conductores dedicados al transporte profesional, podemos

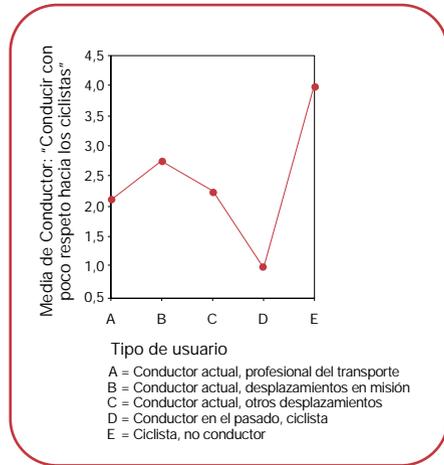
observar que tanto para la conducta *“Como peatón, saltarse los semáforos si se ve que no vienen coches”* como para aquella otra referida a la circulación o aparcamiento en el carril bus o de bici, son los encuestados que con menos frecuencia se ven implicados en dichas conductas, a pesar de que, como vemos en las Gráficas III.28 y III.29, las frecuencias generales de realización de las mismas son bajas. En cuanto a la

conducción con poco respeto hacia los ciclistas (Gráfica III.30), los conductores profesionales han informado de una baja realización de la misma y, por tanto, un alto respeto hacia ellos. En las dos conductas restantes, las de más alta realización por parte de los sujetos, podemos observar como las puntuaciones de éstos han sido altas.

Centrándonos en los conductores que realizan desplazamientos en misión y la frecuencia con la que llevan a cabo cada una de las conductas que han resultado

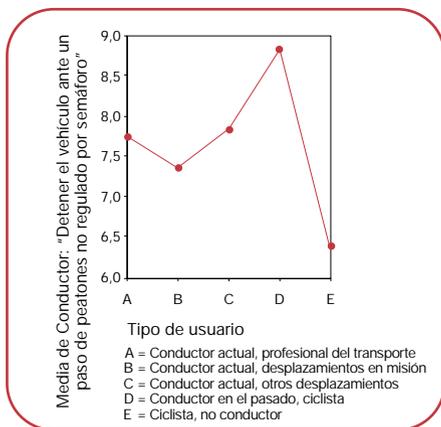


Gráfica III.29. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del tipo de usuario



Gráfica III.30. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del tipo de usuario

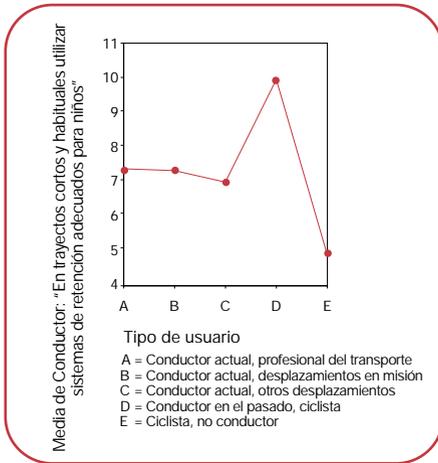
significativas podemos destacar que, dadas las bajas frecuencias generales en la conducta *"Conducir con poco respeto hacia los ciclistas"*, los encuestados objeto de este



Gráfica III.31. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del tipo de usuario

análisis (conductores que realizan desplazamientos en misión), tal como podemos observar en la Gráfica III.30 se han situado en valores intermedios a pesar de que su puntuación ha sido inferior a los 3 puntos. Por otro lado, en las conductas *"Parar el vehículo ante un paso para peatones no regulado por semáforo"* (Gráfica III.31) y *"En trayectos cortos y habituales, utilizar sistemas de retención o protección adecuados para niños"* (Gráfica III.32), la

realización de las mismas por parte de estos sujetos ha sido alta, alcanzando las puntuaciones de 7,33 y 7,28 puntos respectivamente. Además, los valores obtenidos para las dos conductas restantes cuya frecuencia de realización



Gráfica III.32. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del tipo de usuario

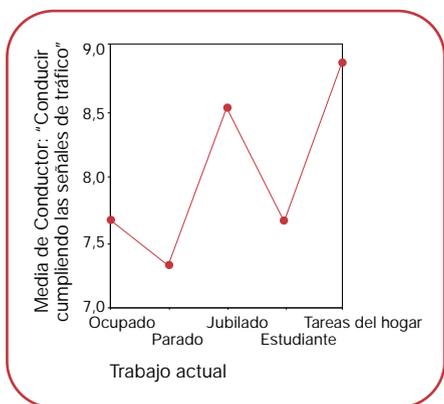
“Conducir cumpliendo las señales de tráfico”, “Parar el vehículo ante un paso para peatones no regulado por semáforo”, “En trayectos cortos y habituales, utilizar sistemas de retención o protección adecuados para niños”, son las conductas más habituales de los conductores

general por parte de los conductores ha sido baja, han sido de 4,90 puntos para la primera de ellas (*“Como peatón, saltarse los semáforos si se ve que no vienen coches”*) y de 1,10 puntos para la segunda (*“Circular o aparcar en el carril bus o de bici”*). Finalmente, las valoraciones realizadas por aquellos encuestados que eran conductores y que en la actualidad son ciclistas han revelado que para dos de las conductas que han resultado significativas, las de mayor

realización general, han sido los que las han llevado a cabo en mayor medida (*“Parar el vehículo ante un paso para peatones no regulado por semáforo”*) y (*“En trayectos cortos y habituales, utilizar sistemas de retención o protección adecuados para niños”*). Sin embargo, en las conductas *“Conducir con poco respeto hacia los ciclistas”* y *“Como peatón, saltarse los semáforos si se ve que no vienen coches”*, las frecuencias de realización de las mismas por parte de estos sujetos han sido bajas. Para la última de las conductas objeto de este análisis (*“Circular o aparcar en el carril bus o de bici”*), las frecuencias generales obtenidas en la misma se han situado alrededor de los 1,5 puntos y las puntuaciones de los encuestados conductores en el pasado y ahora ciclistas se han situado entre las más elevadas.

En función del trabajo actual

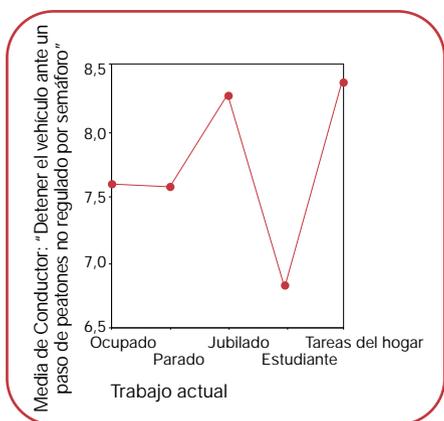
Las conductas analizadas que han dado lugar a resultados significativos teniendo en cuenta el **trabajo u ocupación actual** de los encuestados conductores son: *“Conducir cumpliendo las señales de tráfico”*, *“Parar el vehículo ante un paso para peatones no regulado por semáforo”*, *“En trayectos cortos y habituales, utilizar sistemas de retención o protección adecuados para niños”*, *“Como peatón, la elección del trayecto por su rapidez, antes que por su*



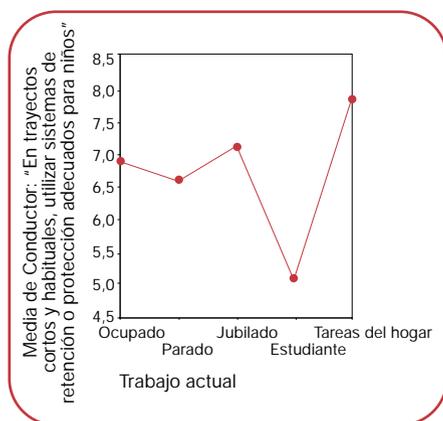
Gráfica III.33. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del trabajo actual

seguridad”, “Como peatón, cruzar por zonas no señalizadas para tal efecto” y “Como peatón, saltarse los semáforos si se ve que no vienen coches”. La frecuencia general de realización de las mismas sigue el orden en el que las hemos citado.

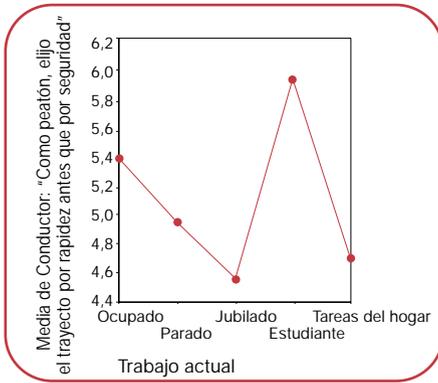
En las tres primeras conductas (“Conducir cumpliendo las señales de tráfico”, “Parar el vehículo ante un paso para peatones no regulado por semáforo” y “En trayectos cortos y habituales, utilizar sistemas de retención o protección adecuados para niños”) que, como ya hemos dicho, son las que en líneas generales más llevan a cabo los sujetos, las personas dedicadas a las tareas del hogar han obtenido las mayores puntuaciones. Por otro lado, para las conductas restantes, conductas que en todas ellas se asume un cierto nivel de riesgo, las puntuaciones de este colectivo de conductores se han situado entre las más bajas. Como vemos en las Gráficas III.33, III.34 y III.35, las



Gráfica III.34. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del trabajo actual



Gráfica III.35. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del trabajo actual

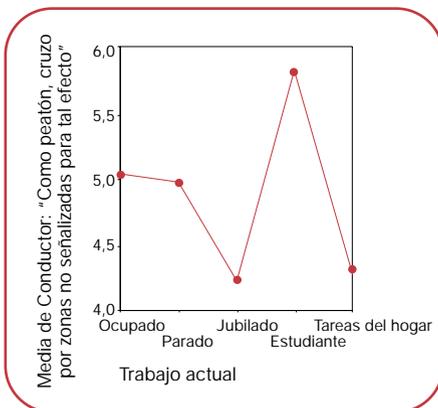


Gráfica III.36. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del trabajo actual

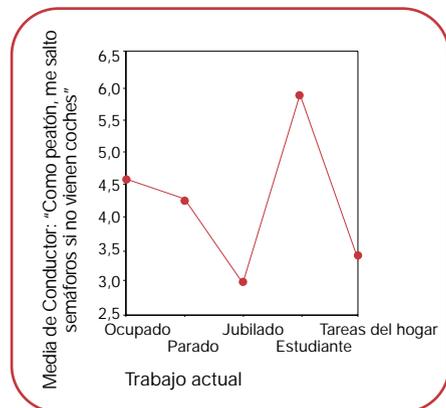
valoraciones que los sujetos han llevado a cabo para las tres primeras conductas que como vemos se trata de conductas seguras, han seguido un patrón similar. Por otro lado, en las conductas que con menos frecuencia realizan los conductores (*"Como peatón, la elección del trayecto por su rapidez, antes que por su seguridad"*, *"Como peatón, cruzar por zonas no señalizadas para tal efecto"* y *"Como peatón, saltarse los semáforos si se ve que no vienen coches"*) también podemos observar un mismo patrón en las respuestas que han efectuado los encuestados, tal y como vemos en las Gráficas III.36, III.37 y III.38.

En función de los años de permiso

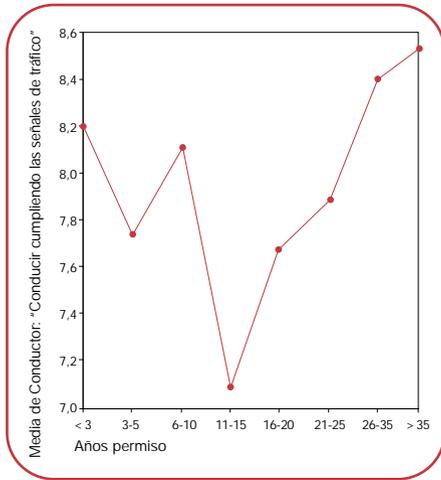
Analizando la variable **años de permiso** y su relación con las valoraciones que los sujetos conductores han realizado sobre la frecuencia de realización de una serie de



Gráfica III.37. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del trabajo actual



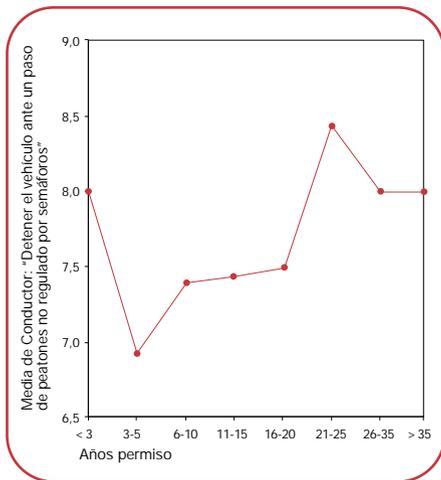
Gráfica III.38. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del trabajo actual



Gráfica III.39. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los años de permiso

conductas en el tráfico hemos obtenido diferencias significativas en las siguientes conductas (ordenadas en función de la frecuencia de realización general por parte de los sujetos): *“Conducir cumpliendo las señales de tráfico”, “Parar el vehículo ante un paso para peatones no regulado por semáforo”, “Como peatón, la elección del trayecto por su rapidez, antes que por su seguridad”, “Como peatón, cruzar por zonas no señalizadas para tal efecto” y “Como peatón, saltarse los semáforos si se ve que no vienen coches”.*

Como vemos en las Gráficas III.39 y III.40, en las dos primeras conductas (*“Conducir cumpliendo las señales de tráfico” y “Parar el vehículo ante un paso para peatones no regulado por semáforo”*), las puntuaciones de

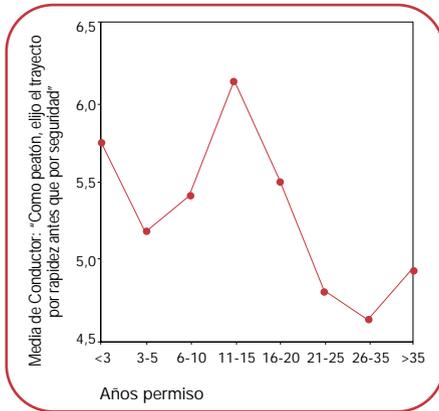


Gráfica III.40. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los años de permiso

los sujetos con más años de permiso (21-25, 26-35 y más de 35) y las de aquellos sujetos que tienen el permiso menos de 3 años se encuentran entre las más elevadas. Como vemos, se trata de conductas que constituyen prácticas seguras de conducción. Las valoraciones llevadas a cabo por el resto de usuarios se encuentran todas alrededor de 7,5 puntos, y por tanto se trata, en cualquier caso, de altas frecuencias.

Por otro lado, en las tres conductas restantes

(*“Como peatón, la elección del trayecto por su rapidez, antes que por su seguridad”, “Como peatón, cruzar por zonas no señalizadas para tal efecto” y “Como peatón, saltarse los semáforos si se ve que no vienen coches”*), las menores valoraciones proceden de los sujetos que tienen el permiso más años (26-35 y más de 35). Todas estas conductas aluden al comportamiento que los conductores



Gráfica III.41. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los años de permiso

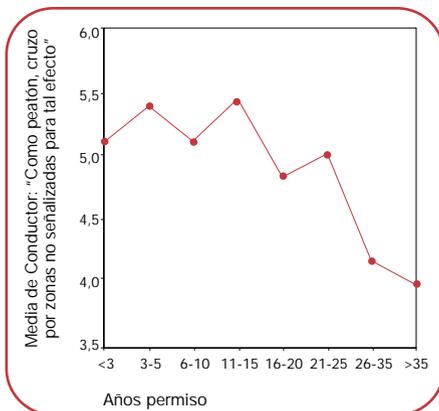
llevan a cabo cuando son peatones y, como vemos en las Gráficas III.41, III.42 y III.43, los sujetos más prudentes en este caso son aquellos que más años tienen el permiso.

En función de los años de conducción

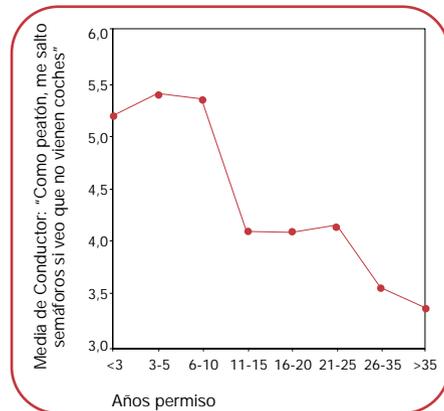
Analizando los **años de conducción** de los conductores encuestados hemos obtenido resultados significativos en las siguientes conductas: *“Conducir con poco respeto*

hacia los peatones”, “Conducir cumpliendo las señales de tráfico”, “Parar el vehículo ante un paso para peatones no regulado por semáforo”, “Como peatón, cruzar por zonas no señalizadas para tal efecto” y “Como peatón, saltarse los semáforos si se ve que no vienen coches”.

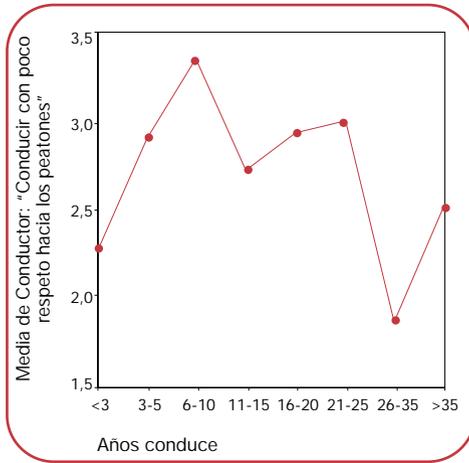
En la primera de las conductas mencionadas, tal como podemos observar en la Gráfica III.44, en general todos los conductores la realizan con muy poca frecuencia; y son aquellos que tienen entre 6 y 10 años de experiencia en la



Gráfica III.42. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los años de permiso



Gráfica III.43. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los años de permiso



Gráfica III.44. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los años de conducción

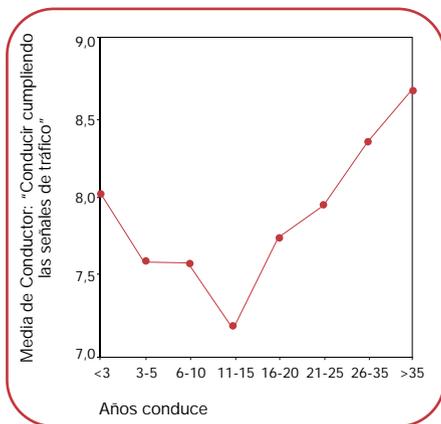
conducción los que la llevan a cabo más frecuentemente mientras que, aquellos con 26-35 años de conducción la realizan en menor medida.

Si nos fijamos en las valoraciones obtenidas para el resto de conductas que han resultado significativas, podemos apreciar (Gráficas III.45, III.46, III.47 y III.48) como, en líneas generales, la frecuencia de realización de conductas correctas y seguras aparece

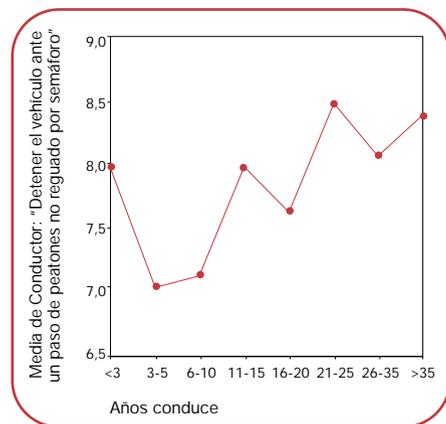
en los conductores con más años de experiencia (21-25, 26-35 y más de 35 años de conducción) siendo similares las puntuaciones obtenidas por el resto de conductores.

En función del uso principal del vehículo

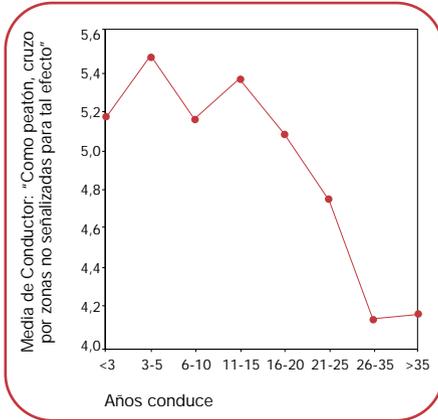
Si consideramos el **uso principal** que del vehículo hacen los encuestados conductores, únicamente en dos de las



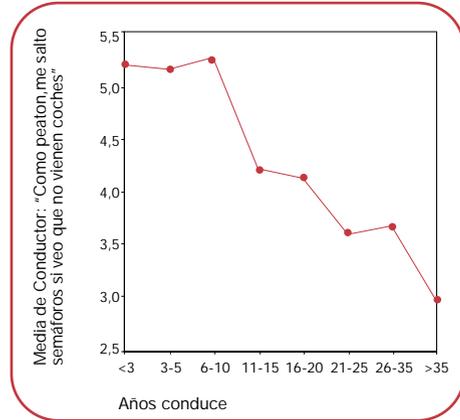
Gráfica III.45. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los años de conducción



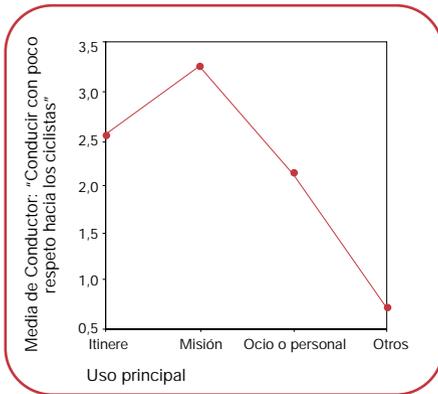
Gráfica III.46. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los años de conducción



Gráfica III.47. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los años de conducción



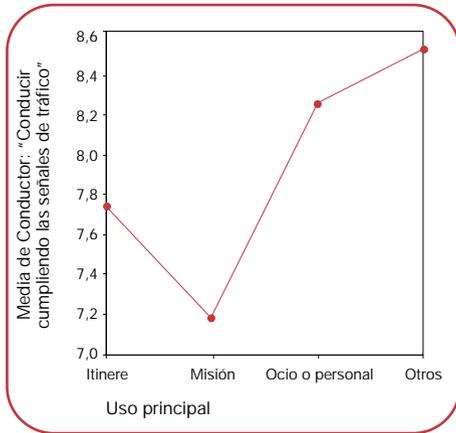
Gráfica III.48. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los años de conducción



Gráfica III.49. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del uso principal del vehículo

conductas analizadas las diferencias han resultado significativas. Así, en líneas generales, las valoraciones que sobre la frecuencia de realización de la conducta "Conducir con poco respeto hacia los ciclistas" han llevado a cabo todos los conductores ha sido baja (ver Gráfica III.49), siendo los que realizan desplazamientos en misión los que han puntuado más y los que realizan otros desplazamientos los que lo han hecho en menor medida.

Para la segunda de las conductas ("Conducir cumpliendo las señales de tráfico"), como vemos en la Gráfica III.50, las puntuaciones de todos los conductores han superado los 7 puntos. Concretamente, aquellos que realizan otros desplazamientos y desplazamientos de ocio o personales han efectuado las mayores valoraciones mientras que, aquellos que realizan desplazamientos en misión emiten las valoraciones más bajas al respecto.

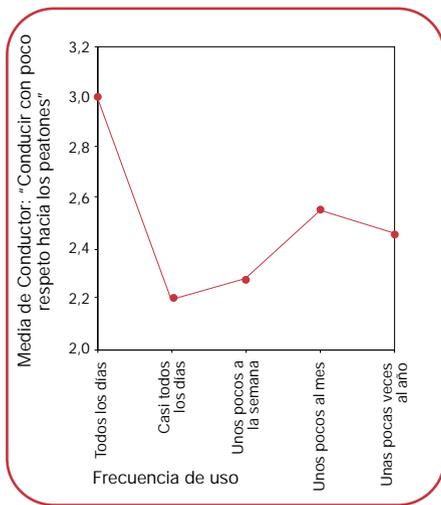


Gráfica III.50. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del uso principal del vehículo

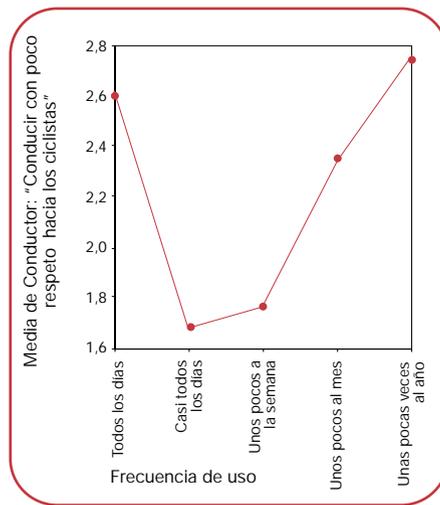
En función de la frecuencia de uso del vehículo

Cinco de las conductas han dado lugar a diferencias significativas. Se trata de las conductas: *“Conducir con poco respeto hacia los peatones”, “Conducir con poco respeto hacia los ciclistas”, “Conducir cumpliendo las señales de tráfico”, “Como peatón, la elección del trayecto por su rapidez, antes que por su seguridad”* y *“Como peatón, cruzar por zonas no señalizadas para tal efecto”*.

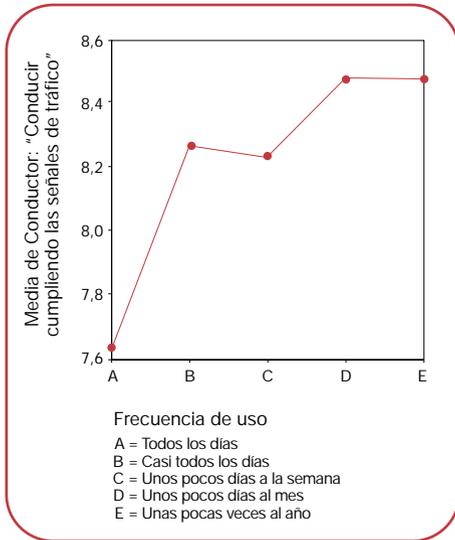
Como vemos en las Gráficas III.51 y III.52, las frecuencias de realización de las dos primeras conductas son bajas y aquellos sujetos que utilizan el vehículo todos los días junto con aquellos que lo emplean unos pocos días al mes y unas pocas veces al año son los que las llevan a cabo en mayor medida.



Gráfica III.51. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de la frecuencia de uso del vehículo



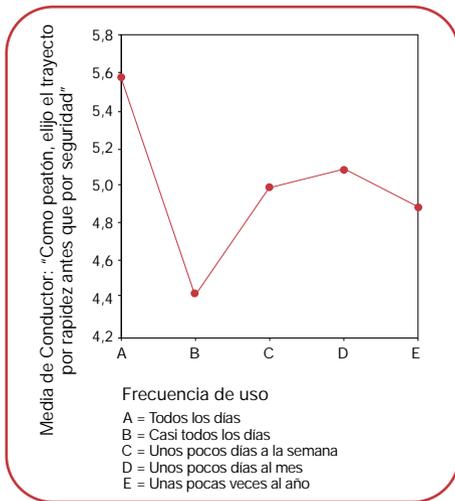
Gráfica III.52. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de la frecuencia de uso del vehículo



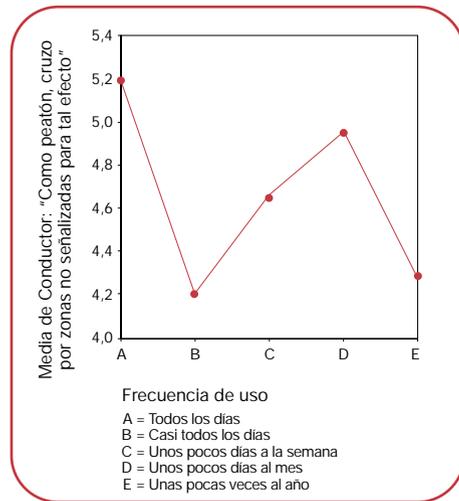
Gráfica III.53. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de la frecuencia de uso del vehículo

Si nos centramos en la frecuencia con la que los conductores conducen cumpliendo las señales de tráfico, podemos observar, tal y como aparece en la Gráfica III.53, que excepto el grupo de conductores que utiliza el vehículo todos los días, en líneas generales se trata de una conducta que es llevada a cabo con bastante frecuencia por todos ellos. Sin embargo, aquellos que menos utilizan el vehículo (unos pocos días al mes y unas pocas veces al año) han realizado valoraciones ligeramente superiores.

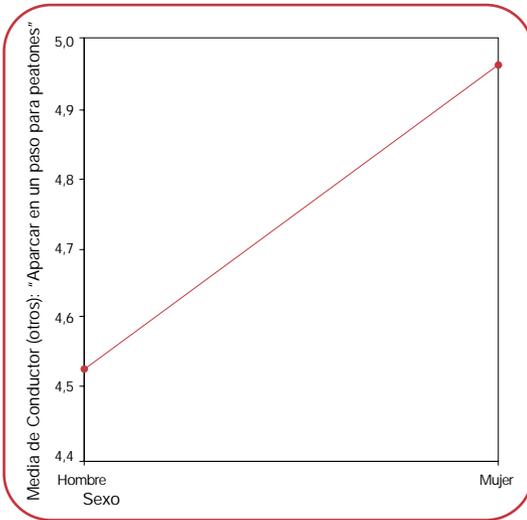
Finalmente (ver Gráficas III.54 y III.55), en las conductas relacionadas con el comportamiento que como peatones llevan a cabo los conductores (*“Como peatón, elijo el trayecto por rapidez antes que por seguridad”* y *“Como peatón, cruzo por zonas no señalizadas para tal efecto”*).



Gráfica III.54. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de la frecuencia de uso del vehículo



Gráfica III.55. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de la frecuencia de uso del vehículo



Gráfica III.56. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico por parte de otros en función del sexo

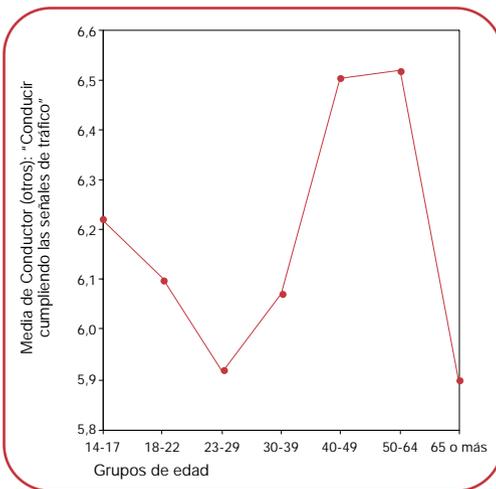
únicamente la conducta "Aparcar en un paso para peatones" ha dado lugar a diferencias significativas. Como vemos en la Gráfica III.56, las mujeres consideran en mayor medida que los hombres que otros llevan a cabo la conducta mencionada.

"Como peatón, cruzar por zonas no señalizadas para tal efecto"), aquellos conductores que con más frecuencia utilizan el vehículo son los que realizan en mayor medida dichos comportamientos.

3.3.4.4. Conductas por parte de otros

En función del sexo

Teniendo en cuenta la variable **sexo**,



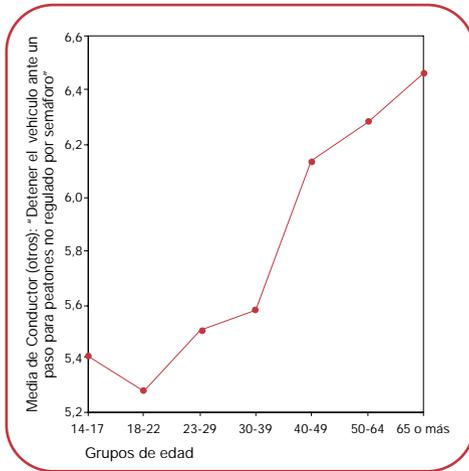
Gráfica III.57. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico por parte de otros en función de los grupos de edad

encuestados consideran que otros las realizan con bastante frecuencia.

Como podemos observar en la Gráfica III.57, son aquellos sujetos de edades comprendidas entre los 50-64 y los 40-49, los que consideran que los demás conducen

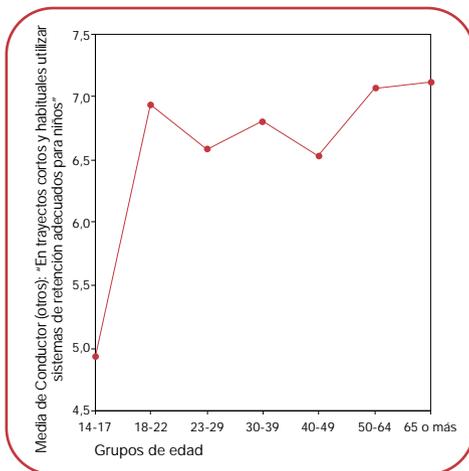
En función de los grupos de edad

Analizando la distribución de los encuestados por **edades** hemos obtenido resultados significativos en tres de las conductas analizadas ("Conducir cumpliendo las señales de tráfico", "Parar el vehículo ante un paso para peatones no regulado por semáforo" y "En trayectos cortos y habituales utilizar sistemas de retención o protección adecuados para niños"). Se trata, en líneas generales, de conductas que los



Gráfica III.58. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico por parte de otros en función de los grupos de edad

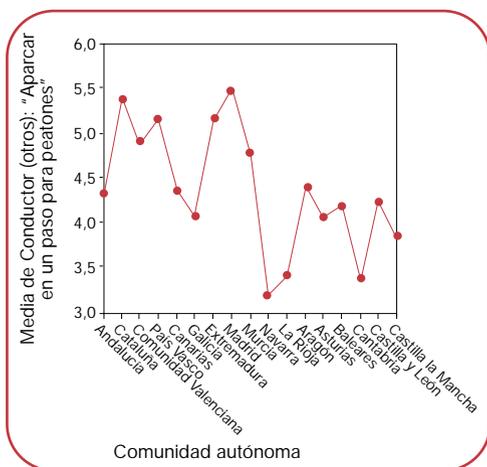
cumpliendo las señales de tráfico más frecuentemente. Por otro lado, tal y como aparece en las Gráficas III.58 y III.59, los sujetos que consideran que los demás detienen el vehículo ante un paso para peatones no regulado por semáforo y utilizan sistemas de retención o protección adecuados para niños en trayectos cortos y habituales, con más frecuencia son los encuestados de más edad. Además, exceptuando a los sujetos pertenecientes al grupo de 14-17 años, existe una tendencia general a valorar de forma elevada la frecuencia con la que los otros, en trayectos cortos y habituales, utilizan sistemas de retención o protección adecuados para niños.



Gráfica III.59. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico por parte de otros en función de los grupos de edad

En función de la comunidad autónoma

En dos de los comportamientos analizados hemos obtenido resultados significativos (*"Aparcar en un paso para peatones"* y *"Circular o aparcar en el carril bus o de bici"*). Las dos conductas citadas hacen referencia a las maniobras de circulación y aparcamiento y, para ambas, las valoraciones efectuadas por los sujetos acerca de la implicación en dichas conductas por parte de otros ha sido similar (alrededor de los 4,5 puntos). En la primera de las conductas la mayor valoración la han realizado los encuestados de las comunidades de Madrid y Cataluña, mientras que las menores proceden de los sujetos de las comunidades de Cantabria y Navarra (ver Gráfica III.60). En la segunda de las conductas (*"Circular o aparcar en el carril bus o de bici"*), de nuevo los encuestados de la

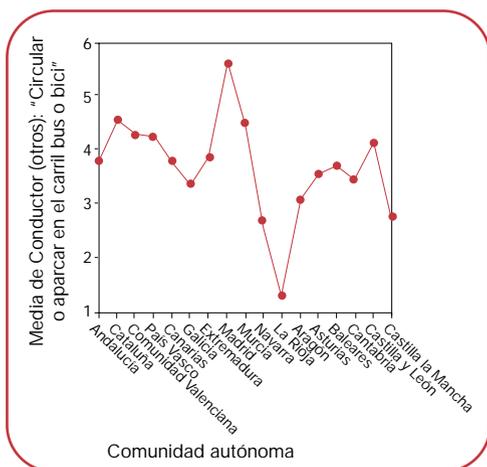


Gráfica III.60. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico por parte de otros en función de la comunidad autónoma

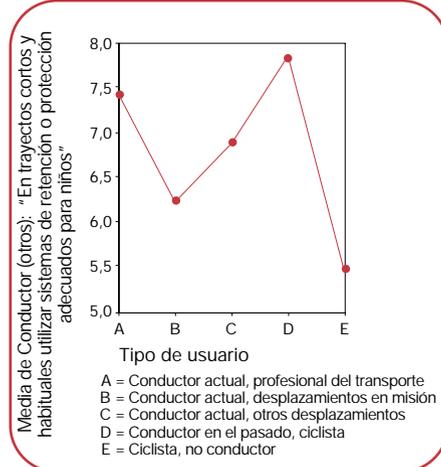
comunidad de Madrid han valorado de mayor manera la implicación de otros sujetos en el comportamiento mencionado mientras que, aquellos encuestados de la comunidad de La Rioja han llevado a cabo las menores valoraciones en este sentido, tal y como podemos ver claramente en la Gráfica III.61.

En función del tipo de usuario

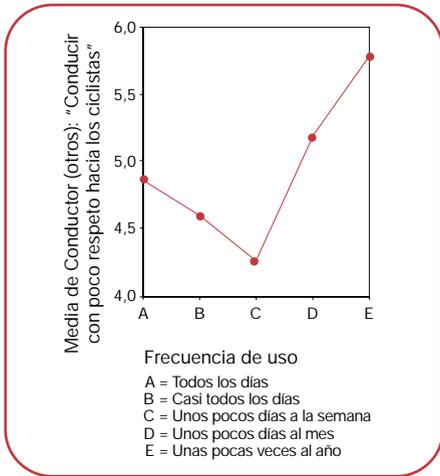
Las respuestas de los sujetos participantes en la encuesta han revelado diferencias significativas únicamente en la conducta que hace referencia al uso de sistemas de retención o protección adecuados para niños en trayectos cortos y habituales. Concretamente, como vemos en la Gráfica III.62, aquellos conductores en el pasado y ciclistas en la actualidad son los



Gráfica III.61. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico por parte de otros en función de la comunidad autónoma



Gráfica III.62. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico por parte de otros en función del tipo de usuario



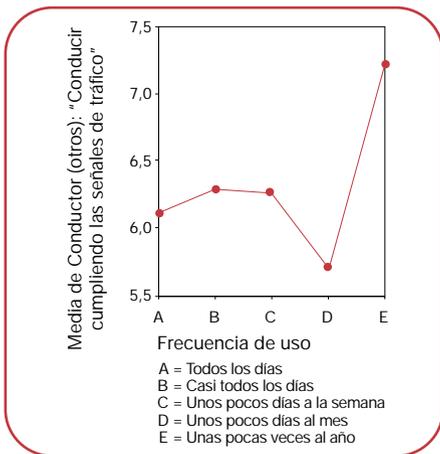
Gráfica III.63. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico por parte de otros en función de la frecuencia de uso del vehículo

que opinan que, con mucha frecuencia, otros conductores llevan a cabo esta conducta; mientras que, las menores valoraciones en este sentido proceden de aquellos encuestados que pertenecen a la categoría ciclista no conductor.

En función de la frecuencia de uso del vehículo

En dos de los comportamientos analizados (*"Conducir con poco respeto hacia los*

ciclistas" y *"Conducir cumpliendo las señales de tráfico"*) hemos encontrado diferencias significativas en los resultados. Así, como vemos en la Gráfica III.63, los encuestados que con menos frecuencia utilizan el vehículo (unos pocos días al mes y unas pocas veces al año) consideran que la implicación de otros conductores en esta conducta es mayor que el resto de encuestados.



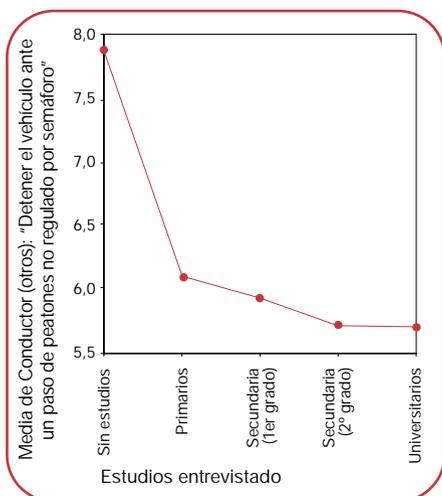
Gráfica III.64. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico por parte de otros en función de la frecuencia de uso del vehículo

Por otro lado, las valoraciones sobre la implicación por parte de otros en la conducta *"Conducir cumpliendo las señales de tráfico"* que han llevado a cabo los encuestados, pone de manifiesto que aquellos que con menos frecuencia utilizan el vehículo consideran que los demás conducen cumpliendo las señales de tráfico más frecuentemente. Sin embargo, los encuestados que hacen uso del vehículo unas pocas veces al mes han emitido las

menores valoraciones al respecto, como bien podemos ver en la Gráfica III.64.

En función del nivel de estudios

Por último, el análisis de las respuestas de los sujetos a una serie de cuestiones relacionadas con la implicación en



Gráfica III.65. Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico por parte de otros en función del nivel de estudios

determinados comportamientos en el tráfico por parte de otros conductores ha revelado diferencias significativas únicamente en una de las conductas. Como vemos en la Gráfica III.65, se observa una tendencia en los resultados en la que a medida que incrementa el nivel de estudios disminuye la valoración de la frecuencia con la que consideran que otros conductores paran el vehículo ante un paso para peatones no regulado por semáforo.

3.3.5. Opiniones respecto al grado de aceptación e interiorización de la norma

A partir de esta pregunta se trata de analizar el grado en que los sujetos interiorizan y aceptan determinadas normas y valoran su eficacia en la mejora de la seguridad vial. En líneas generales, los sujetos encuestados realizan una valoración bastante positiva respecto a este tema (valores en torno al 8), observándose, como vemos en la Tabla III.4, diferencias significativas en función del tipo de norma subjetiva planteada ($F = 837,26$; $gl = 4$; $P < ,001$).

Interiorización de la norma	Media	Error tip.	Intervalo de confianza al 95%	
			Límite inferior	Límite superior
<i>"Aunque no fuera obligatorio, me abrocharía el cinturón de seguridad"</i>	7,997	,104	7,794	8,201
<i>"El uso del casco debe ser voluntario, que lo lleve quien quiera"</i>	1,942	,121	1,705	2,179
<i>"Las normas actuales contribuyen a mejorar la seguridad vial"</i>	7,960	,081	7,802	8,119
<i>"Las señales de tráfico son muy importantes para evitar o reducir los accidentes"</i>	8,884	,058	8,770	8,999
<i>"Se necesita mayor regulación normativa para nuevas tecnologías"</i>	5,304	,121	5,066	5,543

Tabla III.4: Estadísticos estimados para las opiniones sobre el grado de interiorización y aceptación de la norma (norma subjetiva)

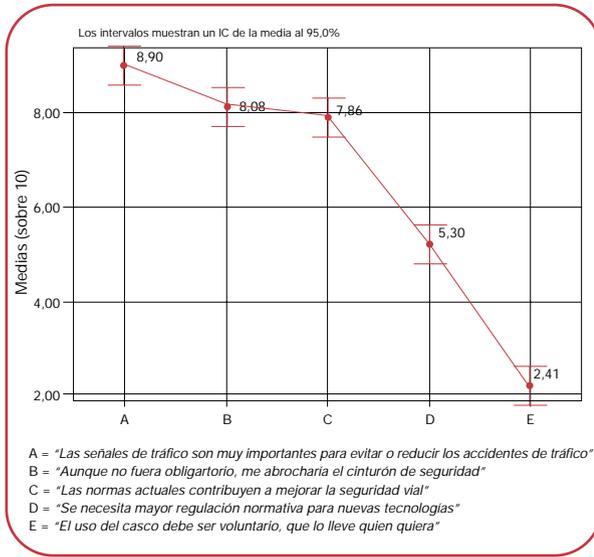


Ilustración III.4: Medias de las opiniones respecto al grado de aceptación e interiorización de la norma

Como se puede apreciar en la Ilustración III.4, los sujetos valoran la necesidad de una normativa que regule el comportamiento en la vía, destacando la correcta señalización, imprescindible para conducir el tráfico adecuadamente y para prevenir posibles accidentes (Media= 8,9). Por otra parte, le dan una gran importancia a los sistemas de seguridad

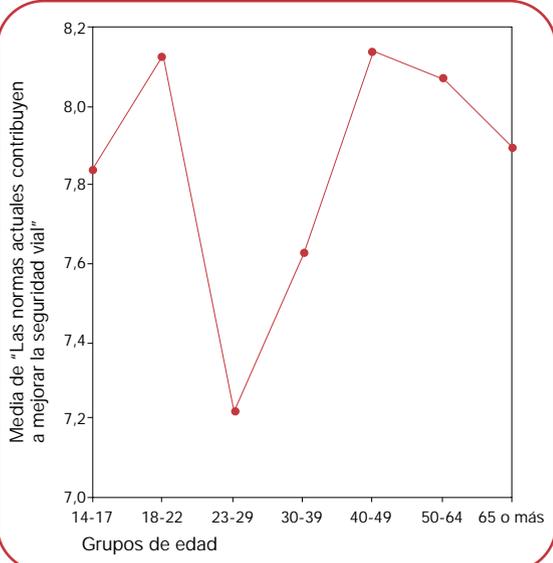
pasiva para evitar las consecuencias derivadas de los accidentes, valorando su obligatoriedad (tanto en el caso del cinturón como del casco). Por debajo se sitúa la necesidad de normativa respecto a las nuevas tecnologías instaladas en los vehículos, posiblemente por el hecho de que aún no se ha generalizado su utilización en muchos conductores (Media= 5,3).

3.3.6. Análisis diferencial de las opiniones respecto al grado de aceptación e interiorización de la norma

El estudio de las actitudes de los encuestados se ubica bajo dos categorías: a) actitudes hacia la norma y las señales viales; y, b) actitudes hacia determinados comportamientos. Con relación a las actitudes de los encuestados hacia la norma y las señales viales, han alcanzado un nivel de significación las variables que pasamos a comentar.

En función de los grupos de edad

En la Gráfica III.66 podemos observar que, considerando los **grupos de edad**, son las personas cuyas edades

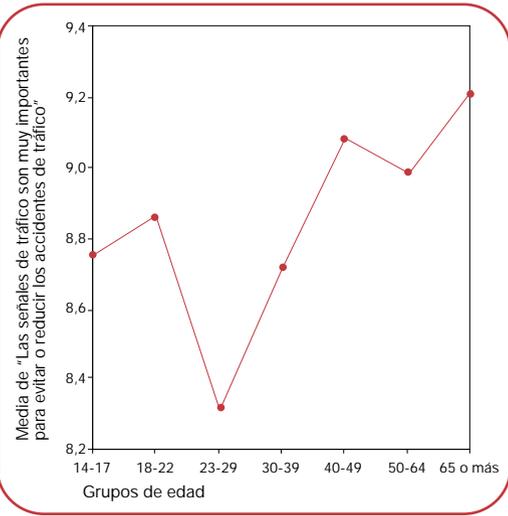


Gráfica III.66. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de aceptación e interiorización de la norma en función de los grupos de edad

oscilan entre 18-22 y 40-49 años, seguidas por las que tienen entre 50-54 y 65 o más años quienes están más a favor de que *"Las normas actuales contribuyen a mejorar la seguridad vial"*. Sin embargo, los sujetos que en el momento de llevarse a cabo la entrevista cuentan entre 23-29 años, seguidos por los que tienen 30-39 años, manifiestan menos acuerdo al respecto.

Si nos fijamos en el grado de acuerdo que manifiestan los

encuestados, teniendo en cuenta los grupos de edad, con la afirmación *"Las señales de tráfico son muy importantes para evitar o reducir los accidentes de tráfico"* (Gráfica III.67), parece claro que las personas de mayor edad, es decir,



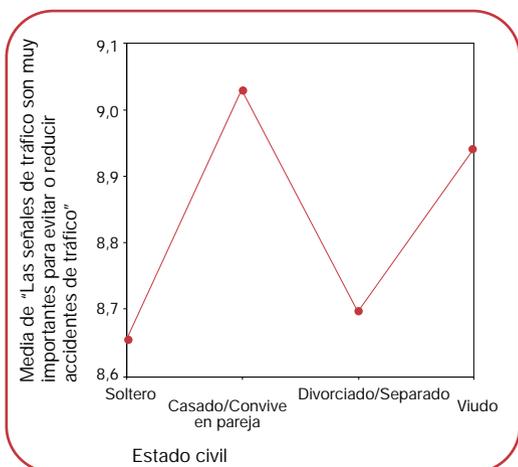
Gráfica III.67. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de aceptación e interiorización de la norma en función de los grupos de edad

aquellos que tienen 65 o más años, 40-49 y 50-64, valoran en mayor medida la importancia de la señalización vial como estrategia preventiva de los accidentes de tráfico. Por el contrario, son los sujetos que cuentan entre 23-29 años quienes estiman menos importantes las señales de tráfico desde una perspectiva preventiva de la accidentalidad. Las estimaciones intermedias al respecto proceden de los encuestados que en el momento de realizarse la entrevista tienen 18-22,

14-17 y 30-39 años.

En función del estado civil

Si tenemos en cuenta el **estado civil** de la muestra, en la

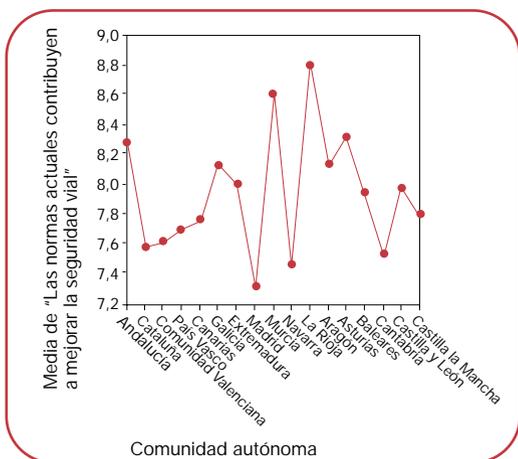


Gráfica III.68. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de aceptación e interiorización de la norma en función del estado civil

como mecanismo preventivo de la accidentalidad en el tráfico.

En función de la comunidad autónoma

Teniendo en cuenta las **comunidades autónomas**, son La



Gráfica III.69. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de aceptación e interiorización de la norma en función de la comunidad autónoma

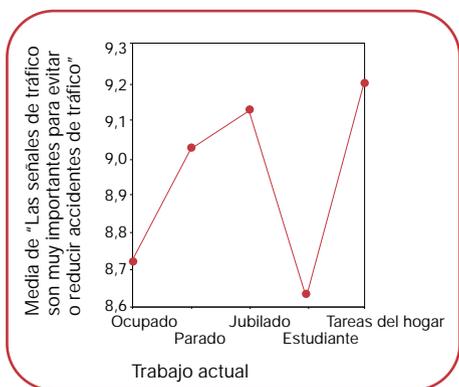
Gráfica III.68, podemos observar que son las personas cuyo estado civil es casado/convive en pareja, seguidos por los viudos quienes están más a favor de que *“Las señales de tráfico son muy importantes para evitar o reducir los accidentes de tráfico”*. Por el contrario, son los solteros y divorciados/separados los que manifiestan estar menos a favor de la importancia de la señalización vial

como mecanismo preventivo de la accidentalidad en el tráfico. **En función de la comunidad autónoma** Teniendo en cuenta las **comunidades autónomas**, son La Rioja y Murcia las que están más a favor de que *“Las normas actuales contribuyen a mejorar la seguridad vial”* (Gráfica III.69). Sin embargo, son las comunidades de Madrid, Navarra y Cantabria las que están menos de acuerdo con el enunciado planteado. Las restantes comunidades, concretamente, Extremadura, Cataluña, Aragón, Comunidad Valenciana, Castilla y León, País Vasco, Andalucía,

Canarias, Murcia, Galicia, Baleares, Castilla-La Mancha, ocupan posiciones intermedias respecto a la citada cuestión.

En función del trabajo actual

Tomando como punto de referencia el **trabajo actual** de los encuestados, observamos que las personas dedicadas

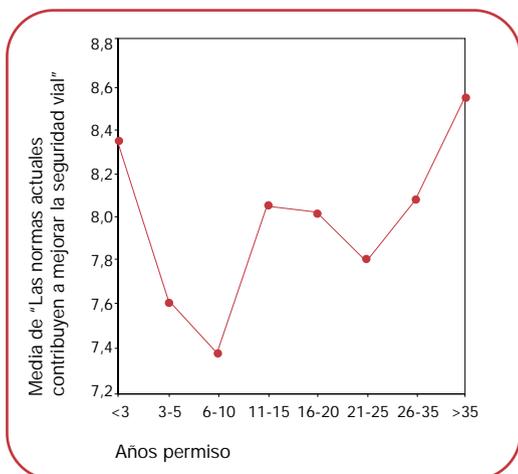


Gráfica III.70. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de aceptación e interiorización de la norma en función del trabajo actual

a las tareas del hogar, seguidas por los jubilados y parados consideran en mayor medida que *“Las señales de tráfico son muy importantes para evitar o reducir accidentes de tráfico”* (Gráfica III.70). Por el contrario, los ocupados y estudiantes se manifiestan menos a favor de este argumento.

En función de los años de permiso

El grado de acuerdo que los encuestados manifiestan respecto a la afirmación *“Las normas actuales contribuyen a mejorar la seguridad vial”* (Gráfica III.71), en función de los **años de permiso** de conducción, sigue la siguiente



Gráfica III.71. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de aceptación e interiorización de la norma en función de los años de permiso

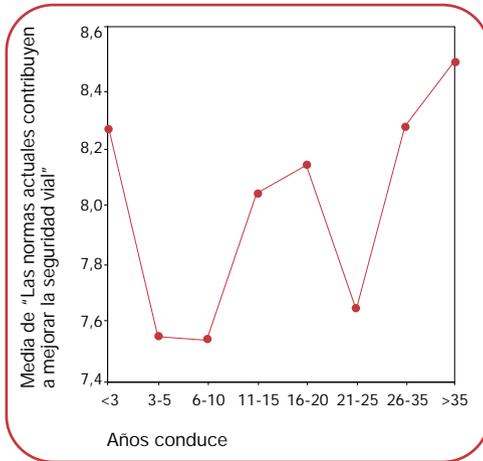
distribución. Por un lado, los encuestados pertenecientes a los grupos extremos, concretamente, aquellos que disponen del permiso de conducción más de 35 y menos de 3 años, dicen estar más de acuerdo con la contribución de la normativa actual a la seguridad vial. En el lado opuesto, los sujetos que tienen el permiso de conducción entre 6-10 y 3-5 años se manifiestan menos a

favor del mencionado argumento. En

este caso, las estimaciones intermedias proceden de las personas que tienen el permiso de conducción entre 26-35, 11-15, 16-20 y 21-35 años.

En función de los años de conducción

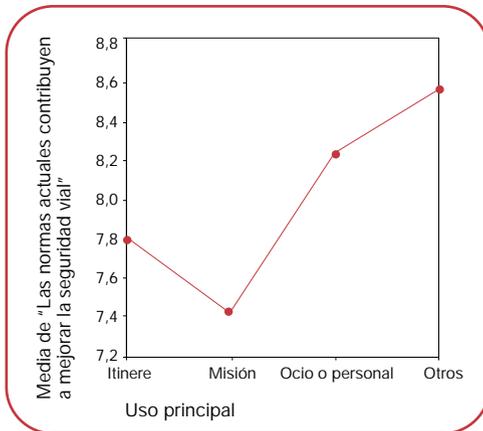
Si tenemos en cuenta los **años de conducción** de los entrevistados, son las personas que tienen mayor experiencia en la conducción, concretamente más de 35 y entre 26-35 años, seguidos por los que conducen durante menos



Gráfica III.72. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de aceptación e interiorización de la norma en función de los años de conducción

En función del uso principal del vehículo

Teniendo en cuenta el **uso principal del vehículo**, en la Gráfica III.73, podemos observar que, exceptuando las estimaciones procedentes de los encuestados que utilizan el vehículo para realizar otros desplazamientos (diferentes a



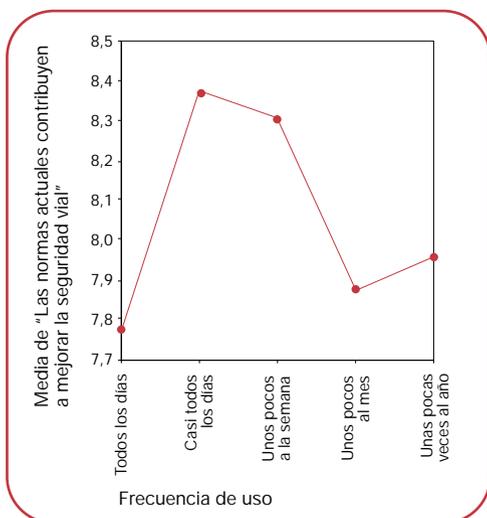
Gráfica III.73. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de aceptación e interiorización de la norma en función del uso principal del vehículo

los planteados en la investigación), son las personas que utilizan el vehículo fundamentalmente por motivos de ocio o personales quienes están más a favor de que *“Las normas actuales contribuyen a mejorar la seguridad vial”*. Por el contrario, son los sujetos que utilizan el vehículo en misión quienes están menos a favor del argumento planteado. Finalmente, son los encuestados pertenecientes a la categoría de uso del vehículo fundamentalmente en itinere quienes ocupan la posición intermedia.

En función de la frecuencia de uso del vehículo

Considerando la **frecuencia de uso del vehículo**, las personas que utilizan el vehículo con bastante frecuencia, concretamente casi todos los días, seguidos por los que lo utilizan unos pocos días a la semana están más de acuerdo

tiempo, es decir, menos de 3 años, quienes están más de acuerdo con que *“Las normas actuales contribuyen a mejorar la seguridad vial”* (Gráfica III.72). En el extremo opuesto, los encuestados que conducen entre 6-10 y 3-5 años, están menos de acuerdo con dicha afirmación. Las posiciones intermedias vienen ocupadas por las personas cuya experiencia en la conducción se sitúa entre 11-15 y 16-20 años.

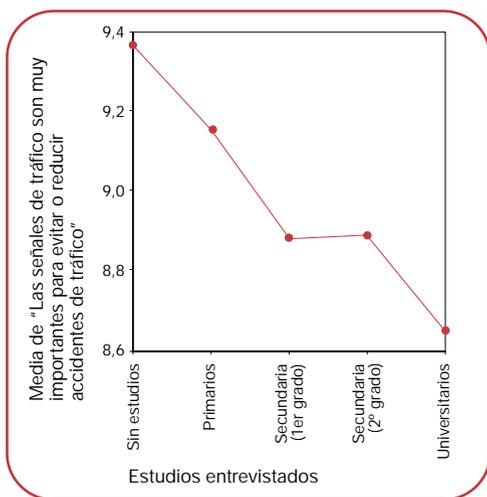


Gráfica III.74. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de aceptación e interiorización de la norma en función de a frecuencia de uso del vehículo

con el enunciado que afirma que *"Las normas actuales contribuyen a mejorar la seguridad vial"* (Gráfica III.74). En el otro extremo, encontramos que aquellos que más utilizan el vehículo, esto es, todos los días, seguidos por aquellos que lo utilizan muy poco, concretamente unos pocos días al mes y unas pocas veces al año, manifiestan estar menos de acuerdo con la importancia de las normas para mejorar la seguridad vial.

En función del nivel de estudios

En la Gráfica III.75, constatamos que son los sujetos con menor **nivel de estudios**, es decir, sin estudios y aquellos que han cursado estudios primarios, quienes están más de acuerdo con *"Las señales de tráfico son muy importantes para evitar o reducir los accidentes de tráfico"*. Sin embargo,

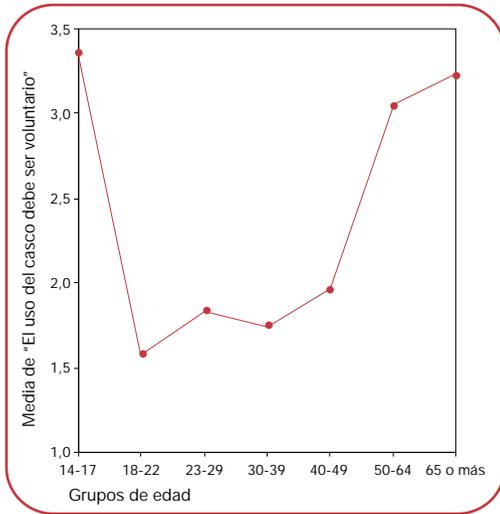


Gráfica III.75. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de aceptación e interiorización de la norma en función del nivel de estudios

aquellos sujetos con mayor nivel académico, concretamente, aquellos que tienen estudios universitarios y estudios de secundaria (tanto de primer como de segundo grado) están menos a favor de esta cuestión.

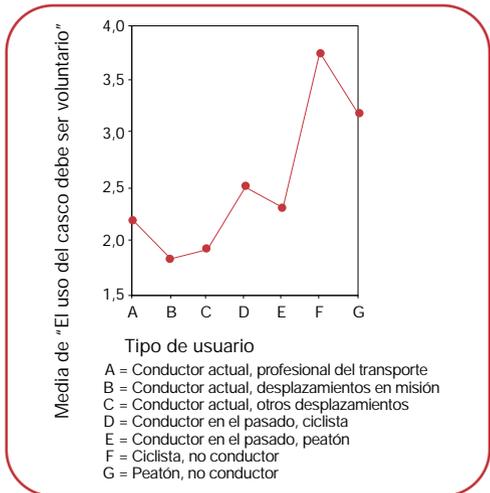
Respecto a la cuestión que plantea *"Se necesita mayor regulación normativa para las nuevas tecnologías"*, son los encuestados con mayor nivel de estudios, concretamente aquellos que han cursado estudios universitarios, y

estudios de secundaria (de segundo grado), los que valoran mayor la *"Necesidad de regulación normativa para las nuevas tecnologías"*. Por el contrario, las personas sin estudios, con estudios de secundaria (de primer grado) y estudios primarios, valoran en menor medida dicha necesidad de



Gráfica III.76. Medias de las valoraciones de las actitudes hacia determinados comportamientos en función de los grupos de edad

tienen entre 65 o más y 50-64 años quienes dicen estar más de acuerdo con la afirmación que argumenta que *"El uso del casco debe ser voluntario, que lo lleve quien quiera"* (Gráfica III.76). Sin embargo, son los sujetos cuyas edades oscilan entre 18-22, seguidos por los que tienen entre 23-29, 30-39 y 40-49 quienes están menos de acuerdo en que



Gráfica III.77. Medias de las valoraciones de las actitudes hacia determinados comportamientos en función de tipo de usuario

el uso del casco debe ser voluntario. Como podemos apreciar en la Gráfica III.76, ninguna puntuación ha superado los 3,5 puntos, por tanto, en líneas generales los sujetos han manifestado poco acuerdo con la afirmación presentada.

En función del tipo de usuario

Si tenemos en cuenta el **tipo de usuario**, todas las puntuaciones obtenidas han sido bajas, no superando en ningún caso los 4 puntos.

Concretamente, son los encuestados

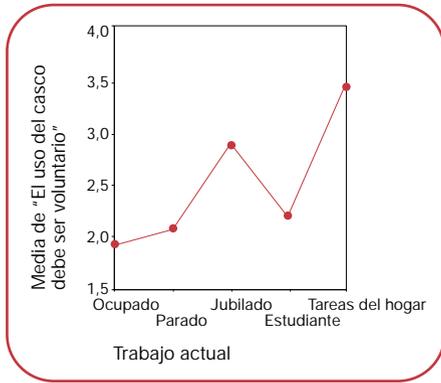
pertenecientes a las categorías de ciclista, no conductor, seguido por peatón, no conductor los que están más de acuerdo con que *"El uso del casco debe ser voluntario, que lo lleve quien quiera"* (Gráfica III.77). Sin embargo, los sujetos pertenecientes a las categorías conductor actual,

regulación normativa. En cualquier caso, ninguna puntuación ha superado los 6.5 puntos.

3.3.6.1. Valoraciones sobre las actitudes hacia determinados comportamientos

En función de los grupos de edad

Son los encuestados pertenecientes a los **grupos de edad** extremos, concretamente, aquellos que tienen entre 14-17 años seguidos por los que



Gráfica III.78. Medias de las valoraciones de las actitudes hacia determinados comportamientos en función del trabajo actual

En función del trabajo actual

En la Gráfica III.78, podemos observar que, según el **trabajo actual** de los encuestados, son aquellos que se dedican a tareas del hogar seguidos por los jubilados, quienes están más a favor de "El uso del casco debe ser voluntario, que lo lleve quien quiera". Sin embargo, son los encuestados que en el momento de realizar la entrevista están ocupados, parados y son estudiantes quienes están menos a favor de que el casco debe utilizarse de forma voluntaria. De nuevo, todas las valoraciones han sido bajas.

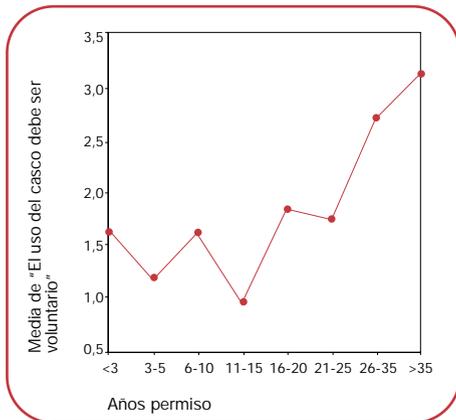
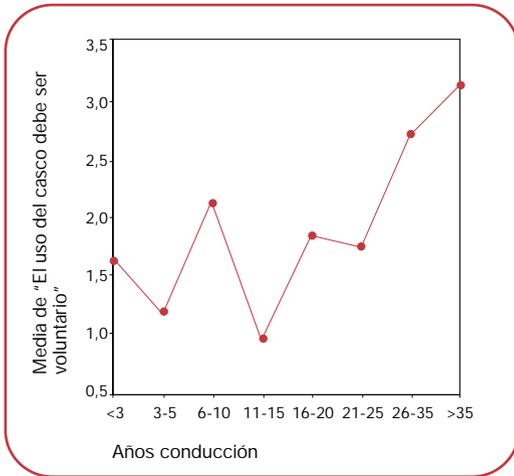


Gráfico III.79. Medias de las valoraciones de las actitudes hacia determinados comportamientos en función de los años de permiso

En función de los años de permiso

Como podemos observar en la Gráfica III.79, los encuestados con más **años de permiso**, concretamente, aquellos que lo tienen más de 35 años y entre 26-35 años, son los que se pronuncian más a favor de que "El uso del casco debe ser voluntario, que lo lleve quien quiera". Sin embargo, con esta afirmación se manifiestan menos de acuerdo los encuestados que tienen el permiso de conducción entre 11-15 y 3-5 años. Las posiciones intermedias respecto al mencionado argumento ("El uso del casco debe ser voluntario, que lo lleve quien quiera") proceden de las personas que disponen del permiso de conducción entre 16-20, 21-25, menos de 3 y 6-10 años.



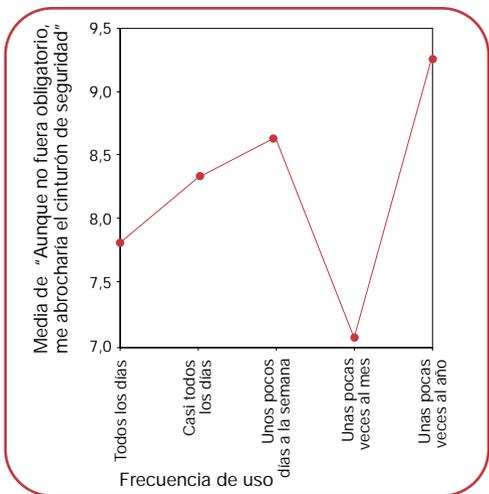
Gráfica III.80. Medias de las valoraciones de las actitudes hacia determinados comportamientos en función de los años de conducción

En la Gráfica III.80, podemos observar que son los sujetos con más **años de conducción**, concretamente, los que conducen más de 35 y los que conducen entre 26-35, quienes se manifiestan más a favor de la afirmación *"El uso del casco debe ser voluntario, que lo lleve quien quiera"*. En el otro extremo, los encuestados que conducen entre 11-15, 3-5 y menos de 3 años, están menos de acuerdo con el uso voluntario del casco. Las posiciones intermedias están representadas por los sujetos que conducen durante 6-10, 16-20 y 21-25 años.

En función de los años de conducción

En la Gráfica III.80, podemos observar que son los sujetos con más **años de conducción**, concretamente, los que conducen más de 35 y los que conducen entre 26-35, quienes se manifiestan más a favor de la afirmación *"El uso del casco debe ser voluntario, que lo lleve quien quiera"*.

En el otro extremo, los encuestados que conducen entre 11-15, 3-5 y menos



Gráfica III.81. Medias de las valoraciones de las actitudes hacia determinados comportamientos en la frecuencia de uso del vehículo

que conducen entre 11-15, 3-5 y menos de 3 años, están menos de acuerdo con el uso voluntario del casco. Las posiciones intermedias están representadas por los sujetos que conducen durante 6-10, 16-20 y 21-25 años.

que conducen entre 11-15, 3-5 y menos de 3 años, están menos de acuerdo con el uso voluntario del casco. Las posiciones intermedias están representadas por los sujetos que conducen durante 6-10, 16-20 y 21-25 años.

que conducen entre 11-15, 3-5 y menos de 3 años, están menos de acuerdo con el uso voluntario del casco. Las posiciones intermedias están representadas por los sujetos que conducen durante 6-10, 16-20 y 21-25 años.

En función de la frecuencia de uso del vehículo

En la Gráfica III.81, observamos que, considerando la **frecuencia de uso** del vehículo, son los encuestados que menos utilizan el vehículo, concretamente unas pocas veces al año, quienes se manifiestan más a favor de *"Aunque no fuera obligatorio, me abrocharía el cinturón de seguridad"*. Por el contrario, las personas que dicen utilizar el vehículo

unas pocas veces al mes afirman estar menos de acuerdo con abrocharse el cinturón si no fuera obligatorio. Las posiciones intermedias respecto a la conducta mencionada proceden de los encuestados que utilizan el vehículo casi todos los días y unos pocos días a la semana.

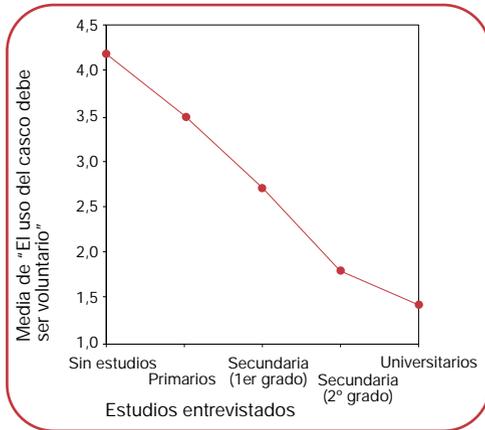


Gráfico III.82. Medias de las valoraciones de las actitudes hacia determinados comportamientos en función del nivel de estudios

En función del nivel de estudios

En la Gráfica III.82, observamos que a medida que se incrementa el **nivel de estudios** de los encuestados, disminuye el grado de acuerdo de los mismos con la afirmación *"El uso del casco debe ser voluntario, que lo lleve quien quiera"*. Así, son los sujetos sin estudios seguidos por los que tienen estudios primarios y estudios de secundaria (de primer grado)

quienes se manifiestan más a favor del uso voluntario del casco. Por el contrario, los encuestados con niveles de estudios universitarios y estudios de secundaria (de segundo grado) están menos de acuerdo con el aspecto planteado.

3.3.7. Percepción del riesgo

En un nivel general, los sujetos tienen una percepción del riesgo bastante alta aunque existen importantes diferencias en función del tipo de situación que se les plantea ($F= 259,95$; $gl=11$; $P< ,001$). Así, si observamos los datos recogidos en la Tabla III.5, podemos apreciar una variabilidad importante en función del tipo de conducta entre valores cercanos al 6 y valores cercanos al 9 en una escala de 0 a 10 de peligrosidad.

La conducta que se considera más peligrosa es "Ser pasajero de un conductor que ha ingerido alcohol"

En la Ilustración III.5 se han ordenado las conductas en función del grado de peligrosidad percibida por los encuestados. Así, la conducta que se considera más peligrosa es *"Ser pasajero de un conductor que ha ingerido alcohol"* (Media= 8,7). Sin embargo, curiosamente, no consideran tan peligrosa la situación de conducir siendo ellos mismos los que han ingerido el alcohol (Media= 6), pese a que consumir dos cervezas puede suponer la superación de los límites permitidos de alcohol en sangre. Otra conducta percibida como altamente peligrosa está

Problemas sociales y sanitarios	Media	Error tip.	Intervalo de confianza al 95%	
			Límite inferior	Límite superior
<i>"Conductor habiendo tomado 2 cervezas "</i>	6,004	,103	5,802	6,206
<i>"Ser pasajero de un conductor que ha ingerido alcohol"</i>	8,712	,073	8,570	8,855
<i>"Conducir en condic. climatológicas adversas"</i>	7,368	,069	7,233	7,504
<i>"Utilizar el teléfono móvil con el sist. 'manos libres'"</i>	5,992	,110	5,777	6,208
<i>"Cruzar por pasos que no están regulados por semáforos"</i>	7,204	,087	7,034	7,374
<i>"Conducir más de cuatro horas seguidas"</i>	7,343	,081	7,184	7,501
<i>"Circulación en paralelo de ciclistas"</i>	8,154	,081	7,996	8,312
<i>"Viajar en autobus es más seguro que en coche"</i>	4,761	,121	4,523	4,999
<i>"Las mejoras permiten arriesgar más sin aumentar el riesgo de accidente"</i>	4,059	,107	3,849	4,269
<i>"Circulación por carretera"</i>	5,727	,088	5,555	5,898
<i>"Circulación por ciudad"</i>	5,768	,087	5,597	5,938
<i>"Incorporación en autopistas"</i>	6,763	,083	6,599	6,926

Tabla III.5: Estadísticos estimados para las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones

relacionada con la circulación en paralelo de los ciclistas (Media= 8,15), tema bastante debatido en la actualidad debido a las últimas modificaciones de la norma. Desde el punto de vista de los ciclistas se considera como más segura la circulación en paralelo porque suponen que el resto de conductores se separan más a la hora de adelantarles, mientras que para el resto de conductores supone una situación de riesgo ya que provoca situaciones de adelantamiento altamente peligrosas.

Por otro lado, se valora por igual la peligrosidad de las condiciones climatológicas adversas, el incumplimiento de los tiempos de conducción y descanso y los cruces como peatón por pasos no regulados con semáforos.

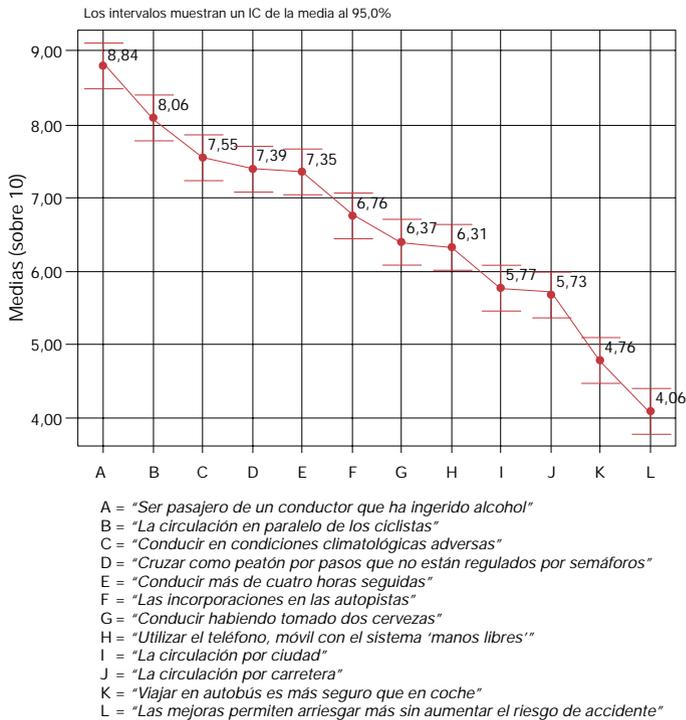


Ilustración III.5: Medias de las opiniones respecto al grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones

No se diferencia la peligrosidad de la conducción por carretera o por ciudad, aunque sí que consideran ligeramente más peligroso la circulación por autopista

Si tenemos en cuenta el contexto de la conducción, no se diferencia la peligrosidad de la conducción por carretera o por ciudad, aunque sí que consideran ligeramente más peligroso la circulación por autopista, sobre todo en los tramos de incorporación a las mismas.

Finalmente, hay que destacar que los sujetos no consideran el autobús, metro y tren como medios de transporte más seguros que el coche, ni valoran como positivas las mejoras en las vías y vehículos como medio para aumentar el nivel de riesgo asumido, ya que ésto no evitaría la probabilidad de sufrir un accidente.

3.3.8. Análisis diferencial de la percepción del riesgo

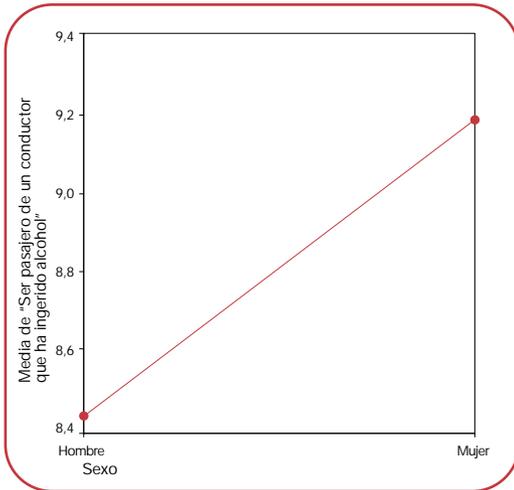
La percepción del riesgo vinculada al tráfico, incluye, entre otras, las interpretaciones que hacemos sobre aspectos

tan diferentes como: cantidad de riesgo que estamos dispuestos a asumir en un momento determinado; cantidad de riesgo que percibimos en la realización de determinadas conductas; y, riesgo que percibimos en diferentes condiciones o situaciones.

Las mujeres valoran más que los hombres la peligrosidad de las conductas planteadas en esta investigación

En función del sexo

Si consideramos el **sexo** de los encuestados, podemos observar que, en todas las cuestiones que han resultado significativas, son siempre las mujeres las que valoran más que los hombres la peligrosidad de las conductas o situaciones planteadas en esta investigación.



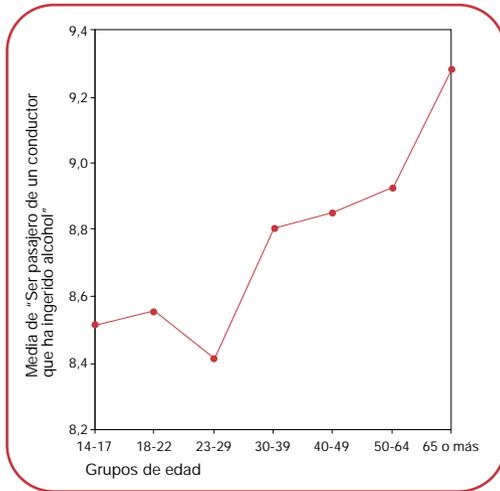
Gráfica III.83. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del sexo

Concretamente, las mujeres valoran siempre en mayor medida que los hombres, siguiendo un orden descendente, la peligrosidad de las siguientes conductas o situaciones: *“Ser pasajero de un conductor que ha ingerido alcohol”, “La circulación en paralelo de los ciclistas”, “Conducir en condiciones climatológicas adversas”, “Cruzar como peatón por pasos que no están regulados por semáforos”,*

“Conducir más de cuatro horas seguidas”, “Las incorporaciones en las autopistas”, “Conducir habiendo tomado 2 cervezas”, “Utilizar el teléfono móvil con el sistema ‘manos libres’” y “La circulación por ciudad”. A modo de ejemplo, presentamos la Gráfica III.83.

En función de los grupos de edad

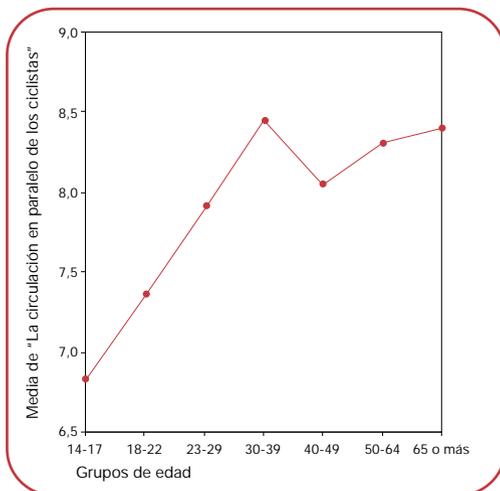
Son los encuestados pertenecientes a los grupos de mayor **edad**, concretamente los que cuentan con 65 o más seguidos por los de 50-64, 40-49 y 30-39, los que valoran mayor la peligrosidad de *“Ser pasajero de un conductor que*



Gráfica III.84. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función de los grupos de edad

ha ingerido alcohol" y "Utilizar el teléfono móvil con el sistema 'manos libres'". En el otro extremo, son los sujetos de 23-29 años, 14-17 y 18-22 quienes evalúan menor la peligrosidad de ser pasajero de un conductor bajo la influencia del alcohol; mientras que, son los sujetos de 18-22 años, seguidos por los de 23-29 y 14-17, quienes evalúan menor la peligrosidad de utilizar, mientras se conduce, el teléfono móvil con el sistema manos libres. La Gráfica III.84

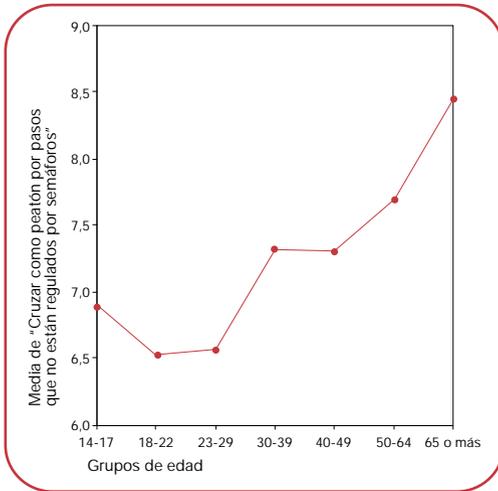
constituye un buen ejemplo de este patrón de resultados. Respecto a la peligrosidad de la conducta "La circulación en paralelo de los ciclistas" (Gráfica III.85), son los encuestados pertenecientes a los grupos de mayor edad, concretamente, los de 30-39, seguidos por los que cuentan con 65 o más, 50-64 y 40-49



Gráfica III.85. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función de los grupos de edad

años, quienes estiman en mayor medida la peligrosidad de la mencionada conducta. En el otro extremo, son los grupos de personas de menor edad, nos referimos a los de 14-17 y 18-22 años los que estiman menor la peligrosidad de que los ciclistas circulen en paralelo. En la Gráfica III.86, podemos observar que son los encuestados pertenecientes a los grupos de mayor edad (65 o más y 50-64 años) seguidos

por los de 30-39 y 40-49 años, los que estiman en mayor medida la peligrosidad de "Cruzar como peatón por pasos que no están regulados por semáforos". En el otro extremo, los sujetos cuyas edades oscilan entre los 18-22, 23-29 y 14-17 años valoran menor el riesgo que conlleva que el



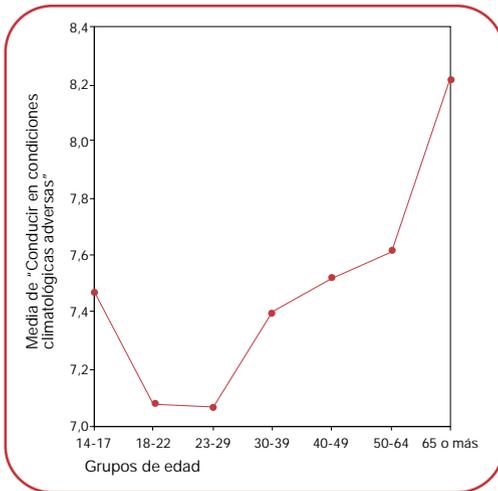
Gráfica III.86. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función de los grupos de edad

peatón cruce por lugares no regulados por semáforos.

"Conducir bajo condiciones climatológicas adversas", tal como podemos observar en el Gráfica III.87, es juzgado con mayor grado de peligrosidad por los tres grupos de encuestados de mayor edad, concretamente por los que tienen 65 o más años. Por el contrario, juzgan menor la peligrosidad de conducir bajo condiciones

climatológicas adversas los sujetos que en nuestro estudio tienen entre 23-29 y 18-22 años. Asimismo, son las personas más jóvenes, es decir, aquellos pertenecientes al grupo de edades comprendidas entre los 14-17 y los que tienen 30-39, 40-49 y 50-64 años, quienes ocupan posiciones intermedias en cuanto a la

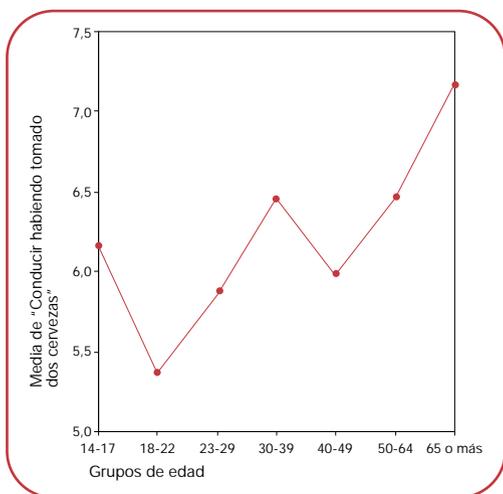
valoración del riesgo que supone la conducta mencionada.



Gráfica III.87. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función de los grupos de edad

Si nos centramos en la conducta *"Conducir habiendo tomado dos cervezas"* (Gráfica III.88), podemos constatar que juzgan mayor la peligrosidad de esta conducta los sujetos de mayor edad. Es decir, son las personas con 65 o más años, junto con los de 50-64 y 30-39 años, quienes evalúan más peligroso conducir bajo los efectos de dos cervezas. En

este caso, son las personas pertenecientes a los grupos de 18-22 años las que valoran en menor grado la peligrosidad de conducir bajo los efectos del alcohol. Las puntuaciones intermedias proceden de los sujetos cuyas edades están comprendidas entre los 23-29, 40-49 y 14-17 años.



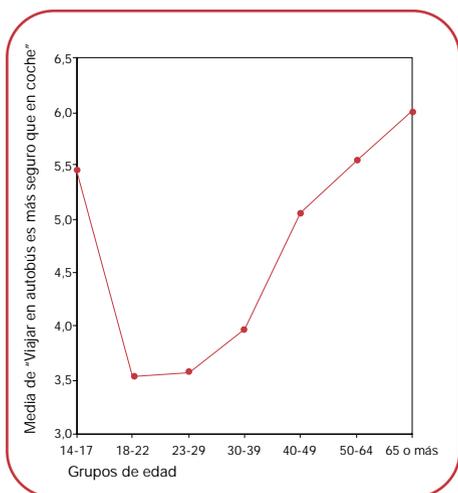
Gráfica III.88. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función de los grupos de edad

Siguiendo la misma tendencia que en los casos anteriores, son las personas pertenecientes a los dos grupos de mayor edad y por los encuestados más jóvenes (14-17 años) los que emiten las valoraciones más elevadas respecto a que *"Cuando elijo viajar en autobús, tranvía, metro o tren, lo hago porque es más seguro que viajar en coche"* (Gráfica III.89). Por el contrario, son los encuestados con edades

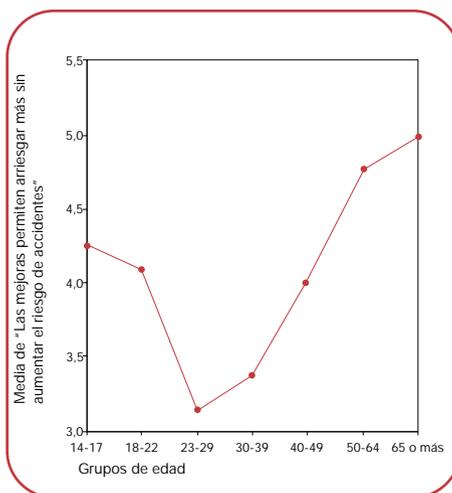
comprendidas entre los 18-22, 23-29 y 30-39 años quienes emiten las valoraciones más bajas al respecto.

Si nos centramos en la cuestión *"Las mejoras permiten arriesgar más sin aumentar el riesgo de accidentes"*

(Gráfica III.90), nuevamente son los grupos de mayor edad,



Gráfica III.89. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función de los grupos de edad



Gráfica III.90. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función de los grupos de edad

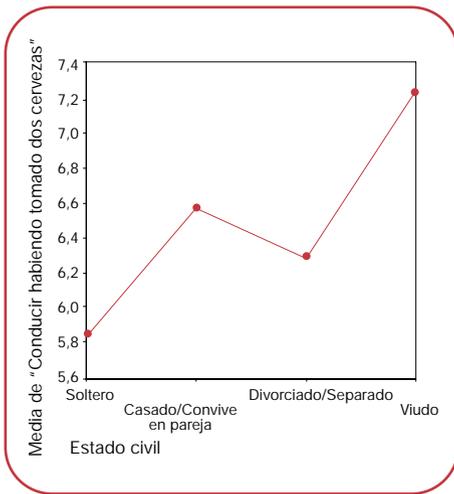
concretamente, los de 65 o más años, seguidos por los de 50-64 años, los que valoran en mayor medida este aspecto. Por el contrario, los grupos de encuestados cuyas edades están comprendidas entre los 23-29 y 30-39 valoran poco este aspecto, siendo las puntuaciones inferiores a los 3,5 puntos.

En función del estado civil

El análisis de los ítems que han resultado significativos ha puesto de manifiesto que, según el **estado civil** de los encuestados, existen ciertas tendencias claramente diferenciadas cuando los sujetos juzgan la peligrosidad de una serie de conductas y situaciones relacionadas con el tráfico.

En las cuestiones: *"Conducir habiendo tomado 2*

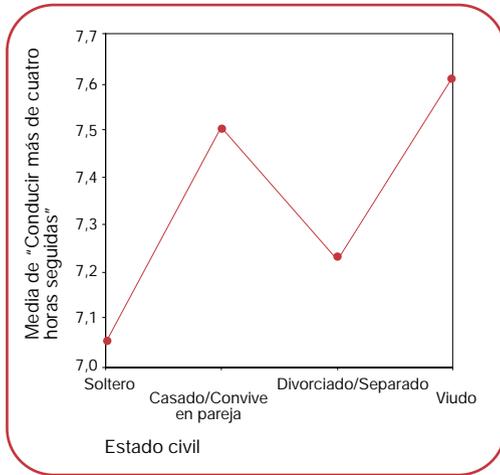
cervezas", *"Ser pasajero de un conductor que ha ingerido alcohol"*, *"Utilizar el teléfono móvil con el sistema 'manos libres'"*, *"Cruzar como peatón por pasos que no están regulados por semáforos"* y *"La circulación en paralelo de los ciclistas"*, son los encuestados cuyo estado civil es viudo los que valoran en mayor medida la peligrosidad de las mencionadas conductas. Sin embargo, son los sujetos que pertenecen al grupo de solteros quienes estiman menor el



Gráfica III.91. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del estado civil

riesgo inherente de dichas conductas. Emitiendo valoraciones intermedias, se encuentran los sujetos pertenecientes a los grupos casado/convive en pareja y divorciado/separado. A modo de ejemplo, presentamos la Gráfica III.91.

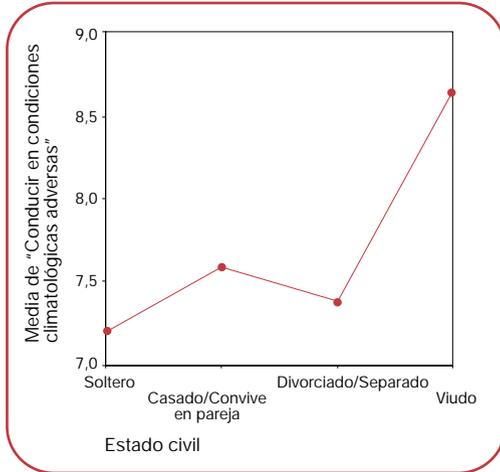
Por otro lado, la conducta *"Conducir más de cuatro horas seguidas"* (Gráfica III.92) es valorada más peligrosa por parte de los encuestados cuyo estado civil es viudo y por



Gráfica III.92. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del estado civil

aquellos pertenecientes al grupo casado/convive en pareja. Por el contrario, los sujetos solteros seguidos por divorciados/separados, estiman menor el riesgo de conducir durante más de cuatro horas sin descansar. Cuando los encuestados evalúan la conducta "Conducir en condiciones climatológicas adversas" (Gráfica III.93), son los sujetos cuyo estado civil es viudo quienes valoran en mayor medida

la peligrosidad de la mencionada conducta. Por el contrario, los sujetos solteros seguidos por los divorciados/separados y casados/conviven en pareja valoran menor el riesgo que implica conducir bajo condiciones climatológicas adversas.



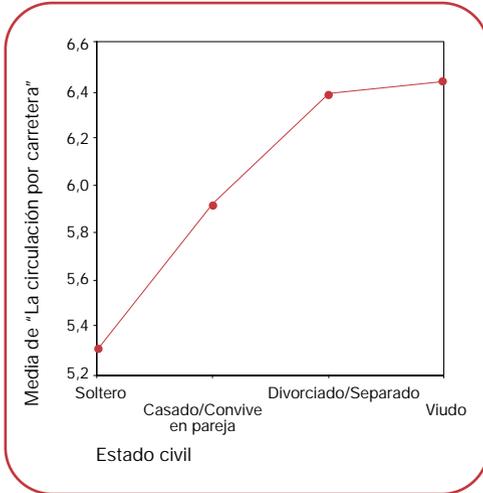
Gráfica III.93. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del estado civil

En lo que respecta a las conductas "La circulación por carretera" y "Las incorporaciones en las autopistas" (a modo de ejemplo, presentamos la Gráfica III.94), los encuestados pertenecientes a los grupos viudo y divorciado/separado juzgan mayor la peligrosidad de ambas conductas; mientras que los encuestados cuyo estado civil es soltero, seguidos por aquellos que en el momento de la investigación pertenecen a la categoría

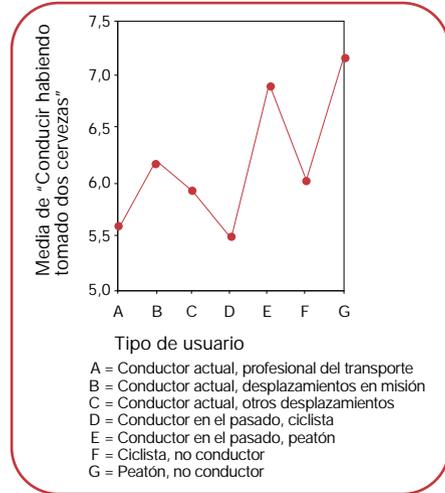
de casado/convive en pareja, juzgan menor la peligrosidad de circular por carretera así como la maniobra de incorporación en las autopistas.

En función del tipo de usuario

En la Gráfica III.95, y a modo de ejemplo, podemos observar que son los encuestados pertenecientes a los



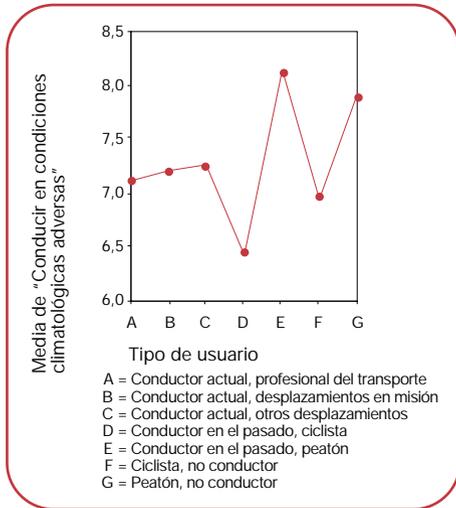
Gráfica III.94. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del estado civil



Gráfica III.95. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del tipo de usuario

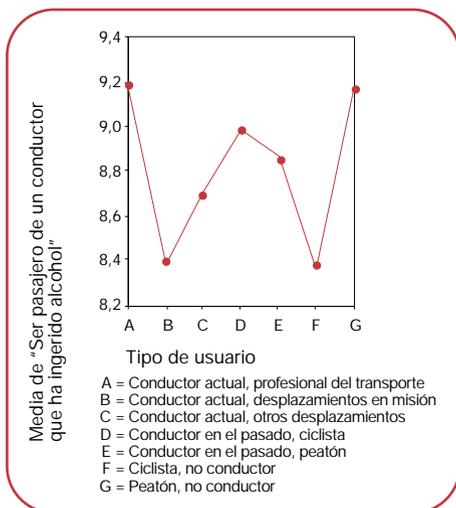
grupos de peatón no conductor y conductor en el pasado, peatón los que valoran la conducta de *"Conducir habiendo tomado dos cervezas"* y *"Utilizar el teléfono móvil con el sistema 'manos libres'"* como más peligrosas. Sin embargo, los grupos de sujetos pertenecientes a las categorías conductor en el pasado, ciclista y conductor actual, profesional del transporte estiman que es menor el riesgo que conlleva la realización de ambas conductas. Asimismo, podemos observar que las estimaciones intermedias respecto a la peligrosidad de los mencionados comportamientos proceden de las personas pertenecientes a los grupos de conductor actual, desplazamientos en misión, conductor, otros desplazamientos y ciclista, no conductor.

Si nos centramos en la conducta *"Conducir bajo condiciones climatológicas adversas"*, podemos observar en la Gráfica III.96 que las personas pertenecientes a las



Gráfica III.96. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del tipo de usuario

Si nos fijamos en como evalúan los encuestados la peligrosidad de la situación "Ser pasajero de un conductor que ha ingerido alcohol" (Gráfica III.97), son los



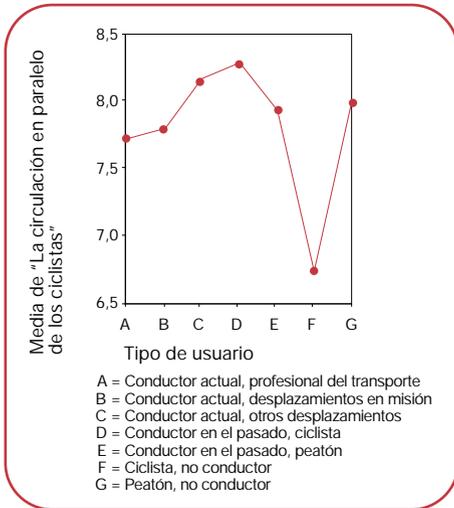
Gráfica III.97. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del tipo de usuario

encuestados pertenecientes a las condiciones

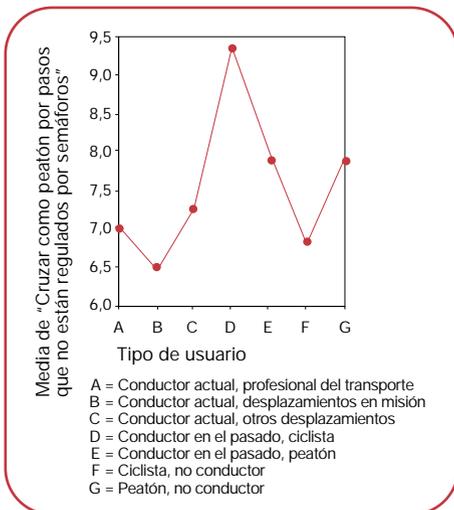
de conductor actual, profesional del transporte y peatón, no conductor quienes valoran más peligroso ser pasajero de un conductor bajo los efectos del alcohol. Por el contrario, los encuestados que pertenecen a la categoría conductor actual, desplazamientos en misión y ciclista, no conductor, estiman menos peligrosa la mencionada situación. Las valoraciones intermedias proceden de los grupos de encuestados ubicados bajo las categorías de conductor actual, otros

desplazamientos, conductor en el pasado, ciclista y conductor en el pasado, peatón.

En la Gráfica III.98 se observa que los conductores en el pasado, ciclistas, seguidos por los conductores actuales, otros desplazamientos valoran muy peligrosa



Gráfica III.98. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del tipo de usuario



Gráfica III.99. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del tipo de usuario

"La circulación en paralelo de los ciclistas".

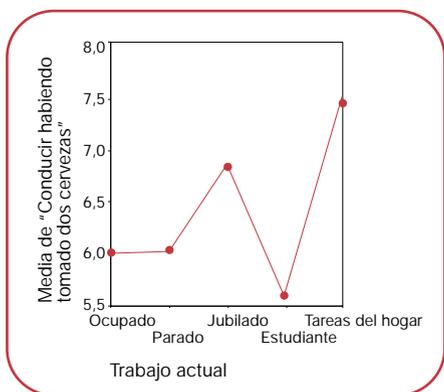
También, aunque en menor medida, valoran de forma elevada la peligrosidad de la mencionada conducta los grupos de peatón, no conductor, conductor en el pasado, peatón, conductor actual, desplazamientos en misión y conductor actual, profesional del transporte. Por el contrario, son los ciclistas, no conductores los que valoran en menor medida que, precisamente los ciclistas circulen en paralelo.

En la Gráfica III.99, podemos observar que es el colectivo de conductor en el pasado, ciclista el que valora en mayor medida la peligrosidad de *"Cruzar como peatón por pasos no señalizados por semáforos"*. Le siguen, con valoraciones intermedias, los encuestados que pertenecen a las categorías de conductor en el pasado,

peatón y peatón, no conductor, seguidos por conductor actual, otros desplazamientos y conductor actual, profesional del transporte. Por otro lado, los colectivos de conductor actual, desplazamientos en misión y ciclista, no conductor valoran como menor la peligrosidad de cruzar, como peatón, por pasos no regulados por semáforos.

En función del trabajo actual

Si nos centramos en el trabajo actual de los sujetos de nuestro estudio, hemos detectado tendencias claramente diferenciadas. Por un lado, son las personas dedicadas a las tareas del hogar, seguidas siempre por los jubilados quienes valoran en mayor medida la peligrosidad de *"Conducir habiendo tomado 2 cervezas"* y *"Ser pasajero*



Gráfica III.100. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del trabajo actual

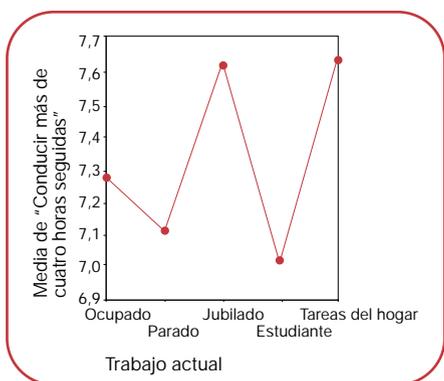
de un conductor que ha ingerido alcohol".

Asimismo, son los estudiantes, ocupados y parados quienes valoran como menor la peligrosidad de las mencionadas conductas. A modo de ejemplo, presentamos la Gráfica III.100.

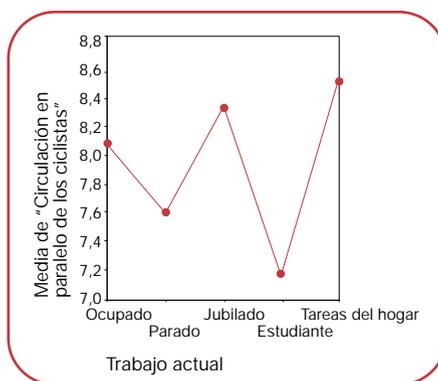
Siguiendo la misma tendencia anterior, es decir, son los encuestados pertenecientes a las categorías de tareas del hogar y jubilados quienes valoran como mayor el riesgo que

conllevan las siguientes conductas: "Conducir más de cuatro horas seguidas" y "Cruzar como peatón, por un paso no regulado por semáforo". Por el contrario, las valoraciones más bajas respecto a la peligrosidad que supone la realización de las citadas conductas proceden de las personas pertenecientes a los grupos de estudiantes, parados y ocupados. La Gráfica III.101 constituye un ejemplo de esta tendencia.

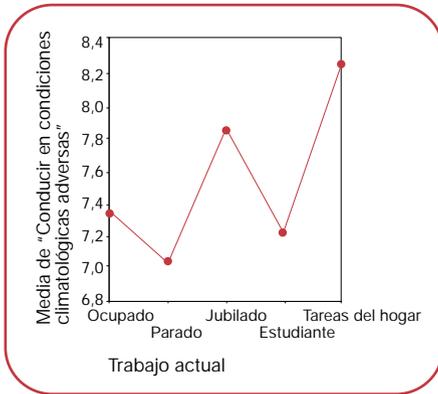
Por lo que respecta a la "Circulación en paralelo de los ciclistas" y a la "Circulación por carretera" y utilizando la Gráfica III.102 como ejemplo, son los encuestados que



Gráfica III.101. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del trabajo actual



Gráfica III.102. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del trabajo actual



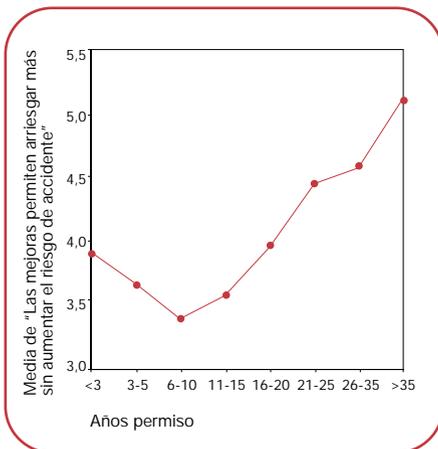
Gráfica III.103. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del trabajo actual

actualmente desempeñan tareas del hogar, jubilados y ocupados quienes valoran que es mayor el riesgo que conlleva la realización de las mencionadas conductas. Por el contrario, son los estudiantes seguidos por los parados quienes estiman que la peligrosidad de ambas conductas es menor.

"Conducir en condiciones climatológicas adversas" y *"Utilizar el teléfono móvil con el sistema 'manos libres'"* son evaluadas como

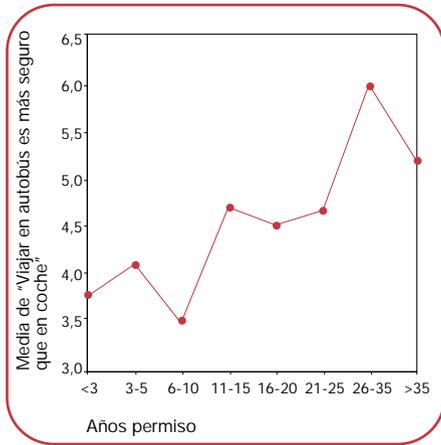
más peligrosas por los encuestados que pertenecen a los grupos de tareas del hogar y jubilados. Por el contrario, aquellas personas que en la actualidad se encuentran paradas, son estudiantes y ocupados valoran que es menor el riesgo de conducir bajo condiciones climatológicas adversas y de conducir utilizando el teléfono móvil, aunque

sea con el dispositivo de "manos libres". La Gráfica III.103 constituye un modelo de esta tendencia.



Gráfica III.104. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función de los años de permiso

En función de los años de permiso
 Como podemos observar en la Gráfica III.104, son los conductores que disponen más años del permiso de conducción, concretamente, aquellos que disponen de él más de 35 años, entre 26 y 35 y entre 21-25 años, los que valoran en mayor medida que *"Las mejoras permiten arriesgar más sin aumentar el riesgo de accidente"*. Por el contrario, son los conductores con menos años de permiso, concretamente los que disponen de él durante 6-10, 11-15 y 3-5 años, los que emiten las valoraciones más bajas al respecto. Las estimaciones intermedias proceden de los encuestados que disponen del permiso entre 16-20 y menos de 3 años. Son los conductores que disponen más años del permiso



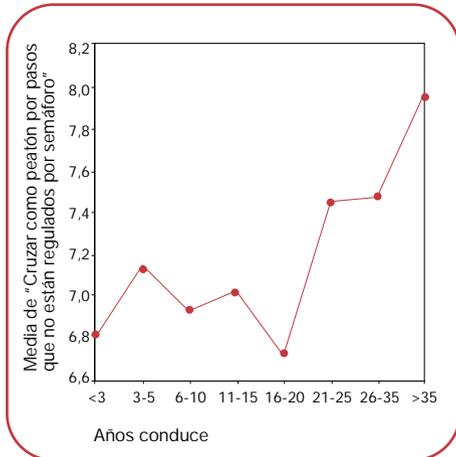
Gráfica III.105. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función de los años de permiso

de conducción, concretamente, aquellos que disponen de él entre 26 y 35 años y más de 35 años, los que muestran mayor nivel de acuerdo con la afirmación *"Cuando elijo viajar en autobús, tranvía, metro o tren, lo hago porque es más seguro que viajar en coche"* (Gráfica III.105). Por el contrario, son los conductores con menos años de permiso, concretamente los que disponen de él durante 6-10, menos de 3 y entre 3-5 años, los que emiten las valoraciones más

bajas en torno a la citada cuestión.

En función de los años de conducción

En la Gráfica III.106, podemos observar que los sujetos de nuestro estudio que tienen más experiencia en la conducción, valoran también mayor la

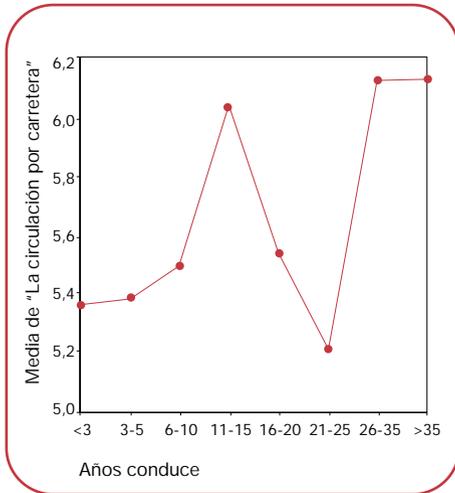


Gráfica III.106. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función de los años de conducción

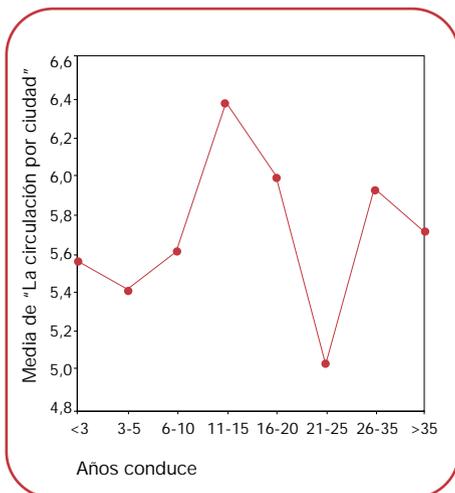
peligrosidad de la conducta *"Cruzar como peatón por pasos no regulados por semáforos"*. En este sentido, los encuestados que conducen más de 35, entre 26-35 y 21-25 años afirman que es mayor el riesgo asociado a la citada conducta. Sin embargo, las personas con menos experiencia, esto es, entre 16-20, menos de 3, 6-10, seguidos por los que lo hacen entre 11-15 y 3-5, estiman en menor medida la peligrosidad de cruzar

como peatones por pasos no regulados por semáforos.

En la Gráfica III.107, podemos observar que los entrevistados que conducen durante más tiempo, esto es, más de 35 y entre 26-35 años, seguidos por los que tienen una experiencia en la conducción que oscila entre 11-15 años, manifiestan que es mayor la peligrosidad asociada con *"La circulación por carretera"*. Asimismo, son



Gráfica III.107. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función de los años de conducción



Gráfica III.108. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función de los años de conducción

los conductores que conducen durante un periodo de 21-25 años, los que estiman menor la peligrosidad de circular por carretera. Las valoraciones intermedias al respecto proceden de los sujetos que conducen menos de 3, entre 3-5, 6-10 y 16-20 años.

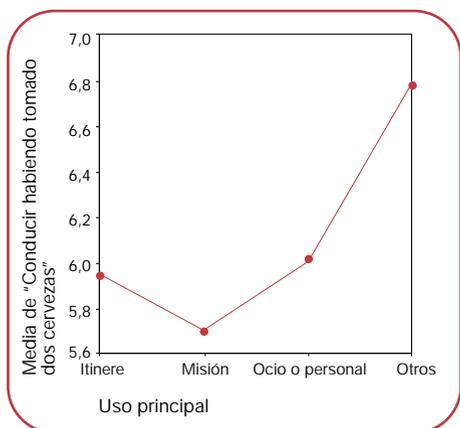
En cuanto a "La circulación por ciudad" (Gráfica III.108), los entrevistados que conducen entre 11-15 años, seguidos por aquellos que lo hacen entre 16-20 y 26-35, valoran más peligrosa la circulación por

ciudad. Sin embargo, los encuestados cuya experiencia en la conducción oscila entre 21-25 destacan por emitir las estimaciones más bajas acerca de la peligrosidad que supone circular por ciudad. En este caso concreto, las puntuaciones intermedias proceden de personas que pertenecen a los grupos extremos, es decir, aquellas que conducen menos de 3, entre 3-5, 6-10 y más de 35 años.

En función del uso principal del vehículo

Respecto a la valoración que han realizado los encuestados sobre la peligrosidad de "Conducir habiendo tomado dos cervezas" y de "Utilizar el teléfono móvil con el sistema 'manos libres'", podemos observar que son los sujetos que utilizan el vehículo fundamentalmente para realizar

desplazamientos en misión quienes valoran menos la peligrosidad de "Conducir bajo la influencia de dos cervezas" así como de "Conducir utilizando el teléfono móvil con el sistema 'manos libres'". También los encuestados que utilizan el vehículo fundamentalmente in

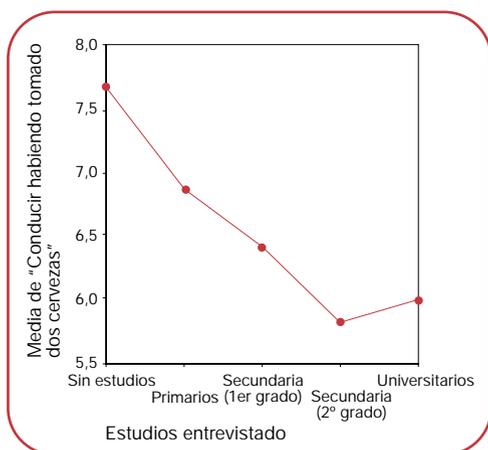


Gráfica III.109. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del uso principal del vehículo

itinere y por motivos de ocio o personales estiman escasa la peligrosidad de ambas conductas. Por el contrario, son los encuestados ubicados bajo la categoría de realización de otros desplazamientos diferentes a los mencionados, quienes valoran el riesgo de las mencionadas conductas. A modo de ejemplo, presentamos la Gráfica III.109.

En función del nivel de estudios

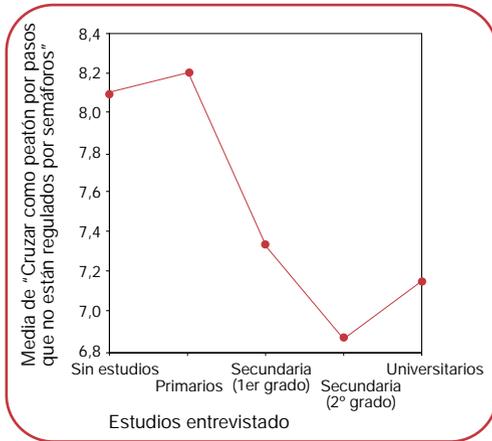
En la Gráfica III.110 presentamos un ejemplo en el que los encuestados sin estudios son los que mayor valoran la peligrosidad de "Conducir habiendo tomado dos cervezas", "Ser pasajero de un conductor bajo la influencia del alcohol" y "Conducir en condiciones climatológicas



Gráfica III.110. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del nivel de estudios

adversas". Por el contrario, son los sujetos con un nivel de estudios de secundaria (de segundo grado) y universitarios quienes estiman menor el riesgo que conlleva la realización de las mencionadas conductas. Las estimaciones intermedias proceden de los grupos de personas que tienen un nivel de estudios primarios y estudios de secundaria (primer grado).

En cuanto a la conducta "Cruzar como peatón por pasos que no están regulados por semáforos" (Gráfica III.111), puede observarse que, en este caso, son los sujetos con estudios primarios y sin estudios quienes valoran mayor el riesgo de dicha conducta. Asimismo, las estimaciones más bajas acerca de la peligrosidad asociada a cruzar por pasos para peatones que no están regulados por semáforos, proceden de los sujetos que tienen un nivel de estudios de secundaria (de segundo grado),



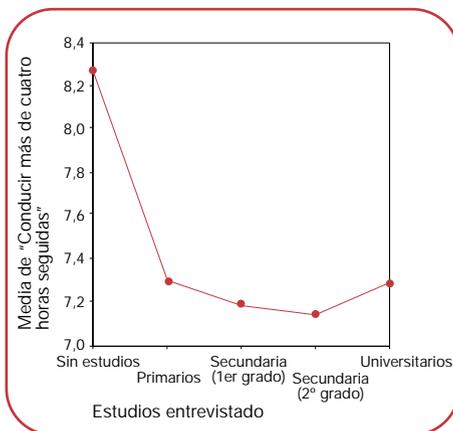
Gráfica III.111. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del nivel de estudios

universitarios y estudios de secundaria (de primer grado).

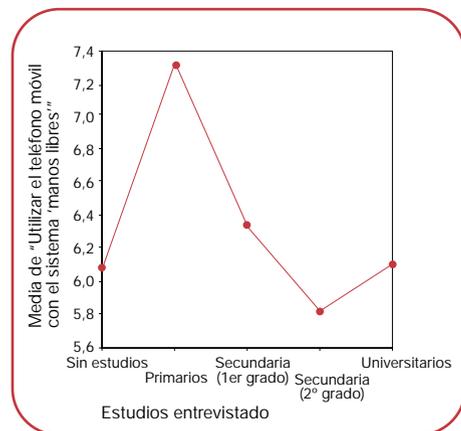
En la Gráfica III.112, puede observarse que cuando se trata de juzgar la peligrosidad de "Conducir más de cuatro horas seguidas", los encuestados sin estudios valoran mayor la peligrosidad de esta conducta. Por el contrario, son los sujetos con niveles de estudios de secundaria (de segundo grado),

universitarios y estudios primarios, los que juzgan que el riesgo de conducir más de cuatro horas sin descansar es menor.

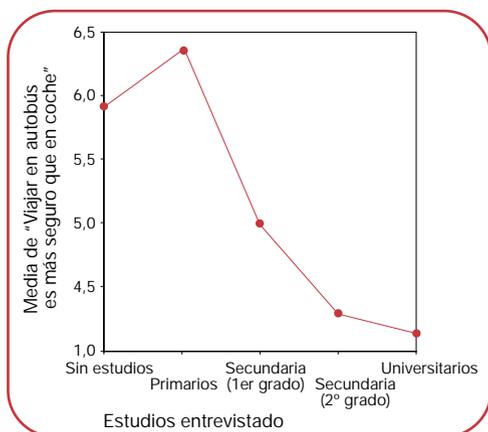
Si nos fijamos en la valoración que los encuestados hacen sobre la peligrosidad de "Utilizar el teléfono móvil con el sistema 'manos libres'" (Gráfica III.113), podemos observar que son los encuestados que tienen un nivel de estudios primarios quienes estiman más peligrosa dicha conducta.



Gráfica III.112. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del nivel de estudios



Gráfica III.113. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del nivel de estudios



Gráfica III.114. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgos de determinadas situaciones en función del nivel de estudios

El resto de grupos, es decir, aquellos que tienen estudios de secundaria (de segundo grado), universitarios, sin estudios y estudios de secundaria (de primer grado) valoran menor el riesgo de "Conducir utilizando el teléfono móvil con el sistema 'manos libres'". El análisis de los ítems que han resultado significativos pone de manifiesto que, son los encuestados que han cursado estudios primarios quienes valoran en mayor medida que "Cuando elijo viajar en autobús, tranvía, metro o tren, lo hago porque es más seguro que en coche" (Gráfica III.114). En el extremo opuesto, los encuestados con estudios universitarios y estudios de secundaria (de segundo grado) son los que valoran menor la citada cuestión.

3.4 Resultados del Bloque IV

3.4.1. Percepciones y opiniones relativas a la formación vial

La evaluación de la percepción de los sujetos respecto a algunos temas relacionados con la formación vial se puede agrupar en tres temas generales.

Se ha evaluado la percepción de los sujetos sobre el aprendizaje de la conducción vinculado al contexto de la autoescuela

Por un lado, se ha evaluado la percepción de los sujetos sobre el aprendizaje de la conducción vinculado al contexto de la autoescuela. Por otro lado, se ha valorado la percepción del aprendizaje relacionado con otros contextos.

Finalmente, se ha analizado la percepción vinculada con aspectos normativo-legales relacionados con la formación vial (en la Tabla IV.1 se recogen los principales estadísticos estimados para cada una de las cuestiones planteadas).

Opiniones sobre formación vial	Media	Error tip.	Intervalo de confianza al 95%	
			Límite inferior	Límite superior
<i>"Los conocimientos de autoescuela han sido muy útiles"</i>	7,816	,085	7,650	7,983
<i>"Mejores formadores viales son los familiares y amigos"</i>	3,322	,105	3,117	3,528
<i>"He olvidado mucho de lo que aprendí en la autoescuela"</i>	4,797	,107	4,587	5,007
<i>"En el aprendizaje de la conducción adquirió conocimientos y actitudes seguras y prudentes"</i>	7,575	,077	7,424	7,726
<i>"El contexto más adecuado para aprender a conducir en la autoescuela"</i>	8,134	,079	7,978	8,289
<i>"La mejor escuela es la experiencia"</i>	7,668	,092	7,488	7,847
<i>"Los profesores de autoescuela enseñan conocimientos y educación vial"</i>	7,746	,078	7,593	7,899
<i>"En la autoescuela aprendí a utilizar el ABS, SP, ..."</i>	2,617	,120	2,382	2,853
<i>"Los exámenes de obtención del permiso evalúan adecuadamente"</i>	5,994	,101	5,795	6,192
<i>"Necesidad de cursos de reciclaje sobre conducción segura"</i>	5,897	,113	5,675	6,120
<i>"Interesante recibir cursos de formación vial especializada"</i>	7,213	,091	7,034	7,392

Tabla IV.1: Estadísticos estimados para las opiniones y percepciones sobre formación vial

Así (ver Ilustración IV.1), la percepción de la formación vial recibida en el contexto de la autoescuela en general es bastante alta (alrededor de los 8 puntos en la escala de 0 a 10), aunque se manifiesta una deficiencia importante en cuanto a los contenidos enseñados relacionados con los nuevos sistemas de seguridad activa que incorporan los vehículos (Media= 2,61), como el ABS, el SP, etc. Esta falta de aprendizaje en el uso de los nuevos sistemas de seguridad activa (que por otra parte ya se había detectado a lo largo de esta encuesta cuando se analizaron los conocimientos en el Bloque III) puede ocasionar comportamientos de alto riesgo ante situaciones de emergencia.

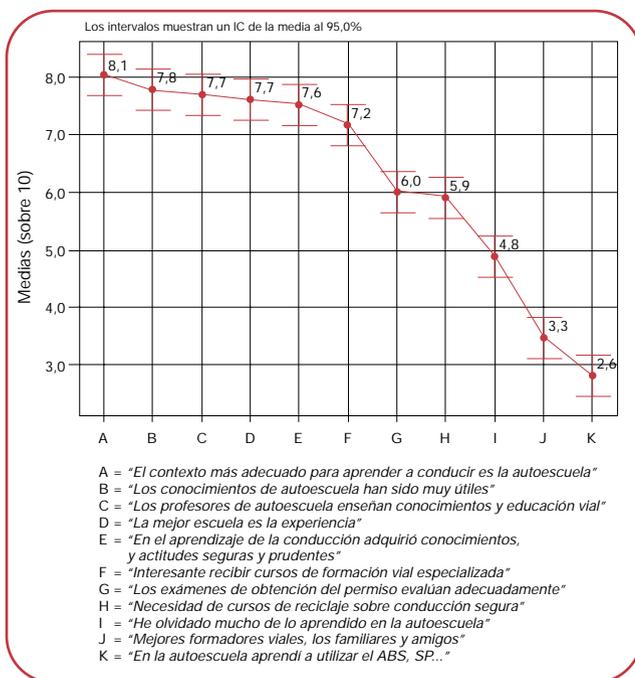


Ilustración IV.1: Medias de la percepción sobre distintos aspectos de la formación vial

Los encuestados consideran muy interesante la posibilidad de asistir a cursos de formación vial especializada sobre nuevos sistemas de seguridad o sobre conducción en situaciones extremas

La percepción del aprendizaje de la conducción en otros contextos es valorada en menor medida que en el contexto de la autoescuela. En este sentido, teniendo en cuenta el resto de contextos de aprendizaje planteados, la experiencia tiene una alta valoración (Media= 7,6), mientras que los familiares y amigos son los peores valorados como personas

más adecuadas para enseñar a conducir (Media= 3,3). Por otra parte, en cuanto a la percepción del aprendizaje de la conducción y su relación con aspectos normativo-legales, las opiniones en general son positivas. De este modo, los encuestados consideran de gran utilidad los conocimientos adquiridos en la obtención del permiso o licencia (Media= 7,8), que estaban centrados no sólo en la normativa y la reglamentación sino también en la enseñanza de actitudes de seguridad y prudencia (Media= 7,5). Además, consideran que sería muy interesante la posibilidad de asistir a cursos de formación vial especializada sobre nuevos sistemas de seguridad o sobre conducción en situaciones extremas (como una forma de cubrir las lagunas de aprendizaje que manifiestan tener los sujetos) y, en menor medida valoran la importancia de recibir cursos de reciclaje sobre conducción segura tras uno o dos años de práctica (Media= 5,9). Finalmente, los encuestados han realizado una valoración preocupante tanto del sistema actual de evaluación para la

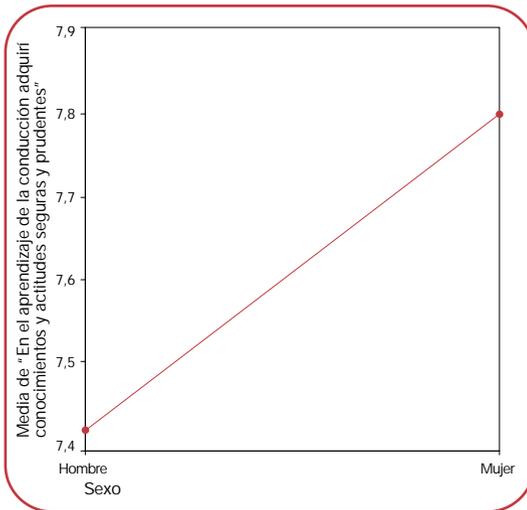
obtención del permiso/licencia (Media= 6), como del nivel de recuerdo de los conocimientos adquiridos en su proceso de aprendizaje.

3.4.2. Análisis diferencial percepciones y opiniones relativas a la formación vial

El objetivo de este bloque es obtener información, por parte de los encuestados, sobre el proceso de aprendizaje de la conducción vinculado con la autoescuela; en relación con otros contextos (familiares y próximos al sujeto) así como en relación con los aspectos normativo-legales y formales que subyacen al aprendizaje de la conducción.

En función del sexo

Teniendo en cuenta el **sexo** de los encuestados, cuatro



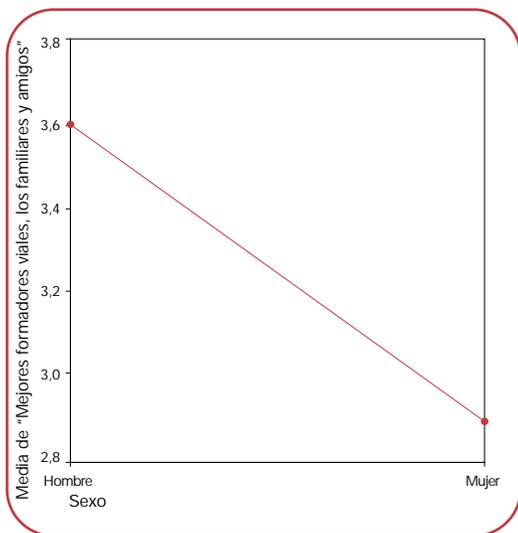
Gráfica IV.1. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la formación vial en función del sexo

han sido las cuestiones que han resultado significativas. En tres de éstas, concretamente en aquellas en que se hace referencia a: *"El contexto más adecuado para aprender a conducir es la autoescuela"*, *"Los profesores de autoescuela enseñan conocimientos y educación vial"* y *"En el aprendizaje de la conducción adquirir conocimientos y actitudes seguras y prudentes"* son las mujeres las que

obtienen puntuaciones más elevadas (a modo de ejemplo, mostramos la Gráfica IV.1). Sin embargo, los varones consideran en mayor medida que los *"Mejores formadores viales son los familiares y amigos"* (Gráfica IV.2), a pesar de que las puntuaciones son bajas.

En función de los grupos de edad

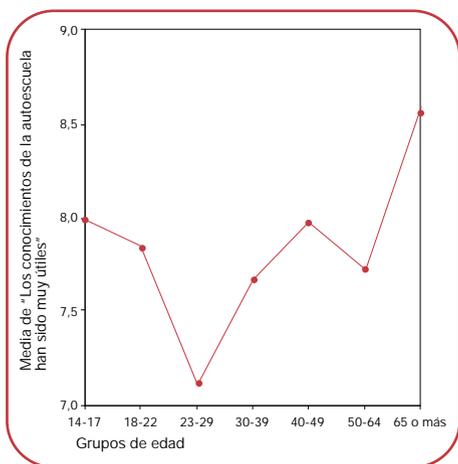
El análisis de los datos teniendo en cuenta las **edades** de



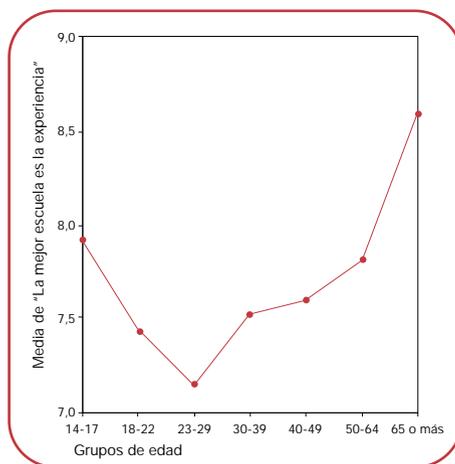
Gráfica IV.2. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la formación vial en función del sexo

los encuestados, permite observar una tendencia general según la cual son las personas pertenecientes a los grupos de edades extremas las que emiten las valoraciones más elevadas respecto a los items que han resultado significativos. Así, los encuestados de 65 o más años seguidos de los más jóvenes (pertenecientes al grupo de 14 a 17 años) valoran en mayor medida que *"Los conocimientos de la autoescuela han sido muy útiles"* (Gráfica IV.3) y *"La*

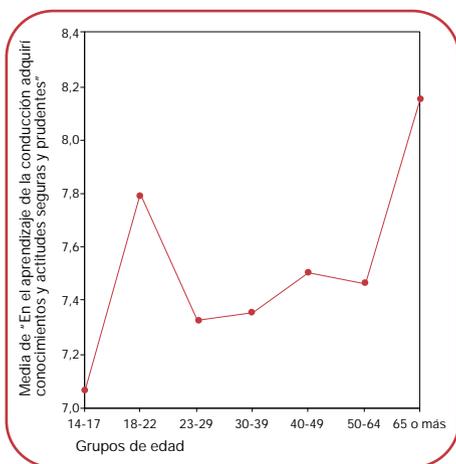
mejor escuela es la experiencia" (Gráfica IV.4). Por el contrario, son los encuestados pertenecientes al grupo de edad comprendido entre los 23-29 años quienes valoran en menor medida ambas cuestiones. Nuevamente, las personas de los grupos de edades de 65 o más años seguidos de los jóvenes pertenecientes al



Gráfica IV.3. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la formación vial en función de los grupos de edad



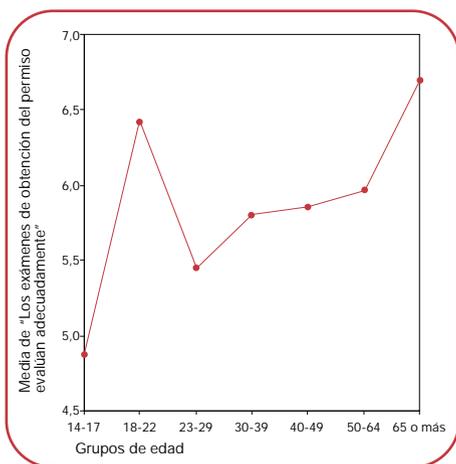
Gráfica IV.4. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la formación vial en función de los grupos de edad



Gráfica IV.5. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la formación vial en función de los grupos de edad

En función del trabajo actual

Son los encuestados que se dedican a las tareas en el hogar, jubilados y parados los que valoran en mayor medida las cuestiones que hacen referencia a: *“Los conocimientos*



Gráfica IV.6. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la formación vial en función de los grupos de edad

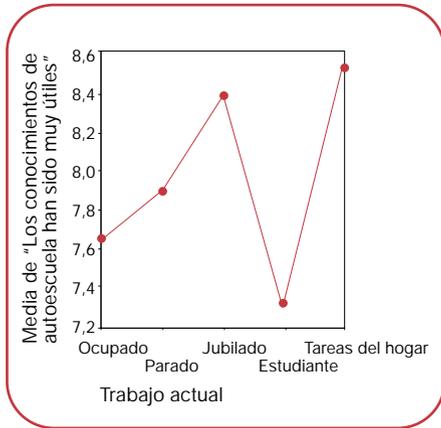
de la autoescuela han sido muy útiles”, “El contexto más adecuado para aprender a conducir es la autoescuela”, “En el aprendizaje de la conducción adquiri conocimientos y actitudes seguras y prudentes”. Por otro lado, también consideran que *“La mejor escuela es la experiencia”* y que *“El examen de obtención del permiso evalúa adecuadamente”* (como ejemplo, podemos observar la Gráfica IV.7).

Por el contrario, las valoraciones más bajas respecto a las cuestiones anteriormente mencionadas proceden de los grupos de estudiantes y ocupados.

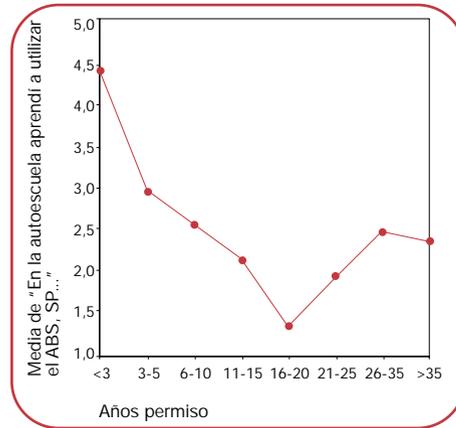
En función de los años de permiso

Cuando los encuestados estiman *“En la autoescuela me enseñaron cómo utilizar los sistemas de seguridad activa como el ABS, SP”* (Gráfica IV.8), son los conductores con menos años de permiso, concretamente, aquellos que

grupo de edad comprendido entre los 18 y 22 años, valoran en mayor medida que *“En el aprendizaje de la conducción adquiri conocimientos y actitudes seguras y prudentes”* (Gráfica IV.5) y *“Los exámenes de obtención del permiso evalúan adecuadamente”* (Gráfica IV.6). En ambos casos, las puntuaciones más bajas proceden de los sujetos más jóvenes, concretamente, aquellos que tienen entre 14-17 años.

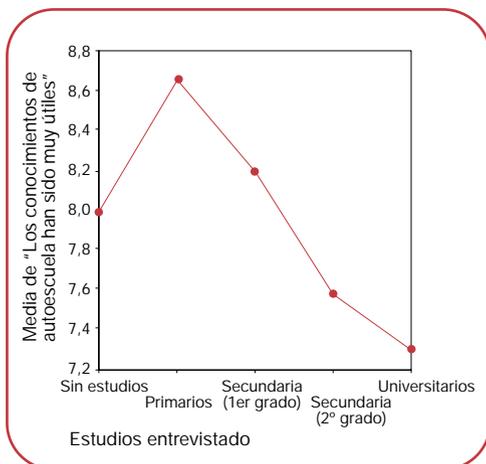


Gráfica IV.7. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la formación vial en función del trabajo actual



Gráfica IV.8. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la formación vial en función de los años de permiso

disponen de él menos de 3 años, entre 3-5 y entre 6-10 años, los que valoran de forma más elevada esta cuestión. Por el contrario, las valoraciones más bajas proceden de aquellos que tienen el permiso de conducción 16-20, 21-25 y 11-15 años.

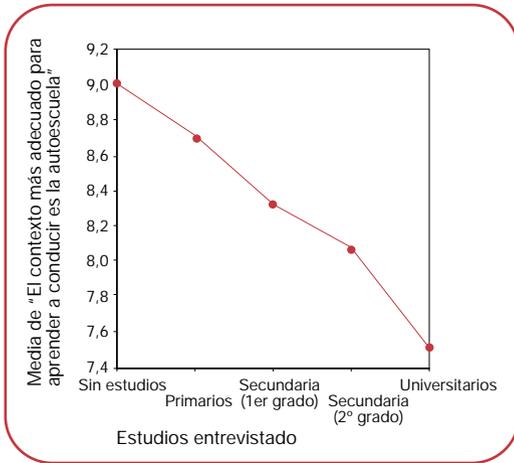


Gráfica IV.9. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la formación vial en función del nivel de estudios

En función del nivel de estudios

El análisis de las cuestiones que han resultado significativas pone de manifiesto que son los encuestados con estudios primarios quienes valoran en mayor medida: *"Los conocimientos de autoescuela han sido muy útiles"*, *"Los exámenes de obtención del permiso evalúan adecuadamente"* y *"La mejor escuela es la experiencia"*. A

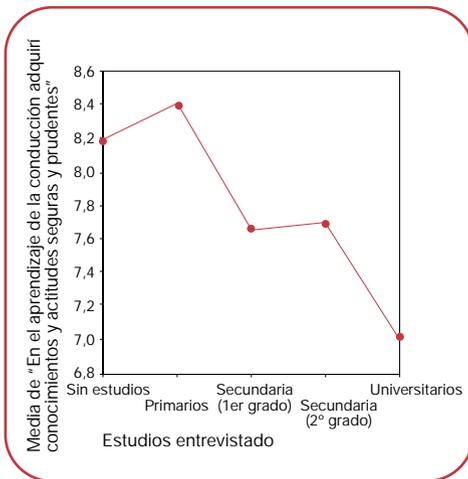
modo de ejemplo, presentamos el (Gráfica IV.9), donde podemos apreciar los resultados obtenidos en una de las cuestiones planteadas. En el extremo opuesto, los encuestados con estudios universitarios y de secundaria



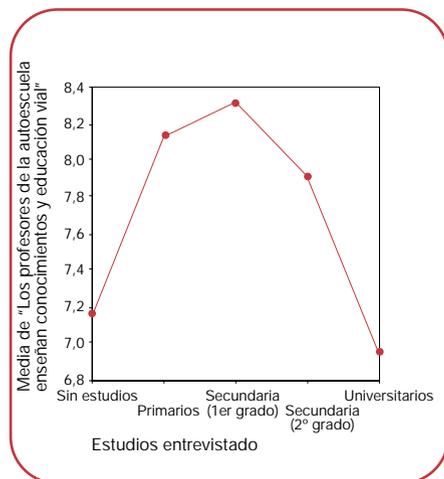
Gráfica IV.10. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la formación vial en función del nivel de estudios

(de segundo grado) manifiestan un menor grado de acuerdo con las cuestiones anteriormente mencionadas. Asimismo, las cuestiones referentes a *“El contexto más adecuado para aprender a conducir es la autoescuela”* (Gráfica IV.10) y *“En el aprendizaje de la conducción adquiri conocimientos y actitudes seguras y prudentes”* (Gráfica IV.11), las

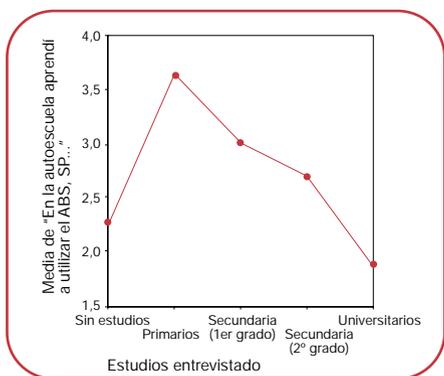
valoraciones más elevadas proceden de aquellos encuestados sin estudios y de aquellos que han realizado estudios primarios. En el extremo opuesto, los sujetos que han cursado estudios universitarios, secundaria (segundo grado) y secundaria (primer grado) valoran en menor medida ambas cuestiones. Como podemos observar en los Gráficas IV.12 y IV.13,



Gráfica IV.11. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la formación vial en función del nivel de estudios



Gráfica IV.12. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la formación vial en función del nivel de estudios

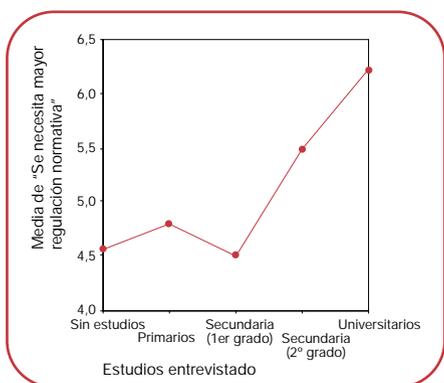


Gráfica IV.13. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la formación vial en función del nivel de estudios

las valoraciones más elevadas respecto a "Los profesores de autoescuela enseñan conocimientos y educación vial" y "En la autoescuela aprendí a utilizar el ABS, SP", proceden de aquellos encuestados que han realizado estudios de secundaria (de primer y segundo grado), junto con aquellos que han cursado estudios primarios. En ambos casos, los sujetos

que han cursado estudios universitarios y aquellos sin estudios son los que valoran en menor medida ambos aspectos.

Respecto a la cuestión "Se necesita mayor regulación



Gráfica IV.14. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la formación vial en función del nivel de estudios

normativa para las nuevas tecnologías", y como podemos observar en la Gráfica IV.14, son los encuestados con mayor nivel de estudios, concretamente aquellos que han cursado estudios universitarios, y estudios de secundaria (de segundo grado) los que valoran mayor la necesidad de regulación normativa para las nuevas tecnologías. Por el contrario, las personas sin estudios, con estudios de secundaria (de

primer grado) y estudios primarios valoran en menor medida dicha necesidad de regulación normativa.

3.5 Resultados del Bloque V

3.5.1. Percepciones y opiniones relativas a la educación vial recibida y recordada

A nivel general, la percepción sobre la educación vial recibida y recordada es positiva (ver Tabla V.1). Así, la valoración que realizan respecto al recuerdo de los conocimientos adquiridos en materia de educación vial, es mucho más alta (Media= 7,86) que la evaluación sobre los conocimientos adquiridos en el ámbito de la formación vial (recordemos que en la cuestión *"Se le han olvidado muchas de las cosas que aprendió cuando se sacó el carné"* la valoración media de los sujetos estaba situada en los 4,8 puntos).

Educación vial recibida y recordada	Media	Error tip.	Intervalo de confianza al 95%	
			Límite inferior	Límite superior
<i>"Recuerdo los conocimientos de educación vial"</i>	7,863	,141	7,585	8,142
<i>"La educación vial recibida hace que mis comportamientos sean más seguros"</i>	7,906	,158	7,594	8,219

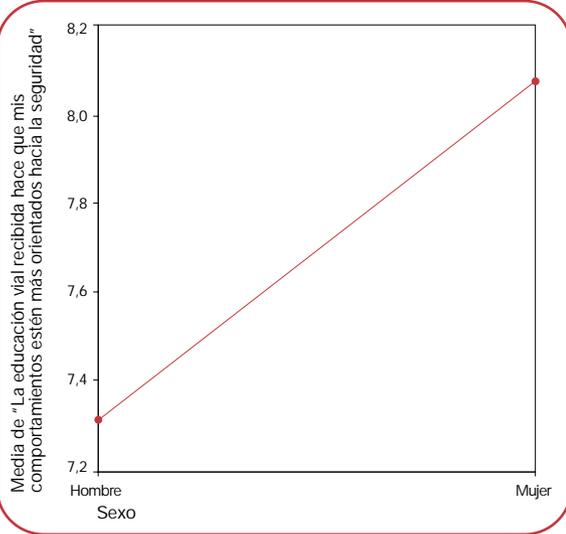
Tabla V.1: Estadísticos estimados sobre las opiniones relativas a la educación vial recibida y recordada

La percepción sobre la educación vial recibida y recordada es positiva

De la misma forma, los encuestados manifiestan un alto grado de acuerdo en cuanto a que la educación vial que han recibido, les ha enseñado a actuar de forma más prudente y segura (Media=7,9).

3.5.2. Análisis diferencial de las percepciones y opiniones relativas a la educación vial recibida y recordada

Con el objetivo de determinar el nivel de educación vial recibida y recordada por los encuestados, en este apartado se han planteado dos cuestiones sobre las que el

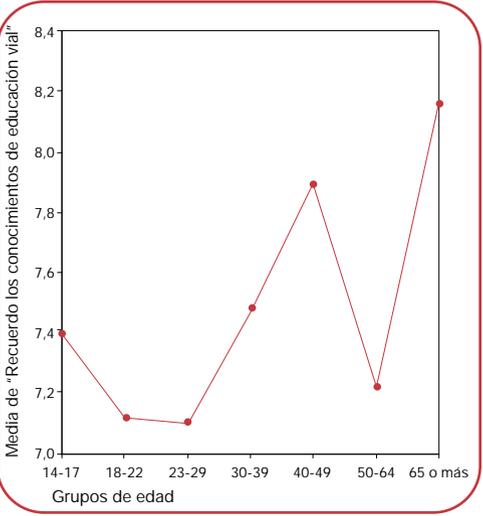


Gráfica V.1. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la educación vial recibida y recordada en función del sexo

entrevistado debe manifestar su nivel de acuerdo. Estas cuestiones son: *"Me acuerdo de los conocimientos que adquirí en materia de Educación Vial"* y *"La información o enseñanza que recibí en materia de Educación Vial, ha hecho que mis comportamientos estén más orientados hacia la seguridad"*.

En función del sexo

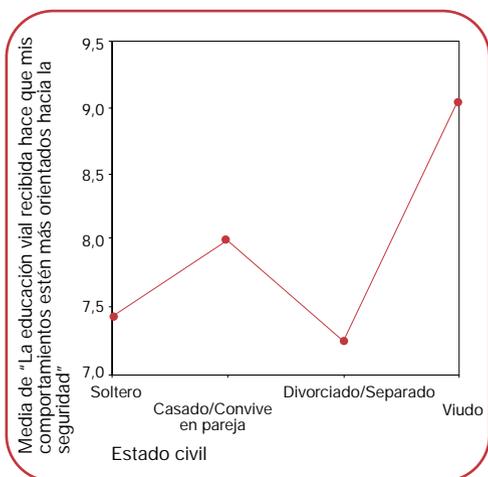
Teniendo en cuenta el **sexo** de los encuestados, en la Gráfica V.1 observamos que las mujeres, en comparación con los hombres, afirman en mayor medida que *"La información o enseñanza que recibí en materia de Educación Vial, ha hecho que mis comportamientos estén más orientados hacia la seguridad"*.



Gráfica V.2. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la educación vial recibida y recordada en función de los grupos de edad

En función de los grupos de edad

Son los encuestados de mayor edad, concretamente los **grupos de edad** de 65 o más años, seguidos por los de 40-49 años los que realizan estimaciones más elevadas respecto a que *"La información o enseñanza que recibí en materia de educación vial, ha hecho que mis comportamientos estén más orientados hacia la seguridad"* y *"Me acuerdo de los conocimientos que adquirí en materia de educación vial"*. Por el contrario, los encuestados pertenecientes a los grupos de menor edad valoran en menor medida estas cuestiones. A modo de ejemplo, presentamos la Gráfica V.2.

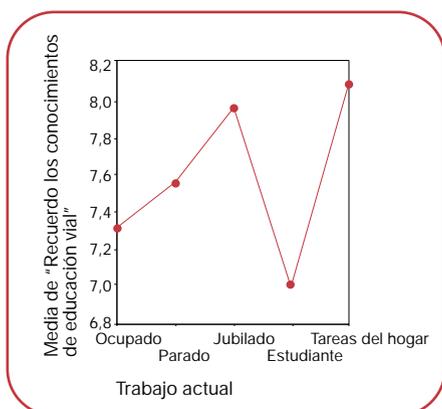


Gráfica V.3. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la educación vial recibida y recordada en función del estado civil

separadas y las solteras valoran en menor medida el impacto de la educación vial en sus conductas.

En función del trabajo actual

Teniendo en cuenta el **trabajo actual** de los encuestados,



Gráfica V.4. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la educación vial recibida y recordada en función del trabajo actual

Podemos observar esta tendencia en la Gráfica V.4.

3.5.3. Percepciones y opiniones relativas a la aplicación actual de la educación vial

En estas preguntas se valora la opinión que sobre el sistema actual en que se aplica la educación vial tienen los sujetos encuestados que han recibido educación vial y que a su vez tienen hijos a su cargo.

Como vemos en la Tabla V.2, las valoraciones son bastante

En función del estado civil

En la Gráfica V.3, observamos que los encuestados cuyo estado civil es viudo, seguidos por aquellos pertenecientes al grupo casado/convive en pareja, los que valoran en mayor medida que *“La información o enseñanza que recibí en materia de educación vial, ha hecho que mis comportamientos estén más orientados hacia la seguridad”*. Por el contrario, las personas divorciadas/

aquellos que se dedican a las tareas del hogar, jubilados y parados valoran en mayor medida que *“La información o enseñanza que recibí en materia de educación vial, ha hecho que mis comportamientos estén más orientados hacia la seguridad”* y *“Me acuerdo de los conocimientos que adquirí en materia de educación vial”*. Por otro lado, son los estudiantes y ocupados quienes valoran en menor medida ambas cuestiones.

Aplicación actual de la educación vial	Media	Error tip.	Intervalo de confianza al 95%	
			Límite inferior	Límite superior
<i>"La educación vial se imparte de forma adecuada"</i>	7,079	,176	6,731	7,427
<i>"Yo les enseño educación vial a mis menores"</i>	7,676	,213	7,255	8,097
<i>"Mis menores reciben educación vial en el colegio"</i>	6,216	,289	5,644	6,788
<i>"La educación vial es una materia importante"</i>	9,165	,098	8,971	9,360
<i>"Conozco perfectamente los sistemas de seguridad infantil"</i>	8,194	,187	7,824	8,564
<i>"Necesito más información/formación en seg. vial para enseñar a mis menores"</i>	5,842	,261	5,325	6,358

Tabla V.2: Estadísticos estimados sobre las opiniones relativas a la aplicación actual de la educación vial

altas en general, aunque observamos algunas diferencias

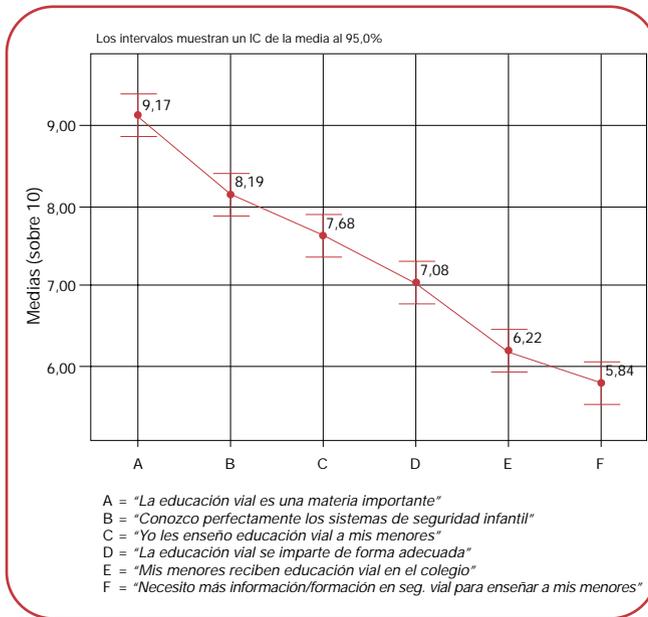


Ilustración V.1: Medias de las opiniones relativas a la aplicación actual de la educación vial

actualidad se imparte de modo adecuado (Media= 7) y que se implican en gran medida en este proceso educativo como padres, enseñando educación vial a

en el grado de acuerdo a cada cuestión por separado ($F = 36,99$; $gl = 5$; $P < ,001$).

Así, los sujetos entrevistados le otorgan una gran importancia a la educación vial como materia que deben aprender sus hijos (Media= 9,1). Además, como podemos apreciar en la Ilustración V.1,

consideran que en la

Los sujetos entrevistados le otorgan una gran importancia a la educación vial como materia que deben aprender sus hijos

sus hijos (Media= 7,6). Sin embargo, pese a la alta motivación de este grupo de sujetos en cuanto al tema de la educación vial, no consideran necesario recibir más información y formación para poder participar de forma adecuada en la enseñanza de esta materia a sus hijos (Media= 5,8), sobre todo si tenemos en cuenta que los menores apenas reciben educación vial en el colegio según nos comentan sus padres y/o tutores (Media= 6,2).

3.5.4. Análisis diferencial de las percepciones y opiniones relativas a la aplicación actual de la educación vial

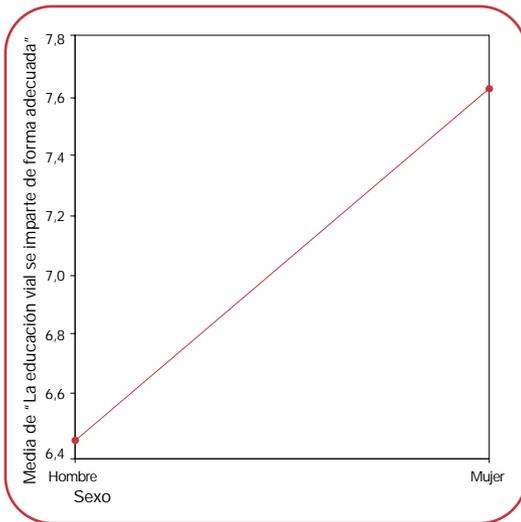
En este apartado hemos tratado de evaluar la importancia que los sujetos conceden a la educación vial, a la aplicación desde el ámbito familiar e institucional y a las carencias de la educación vial, utilizando para ello cuestiones que inciden en la valoración sobre el modo en

que actualmente se imparte esta

materia, el nivel de conocimientos sobre algunos sistemas infantiles de seguridad y el modo en que enseñan educación vial a sus hijos o menores a su cargo.

En función del sexo

En la Gráfica V.5, y a modo de ejemplo, teniendo en cuenta el **sexo** de los encuestados observamos que, en todas las cuestiones que han resultado significativas,



Gráfica V.5. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la aplicación actual de la educación vial en función del sexo

concretamente: "Actualmente, la educación vial se imparte de modo adecuado", "Yo les enseño educación vial a mis hijos o a los menores que están a mi cargo", "La educación vial es una materia importante que mis hijos deben

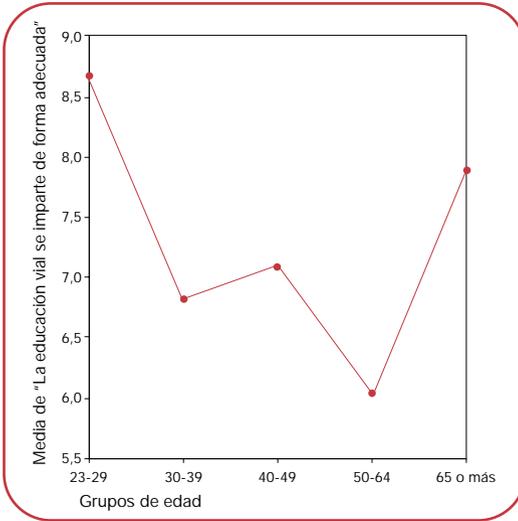
aprender" y "Conozco perfectamente los sistemas de seguridad infantiles como sillas, cinturones y cojines

elevadores, existentes para cada grupo

de edad", son las mujeres, en comparación con los hombres, las que valoran en mayor medida los enunciados planteados.

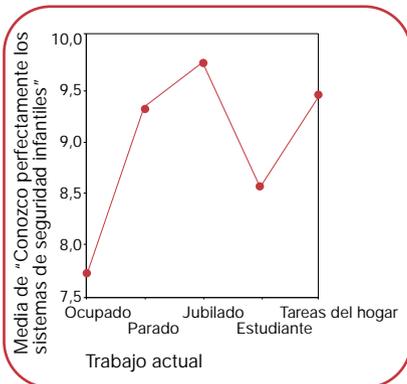
En función de los grupos de edad

Si consideramos los **grupos de edad** de la muestra, la única cuestión que ha resultado significativa es aquella que afirma que *"Actualmente, la educación vial*



Gráfica V.6. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la aplicación actual de la educación vial en función de los grupos de edad

se imparte de modo adecuado" (Gráfica V.6). En este sentido, los encuestados que tienen entre 23-29 años, seguidos de los que tienen más de 65 años son los que valoran en mayor medida este aspecto. Por el contrario, los encuestados pertenecientes a los grupos de edad 50-64, 30-39 y 40-49 años estiman en menor medida que la educación vial se imparte de forma adecuada.



Gráfica V.7. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la aplicación actual de la educación vial en función del trabajo actual

En función del trabajo actual

En la Gráfica V.7 podemos observar que la única cuestión que ha resultado ser significativa pone de manifiesto que las personas que pertenecen a las categorías de jubilados, tareas del hogar y parados emiten valoraciones más elevadas respecto a *"Conozco perfectamente los sistemas de seguridad infantiles como sillas, cinturones y*

cojines elevadores, existentes para cada grupo de edad".

Nuevamente, son los ocupados y los estudiantes los que muestran menor nivel de acuerdo con la afirmación planteada.

3.5.5. Percepciones y opiniones relativas al carácter general de la educación vial

Los encuestados coinciden de forma general en que es importante que la educación vial se incremente y se imparta de forma obligatoria en todas las edades y a lo largo de toda la vida

Las opiniones generales respecto al carácter que deberían presentar los nuevos modelos de educación vial muestran que los sujetos encuestados coinciden de forma general en que es importante que la educación vial se incremente y se imparta de forma obligatoria en todas las edades y a lo largo de toda la vida (las medias giran en torno al 8 en una escala de 0 a 10). Además, perciben que en la vida diaria, la gente suele mostrar falta de educación y formación vial (Media= 7,9), y no tienen una opinión claramente definida respecto al grado de implicación de los padres y las madres en la educación vial (Media= 5,4).

En la Tabla V.3 se presentan los principales estadísticos para cada cuestión, y en la Ilustración V.2 se presentan ordenadas en función del grado de acuerdo.

Carácter general de la educación vial	Media	Error tip.	Intervalo de confianza al 95%	
			Límite inferior	Límite superior
<i>"Incrementar la educación/formación vial"</i>	8,587	,048	8,492	8,681
<i>"La educación vial padres/hijos se da a lo largo de la vida"</i>	7,373	,074	7,228	7,517
<i>"Las madres enseñan más que los padres"</i>	5,424	,087	5,254	5,594
<i>"La gente muestra falta de educ. y form. vial en la vida diaria"</i>	7,933	,059	7,817	8,048
<i>"Debería darse educ. vial en todas las edades"</i>	8,653	,049	8,557	8,749
<i>"La educ. vial debería ser obligatoria"</i>	8,622	,056	8,511	8,732

Tabla V.3: Estadísticos estimados sobre las opiniones relativas al carácter general de la educación vial

3.5.6. Análisis diferencial de las percepciones y opiniones relativas al carácter general de la educación vial

La evaluación de las opiniones de los entrevistados

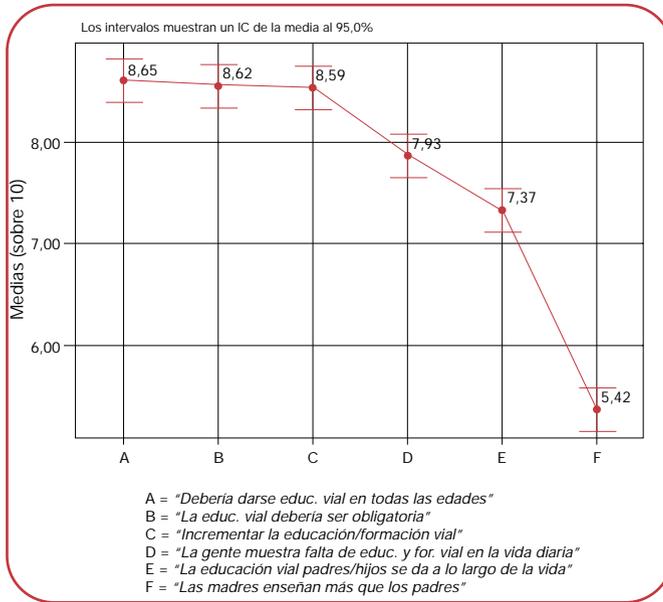
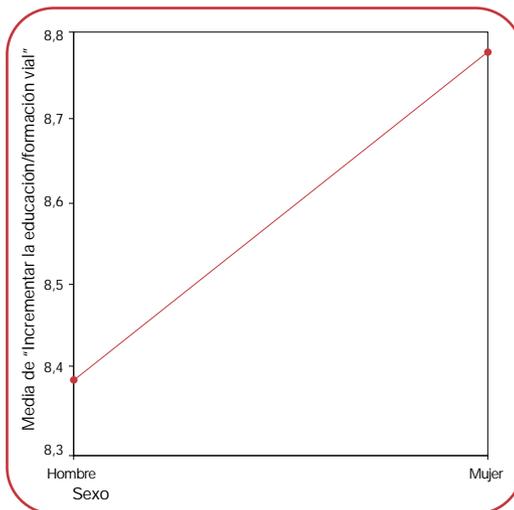


Ilustración V.2: Medias de las opiniones relativas al carácter general de la educación vial

describimos a continuación.

En función del sexo

Si tenemos en cuenta el **sexo** de los encuestados,



Gráfica V.8. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el carácter general de la educación vial en función del sexo

podemos observar que, en aquellas cuestiones que han resultado significativas, son siempre las mujeres quienes valoran en mayor medida que los hombres los siguientes aspectos en relación con la educación vial:

"Debería incrementarse la presencia de la educación y formación vial para prevenir los accidentes de tráfico", "La educación vial que enseñan los padres a sus hijos se da a lo largo de la vida", "Las madres enseñan más educación vial que los padres", "La

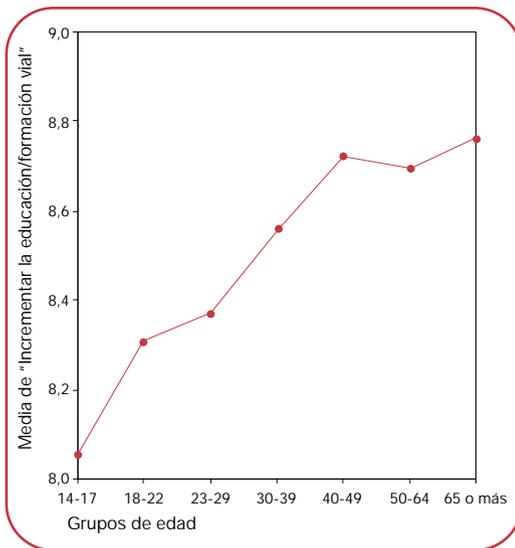
educación vial debería darse en todas las edades y no sólo en los niños" y "El tema de la educación vial debería ser obligatorio en el colegio". A título de ejemplo, presentamos la Gráfica V.8.

Los encuestados de mayor edad son quienes afirman de forma más vehemente que debería incrementarse la presencia de la educación y formación vial para prevenir los accidentes de tráfico

En función de los grupos de edad

El análisis de las cuestiones que han resultado significativas, según los **grupos de edad** de los encuestados, nos permite observar una tendencia común y general. En este sentido, son los encuestados pertenecientes a los grupos de mayor edad, es decir, los sujetos de más de 65 años, entre 50 y 64 años y entre 40

y 49 años, quienes afirman de forma más vehemente que: *"Debería incrementarse la presencia de la educación y formación vial para prevenir los accidentes de tráfico"*, *"Las madres enseñan más educación vial que los padres"* y *"El tema de la educación vial debería ser obligatorio en el colegio"*. En el otro extremo, encontramos que son los encuestados de menor edad quienes emiten valoraciones más bajas al respecto. Podemos por tanto



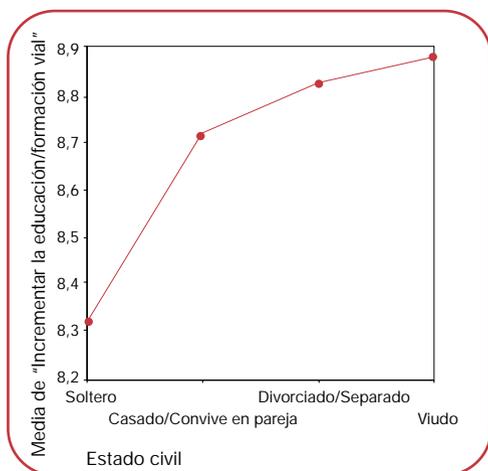
Gráfica V.9. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el carácter general de la educación vial en función de los grupos de edad

establecer que conforme se incrementa

la edad de los participantes también aumentan las estimaciones positivas sobre los aspectos tratados y relacionados con la educación vial. La Gráfica V.9 constituye un ejemplo de la tendencia mencionada.

En función del estado civil

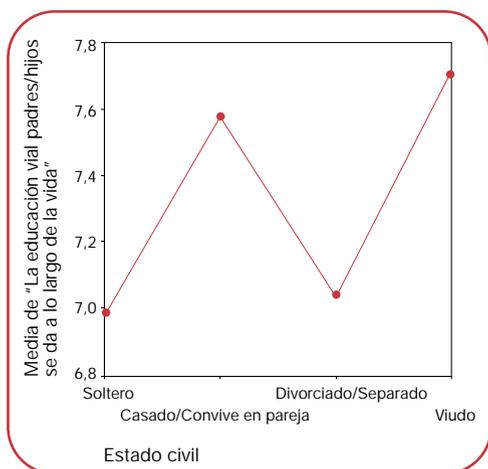
Los entrevistados cuyo **estado civil** es viudo y divorciado/separado, seguidos por los que pertenecen al grupo de casado/convive en pareja, han mostrado un mayor nivel de acuerdo con las siguientes cuestiones: *"Debería incrementarse la presencia de la educación y formación vial para prevenir los accidentes de tráfico"*, *"Las madres enseñan más educación vial que los padres"*, *"En el tráfico, con mucha frecuencia, se producen situaciones*



Gráfica V.10. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el carácter general de la educación vial en función del estado civil

en las que la gente muestra que le falta educación y formación vial" y "El tema de la educación vial debería ser obligatorio en el colegio". Por el contrario, las estimaciones más bajas respecto a estas cuestiones proceden de las personas solteras. A modo de ejemplo, presentamos la Gráfica V.10. Sin embargo, y como se observa en la Gráfica V.11, cuando los encuestados estiman si "La educación vial que

enseñan los padres a sus hijos se da a lo largo de la vida", son también las personas cuyo estado civil es viudo seguidos por los casados/conviven en pareja quienes valoran en mayor medida esta cuestión. Nuevamente en este caso, también son los solteros, pero en esta ocasión



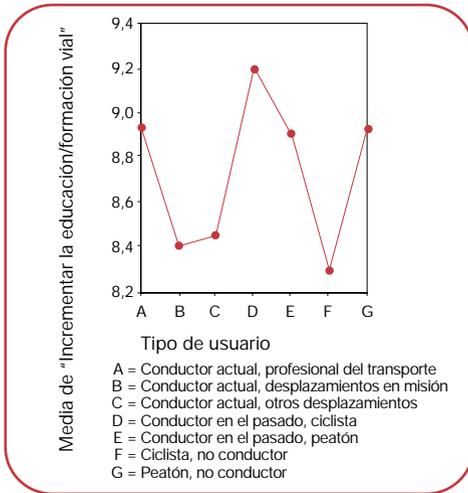
Gráfica V.11. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el carácter general de la educación vial en función del estado civil

seguidos por los divorciados/separados, quienes muestran menores niveles de acuerdo con la afirmación presentada.

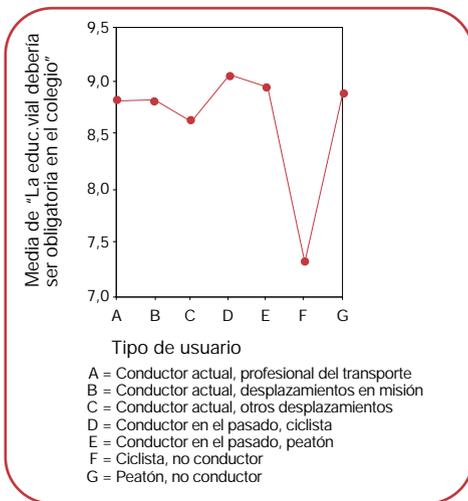
En función del tipo de usuario

El análisis del enunciado que afirma que "Debería incrementarse la presencia de la educación y formación vial para prevenir los accidentes de tráfico", en función del **tipo de usuario**, pone de manifiesto (Gráfica V.12) que la

valoración más elevada de este aspecto procede de los conductores en el pasado, ciclistas. El segundo lugar en cuanto a la estimación de la importancia de la educación y formación vial como mecanismo preventivo de los accidentes de tráfico procede del colectivo de los conductores actuales, profesionales del transporte y peatones, no conductores, a quienes siguen los conductores en el pasado, peatones. En el otro extremo,



Gráfica V.12. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el carácter general de la educación vial en función del tipo de usuario



Gráfica V.13. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el carácter general de la educación vial en función del tipo de usuario

las puntuaciones más bajas proceden de los siguientes colectivos: ciclistas, no conductores, conductores actuales que realizan desplazamientos en misión y conductores actuales que realizan otros desplazamientos.

En la Gráfica V.13 y teniendo en cuenta el tipo de usuario, observamos que son los conductores en el pasado y ahora ciclistas, los conductores en el pasado y ahora peatones y los peatones, no conductores quienes manifiestan en mayor

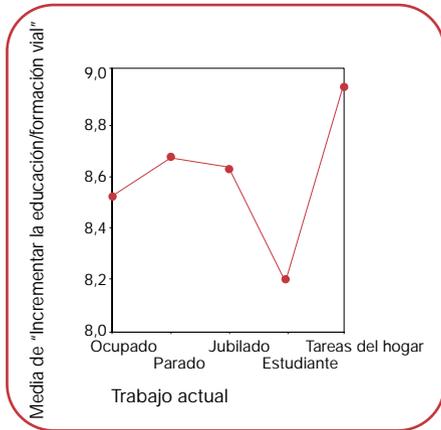
medida que *"El tema de la educación vial debería ser obligatorio en el colegio"*. Por el contrario, el colectivo de ciclistas, no conductores valoran menor la necesidad de que la educación vial sea obligatoria. Las valoraciones

intermedias a esta cuestión proceden de los encuestados pertenecientes a las categorías conductor actual, profesional del transporte, conductor actual, desplazamientos en misión y conductor actual, otros desplazamientos.

En función del trabajo actual

Si nos centramos en el **trabajo actual** de los encuestados observamos que son las personas dedicadas a las tareas del hogar quienes valoran en mayor medida que *"Debería incrementarse la presencia*

de la educación y formación vial para prevenir los accidentes de tráfico", que *"La educación vial que enseñan los padres a sus hijos se da a lo largo de toda la vida"*, que *"Las madres enseñan más educación vial que los padres"* y que *"El tema de la educación vial debería ser obligatorio en el colegio"*. Los estudiantes han



Gráfica V.14. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el carácter general de la educación vial en función del trabajo actual

mostrado menores niveles de acuerdo en todas estas cuestiones. Las valoraciones intermedias al respecto proceden de los sujetos que pertenecen a las categorías de parado, jubilado y ocupado. A modo de ejemplo, presentamos la Gráfica V.14.

3.5.7. Percepciones y opiniones relativas a la contribución de los agentes en la educación y formación vial

La percepción que tienen en general los sujetos encuestados sobre la contribución de diferentes agentes sociales en su educación y formación vial es bastante baja (la mayoría, como se observa en la Tabla V.4, por debajo del valor medio en la escala de 0 a 10). Sin embargo, existen diferencias estadísticamente significativas entre ellos ($F = 201,29$; $gl = 6$; $P < ,001$).

Contribución a la educación y formación vial	Media	Error tip.	Intervalo de confianza al 95%	
			Límite inferior	Límite superior
"Padres"	5,755	,099	5,561	5,950
"Otros familiares"	4,452	0,96	4,263	4,641
"Amigos y compañeros"	4,403	,088	4,230	4,576
"Profesores de autoescuela"	6,396	,106	6,188	6,605
"Expertos en materia de seguridad vial"	4,516	,116	4,288	4,744
"Policía"	4,018	,111	3,800	4,237
"Otros"	2,748	,095	2,562	2,934

Tabla V.4: Estadísticos estimados para la valoración de la contribución de los agentes a la educación y formación vial

Como vemos en la Ilustración V.3, los agentes sociales más valorados en cuanto a su contribución a la educación y formación vial son los profesores de autoescuela (Media= 6,4) y los padres (Media= 5,7). Los encuestados opinan que tanto los expertos en seguridad

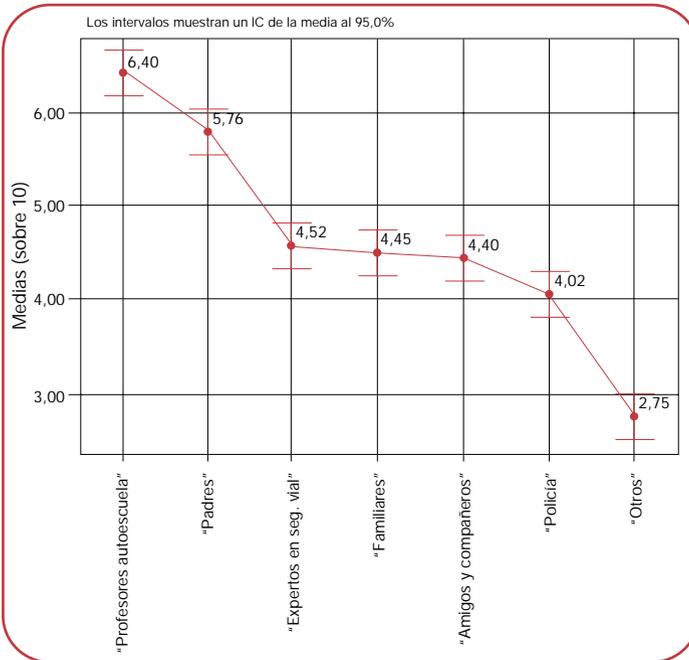


Ilustración V.3: Medias de las valoraciones sobre la contribución de los agentes a la educación y formación vial

vial como los familiares, amigos y compañeros, y policías, apenas han contribuido en su educación y formación vial, lo que nos indica claramente la necesidad de una mayor implicación de estas instituciones en el proceso de aprendizaje

del sujeto tanto

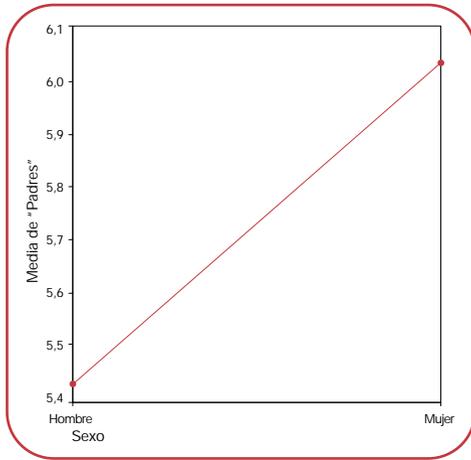
en el ámbito de la educación como en el de la formación vial.

3.5.8. Análisis diferencial de las percepciones y opiniones relativas a la contribución de los agentes en la educación y formación vial

Con la finalidad de identificar las figuras a las que la muestra participante en el estudio atribuye mayor impacto, hemos solicitado que los encuestados evalúen el grado en que han contribuido a su educación y formación vial diferentes agentes, obteniéndose diferencias significativas en función de una serie de variables que pasamos a comentar.

En función del sexo

Atendiendo a la variable **sexo**, podemos observar que son las mujeres (Gráfica V.15) en comparación con los hombres, quienes valoran en mayor medida a los "Padres" y "Otros familiares" como los agentes que más contribuyen



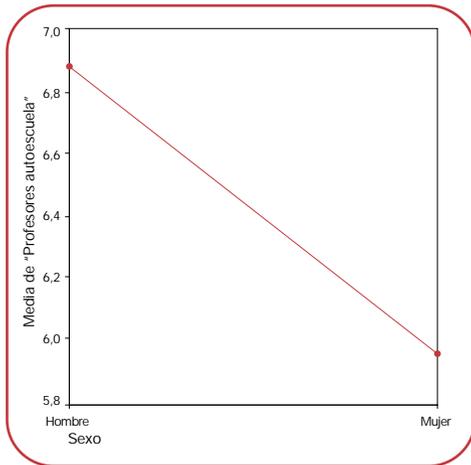
Gráfica V.15. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la contribución de los agentes a la educación y formación vial en función del sexo

a la educación y formación vial. Sin embargo, los hombres, en comparación con las mujeres, valoran en mayor medida la contribución de los *"Profesores de autoescuela"* a la educación y formación vial (Gráfica V.16).

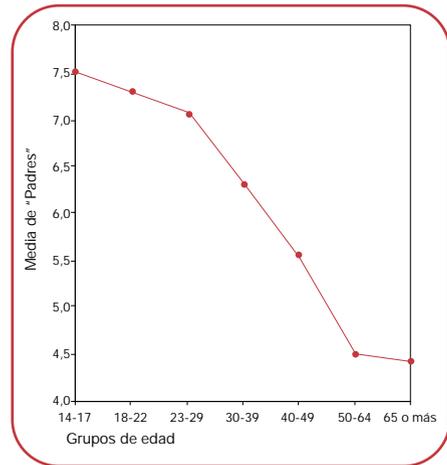
En función de los grupos de edad

Teniendo en cuenta los **grupos de edad** de los encuestados observamos (Gráfica V.17) que, a medida que se incrementa la

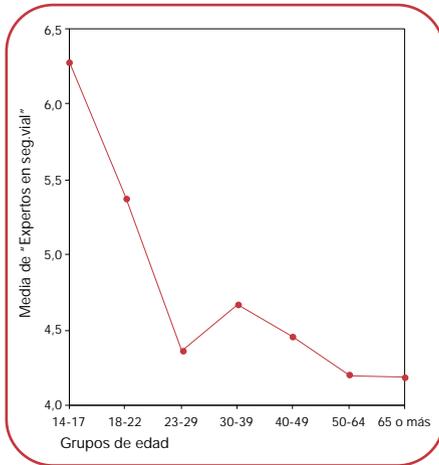
edad de los participantes en este estudio, disminuye la importancia que otorgan a los *"Padres"* como agentes importantes de la educación y formación vial. En este sentido, la valoración más elevada acerca de esta cuestión procede de los sujetos que tienen entre 14-17 años, seguidos por aquellos que tienen 18-22 y 23-29 años. Por el contrario, las valoraciones más bajas



Gráfica V.16. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la contribución de los agentes a la educación y formación vial en función del sexo



Gráfica V.17. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la contribución de los agentes a la educación y formación vial en función de los grupos de edad



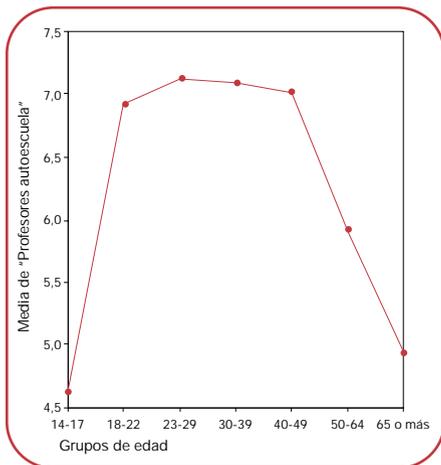
Gráfica V.18. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la contribución de los agentes a la educación y formación vial en función de los grupos de edad

proceden de los sujetos de 65 o más años, 50-64 y 40-49 años de edad.

Una tendencia similar a la que acabamos de mencionar la encontramos en la Gráfica V.18, donde los encuestados valoran la contribución de los *"Expertos en seguridad vial"* a la educación y formación vial. En este caso, los sujetos de 14-17 y 18-22 años emiten las valoraciones más elevadas al respecto. Asimismo, las puntuaciones intermedias han sido realizadas por los sujetos

que pertenecen a los grupos de edad intermedia, es decir, los que tienen entre 30-39, 40-49 y 23-29 años. Las valoraciones más bajas proceden de las personas cuyas edades oscilan entre 50-64 y más de 65 años, es decir, de los encuestados de mayor edad.

En la Gráfica V.19 podemos observar que los *"Profesores de autoescuela"* como agentes importantes para la educación y formación vial son altamente

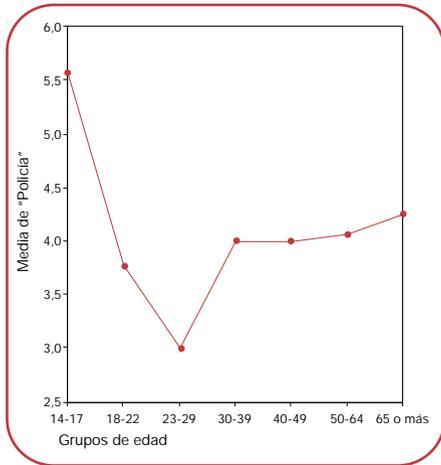


Gráfica V.19. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la contribución de los agentes a la educación y formación vial en función de los grupos de edad

valorados fundamentalmente por los grupos de jóvenes y de personas de edades intermedias, es decir, por los encuestados de 18-22, 23-29, 30-39 y 40-49 años. Sin embargo, los sujetos pertenecientes a los grupos extremos de edad, esto es, aquellos cuyas edades oscilan entre los 14-17, 65 o más y 50-64 emiten las valoraciones más bajas al respecto.

Curiosamente, y como podemos observar en la Gráfica V.20, los grupos de personas más

jóvenes (14-17 años) valoran de forma más elevada la contribución de la *"Policia"* a la educación y formación vial. Le siguen los encuestados de 65 o más años y aquellos cuyas edades oscilan entre los 50-64, 40-49, 30-39 y 18-22 años. Por el contrario, las personas de edades entre los



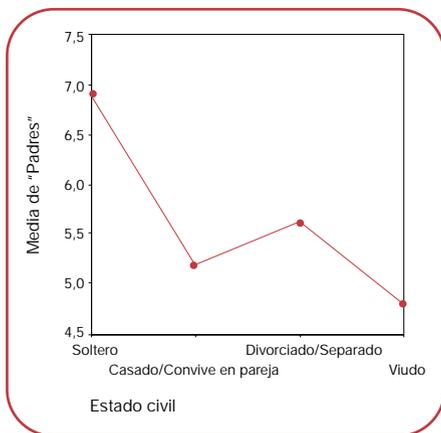
Gráfica V.20. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la contribución de los agentes a la educación y formación vial en función de los grupos de edad

23-29 años estiman en menor medida la contribución de estos agentes a la educación y formación vial.

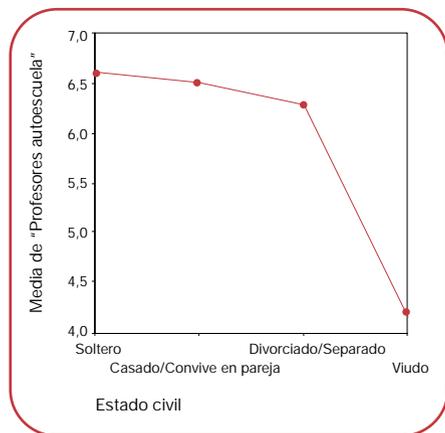
En función del estado civil

En las Gráficas V.21 y V.22, podemos observar que las personas solteras valoran en mayor medida la contribución de los "Padres" y los "Profesores de autoescuela" a la educación y formación vial. En segundo lugar, podemos observar que los

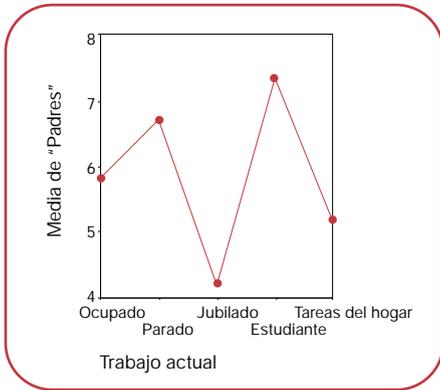
encuestados casados/conviven en pareja y los divorciados/separados valoran también de forma elevada la contribución de los "Profesores de autoescuela"; mientras que valoran en menor medida la contribución de los "Padres" a su educación y formación vial. En ambos casos, los viudos valoran escasa la contribución de ambos agentes (profesores de autoescuela y padres) a su educación y formación vial.



Gráfica V.21. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la contribución de los agentes a la educación y formación vial en función del estado civil



Gráfica V.22. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la contribución de los agentes a la educación y formación vial en función del estado civil

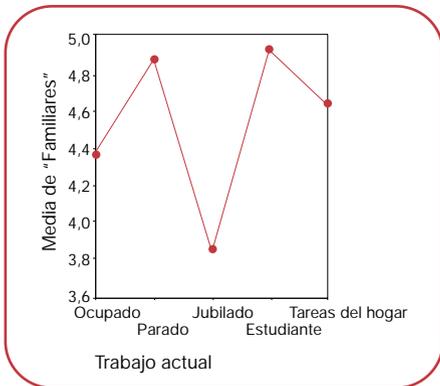


Gráfica V.23. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la contribución de los agentes a la educación y formación vial en función del trabajo actual

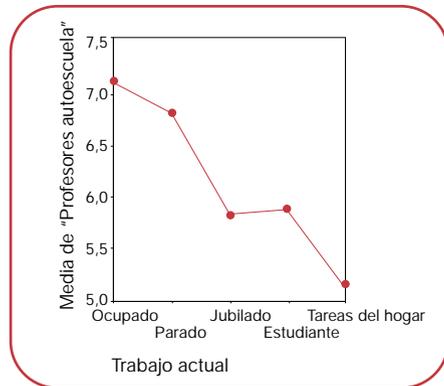
En cuanto a la valoración que los sujetos de nuestro estudio conceden a los "Padres" y "Otros familiares" como agentes contribuyentes a la educación y formación vial, observamos que las estimaciones más elevadas proceden de los sujetos que pertenecen a los grupos de estudiantes y parados. A continuación, se sitúan las valoraciones procedentes de las personas ocupadas y de las dedicadas a las tareas del hogar (cuando se juzga la contribución de los "Padres" a la educación y formación vial), tendencia que se invierte cuando los encuestados establecen la contribución de los "Otros familiares" a la educación y formación vial. En ambos casos, las valoraciones más bajas son emitidas por los jubilados. Todo ello, aparece en las Gráficas V.23 y V.24. En cuanto a la contribución de los "Profesores de autoescuela" a la educación y formación vial, en la Gráfica V.25 se evidencia que la estimación de los encuestados

En función del trabajo actual

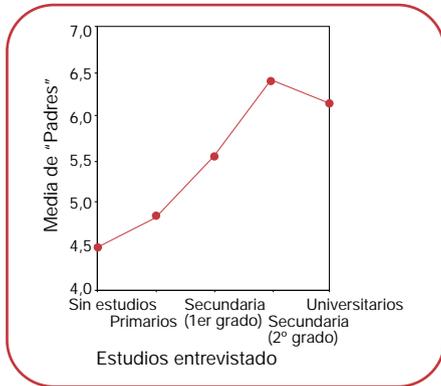
En cuanto a la valoración que los sujetos de nuestro estudio conceden a los "Padres" y "Otros familiares" como agentes contribuyentes a la educación y formación vial, observamos que las estimaciones más elevadas proceden de los sujetos que pertenecen a los grupos de estudiantes y parados. A continuación, se sitúan las valoraciones procedentes de las personas



Gráfica V.24. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la contribución de los agentes a la educación y formación vial en función del trabajo actual



Gráfica V.25. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la contribución de los agentes a la educación y formación vial en función del trabajo actual

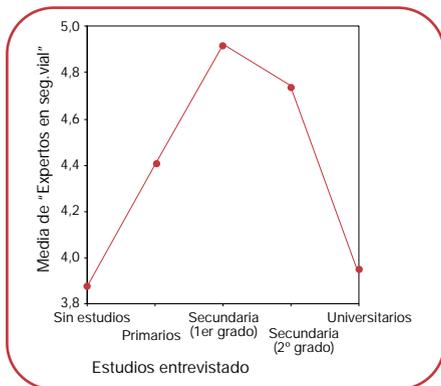


Gráfica V.26. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la contribución de los agentes a la educación y formación vial en función del nivel de estudios

sigue un orden descendente que procede de los siguientes colectivos: ocupados, parados, estudiantes y jubilados. Las personas dedicadas a las tareas del hogar emiten las valoraciones más bajas al respecto.

En función del nivel de estudios

Son los encuestados pertenecientes a las categorías de secundaria (segundo grado), universitarios, y secundaria (primer grado) quienes valoran en mayor medida la contribución de los "Padres" y "Profesores de autoescuela" a la educación y formación vial. En el otro extremo, los sujetos sin estudios y con estudios primarios valoran en menor medida esta cuestión. A modo de ejemplo, presentamos la Gráfica V.26.

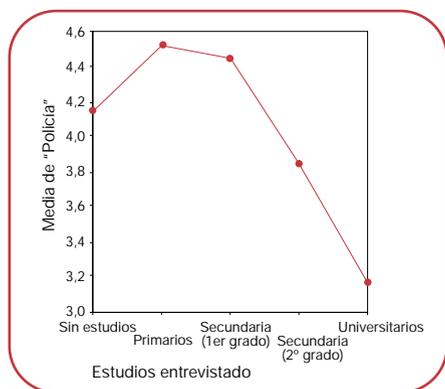


Gráfica V.27. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la contribución de los agentes a la educación y formación vial en función del nivel de estudios

Si nos centramos en la contribución que los encuestados otorgan a los "Expertos en seguridad vial" en la educación y formación vial, podemos observar (ver Gráfica V.27), que las valoraciones más elevadas proceden de los sujetos con estudios de secundaria (tanto de primer como de segundo grado) seguidos por aquellos que han cursado estudios primarios. Por otro lado, las valoraciones más bajas proceden de los

extremos en cuanto al nivel de estudios, es decir, de los universitarios y de los sujetos sin estudios.

En cuanto a la contribución que los encuestados otorgan a la "Policia" en la educación y formación vial, en la Gráfica V.28 podemos observar que los sujetos con estudios primarios, estudios de secundaria (primer grado) y sin estudios emiten las valoraciones más elevadas al respecto. Por el contrario, aquellos encuestados con estudios universitarios y con estudios



Gráfica V.28. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la contribución de los agentes a la educación y formación vial en función del nivel de estudios

de secundaria (segundo grado) estiman menor la contribución de estos agentes.

3.5.9. Percepciones y opiniones relativas a la efectividad de las medidas para reducir los accidentes de tráfico desde el punto de vista educativo

En cuanto a la percepción de los sujetos encuestados respecto a la efectividad de

determinadas medidas relacionadas con la educación en la disminución de los accidentes de tráfico (ver Tabla V.5), en general las valoraciones son muy positivas (a la mayoría de las medidas de intervención les atribuyen un valor medio entre 7 y 8 en una escala de 0 a 10). Sin embargo la valoración a cada medida de intervención es significativamente diferente ($F= 140,688$; $gl= 10$; $P< ,001$). Según la percepción de los sujetos, las medidas más

Efectividad de las medidas de intervención	Media	Error tip.	Intervalo de confianza al 95%	
			Límite inferior	Límite superior
"Trabajos para la sociedad"	6,622	,091	6,445	6,800
"Visitas a víctimas"	7,488	,080	7,331	7,645
"Información en medios de comunic."	7,572	,068	7,439	7,704
"Charlas"	6,878	,071	6,740	7,016
"Visitas a parques infantiles de tráfico"	8,361	,057	8,250	8,472
"Información personalizada"	7,334	,068	7,202	7,467
"Cursos de educ. vial niños"	8,377	,054	8,271	8,483
"Cursos de educ. vial jóvenes"	8,709	,046	8,618	8,799
"Cursos de educ. vial adultos"	8,407	,053	8,302	8,511
"Cursos de educ. vial 3.ª edad"	7,781	,073	7,637	7,925
"Cursos para permutar multas"	7,110	,080	6,953	7,268

Tabla V.5: Estadísticos estimados para la valoración de la efectividad de distintas medidas relacionadas con la educación y formación vial

Para los encuestados las medidas más efectivas para reducir los accidentes de tráfico son los cursos y actividades dirigidas a distintos grupos de edad

efectivas para reducir los accidentes de tráfico son los cursos y actividades dirigidas a distintos grupos de edad (por orden, primero a los jóvenes, luego a los adultos, a los niños y finalmente a las personas de la tercera edad). En la Ilustración V.4, se señalan los valores promedios dados a cada tipo de intervención.

Menor atención ha recibido otro tipo de actividades menos tradicionales en el ámbito de la educación y formación vial, como son la información en medios de comunicación (Media= 7,6), las visitas a víctimas de

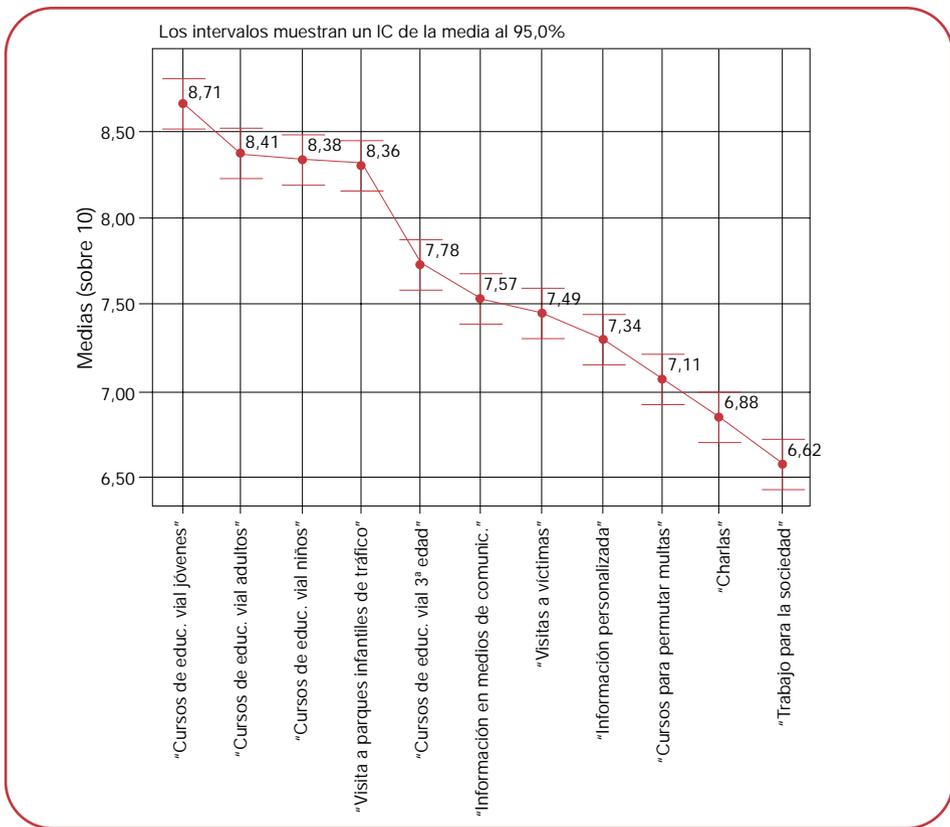


Ilustración V.4: Medias de las valoraciones sobre la efectividad de las medidas para reducir los accidentes de tráfico desde el punto de vista educativo

accidentes (Media= 7,5), la información personalizada y los cursos para permutar multas (éstos últimos forman parte de las actuales modificaciones en los sistemas de sanciones en el tráfico). En último lugar sitúan a las charlas (Media= 6,8) y los trabajos para la

sociedad (Media= 6,6) como las medidas menos efectivas dentro de las posibilidades planteadas en la encuesta.

3.5.10. Análisis diferencial de las percepciones y opiniones relativas a la efectividad de las medidas para reducir los accidentes de tráfico desde el punto de vista educativo

Las cuestiones establecidas para identificar la efectividad que el encuestado atribuye a diferentes medidas educativas destinadas a reducir los accidentes de tráfico, han dado lugar a resultados significativos en función de algunas de las variables estudiadas.

En función del sexo

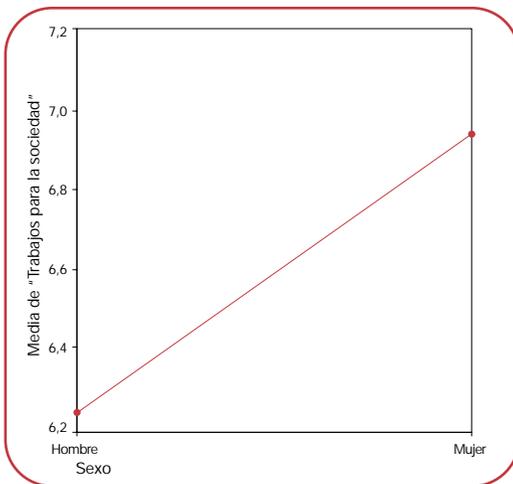
Si nos fijamos en la variable **sexo**, constatamos que las mujeres valoran más que los hombres, la efectividad de las

siguientes medidas para disminuir los

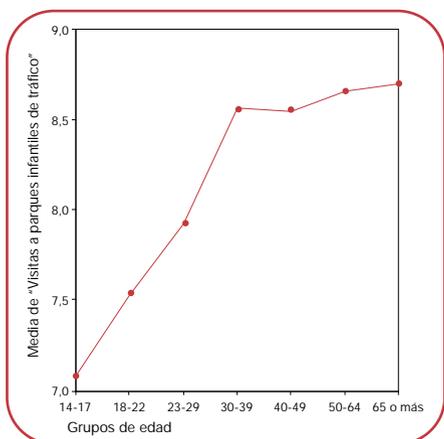
accidentes de tráfico: *“Que aquellos que hayan cometido alguna infracción, realicen trabajos para la sociedad”, “Que aquellos que hayan realizado alguna infracción, visiten a víctimas hospitalizadas por accidentes de tráfico”, “Información divulgativa en diferentes medios de comunicación (prensa, radio, TV)”, “Charlas a grupos reducidos”, “Que los niños visiten Parques Infantiles de Tráfico”,*

“Información personalizada”, “Realizar

cursos de educación vial para niños” “Realizar cursos de educación vial para jóvenes”, “Realizar cursos de educación vial para adultos” y “Realizar cursos de educación vial para la tercera edad”. A modo ejemplo, presentamos la Gráfica V.29.



Gráfica V.29. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la efectividad de las medidas para reducir los accidentes de tráfico desde el punto de vista educativo en función del sexo



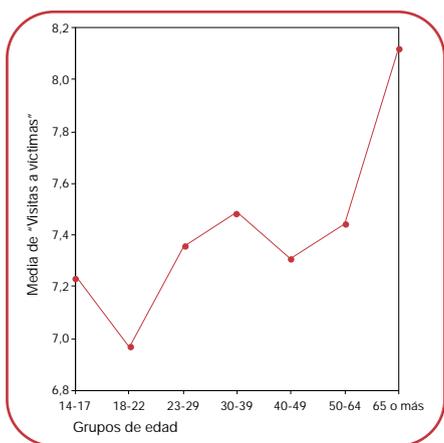
Gráfica V.30. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la efectividad de las medidas para reducir los accidentes de tráfico desde el punto de vista educativo en función de los grupos de edad

En función de los grupos de edad

Los encuestados de mayor **edad** valoran como más efectivas las siguientes medidas para disminuir los accidentes de tráfico: *"Que los niños visiten Parques Infantiles de Tráfico", "Realizar cursos de educación vial para niños", "Realizar cursos de educación vial para jóvenes" y "Que aquellos que hayan cometido alguna infracción, realicen trabajos para la sociedad"*. Por el contrario,

los encuestados pertenecientes a los grupos de menor edad emiten las valoraciones más bajas respecto a la efectividad de dichas medidas. Podemos observar una tendencia según la cual a medida que aumenta la edad asciende la efectividad asociada a las medidas analizadas. Como ejemplo de esta tendencia presentamos la Gráfica V.30.

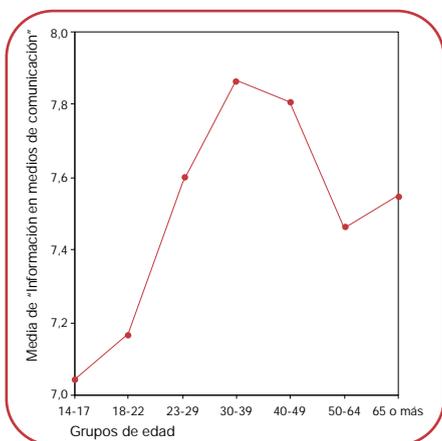
En la Gráfica V.31, podemos observar que la valoración



Gráfica V.31. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la efectividad de las medidas para reducir los accidentes de tráfico desde el punto de vista educativo en función de los grupos de edad

llevada a cabo por los encuestados sobre la cuestión que enuncia *"Que aquellos que hayan realizado alguna infracción, visiten a víctimas hospitalizadas por accidentes de tráfico"* como medida efectiva para reducir los accidentes de tráfico ha sido mayor por parte de aquellos encuestados cuya edad es 65 o más años. A continuación, y emitiendo valoraciones intermedias se encuentran los sujetos con edades comprendidas entre los 23-39, 30-39, 40-

49 y 50-64. Por el contrario, los sujetos con edades de 18-22 y 14-17 años emiten menores valoraciones al respecto. Nuevamente, observamos que las personas de mayor edad estiman más efectiva la medida citada; y, aquellos sujetos más jóvenes consideran que es menor la efectividad de la misma.



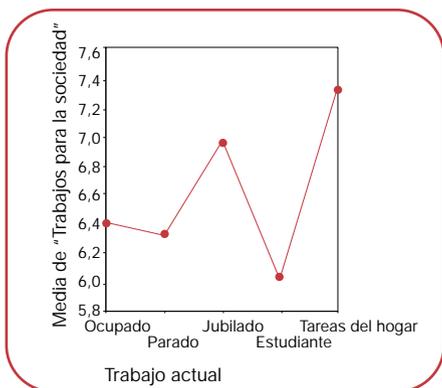
Gráfica V.32. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la efectividad de las medidas para reducir los accidentes de tráfico desde el punto de vista educativo en función de los grupos de edad

A diferencia de los casos anteriores, en la Gráfica V.32, observamos que son los encuestados de edades intermedias, concretamente, 30-39 y 40-49 años quienes estiman mayor la efectividad de la "Información divulgativa en diferentes medios de comunicación (prensa, radio, TV)" como medida para reducir los accidentes de tráfico. En este caso, los más jóvenes (18-22 y 14-17 años) valoran que es menor la efectividad de la citada medida. Las

valoraciones intermedias proceden del grupo de 23-29 años y de los dos grupos de personas de mayor edad, es decir, aquellos de 65 o más años y 50-64 años.

En función del trabajo actual

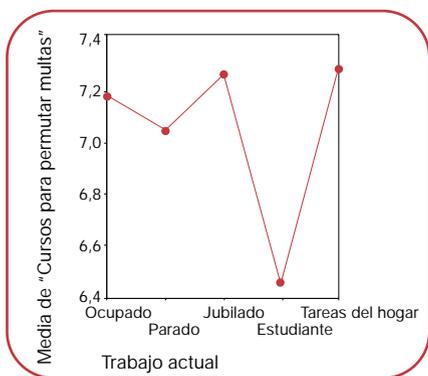
Son los sujetos encuestados dedicados a las tareas del hogar y aquellas personas jubiladas quienes valoran en



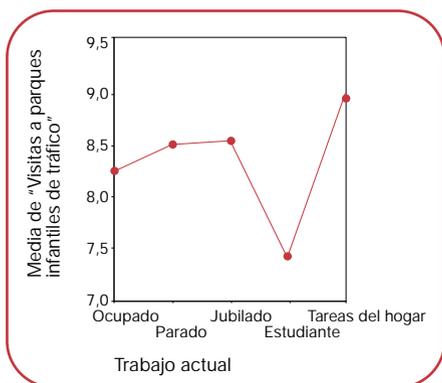
Gráfica V.33. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la efectividad de las medidas para reducir los accidentes de tráfico desde el punto de vista educativo en función del trabajo actual

mayor medida la efectividad de las estrategias que apuestan por: "Que aquellos que hayan cometido alguna infracción, realicen trabajos para la sociedad" y "Que aquellos que hayan cometido alguna infracción, visiten a víctimas hospitalizadas por accidentes de tráfico". Por el contrario, ocupados, parados y estudiantes valoran en menor grado esta cuestión. La Gráfica V.33 constituye un ejemplo del patrón mencionado.

Sin embargo, son las personas dedicadas a las tareas del hogar, jubilados y ocupados quienes valoran en mayor medida la efectividad de "Realizar cursos de educación vial para permutar o sustituir algunas multas de tráfico" como estrategia para reducir los accidentes de tráfico. Podemos constatar que los parados, aunque en menor medida, también valoran de forma elevada esta estrategia de



Gráfica V.34. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la efectividad de las medidas para reducir los accidentes de tráfico desde el punto de vista educativo en función del trabajo actual



Gráfica V.35. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la efectividad de las medidas para reducir los accidentes de tráfico desde el punto de vista educativo en función del trabajo actual

intervención. Por el contrario, las puntuaciones más bajas al respecto proceden de los estudiantes (Gráfica V.34).

Las cuestiones que hacen referencia a *"Que los niños visiten Parques Infantiles de Tráfico"*, *"Información personalizada"* y *"Realizar cursos de educación vial para niños"* son evaluadas como medidas más efectivas por aquellas personas dedicadas a

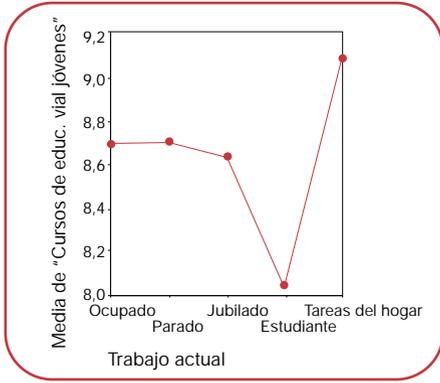
las tareas del hogar, seguidas por los jubilados, parados y ocupados. Por el contrario, los estudiantes afirman que es menor la efectividad asociada a esta medida. Como muestra de los resultados comentados presentamos la Gráfica V.35.

Finalmente, los encuestados dedicados a las tareas del hogar valoran en mayor medida la efectividad de *"Realizar cursos de educación vial para jóvenes"*, *"Realizar cursos de educación vial para adultos"*, *"Charlas a grupos reducidos"* e *"Información divulgativa en diferentes medios de comunicación (prensa, radio, TV)"*. Asimismo, la consideración de la efectividad asociada a estas medidas realizada por los estudiantes es menor. A modo de ejemplo,

presentamos la Gráfica V.36.

En función del nivel de estudios

El análisis de las cuestiones que han resultado significativas nos permite observar, por un lado, que son los encuestados con menor **nivel de estudios** (sin estudios y con estudios primarios) quienes valoran en mayor medida la efectividad de *"Que los niños visiten Parques Infantiles de Tráfico"*, *"Información personalizada"* y *"Realizar cursos de educación vial para niños"*. Por el

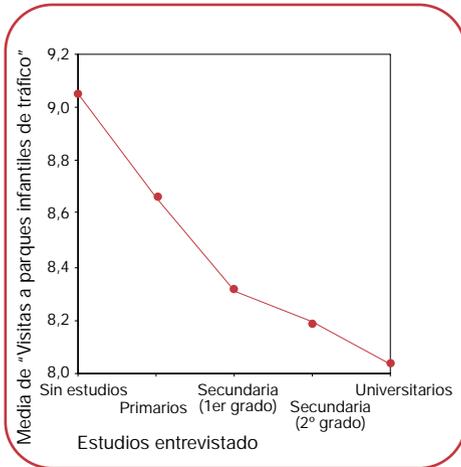


Gráfica V.36. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la efectividad de las medidas para reducir los accidentes de tráfico desde el punto de vista educativo en función del trabajo actual

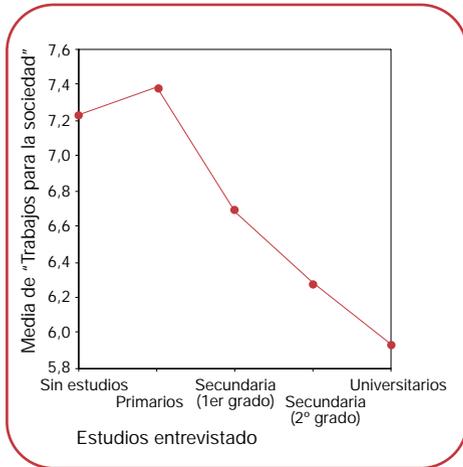
contrario, son los sujetos con estudios universitarios y estudios de secundaria (de primer y segundo grado) quienes valoran menor la efectividad de dichas medidas para la reducción de los accidentes de tráfico. A modo de ejemplo, presentamos la Gráfica V.37.

Respecto a la estrategia *"Que aquellos que hayan cometido alguna infracción, realicen trabajos para la sociedad"* (Gráfica V.38), las valoraciones

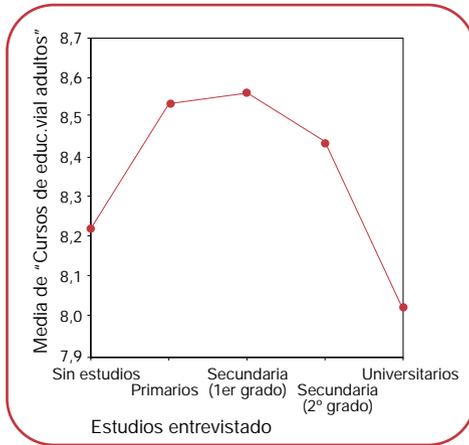
más elevadas respecto a la efectividad de dicha medida, proceden de los sujetos que tienen un nivel de estudios primarios, de aquellos sin estudios y de los encuestados con estudios de secundaria (primer grado). Del mismo modo que en las estrategias mencionadas en el párrafo anterior (*"Que los niños visiten Parques Infantiles de*



Gráfica V.37. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la efectividad de las medidas para reducir los accidentes de tráfico desde el punto de vista educativo en función del nivel de estudios



Gráfica V.38. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la efectividad de las medidas para reducir los accidentes de tráfico desde el punto de vista educativo en función del nivel de estudios



Gráfica V.39. Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la efectividad de las medidas para reducir los accidentes de tráfico desde el punto de vista educativo en función del nivel de estudios

Tráfico", *"Información personalizada"* y *"Realizar cursos de educación vial para niños"*), las valoraciones más bajas corresponden a los entrevistados con niveles de estudios universitarios y con estudios de secundaria (segundo grado). Si nos centramos en la medida *"Realizar cursos de educación vial para adultos"* (Gráfica V.39), son los encuestados con estudios de secundaria (primer y segundo grado) y con estudios primarios

los que más valoran la efectividad de esta medida para reducir los accidentes de tráfico. En el polo opuesto, siguiendo la misma tendencia descrita anteriormente, los universitarios y aquellos sin estudios valoran menor la efectividad de la realización de cursos de educación vial para adultos.

4. RESÚMENES Y CONCLUSIONES

A lo largo de este capítulo vamos a realizar un recorrido sobre algunos de los resultados que, siendo significativos, puedan ofrecer un panorama general de los conocimientos obtenidos mediante esta investigación. Y lo hacemos desde la óptica, que nunca debemos perder, de las implicaciones que los mismos pueden tener desde un punto de vista aplicado.

En este sentido, esta investigación, que pretende ser una "evaluación" por parte de la población española de los actuales sistemas de "educación" y "formación vial" que tenemos en nuestro país, puede ayudarnos a conocer algunos aspectos útiles para la reestructuración de los mismos.

Recordar en este punto lo que ya se comentó en los capítulos anteriores, esto es, que la mencionada "evaluación" ha tenido dos aspectos distintos pero complementarios. Por un lado, la percepción de los sistemas actuales por parte de la muestra ; y, por otro, los aspectos relacionados con los conocimientos, las actitudes y los comportamientos que son productos de dichos sistemas.

Igualmente, el barrido de los resultados más significativos se ha realizado desde dos perspectivas distintas. La primera de ellas trata de sistematizar las distintas opiniones y conocimientos/actitudes/comportamientos desde la óptica de la población en general. De este modo, obtenemos una imagen de lo que la población española opina acerca de los sistemas de "educación" y "formación vial". La segunda trata de sistematizar las opiniones y conocimientos/actitudes/ comportamientos en función de una serie de características diferenciales de esta población (edad, sexo, nivel de estudios, etc.). Y ello, con la intención de generar un retrato robot de las opiniones de cada uno de dichos segmentos y de los conocimientos/actitudes/comportamientos que muestra.

Además, en este apartado, junto con los datos ya mostrados en el capítulo de resultados (fundamentalmente centrado en ofrecer las medias de las respuestas de los encuestados), se aportan otros datos. Estos datos hacen referencia básicamente a porcentajes, atribuidos a determinados valores (mostrando en cierto grado la varianza), que pueden contribuir a una mayor comprensión de las aportaciones del presente estudio y de las conclusiones alcanzadas.

Este capítulo constituye únicamente una primera aproximación a las numerosas conclusiones que se pueden extraer de una investigación como la realizada, que quedan por nuestra parte para foros y publicaciones posteriores, pero que pueden y deben ser extendidas por la propia actividad del lector del estudio.

CONCLUSIONES DE LA OPINIÓN GENERAL

Referente al BLOQUE I

Respecto a la percepción de la importancia de diversos problemas sociales y sanitarios que tiene nuestra sociedad en la actualidad (cáncer, terrorismo, enfermedades cardiovasculares, sida, drogas, delincuencia y obviamente accidentes de tráfico), podemos afirmar que la percepción de la importancia por parte de la muestra utilizada representativa de la población española es elevada en todos ellos.

En la ordenación que se deriva de nuestra investigación sobre una muestra de la población española, los accidentes de tráfico ocupan el tercer lugar, por detrás del cáncer y del terrorismo, en una posición relativamente muy próxima al resto de problemas mencionados. En concreto, el 95,4% de los encuestados considera los accidentes de tráfico un problema muy importante.

En este sentido destaca el hecho de que un problema como el terrorismo que, desde un punto de vista objetivo y sin desmerecer en ningún momento su importancia, produce menos víctimas que los accidentes de tráfico, se considera un problema muy importante.

Con respecto a la percepción de la importancia de los factores causantes de los accidentes de tráfico podemos decir que está bastante asumido que el factor humano es el principal responsable de los accidentes de tráfico, seguido por las carreteras y su estado, la señalización, el tipo de vehículo y, en último lugar aunque próximo a ellas, la normativa y supervisión policial.

Es curioso resaltar cómo estos datos coinciden en cierto grado con los datos objetivos provenientes de las denominadas macroinvestigaciones de accidentes (Indiana Try-level, NHTSA, Reagir, etc.). En efecto, podemos decir que existe una coincidencia en la ordenación de los factores causantes de accidentes, aunque no existe una correspondencia exacta en cuanto al peso específico concedido a cada uno de ellos. En este sentido, es menor el peso otorgado al factor humano y demasiado alto el concedido al vehículo.

Si hacemos un análisis teniendo en cuenta los anunciados porcentajes, nos daremos cuenta que es aproximadamente un 10% de los sujetos los que consideran que el factor humano es poco importante.

También son importantes los datos referidos a que un 20% de los encuestados consideran que la señalización no es importante desde el punto de vista de la causación de accidentes.

En cuanto a la forma de conceptualizar el accidente, podemos concluir que existe un alto grado de acuerdo (hablamos de en torno a un 90%) en que el accidente de tráfico se puede evitar, fundamentalmente evitando riesgos y con prudencia; y en menor medida, aunque en un nivel preocupante, "con mi habilidad", aspecto con lo que está de acuerdo la mitad de los encuestados. Es menor (aunque nada despreciable puesto que representa aproximadamente a un 25% de los encuestados) el cierto grado de acuerdo con la consideración "inevitable" del accidente de tráfico (como fruto del destino, obedece al azar, etc.).

En cuanto a la importancia de distintas medidas para disminuir los accidentes de tráfico, la que la muestra considera más importante es la formación y la educación vial, ya que representa la opinión de aproximadamente el 90% de los encuestados, seguida de la mejora de las carreteras, del aumento de la presencia policial y en último lugar la mejora de los vehículos.

La conclusión desde el punto de vista práctico es clara: existe un alto nivel de concienciación en la muestra por lo que éste puede ser un elemento facilitador del desarrollo de nuevas medidas y contramedidas que contribuyan a paliar las consecuencias de la problemática de los accidentes de tráfico.

También podemos concluir que debemos seguir trabajando para incrementar la percepción de la importancia de los accidentes de tráfico, la responsabilidad del factor humano en su causación, la evitabilidad de los mismos con comportamientos prudentes y seguros, y disminuir la percepción de que las habilidades van a impedir que tengamos un accidente de tráfico.

Y hay que hacerlo sobre la población en general con dos objetivos claros: reforzar los conceptos correctos de una parte de la misma y modificar las creencias incorrectas que representan, como hemos visto, un porcentaje nada desdeñable que el conjunto de la población posee sobre estos aspectos vitales y determinantes en el comportamiento y consecuente riesgo en la conducción.

Y todo ello con muchas estrategias, pero fundamentalmente a través del desarrollo con más fuerza y eficacia del sistema educador y formador en este ámbito, ya que la población está muy preparada para "apoyar" estas iniciativas.

Referente al BLOQUE II

De la autoevaluación de las capacidades, aptitudes y actitudes como usuario de la vía podemos afirmar que éstas son muy altas y positivas en lo que se refiere a la percepción que tienen los sujetos cuando se comparan con los demás. Sobre todo se consideran prudentes; en segundo lugar, consideran que conocen bien la norma; y en último lugar, aunque con una autoconsideración muy elevada, que su habilidad en la conducción es muy buena.

Respecto a la evaluación sobre el nivel de conocimiento de las normas de tráfico, y desde el punto de vista complementario de los porcentajes, la investigación pone de manifiesto que en torno a un 10% de los encuestados han emitido bajas estimaciones sobre su conocimiento; y, que son muy pocos los sujetos que han otorgado a esta cuestión la máxima puntuación.

Respecto a las habilidades, la puntuación media que se otorga es muy elevada y también el porcentaje de sujetos que las consideran bajas es pequeño. Asimismo, se consideran mejores en carretera que en ciudad y autopista. En este último caso, encontramos un porcentaje relativamente elevado de sujetos que afirman no poseer ninguna habilidad para la conducción sobre este tipo de vía.

Respecto a las opiniones generales sobre la formación y la educación vial, los encuestados consideran que la falta de formación y educación vial en el tráfico es cada día más acusada. En este sentido, aparte de la media encontramos que un 70% de los encuestados están de acuerdo con esta afirmación.

En cuanto a los tópicos que hacen referencia a las diferencias hombres/mujeres y jóvenes/adultos no son tan acusados como en otras temáticas propias de la seguridad vial, como es el caso del ya estudiado de la agresividad en la conducción promovida por Actitudes de AUDI (Alonso, et. Al 2002). Ello no quiere decir que las tendencias no existan, ya que como se puede observar en el capítulo correspondiente no existe tampoco un alto grado de desacuerdo con estas afirmaciones. De esta forma, y teniendo en cuenta las distribuciones, podemos advertir que existe una creencia de que los jóvenes presentan ciertas carencias en cuanto a formación y educación vial. No ocurre lo mismo cuando nos referimos al binomio hombres/mujeres. En este caso son menores los casos en los que se está de acuerdo (alrededor del 45%) además de haber un alto porcentaje que está radicalmente en desacuerdo y, por lo tanto, podemos afirmar que menos de la mitad de la muestra está de acuerdo con el

hecho de que los hombres muestran menos formación y educación vial que las mujeres.

Podríamos tener la tentación de concluir que, en general, estos resultados pertenecientes a este bloque son muy positivos, pero sería un análisis tan simplista como equivocado.

En efecto, existen elementos positivos, como una percepción de falta de formación y educación vial puesto que ello, en la misma dirección de lo que comentamos anteriormente, constituye un elemento facilitador del desarrollo de intervenciones de este tipo de medidas.

Pero, al mismo tiempo existen elementos claramente perniciosos, como el tema de percepción de las habilidades. Si consideramos que la autopercepción de las habilidades es alta y tenemos en cuenta que existe también una percepción elevada de evitabilidad de los accidentes mediante las habilidades, ambos factores contribuyen a un incremento de los riesgos por parte de los sujetos. Por todo ello, debemos hacer hincapié de nuevo en que hace falta intervenir sobre este aspecto.

Por otra parte, no hay una atribución concreta a grupos poblacionales delimitados por el sexo, pero sí a los determinados por la edad como es el caso de los jóvenes, donde se hace necesario intervenir no solamente fundamentándolo en estos datos sino en los provenientes de las fuentes epidemiológicas. Además, todos sabemos que, pese a constituir un grupo de riesgo, existen pocas iniciativas de educación y formación vial específicas que estén diseñadas y vayan dirigidas directamente a dicho grupo.

Los datos como el relacionado con la conducción por la autopista presentan oportunidades para el desarrollo de programas de educación y formación específicos orientados a este tipo de conducción. Conducción que, por otra parte, cada día implica más tiempo de exposición al riesgo por la mayor utilización de este tipo de vías, *a priori* sin duda, mucho más seguras.

Volviendo a los conocimientos expresados respecto a las capacidades, aptitudes y actitudes podríamos tener la tentación de pensar que no existe nada que mejorar. Pero, hagamos un alto en nuestra exposición y preguntémosnos ¿cuán sinceras son estas respuestas?, ¿cuál es la correspondencia entre esa autopercepción de sus capacidades, aptitudes y actitudes con sus conocimientos, y sus verdaderas actitudes y comportamientos? Esta es, precisamente, la motivación de la existencia del siguiente bloque donde buscamos una medida más objetiva (con todos los

problemas metodológicos y las limitaciones que tiene esta tipología de estudios y específicamente el presente).

Pero, antes de comenzar este análisis, no dejemos pasar datos como el que un porcentaje tan bajo de los encuestados ¿afirma que no conocen totalmente las normas de tráfico?; o, que un porcentaje relativamente alto, ¿afirme directamente que no las conoce?

Referente al BLOQUE III

En lo referente a la evaluación de conocimientos sobre seguridad vial

Debemos partir de una reflexión inicial: existe una diferencia muy grande entre las cuestiones del tipo "sé", donde un porcentaje extremadamente alto contesta que sí "sabe hacerlo", del tipo de cuestiones en las que los sujetos tienen que dar una solución exacta a través de la cual demuestran su grado real de conocimiento.

Respecto a las preguntas del primer tipo, observamos que un 97% de los sujetos afirma que "sabe cruzar adecuadamente como peatón" y que un 94% dice que "sabe circular por una rotonda". Estas afirmaciones no correlacionarían en absoluto con un estudio observacional, lo cual nos hace pensar en un bajo grado de sinceridad o en una autopercepción equivocada por parte de los encuestados.

No ocurre lo mismo con el segundo tipo de cuestiones. En ellas, se ha observado un gran porcentaje de error en las relacionadas con la utilización de elementos de seguridad activa (ABS) con aproximadamente un 65% de errores; y, con el mantenimiento de los neumáticos donde únicamente tenemos a un 55% que realiza la importantísima acción de comprobación de los mismos.

En el caso de la forma de utilización de elementos de seguridad pasiva, ("cuando el vehículo lleva airbag no hace falta abrocharse el cinturón de seguridad"), esta tendencia se invierte de tal forma que encontramos en torno a un 97% de sujetos que aciertan la respuesta correcta.

Otro caso, especialmente importante, tiene que ver con los conocimientos relacionados con la percepción del riesgo y con las creencias. Es el caso del cinturón de seguridad donde observamos que un porcentaje pequeño (12%), pero tan importante como preocupante, piensa que es más peligroso abrochárselo que no abrochárselo.

Asimismo, se ha detectado un alto porcentaje de errores en cuestiones relacionadas

con la normativa (lo cual corrobora la conclusión expresada anteriormente de un conocimiento inadecuado de la normativa). En concreto en nuestra investigación se han utilizado cuestiones normativas de "reciente" modificación. Esto se demuestra en el conocimiento de los límites establecidos por la normativa para la ingesta de alcohol donde encontramos un 51% de sujetos que lo desconocen; y, en las acciones permitidas por la misma relacionadas con la utilización del teléfono móvil, donde el porcentaje de desconocimiento que se sitúa en torno al 38%, es realmente preocupante.

En el caso del conocimiento de las señales con un valor muy parecido al ya comentado sobre el conocimiento de la norma, podemos decir que puede estar influido por lo argumentado en ese punto y que, en todo caso, no deja de ser un valor bajo si lo correlacionamos con la importancia de su conocimiento.

Por todo lo dicho, podemos concluir que hace falta incrementar los conocimientos de la población en general. Sobre aquellos que tienen que ver con cuestiones relacionadas con la percepción del riesgo, con la utilización de sistemas de seguridad activa (cada vez más desarrollados e implementados en los vehículos y cada vez más desconocidos por los usuarios de los mismos, los conductores), de la seguridad pasiva, así como cuestiones relacionadas con la normativa, tema éste en el que tienen que contribuir distintos agentes sociales entre los que se deben encontrar los medios de comunicación.

Y reiterando lo ya dicho en este capítulo, actuar en estas cuestiones no solamente en un nivel general, sino especialmente en grupos de riesgo como son aquellos ya mencionados que desconocen que el cinturón de seguridad es, desde un punto de vista objetivo, un elemento fundamental para la seguridad.

Respecto a la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico

En este caso, y dadas las dificultades que existen de reconocimiento de las personas de sus comportamientos negativos (correspondientemente con lo que ya hemos ido advirtiendo y comprobando en algunas cuestiones anteriores), se ha utilizado la misma estrategia que otras investigaciones, como la realizada para Actitudes sobre la agresividad en la conducción, que consiste en valorar comportamientos propios y en los demás.

Respecto a los comportamientos observados en los otros se puede advertir que existe una valoración moderada de determinados comportamientos genéricos como es la falta de respeto hacia otros usuarios más vulnerables como los peatones y los

ciclistas, y algunos comportamientos que materializan esta falta de respeto como detener el vehículo en el paso para peatones, o circular o aparcar en el carril bici. Lo mismo ocurre con otros comportamientos que tienen que ver con transportes más solidarios como es el autobús, como es circular o aparcar en el carril bus-bici. Es curioso que esta "insolidaridad" dicen que no se da igual en el comportamiento de aparcar en un paso para peatones.

En concreto, tomando como referencia la opinión de los peatones, éstos de forma mayoritaria, en un 70%, consideran que los conductores conducen con poco respeto hacia ellos y hacia los ciclistas. Del mismo modo, un porcentaje también importante (un 35%) afirma que los conductores no cumplen las normas de tráfico, porcentaje casi idéntico que reconoce que los conductores no detienen el vehículo ante un paso no regulado para peatones. Más curioso por lo que contradice las opiniones de los conductores, es que el colectivo de peatones, en un 60%, considera que los conductores llevan a cabo conductas tan insolidarias como peligrosas, como aparcar en un paso para peatones.

En lo que concierne a comportamientos que tienen a su vez que ver con el cumplimiento de la norma, como puede ser el fundamental de cumplir la señalización o la utilización de sistemas de retención infantil en trayectos cortos (lo cual a su vez tiene relación con conductas de alto riesgo), vemos que las valoraciones son altas desde un punto de vista absoluto pero "bajas" si tenemos en cuenta las consecuencias de dichas conductas desde un punto de vista epidemiológico.

Ante valoraciones solamente emitidas acerca de uno mismo sobre conductas a veces asociadas con un carácter motivacional como son: "elijo el trayecto por rapidez antes que por seguridad", "cruzo por zonas no señalizadas" y "me salto semáforos si veo que no vienen coches", podemos realizar dos comentarios. Respecto a la primera conducta, encontramos valores extremos en las frecuencias ya que existe un porcentaje elevado de la muestra que ha escogido el valor 0 de la escala, a pesar de que las puntuaciones a favor de la frecuencia de realización de esta conducta son mayores. En los otros dos comportamientos restantes, las frecuencias observadas en las valoraciones apuntan que para más de la mitad de encuestados la frecuencia de realización de dichas conductas no es muy elevada, a pesar de que las puntuaciones aparecen bastante repartidas en la escala de valoración.

Cuando se pregunta por el resto de las conductas realizadas por uno mismo, aunque con menor incidencia tienen también importancia, sobre todo si tenemos en cuenta

que, tanto en datos de media como en porcentajes, estamos hablando de valores nada desdeñables. Este comportamiento de los encuestados puede tener que ver con la presión social, con la norma subjetiva, etc., es decir, con aspectos fundamentales algunos de los cuales son tratados precisamente a continuación por los propios resultados de la investigación.

Pero antes y como conclusión, podemos decir que, desde el punto de vista de la educación y la formación vial, se debería intervenir y tratar los precedentes y los comportamientos específicos aquí reflejados (y otros similares) puesto que contribuyen, sin duda, al incremento del riesgo y son base de numerosos accidentes que pasan a engrosar las estadísticas de víctimas de accidentes de tráfico en nuestro país.

Estableciendo una relación entre los porcentajes aquí descritos y las probabilidades de ocurrencia de los accidentes podemos afirmar que, lo que aquí supone un bajo tanto por ciento en las respuestas, en la práctica se multiplica en número de conductas inseguras y esto, incrementa la probabilidad de sufrir un accidente y consecuentemente los produce.

Respecto al grado de aceptación e interiorización de la norma

Se ha observado una alta que no adecuada o "ideal" (por no ser máxima) interiorización de las normas de tráfico en general. En una de sus formas más particulares, las señales, se observa esta tendencia en uno de sus puntos más extremos, lo que contradice el comportamiento advertido anteriormente. Decae en el caso de las nuevas tecnologías, pero presenta un sorprendente patrón neutral teniendo en cuenta que no tiene por qué haber una percepción negativa por parte de la población en general con pocos conocimientos sobre el riesgo que pueden entrañar las mismas.

Lo predicado de las normas de tráfico en general, se corresponde con las normas específicas presentes en el cuestionario de la investigación, como las que se refieren a la utilización del casco y del cinturón de seguridad.

Con respecto al cinturón, el 72,8% de los encuestados dice estar bastante de acuerdo (puntuaciones que oscilan entre 8 y 10) y de éstos, prácticamente la mitad, esto es un 51,7% manifiestan un acuerdo total con el hecho de que, aunque no fuera obligatorio se abrocharían el cinturón de seguridad. No obstante, y en correspondencia con una pregunta sobre este elemento de seguridad realizada en el apartado de conocimientos, podemos observar que todavía en torno a un 11% de los encuestados se manifiesta poco a favor de esta conducta.

Con respecto al casco, la pregunta se formuló intencionalmente con otra orientación, preguntando a los encuestados no si se lo pondrían aunque no estuviese regulado, sino poniéndoles en el papel de legisladores al afirmar que la utilización del casco debería ser voluntario y, por tanto, que lo lleve quien quiera. La respuesta también es relativamente contundente, aunque en este caso también existe un grupo más elevado en torno a un 17% (en valores de 8 a 10) y a un 11% en valores estrictamente de 10 que consideran que debería ser voluntario.

Si lo analizamos en función de porcentajes, vemos que tanto normas como señales no tienen valor desde el punto de vista de la seguridad, únicamente para un 5.8% y un 1.2% de los sujetos encuestados, respectivamente, lo cual representa porcentajes relativamente bajos.

Resulta difícil, hemos de confesarlo, extraer una conclusión clara de los resultados de este apartado en este primer ejercicio que supone este capítulo de la presente publicación. Podemos decir que, precisamente la aceptación y la interiorización de la norma son elementos esenciales desde el punto de vista de la fundamentación de una conducta segura y estos datos no concuerdan en absoluto con los reflejados hasta el momento. Es por ello que, en el presente punto, preferimos, como es propio de cualquier investigación apuntar la necesidad de abrir una línea de investigación que permita profundizar y aclarar las motivaciones últimas de estas respuestas. Y esto, no con el objetivo de investigar por investigar, sino porque creemos firmemente que en la respuesta a esta cuestión está una de las claves que, sin duda, puede ayudarnos a conocer mejor el comportamiento de los españoles en la conducción y su relación con los accidentes de tráfico.

En todo caso, si que podemos decir que existe un porcentaje de los encuestados que muestra unos pensamientos poco seguros en relación a la interiorización de la norma. De este modo, es inasumible ese elevado porcentaje de personas que no tienen clara la importancia de la utilización del cinturón de seguridad o la falta de un porcentaje contundente que lo tenga absolutamente claro.

Lo mismo podemos decir respecto a ese grupo que manifiesta que las señales no tienen valor desde el punto de vista de la seguridad. Un grupo como el que mantiene este pensamiento incrementa el riesgo de esta población y del conjunto de los que interactúan con la circulación.

Respecto a la percepción del riesgo

Existe una alta percepción del riesgo en general pero con valores diferenciales acusados cuando nos centramos en conductas concretas.

De esta forma, de todas las conductas seleccionadas para este estudio (ojalá pudieran haber sido muchas más), la que se ha considerado más peligrosa por parte de los sujetos encuestados ha sido la de ir de pasajero con un conductor que ha ingerido alcohol. Sin embargo no se considera tan peligrosa la situación cuando el que ha consumido alcohol es uno mismo (ya dijimos que con dos cervezas se puede superar el máximo nivel de alcohol en sangre permitido). En efecto, en el valor extremo de consideración de peligrosidad (valoración de 10) en el caso de ser pasajero tenemos al 57,6% de los encuestados, frente al segundo caso, donde solamente dan esta puntuación el 22,9 % de los mismos. Visto desde el otro extremo, sólo existe un 3,4% de los entrevistados que piensa que es poco peligroso (puntuaciones de 0 a 4) ser pasajero frente a un 23,1% cuando se consideran conductores.

Otra conducta percibida como altamente peligrosa está relacionada con la circulación en paralelo de los ciclistas, tema de cierta polémica (por la opinión distinta de ciclistas y conductores) y, finalmente, permitido por las últimas modificaciones normativas. Únicamente un 6,2% lo consideran poco peligroso (puntuaciones de 0 a 4).

Otras conductas percibidas con un nivel relativamente alto de peligrosidad son las que se refieren a la conducción en condiciones climatológicas adversas, al incumplimiento de los tiempos de conducción y descanso y los cruces como peatón por pasos no regulados con semáforos. En el primer caso existe en torno a un 5% y en el tercer y cuarto caso en torno a un 10% de la muestra que considera estos comportamientos como poco peligrosos.

En lo que respecta a la utilización del sistema de manos libres para hablar con el móvil podemos decir que existe un cierto grado de percepción de riesgo (no hay que olvidar que esta conducta lo tiene pese a estar permitida desde el punto de vista legal). Al margen de la media que ya comentamos existe un alto porcentaje (que representa aproximadamente un 42,7% de sujetos) que atribuye mucha peligrosidad, que lo consideran totalmente peligroso un 22,7%; y, a la vez existe un porcentaje mayor que en los casos anteriores y que representa el 24,8% que le atribuye poca peligrosidad.

Otra cuestión interesante es que no existe un alto grado de acuerdo con el hecho de que las mejoras en las vías y en los vehículos permiten arriesgarse más sin incrementar el riesgo de accidente. Este "optimismo tecnológico", desde un punto de vista subjetivo, no es tan alto como podríamos creer a priori. Ahora bien, si

atendemos a los porcentajes vemos un fenómeno también observado anteriormente, ya que encontramos un porcentaje considerable de sujetos, un 15,3% de la muestra, que piensa que sí que podemos incrementar el riesgo (en valores de 8 a 10 de la escala) y un 3,7% que está totalmente de acuerdo con esta afirmación (valor de 10), lo que constituye indudablemente un grupo de riesgo.

En lo que se refiere a la utilización del autobús, éste no es percibido como más seguro que la utilización del coche particular, lo cual no corresponde indudablemente con los datos objetivos que nos ofrecen las fuentes epidemiológicas.

Respecto al contexto de conducción, no se considera diferencial la peligrosidad en la conducción por carretera o por ciudad, aunque sí que se considera ligeramente más peligrosa la circulación por autopista, y específicamente en los tramos de incorporación a la misma. Esto, indudablemente tiene relación con los conocimientos que ya vimos anteriormente.

Como conclusión, podemos decir que de todos estos datos se desprende que la percepción del riesgo de los conductores españoles está modulada por el hecho de que los comportamientos clasificables de riesgo estén realizados por terceros o por la propia persona. Quizás este hecho esté influido por el pensamiento anteriormente descrito de la confianza en las propias habilidades que hace disminuir dicha percepción.

Por otra parte y en un terreno más concreto, encontramos que existe un porcentaje alto de encuestados que no perciben riesgo en conductas que, pese a no estar prohibidas, como es el caso de la utilización del teléfono móvil con manos libres, representa indudablemente un incremento del riesgo en la conducción.

Otro tema del todo interesante es reconocer, de nuevo, a ese grupo de riesgo de la muestra que sí que tiene un "optimismo tecnológico" que les conduce sin duda a incrementar el riesgo asumido en el marco de la conducción.

Referente al BLOQUE IV

Respecto a las percepciones y opiniones relativas a la formación vial

Como ya se comentó en el capítulo de resultados en este apartado, se ha evaluado la percepción de los sujetos sobre el aprendizaje de la conducción vinculado al contexto de la autoescuela, se ha valorado la percepción del aprendizaje relacionado con otros contextos y se ha analizado la percepción vinculada con aspectos normativo-legales relacionados con la formación vial.

En cuanto a la percepción de la formación vial recibida en el contexto de la autoescuela en general es bastante alta (en torno a 8 puntos en la escala de 0 a 10). Son datos buenos relacionados con el contexto de las autoescuelas, donde encontramos que, en las puntuaciones de 8 a 10, se sitúa el 71% de los encuestados, de los que un 40% se sitúa en la puntuación de 10. Únicamente tenemos un 6.8% que está poco de acuerdo (puntuaciones de 0 a 4) con este aspecto.

En lo que se refiere a que los profesores de autoescuela además de conocimientos sobre normativa enseñan educación vial, nos encontramos con una tendencia positiva aunque menor. En este caso, encontramos puntuaciones altas pero menores, en torno a un 62% en las puntuaciones de 8 a 10 y solamente un 27% en la puntuación de 10. En cuanto a los "poco de acuerdo", el porcentaje es extremadamente similar al anterior, concretamente un 6,9% en este caso.

Por otro lado, se manifiestan deficiencias en los contenidos, por ejemplo, los relacionados con los nuevos sistemas de seguridad activa que incorporan los vehículos, como el ABS, el SP, etc., donde encontramos en torno a un 70% de encuestados que no están de acuerdo con el hecho de que estas cuestiones se enseñen en la autoescuela.

La percepción del aprendizaje de la conducción en otros contextos es menos valorada que en el contexto de la autoescuela. En este sentido, teniendo en cuenta el resto de contextos de aprendizaje planteados, la experiencia tiene una alta valoración, mientras que los familiares y amigos son los peores valorados como personas más adecuadas para enseñar a conducir. En todos los casos, la dispersión es muy grande, y encontramos en los extremos porcentajes que, aunque distintos en su peso, son dignos de tener en consideración. Así, por ejemplo, en el caso de los familiares y amigos, un 28% está totalmente en desacuerdo y en torno a un 5% están totalmente de acuerdo con la utilidad de dichos colectivos.

Por otra parte, respecto a la percepción del aprendizaje de la conducción relacionado con aspectos normativo-legales, las opiniones en general son positivas. Consideran de gran utilidad los conocimientos adquiridos en la obtención del permiso o licencia, los cuales además consideran que estaban centrados no sólo en la normativa y la reglamentación sino también en la enseñanza de actitudes de seguridad y prudencia.

Podemos complementar estas afirmaciones con los datos referentes a porcentajes

de las cuestiones anteriores. Así, podemos decir que, respecto a la utilidad de los conocimientos, un tercio de los encuestados está totalmente de acuerdo (valor de 10) y son dos tercios cuando consideramos el rango de 8 a 10; mientras que únicamente en torno al 9% no tiene una opinión positiva (0-4). Por otro lado, respecto a si se ha producido también una enseñanza de actitudes de seguridad y prudencia, los valores son menores pero considerables, ya que un 23% está totalmente de acuerdo; bastante de acuerdo un 58%; y, tan sólo un 7% manifiestan estar poco de acuerdo (0-4).

En lo que se refiere a nuevas acciones formativas (algunas de las cuales se están experimentando actualmente, como es el caso de los cursos post-licencia con el proyecto NovEv/Advanced) que complementen las actuales, existen buenas percepciones por parte de la muestra encuestada. De este modo, consideran que sería muy interesante la posibilidad de asistir a cursos de formación vial especializada sobre nuevos sistemas de seguridad o sobre conducción en situaciones extremas (como una forma de cubrir las lagunas de aprendizaje que manifiestan tener los sujetos) y, en menor medida, la importancia de recibir cursos de reciclaje sobre conducción segura tras uno o dos años de práctica, aunque también con un cierto alto grado de aceptación.

Finalmente, los encuestados emiten una valoración media del *sistema actual de evaluación para la obtención del permiso/licencia*, así como del nivel de recuerdo de los conocimientos adquiridos en su proceso de aprendizaje.

Como conclusiones, podemos decir que, por parte de la muestra existe una percepción relativamente buena de la formación vial recibida en el contexto de la autoescuela. Evidentemente, el hecho de que el porcentaje que piensa que esta formación es muy buena y el porcentaje que opina lo contrario, relativamente bajo el primero y muy bajo el segundo, presentan una indudable necesidad de realizar cambios en este sistema, para desde una no mala percepción tratar de mejorarla.

Quizás un hecho que motiva que esta percepción sea solamente relativamente buena, es que los profesores de autoescuela enseñan educación vial, aunque en un grado más alto de lo esperado y en un grado distinto del deseado. Otra motivación de la mencionada percepción puede estar en las manifestaciones referentes a las deficiencias en los contenidos como los sistemas de seguridad activa.

Además, hay que recalcar que la falta de aprendizaje en el uso de los nuevos sistemas de seguridad activa (que, por otra parte ya se había detectado a lo largo de

esta encuesta cuando se analizaron los conocimientos en el Bloque III) puede ocasionar comportamientos de alto riesgo ante situaciones de emergencia.

No obstante, y a pesar de las posibles deficiencias que se puedan identificar en el contexto de las autoescuelas, desde el punto de la muestra utilizada en esta investigación representativa de la población española, ésta es mayor que la del resto de contextos. Parece lógico pues concluir que, dada la dispersión de opinión sobre la contribución de los mencionados "otros contextos", facilita y permite dirigir las posibles propuestas de re-estructuración únicamente con criterios científicos más objetivos. En todo caso es necesario plantearse un debate en torno al papel "complementario" que familiares y amigos deben de jugar en la formación de los conductores. Asimismo, habría que analizar con detenimiento cómo se pueden casar determinadas medidas y contramedidas relacionadas con la formación vial que pueden tener a su base la utilización de la experiencia como estrategia de aprendizaje complementaria.

Por otro lado, hay que trabajar desde esa perspectiva de re-estructuración para la mejora de la formación vial en cuanto a la utilidad de los conocimientos adquiridos en la obtención del permiso o licencia. Quizás, uno de los elementos que puede contribuir a modificar dicha percepción puede venir dada por la enseñanza de actitudes de seguridad y prudencia, así como por estrategias relacionadas con este tipo de actitudes que hasta el momento, tal y como demuestra esta investigación, tienen un valor escaso.

Por cerrar esta breve reflexión en torno a los resultados obtenidos respecto del sistema existente, podemos añadir que el nivel recuerdo que se atribuye a los conocimientos adquiridos es bajo y preocupante (datos éstos que podemos complementar con los obtenidos del bloque anterior). Esto nos lleva a concluir que es necesario la ya mencionada re-estructuración del sistema tal y como está concebido.

Por último, y en este mismo sentido, el bajo grado de valoración del sistema actual de evaluación para la obtención del permiso/licencia, muy relacionado con las cuestiones comentadas hasta el momento, debe de ser contemplado como una variable tan susceptible como necesitada de modificación.

La modificación del sistema puede y debe contemplar estrategias complementarias de acción, entre las que se cuentan ciertas estrategias de post-formación que, en general, tienen una buena percepción por parte de los sujetos encuestados. Dicha percepción puede, y en la práctica lo está siendo, contribuir a ser un escenario de

experimentación de ciertos aspectos que, sin duda, deben aplicarse a las acciones formativas fundamentales de base.

Referente al BLOQUE V

Respecto a las percepciones y opiniones relativas a la educación vial recibida y recordada.

El recuerdo es alto y la utilidad desde el punto de vista de su propia esencia, es decir, el que haya contribuido a generar comportamientos más seguros parece quedar demostrada en cierto grado.

Así, la valoración que realizan respecto al recuerdo de los conocimientos adquiridos en materia de educación vial, es mucho mas alta (Media= 7,86) que los conocimientos adquiridos en el ámbito de la formación vial (recordemos que a la cuestión "Se le han olvidado muchas de las cosas que aprendió cuando se sacó el carné" la valoración media de los sujetos era de 4,8). En concreto, en lo que se refiere a la educación vial, más de la mitad de los encuestados (exactamente el 56,8%) emiten valores elevados. No obstante, únicamente en torno a un 19% de los encuestados dice recordarlos totalmente. Además, aproximadamente un 7% de los encuestados valora escasamente esta cuestión (valores de 0 a 4).

De la misma forma, manifiestan un alto grado de acuerdo en cuanto a que la educación vial que han recibido les ha enseñado a actuar de forma más prudente y segura. En este caso, nos encontramos con que también más de la mitad (exactamente el 59,3%), valora de forma muy elevada este aspecto. No obstante únicamente en torno a un 23% dice recordarlos totalmente. También en este caso, en un porcentaje bajo, pero a tener en cuenta, encontramos en torno al 6% de los encuestados que valoran escasamente esta cuestión (valores de 0 a 4).

Como conclusión de estas cuestiones, podemos afirmar que, considerando los datos obtenidos, estamos ante un bajo nivel de recuerdo de la educación, que es susceptible de mejora. En este sentido, hay que trabajar desde el punto de vista de la mejora y extensión de los programas existentes. Y esto se hace más necesario cuando sabemos, desde un punto de vista experimental (fundamentalmente a través de evaluaciones realizadas desgraciadamente únicamente en otros países), que dichos programas de educación vial contribuyen a la generación de conductas más responsables, seguras y solidarias en el ámbito del tráfico. Esta conclusión teórica es compartida en cierto grado también por los encuestados en la presente investigación.

Respecto a las percepciones y opiniones relativas a la aplicación actual de la educación vial

En este apartado se trata de valorar la opinión que tienen los sujetos encuestados que han recibido educación vial y que a su vez tienen hijos a su cargo, sobre el sistema actual en que se aplica la educación vial. De ello, se extraen una serie de opiniones muy interesantes que pasamos a comentar a continuación.

Los sujetos entrevistados le dan una gran importancia a la educación vial como materia que deben aprender sus hijos. Respecto a esta cuestión, el 89,2% de los sujetos encuestados entrevistados otorgan un elevado grado de importancia (puntuaciones de 8 a 10) a la educación vial, de los cuales casi el 60% con un valor altísimo (valor de 10). Frente a estas opiniones encontramos que no existe ningún sujeto que le dé una valoración baja (puntuaciones de 0 a 4).

Además, consideran que en la actualidad la educación vial se imparte de modo adecuado. Así lo considera en torno al 52% de los encuestados (puntuaciones de 8 a 10), frente en torno al 6% que considera exactamente lo contrario (puntuaciones de 0 a 4).

Se implican en gran medida en este proceso educativo como padres enseñando educación vial a sus hijos. En concreto, en torno a un 65% de los encuestados dicen enseñar educación vial (puntuaciones de 8 a 10); y, en torno a un 31% afirman enseñarla totalmente (puntuación de 10). En el otro lado, encontramos a los que dan una puntuación moderada (entre 5 y 7) y que representan en torno a un 24%, así como un preocupante 11% que otorgan unas puntuaciones muy bajas (0 a 4) a este aspecto.

En líneas generales, no consideran necesario recibir más información y formación para poder participar de forma adecuada en la enseñanza de esta materia a sus hijos. No obstante, y si profundizamos en los porcentajes de respuesta atribuibles a cada grado de la escala, nos encontramos que un 37,5% sí que admite necesitar bastante información y formación para realizar esta tarea.

En la cuestión relacionada con el conocimiento de los sistemas de retención que se deben utilizar para los niños, existe una alta valoración de esta cuestión, ya que encontramos en torno a un 73% con puntuaciones altas (valores de 8 a 10), un 40% que dicen conocerlos totalmente; y, tan sólo, pero preocupante, un 6,5% que admite tener un conocimiento escaso.

Consideran que los menores apenas reciben educación vial en el colegio según nos comentan sus padres y/o tutores. Recordamos que la media estaba situada

sobre 6. Únicamente en torno a un 47% valoran de forma elevada (puntuaciones de 8 a 10) que el centro escolar (colegio o instituto) al que asisten los hijos o menores que están a cargo del entrevistado enseña educación vial. Tengamos además en cuenta que casi una cuarta parte, en torno al 23%, piensa que no se realiza esta actividad.

Como conclusiones, podemos decir que, en correspondencia con lo opinado sobre aspectos similares establecidos en otros bloques, existe un alto grado de acuerdo (de los más altos de esta investigación) con el hecho de que la educación vial tiene una gran importancia por lo que sus hijos deben aprenderla.

Consideran que se imparte de modo adecuado. Se implican en gran medida en este proceso educativo como padres, aunque el grado que se muestra es, desde nuestro punto de vista (y desde ellos mismos si consideramos la respuesta sobre la importancia) relativamente bajo. Para ello, parecen no necesitar mucha más información, pero de nuestros análisis se desprende que la necesitan tal y como reclama un porcentaje tan alto de la muestra y como se deriva de una cuestión relacionada como es el conocimiento de los sistemas de retención infantiles.

Pero, si algo contribuye a generar un panorama en cierto grado desolador es el hecho de que existe una opinión común en torno al hecho de que el grado de aplicación de la educación vial en los colegios es baja. Parece pues necesario potenciar el incremento de esta presencia en el marco de los colegios.

Respecto a las percepciones y opiniones relativas al carácter general de la educación vial

Cuando abordamos esta problemática desde una perspectiva general nos damos cuenta de las siguientes percepciones que pasamos a comentar.

Los sujetos encuestados coinciden de forma general en que es importante que la educación vial se incremente. Más de las tres cuartas partes, en torno a un 79% está bastante de acuerdo con esta afirmación (8 a 10), frente a un escaso 1,8% que no está de acuerdo.

Que se imparta de forma obligatoria en todas las edades y a lo largo de toda la vida (las medias giran en torno al 8 en una escala de 0 a 10). Mas de la mitad de los sujetos, en torno a un 57% manifiestan una alto de grado de acuerdo con la afirmación de que la educación vial que enseñan los padres a sus hijos se produce a lo largo de toda la vida; y, en torno a un 28% dice estar totalmente de acuerdo. En el extremo opuesto encontramos un 11% que no opina de este modo.

Respecto a la cuestión relacionada acerca de si la educación vial debería darse en todas las edades y no sólo a los niños, destacar que concretamente un 46,7% de los encuestados afirma estar totalmente de acuerdo con este hecho, que si sumamos a los que están bastante de acuerdo (valor de 8 y 9) nos llevan hasta un porcentaje del 80%. Consecuentemente, en el polo contrario encontramos únicamente en torno a un 2% de la muestra.

Respecto a si el tema de la educación vial debería ser obligatorio en el colegio, encontramos que casi un 80% está de acuerdo con esta afirmación (8 a 10), del que un 50,6% está totalmente a favor y únicamente un 3,4% no está de acuerdo con esta cuestión.

Además, los encuestados perciben que en la vida diaria, la gente suele mostrar falta de educación y formación vial (Media= 7,9). Dos terceras partes de los encuestados opinan de este modo en una valoración alta (8 a 10) frente a aproximadamente un 5% que opinan lo contrario.

No existe una tendencia definida respecto al grado de implicación de los padres y las madres en la educación vial (Media= 5,4).

En conclusión, y en concordancia con lo expuesto anteriormente por los encuestados, parece necesario un incremento de la presencia y aplicación de la educación vial. Esta debería producirse a lo largo de toda la vida, cuestión esta que en menor grado de lo deseado no se da.

En este mismo sentido, se piensa que la educación vial debería ser obligatoria en el colegio, cuestión ésta que tomada en su sentido menos normativo (menos referido a la legislación educativa vigente), no tiene ninguna correspondencia con la realidad.

En todo caso, también representa una deficiencia la falta de implicación de los padres y las madres con la educación vial en la práctica, desde el punto de vista de la población en general (no únicamente de aquellos que tienen niños a su cargo), lo que contrasta con lo concluido anteriormente y sobre lo que habría que averiguar las verdaderas motivaciones de estas respuestas puesto que, como en algún caso anterior, nos parece una cuestión fundamental a tener en cuenta.

Respecto a las percepciones y opiniones relativas a la contribución de los agentes en la educación y formación vial

Hay que resaltar que no existe ningún colectivo que sea especialmente requerido y valorado para la realización de esta tarea. En efecto, la percepción que tienen en

general los sujetos encuestados sobre la contribución de diferentes agentes sociales en su educación y formación vial es bastante baja (la mayoría por debajo del valor medio en la escala de 0 a 10).

Los agentes sociales más valorados (aunque las valoraciones no son muy altas) en cuanto a su contribución a la educación y la formación vial son los padres y los profesores de autoescuela.

Los encuestados opinan que, tanto los expertos en seguridad vial como los familiares, amigos y compañeros, y policías, apenas han contribuido en su educación y formación vial, lo que nos indica claramente la necesidad de una mayor implicación de estas instituciones en el proceso de aprendizaje del sujeto tanto en el ámbito de la educación como en el de la formación vial.

Más de la mitad de los encuestados (53.9%) valoran que los "profesores de autoescuela" han contribuido de forma elevada (puntuación entre 8 y 10) a su educación y formación vial; mientras que un 38.4% de la misma muestra valora también elevada la contribución ejercida por los "Padres" en el ámbito de su educación y formación vial. Nuevamente, cuando se juzga la aportación de los "Profesores de autoescuela" a la educación y formación vial de los encuestados, más de la cuarta parte (26.6%) de los mismos se manifiesta totalmente de acuerdo con la citada contribución; mientras que son menos, concretamente un 16.7%, los sujetos que afirman estar totalmente de acuerdo con la contribución ejercida por los padres a su educación y formación vial. Ascende a un 20% los encuestados que manifiestan que los "Profesores de Autoescuela" no han contribuido en absoluto a su educación y formación vial; mientras que un 4.3% de la muestra dice que ha contribuido poco. De forma similar, en el caso de los "Padres", un 18% también afirma que no han contribuido para nada en su educación y formación vial; mientras que un 10.3 dice que han contribuido poco.

A continuación, la muestra estudiada valora de un modo bastante similar la contribución ejercida por los "*Expertos en seguridad vial*", "*Otros familiares*" y "*Amigos y compañeros*". En este sentido, el 46.4% de la muestra valora escasa (puntuaciones entre 0 y 4) la contribución de los expertos en seguridad vial a su educación y formación vial; mientras que el 37.5% de los mismos afirma que los expertos en seguridad vial no han contribuido en absoluto a su educación y formación vial. Las valoraciones elevadas al respecto (puntuaciones entre 8 y 10) proceden tan sólo de una tercera parte de los encuestados (33.8%).

Siguiendo la misma tendencia que en el caso anterior, un 43.3% de los encuestados afirman que "*Otros familiares*" han contribuido poco a su educación y formación vial (porcentaje que se sitúa en 42.7% cuando se estima escasa contribución de "Amigos y compañeros"); y un 26% afirma que "Otros familiares" no han contribuido en absoluto a su educación y formación vial (porcentaje que se sitúa en un 22.3% cuando se valora la nula contribución de "Amigos y compañeros" al respecto). Tan sólo un 21.7% de los sujetos manifiesta que "Otros familiares" han contribuido bastante a su educación y formación vial (mientras que este porcentaje es del 16.9% cuando se estima de forma elevada la contribución de "Amigos y compañeros").

En menor grado se valora la contribución de la "Policía" a la educación vial, ya que tan sólo una cuarta parte de la muestra, concretamente un 26.6% evalúa de forma elevada la contribución de los agentes policiales a su educación y formación vial. Sin embargo, observamos que, la mitad (51.8%) de los encuestados dice que los agentes policiales han contribuido poco: aunque de este porcentaje, el 39.7% afirman que la policía no ha ejercido ninguna contribución a su educación y formación vial. Finalmente, como ya pudimos constatar, el promedio más bajo es para "Otros" (agentes).

Si tenemos en cuenta la gran dispersión en los porcentajes atribuidos a los distintos colectivos, además del bajo valor general que tiene cada uno de ellos, podemos concluir que la participación de colectivos es demasiado dispersa. Es necesario en cada segmento identificar un colectivo o colectivos líderes que sean los responsables de la educación y la formación vial.

En este mismo sentido, es importante incrementar el papel y la eficacia de dos colectivos que, aunque hayan sido valorados en mayor medida que el resto dada su importancia en estos campos complementarios de la educación y la formación vial, lo han sido en menor medida de lo deseado.

De igual manera podemos referirnos al papel de otros colectivos como el de los policías locales que, en muchos casos, desarrollan un trabajo desmedido que va más allá de sus responsabilidades. El papel de la policía, en el ámbito de la educación vial en el marco del aula, aunque complementario al de los profesores debe centrarse en los grupos de edad adecuados y permitir desarrollar mayor eficacia en dicha labor. Además en su caso, la tarea de la policía se extiende o entendemos se debe extender al marco del aula trasladándola a nuestras calles y ciudades que son toda una escuela.

Otra cuestión es la de los colectivos de familiares y amigos. Éstos tienen una baja presencia, que en el caso de la formación vial tiene una cierta importancia pero que en el caso de la educación vial es absolutamente fundamental, puesto que estos colectivos contribuyen en gran medida a la generación de actitudes que, en ambos casos, van a ser fundamento de los comportamientos presentes y futuros.

Respecto a las percepciones y opiniones relativas a la efectividad de las medidas para reducir los accidentes de tráfico desde el punto de vista educativo

Sobre esta temática, todas las medidas de tipo educativo han obtenido una valoración alta. De entre ellas, hay que destacar la educación dirigida a los jóvenes, a los adultos, a los niños y finalmente a las personas de la tercera edad.

Por debajo se encontrarían otro tipo de actividades menos tradicionales en el ámbito de la educación y formación vial, como son la información en medios de comunicación, las visitas a víctimas de accidentes, la información personalizada y los cursos para permutar multas (éstos últimos forman parte de las actuales modificaciones en los sistemas de sanciones en el tráfico).

Las charlas, como elemento aislado y corto en su desarrollo ha sido el segundo menos valorado.

Otro tipo de programas que, en algún momento han fundamentado algunas intervenciones dirigidas a la permuta de sanciones como son los trabajos para la sociedad, han sido valoradas en menor grado.

En lo que se refiere a los cursos dirigidos a jóvenes, un 98.2% de la muestra juzga esta medida como efectiva (puntuaciones que oscilan entre 5 y 10); el 82.2% la valoran como bastante efectiva; y, un 45% considera total la efectividad de que los jóvenes realicen cursos de educación vial como estrategia para reducir la accidentalidad vial.

A continuación, también con valores elevados y ocupando posiciones bastante similares, encontramos *"Realizar cursos de educación vial para adultos"*, *"Realizar cursos de educación vial para niños"* y *"Que los niños visiten Parques Infantiles de Tráfico"*. En el caso de *"Realizar cursos de educación vial para adultos"*, casi tres cuartas partes de la muestra (74.6%) valora de forma elevada (puntuaciones entre 8 y 10) esta medida como estrategia efectiva para reducir los accidentes de tráfico; mientras que, tan sólo un 3.1% de los encuestados afirma que es poco efectiva. Si

nos centramos en la estrategia *"Realizar cursos de educación vial para niños"*, también aproximadamente tres cuartas partes de la muestra (74.3%) atribuye valores elevados a esta estrategia. En este caso, también una pequeña parte de la muestra que asciende al 3.2% considera que la realización de cursos de educación vial para niños constituye una estrategia que tiene poca efectividad.

Si nos centramos en la valoración que los sujetos entrevistados otorgan a *"Que los niños visiten Parques Infantiles de Tráfico"*, comprobamos que un 84.5% también atribuye una efectividad elevada (puntuaciones entre 8 y 10) a esta estrategia como medida reductora y preventiva de los accidentes de tráfico. Nuevamente, es un porcentaje muy pequeño de entrevistados, concretamente un 4.0%, el que opina que las visitas a los Parques Infantiles tiene poca efectividad si pretendemos reducir la accidentalidad vial.

A mayor distancia de las estrategias mencionadas, aunque también de forma elevada, juzgan los entrevistados la efectividad de *"Realizar cursos de educación vial para la tercera edad"*. En este caso concreto, el porcentaje de muestra que evalúa elevada la efectividad de que las personas realicen cursos de educación vial como estrategia para reducir los accidentes de tráfico, asciende a un 64.7%; y, por el contrario, un 9.2% de sujetos, consideran poco efectiva esta medida de intervención.

Valoraciones similares y también elevadas, otorgan los entrevistados a las siguientes estrategias como medidas efectivas para reducir la accidentalidad vial. *"Información divulgativa en diferentes medios de comunicación (prensa, radio, TV)"*, *"Que aquellos que hayan cometido alguna infracción, visiten a víctimas hospitalizadas por accidentes de tráfico"*, *"Información personalizada"*, y *"Realizar cursos de educación vial para permutar o sustituir algunas multas de tráfico"*. Entre un 50% y un 60% de los encuestados valora de forma elevada la efectividad de estas medidas (concretamente: un 58.5%, un 60.7%, 52.5% y 55%, respectivamente); y, por otro lado, entre un 8% y un 14% (concretamente, 8.4%, 12.9%, 8.7% y 13.9%, respectivamente) valoran escasa la efectividad de las mismas.

Las estimaciones más bajas en cuanto a su efectividad para reducir los accidentes de tráfico, las otorgan los entrevistados a *"Charlas a grupos reducidos"* y *"Que aquellos que hayan cometido alguna infracción, realicen trabajos para la sociedad"*. En ambos casos, aproximadamente la mitad de los encuestados (concretamente un 44.1% y un 47.3%, respectivamente) valoran elevada la efectividad de dichas estrategias. Por otro lado, la proporción de sujetos entrevistados que estima poco

efectivas las "Charlas a grupos reducidos" es de un 12.2%; mientras que, un 20.2% de la muestra valora poco efectiva la realización de trabajos para la sociedad, por parte del colectivo de infractores, como estrategia para reducir la accidentalidad vial.

Respecto a las conclusiones de este apartado, estas son tan clarividentes como interesantes.

Se reclaman cursos de educación vial dirigidos a los diferentes colectivos en función de su edad. Nos dicen de esta forma los encuestados, que la educación vial debe extenderse a más colectivos, a lo largo de la vida, coincidiendo de esta forma por qué no decirlo con la posición que mantenemos los autores de este estudio.

Además, lo que se valora más efectivo son los cursos de educación vial sobre todo para jóvenes con la media más alta alcanzada por las estrategias educativas planteadas para ser juzgadas por los entrevistados. Precisamente un colectivo que tiene carencia de cursos entre otras razones porque a parte de ser un colectivo disperso en cuanto a su localización (escolarizado, trabajo, etc.) es difícil desde el punto de vista de la intervención para conseguir una adecuada modificación de actitudes que contribuyan a mejorar la seguridad.

Otra cuestión importante es que los encuestados valoran en su importancia las visitas a los Parques Infantiles de Tráfico, que indudablemente existen desde hace años pero deben ser potenciados.

También es una coincidencia con nuestros presupuestos científicos el hecho de que las charlas no son el método más adecuado por lo aislado de la intervención, y las permutas de sanciones basadas únicamente en el desarrollo de trabajos (desde nuestro punto de vista sí con carácter complementario).

Sí es valorado, algo en lo que estamos inmersos en definir en nuestro país en este momento, como es el hecho de la permuta de sanciones donde se condonará la sanción o parte de ella (falta el desarrollo de la medida con más definición) por la realización de cursos.

Y en último lugar, y no por ello menos importante, también hay una coincidencia por parte de la muestra encuestada sobre el papel que deben de jugar los medios de comunicación como elementos que pueden desarrollar acciones en materia de educación y formación vial.

CONCLUSIÓN DE LA OPINIÓN EN FUNCIÓN DE DIFERENTES VARIABLES

Sexo

El grado de conciencia de las mujeres es mayor que el de los hombres.

Así que, aunque como ya hemos visto tanto hombres como mujeres consideran que las problemáticas analizadas en la encuesta (*Cáncer, Terrorismo, Enfermedades cardiovasculares, Delincuencia, SIDA, Drogas y Accidentes de tráfico*) son importantes problemas sociales y sanitarios en la actualidad, las puntuaciones de las mujeres han estado en todos los casos por encima de las de los hombres.

Del mismo modo, la percepción de la importancia de una serie de factores causantes de accidentes de tráfico (*El tipo de vehículo, Las carreteras y estado de las mismas, La señalización, La normativa y supervisión policial y El conductor*) ha sido más elevada por parte de las mujeres en todos los casos.

Por otro lado, cuando analizamos las opiniones que los encuestados tienen respecto a una serie de definiciones planteadas sobre accidente de tráfico observamos que, de nuevo en este caso, las mujeres están más de acuerdo que los hombres con las frases que definen al accidente de tráfico de una forma adecuada.

En el mismo sentido las mujeres están más en desacuerdo con las frases que conceptualizan erróneamente el accidente de tráfico (*"El accidente de tráfico es fortuito y fruto del azar", "El accidente de tráfico obedece al destino y, por tanto, es inevitable" y "El accidente de tráfico lo puedo evitar con mi habilidad"*). Hay que destacar el hecho de que las mujeres piensan que las habilidades no garantizan la evitación del accidente.

En cuanto a la consideración de la importancia de diferentes medidas destinadas a reducir los accidentes de tráfico, en todos los casos han sido las mujeres las que han atribuido más importancia a las medidas planteadas (*"Mejora de carreteras y calles de la ciudad", "Mejora de los vehículos", "Aumentar la presencia policial" y "Dar más formación y educación a los conductores y peatones"*).

En otro orden de cosas, la autoevaluación que los encuestados han realizado sobre sus conocimientos de las normas de tráfico, la prudencia y una serie de habilidades como conductores ha puesto de manifiesto que las mujeres consideran que poseen más conocimientos y que son más prudentes que la consideración que tienen sobre ellos mismos los hombres.

En cuanto a la autoevaluación que han llevado a cabo sobre la habilidad como conductores así como al comportamiento como conductor por diferentes tipos de vías, no hemos encontrado diferencias significativas en función del sexo. Es decir, las mujeres no tienen una mayor ni una menor consideración de ellas mismas que la que tienen los hombres de ellos mismos en comparación.

Únicamente las puntuaciones obtenidas en el tópico de comparación entre hombres y mujeres en relación con la formación y educación vial (*"Los hombres muestran menor formación y educación vial que las mujeres"*) han puesto de manifiesto que son las mujeres las que mayor grado de acuerdo muestran con dicha afirmación.

Los resultados obtenidos en relación con una serie de preguntas relacionadas con conocimientos sobre normas y comportamientos seguros y prudentes en el contexto del tráfico han puesto de manifiesto que, en la pregunta relacionada con el uso correcto del cinturón de seguridad y aquella que hace referencia a la comprobación de la fecha de caducidad de las ruedas, son las mujeres las que han obtenido mayores puntuaciones que los hombres. No ocurre lo mismo en lo que se refiere a los conocimientos que poseen sobre las señales de tráfico, donde los hombres se han autoevaluado de forma más elevada que las mujeres.

Centrándonos en el análisis diferencial de la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico y considerando la valoración que los encuestados peatones han realizado sobre la frecuencia de ocurrencia de una serie de conductas por parte de los conductores, observamos que únicamente en el caso de dos de ellas (*"Conducir cumpliendo las señales de tráfico"* y *"Detener el vehículo ante un paso para peatones no regulado por semáforo"*) hemos obtenido resultados significativos. En ambas conductas las valoraciones de las mujeres peatones han sido superiores a las de los hombres.

En cuanto a las conductas realizadas por uno mismo como peatón, son los hombres los que con más frecuencia *eligen un trayecto por su rapidez antes que por su seguridad y se saltan los semáforos si ven que no vienen coches*. Por otro lado, el análisis de las conductas llevadas a cabo por uno mismo como conductor revela que las mujeres *conducen cumpliendo las señales de tráfico* con más frecuencia que los hombres; mientras que, éstos *se saltan los semáforos si ven que no vienen coches* con más frecuencia que las mujeres. Por último, la valoración de la frecuencia de realización de una serie de comportamientos por parte de otros ha puesto de manifiesto que las mujeres consideran en mayor medida que los hombres que *otros aparcan en los pasos para peatones*.

Curiosamente, la valoración de las opiniones respecto al grado de aceptación e interiorización de la norma considerando la variable sexo no ha dado lugar a resultados significativos. De este aspecto predicaríamos lo visto anteriormente referente a la necesidad de profundizar con investigaciones complementarias.

En cuanto a la percepción del riesgo es destacable que las mujeres valoran más que los hombres la peligrosidad de las conductas o situaciones planteadas en esta investigación.

Por otro lado, el análisis de las percepciones y opiniones relativas a la formación vial revela que las mujeres consideran en mayor medida que los hombres que *"El contexto más adecuado para aprender a conducir es la autoescuela"*, que *"Los profesores de autoescuela enseñan conocimientos y educación vial"* y que *"En el aprendizaje de la conducción adquirí conocimientos y actitudes seguras y prudentes"*. Por su parte, los varones afirman en mayor medida que las mujeres que los *"Mejores formadores viales son los familiares y amigos"*. Esto tiene su sentido desde la perspectiva de que no todos los alumnos perciben lo mismo en una situación de formación con respecto al profesor y con respecto a los contenidos, además estos últimos están determinados por las actitudes y preguntas (necesidades) de los alumnos.

Centrándonos en el análisis diferencial de las percepciones y opiniones relativas a la educación vial recibida y recordada, podemos afirmar que las mujeres consideran en mayor medida que *"La información o enseñanza que recibí en materia de Educación Vial, ha hecho que mis comportamientos estén más orientados hacia la seguridad"*. Además, el análisis de las percepciones y opiniones relacionadas con la aplicación actual de la educación vial pone de manifiesto que las mujeres, en comparación con los hombres, valoran en mayor medida los enunciados planteados.

En cuanto a las cuestiones relacionadas con las percepciones y opiniones relativas al carácter general de la educación vial, las mujeres han valorado en mayor medida que los hombres todos los aspectos que mostraron diferencias significativas.

Considerando la contribución de diferentes agentes en la educación y formación vial, las mujeres valoran en mayor medida a los *"Padres"* y *"Otros familiares"* como los agentes que más contribuyen a la educación y formación vial; mientras que, los hombres valoran en mayor medida la contribución de los *"Profesores de autoescuela"*.

Las mujeres valoran en mayor medida que los hombres la efectividad de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico desde el punto de vista educativo que dieron lugar a diferencias significativas.

Edad

En las estimaciones realizadas sobre una serie de problemas sociales y sanitarios podemos destacar que a medida que aumenta la edad, también aumenta la importancia otorgada a las problemáticas que hacen referencia al *"Terrorismo"* y a las *"Enfermedades cardiovasculares"*.

En la valoración llevada a cabo sobre la importancia de la *"Delincuencia"* y de las *"Drogas"*, los encuestados de más edad emiten las mayores valoraciones contrariamente al caso del *"SIDA"* donde son los encuestados más jóvenes quienes han realizado las mayores estimaciones.

En el caso de los *"accidentes de tráfico"* las diferencias por edad no son significativas, es decir a todos preocupa por igual.

Las puntuaciones que todos los sujetos han dado al *factor humano* como causa de accidentes de tráfico han sido superiores a las llevadas a cabo sobre el resto de factores. Concretamente, los sujetos que puntúan de forma más elevada, son aquellos de edades situadas entre los 30-39 años junto con los encuestados de 18-22 años y los de 23-29 años.

Con respecto a las afirmaciones de que *"El accidente de tráfico es fortuito y fruto del azar"* y *"El accidente de tráfico obedece al destino y, por tanto, es inevitable"*, en ambos casos, las personas que mayor grado de acuerdo han mostrado han sido las de más edad. Por otro lado, en la afirmación que postula que *"El accidente de tráfico lo puedo evitar con mi habilidad"*, encontramos los mayores niveles de acuerdo en los extremos de edad considerados.

Finalmente, los encuestados más jóvenes presentan niveles mayores de acuerdo en la frase que apuesta por la *prudencia y la evitación de riesgos*.

En líneas generales, la percepción de la importancia de una serie de medidas destinadas a reducir los accidentes de tráfico muestra una tendencia en la que el nivel de importancia hacia las mismas aumenta a medida que asciende la edad de los encuestados. Destacan las mayores puntuaciones llevadas a cabo por los sujetos de menor edad en relación con la medida relacionada con el *aumento de la presencia policial*.

El análisis de las respuestas dadas por los sujetos a las cuestiones relacionadas con la autoevaluación de sus capacidades, aptitudes y actitudes como usuarios de la vía ha puesto de manifiesto que, en las valoraciones que los sujetos llevan a cabo acerca

de sus conocimientos de las normas de tráfico y a su prudencia, son los encuestados de mayor edad los que han llevado a cabo las autoevaluaciones más elevadas. En cuanto a las valoraciones realizadas sobre el comportamiento como conductor en función de la vía, es notable apreciar que, a medida que aumenta la edad, asciende la valoración realizada sobre la conducción tanto en autopista como en carretera.

Las opiniones de los sujetos en relación con aspectos generales de la formación y educación vial revelan que se produce una tendencia en la que a mayor edad se produce un mayor nivel de acuerdo. Concretamente destaca el grado de acuerdo observado en la frase que afirma que *“La falta de formación y educación vial en el tráfico es cada día más acusada, en comparación con la mejora de los vehículos y las vías”*.

El análisis de las respuestas que los sujetos han dado a una serie de preguntas relacionadas con conocimientos de seguridad vial ha puesto de manifiesto que, en líneas generales, los sujetos más jóvenes han alcanzado mayores niveles de acierto a las preguntas planteadas. Hemos encontrado resultados curiosos en la afirmación que hace referencia a la comprobación de la fecha de caducidad de las ruedas, en la que aquellos de edades comprendidas entre los 30-39 son los que han obtenido el porcentaje más elevado de errores. Por otro lado, los encuestados de 23-29 años han contestado de forma correcta en mayor medida que el resto al enunciado relacionado con aspectos normativos como el uso correcto del teléfono móvil.

Finalmente, en el caso de la afirmación referente al modo adecuado de circulación por las rotondas, los sujetos de menor edad han presentado mayores niveles de desconocimiento.

El análisis diferencial de la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico ha mostrado resultados interesantes considerando la edad de los encuestados. Así, en cuanto a las respuestas dadas en relación con las conductas de uno mismo como peatón, destacan las mayores frecuencias observadas en los encuestados de menor edad en dos de las conductas analizadas (*“Como peatón, elige un trayecto por su rapidez, antes que por su seguridad”* y *“Como peatón, se salta semáforos si se ve que no vienen coches”*). Sin embargo, son también los sujetos más jóvenes quienes cruzan por zonas no señalizadas para tal efecto. En los tres casos, las personas de más edad llevan a cabo con menos frecuencia las conductas mencionadas.

Por otro lado, el análisis de las conductas llevadas a cabo por uno mismo como

conductor muestra que, en líneas generales, se produce una tendencia ascendente en muchas de las conductas de riesgo analizadas y según la cual a medida que aumenta la edad, también lo hace la frecuencia con la que llevan a cabo cada una de estas conductas. Sin embargo, destacan las valoraciones observadas en la conducta relacionada con el uso de sistemas de retención infantil, en la que los encuestados de 30-39, 40-49 y 50-64 años realizan con más frecuencia la conducta mencionada. Por otro lado, en las conductas peatonales llevadas a cabo por conductores, aquellos más jóvenes son los que realizan con más frecuencia las conductas de riesgo.

Del mismo modo, son los sujetos más jóvenes quienes *circulan o aparcan en el carril bus o de bici* con más frecuencia que el resto. Es cuanto menos curioso que estas conductas no solidarias, sean realizadas por un colectivo que siempre trata de abanderar un valor como el de la solidaridad.

Finalmente, las respuestas relacionadas con las conductas llevadas a cabo por parte de los otros, muestran que los sujetos de edades comprendidas entre los 50-64 y los 40-49 consideran que los demás usuarios *conducen cumpliendo las señales de tráfico* más frecuentemente. Por otro lado, los sujetos que consideran que los demás *detienen el vehículo ante un paso para peatones no regulado por semáforo y utilizan sistemas de retención o protección adecuados para niños en trayectos cortos y habituales* con más frecuencia son también los encuestados de más edad.

Las opiniones que los participantes en el estudio han efectuado sobre el grado de aceptación e interiorización de la norma han puesto de manifiesto que las personas cuyas edades oscilan entre 18-22 y 40-49 años, seguidas por las que tienen entre 50-54 y 65 o más años, están más a favor de que *"Las normas actuales contribuyen a mejorar la seguridad vial"*. Sin embargo, los sujetos de 23-29 años, seguidos por los que tienen 30-39 años, manifiestan menos acuerdo al respecto.

Por otro lado, en la afirmación que argumenta que *"Las señales de tráfico son muy importantes para evitar o reducir los accidentes de tráfico"*, aquellos que tienen 65 o más años, 40-49 y 50-64, valoran en mayor medida la importancia de la señalización vial como estrategia preventiva de los accidentes de tráfico. De nuevo, los encuestados de 23-29 estiman menor la importancia del enunciado planteado.

En cuanto a las actitudes hacia determinados comportamientos, los encuestados pertenecientes a los grupos de edad extremos, dicen estar más de acuerdo con la afirmación que argumenta que *"El uso del casco debe ser voluntario, que lo lleve*

quien quiera". Así, a pesar de que el nivel de acuerdo general fue bajo en todos los grupos de edad, son los sujetos cuyas edades oscilan entre 18-22 seguidos por los que tienen entre 23-29, 30-39 y 40-49 años, quienes están menos de acuerdo en que el uso del casco debe ser voluntario.

El análisis de las respuestas dadas a una serie de preguntas relacionadas con la percepción del riesgo ha puesto de manifiesto que, aquellos sujetos de más edad valoran mayor la peligrosidad de *"Ser pasajero de un conductor que ha ingerido alcohol"*, de *"Utilizar el teléfono móvil con el sistema "manos libres"*, de *"La circulación en paralelo de los ciclistas"*, y de *"Cruzar como peatón por pasos que no están regulados por semáforos"*; mientras que, los más jóvenes consideran que el peligro asociado a las conductas citadas es menor.

La conducción bajo condiciones climatológicas adversas es valorada como más peligrosa por los grupos de edades superiores, siendo aquellos de 23-29 y 18-22 quienes juzgan menor la peligrosidad de dicha conducción.

En el caso de la conducta que hace referencia a la conducción bajo la influencia del alcohol, de nuevo las personas de más edad atribuyen más riesgo a esta conducta; siendo en este caso, los encuestados de 18-22 años quienes estiman que es menor el riesgo asociado a la conducción bajo los efectos del alcohol.

En cuanto a las valoraciones efectuadas sobre la conducta que afirma que *"Cuando elijo viajar en autobús, tranvía, metro o tren, lo hago porque es más seguro que viajar en coche"* las personas de más edad y aquellas más jóvenes emiten las estimaciones más elevadas.

Finalmente, si nos centramos en la cuestión que postula que *"Las mejoras permiten arriesgar más sin aumentar el riesgo de accidentes"*, de nuevo las personas de mayor edad valoran en mayor medida este aspecto; siendo aquellos de 23-29 y 30-39 años quienes puntúan en menor medida esta cuestión.

El análisis de las percepciones y opiniones relativas a la formación vial y su relación con la edad de los encuestados permite observar una tendencia general según la cual, las personas pertenecientes a los grupos de edades extremas emiten las valoraciones más elevadas respecto a las cuestiones que han resultado significativas.

Las personas de más edad han valorado en mayor medida la importancia de la información recibida en materia de educación vial así como el nivel de recuerdo de la misma. En cuanto al análisis llevado a cabo sobre las percepciones y opiniones

relativas a la aplicación actual de la educación vial, los encuestados de 23-29 y aquellos de más de 65 años valoran en mayor medida el aspecto que enuncia que *"Actualmente, la educación vial se imparte de modo adecuado"*. Las respuestas de los sujetos relacionadas con el carácter general de la educación vial ponen de manifiesto que los encuestados pertenecientes a los grupos de mayor edad afirman de forma más vehemente que: *"Debería incrementarse la presencia de la educación y formación vial para prevenir los accidentes de tráfico"*, *"Las madres enseñan más educación vial que los padres"* y *"El tema de la educación vial debería ser obligatorio en el colegio"*.

Las respuestas dadas por los sujetos en relación con la contribución de los agentes en la educación y formación vial revela que, a medida que se incrementa la edad de los participantes en este estudio, disminuye la importancia que otorgan a los *"Padres"* y a los *"Expertos en seguridad vial"* como agentes importantes en su educación y formación vial. Por otro lado, los *"Profesores de autoescuela"* como agentes importantes para la educación y formación vial son altamente valorados fundamentalmente por los grupos de jóvenes y por las personas de edades intermedias. En cuanto al papel de la *"Policia"*, los más jóvenes valoran de mayor forma su contribución; mientras que, los sujetos de 23-29 años estiman que la contribución de estos agentes a la educación y formación vial es menor.

Podemos observar una tendencia general en las opiniones de los encuestados hacia la efectividad de una serie de medidas destinadas a reducir los accidentes de tráfico. Así, en la mayoría de ellas, a medida que aumenta la edad, asciende la efectividad asociada a las medidas analizadas.

Estado civil

En las valoraciones realizadas sobre las problemáticas sociales *"Cáncer"*, *"Terrorismo"*, *"Enfermedades cardiovasculares"*, *"Delincuencia"* y *"Drogas"* los sujetos cuyo estado civil es viudo/a han llevado a cabo las valoraciones más elevadas. En el caso de los *"Accidentes de tráfico"*, las estimaciones más elevadas proceden de aquellos sujetos que están separados o divorciados. Por otro lado, las menores estimaciones proceden, en todos los casos, de los encuestados solteros.

En cuanto a la percepción de la importancia de los factores causantes de los accidentes de tráfico, en el caso del factor *"Tipo de vehículo"* las estimaciones mayores proceden de las personas viudas mientras que las menores han sido efectuadas por los solteros. Sin embargo, las personas solteras son las que estiman

de forma más elevada el papel del conductor como causa de accidentes de tráfico, a pesar de que las valoraciones del resto de encuestados han sido también elevadas.

El grado de acuerdo mostrado con una serie de frases que pueden definir un accidente de tráfico ha puesto de manifiesto que, en aquellas definiciones que han dado lugar a diferencias significativas, el mayor grado de acuerdo lo encontramos en las personas viudas.

Teniendo en cuenta el estado civil de los encuestados la medida considerada más importante para reducir los accidentes de tráfico ha sido *“Dar más formación y educación a los conductores y peatones”*. Concretamente, los sujetos que más importancia han atribuido a la medida citada han sido aquellos cuyo estado civil es divorciado/separado; mientras que, las valoraciones más bajas proceden de los solteros.

En cuanto a la autoevaluación que los encuestados han llevado a cabo sobre sus capacidades, aptitudes y actitudes como usuario de la vía y centrándonos concretamente en la efectuada sobre los conocimientos, la prudencia y las habilidades, las personas divorciadas/separadas y las viudas se autoevalúan como más prudentes, mientras que los solteros obtienen los valores inferiores.

En el caso concreto de la evaluación de la habilidad como conductor por carretera, las puntuaciones más altas proceden del grupo de divorciados/separados, mientras que en la conducción por autopista, éstas ha sido emitidas por el grupo de casados/conviven en pareja. El grupo de solteros se autoevalúa como menos hábil en la conducción por ambos tipos de vías (carretera y autopista).

El análisis de las respuestas dadas por los sujetos acerca de una serie de conocimientos sobre seguridad vial únicamente ofrece datos importantes en el aspecto relacionado con el límite máximo de alcohol en sangre permitido para conducir. Así, a pesar de que la población general de conductores (teniendo en cuenta el estado civil) desconoce el límite de alcohol permitido para circular, aquellos encuestados divorciados/separados lo desconocen en mayor medida que el resto la cuestión planteada.

El análisis de la percepción de los comportamientos y las actitudes en el tráfico ha puesto de manifiesto que, en cuanto a las conductas que uno mismo realiza como peatón, aquellos que con más frecuencia *eligen un trayecto por su rapidez, antes que por su seguridad* y que *se saltan semáforos si se ve que no vienen coches* son

los divorciados/separados seguidos por los solteros, los que están casados/conviven en pareja y finalmente los viudos. Por otro lado, centrándonos en las conductas que como conductores llevan a cabo los encuestados, podemos observar que los encuestados que con menos frecuencia llevan las conductas seguras analizadas en el estudio son los solteros. En el resto de conductas que implican asunción de riesgos los sujetos que con más frecuencia llevan a cabo estas dos conductas son los solteros. Es decir, parece que los solteros asumen un mayor nivel de riesgo como conductores.

Las personas casadas o que conviven en pareja y los viudos están más a favor de que *"Las señales de tráfico son muy importantes para evitar o reducir los accidentes de tráfico"* mostrando, por tanto, un grado de aceptación e interiorización de la norma mayor. Por tanto, los solteros y divorciados/separados manifiestan estar menos a favor de la importancia de la señalización vial como mecanismo preventivo de la accidentalidad en el tráfico.

Podemos observar como, en líneas generales, en las estimaciones acerca de la peligrosidad de una serie de conductas y situaciones relacionadas con el tráfico, las personas viudas valoran en mayor medida la peligrosidad de las mismas mientras que los solteros estiman menor el riesgo asociado a las conductas estudiadas.

El análisis de las percepciones y opiniones relacionadas con la educación vial recibida y recordada pone de manifiesto que los encuestados viudos y los casados o que conviven en pareja valoran en mayor medida la utilidad de la enseñanza relacionada con la educación vial. Por su parte, tanto las personas solteras como aquellas divorciadas/separadas valoran en menor medida el impacto de la educación vial en sus conductas.

Las personas viudas y las separadas o divorciadas, seguidas de las casadas o que conviven en pareja han mostrado un mayor nivel de acuerdo con las afirmaciones planteadas; mientras que, las personas solteras han llevado a cabo las menores estimaciones en los aspectos generales de la educación vial.

La valoración que han llevado a cabo los encuestados sobre la contribución de una serie de agentes, nos informa de que las personas solteras valoran en mayor medida la contribución de los *"Padres"* y los *"Profesores de autoescuela"* a la educación y formación vial; mientras que, los viudos valoran escasa la contribución de ambos agentes.

Tipo de usuario

El análisis de las respuestas de los sujetos pone de manifiesto que, en el caso concreto de la problemática de los *"Accidentes de tráfico"*, las valoraciones más elevadas acerca de su importancia como problemática social y sanitaria procede del grupo de encuestados que anteriormente era conductor y ahora ciclista, seguidos por aquellos peatones no conductores y por la muestra de conductores profesionales.

En todos los factores que han mostrado diferencias significativas en cuanto a su participación como causa de accidentes de tráfico, los encuestados que en el pasado eran conductores y que en la actualidad son ciclistas han llevado a cabo las valoraciones más altas.

Atendiendo al tipo de usuario y teniendo en cuenta el grado de acuerdo con determinados enunciados que pueden definir un accidente de tráfico podemos observar como en dos de ellas (*"El accidente de tráfico es fortuito y fruto del azar"*, *"El accidente de tráfico obedece al destino y, por tanto, es inevitable"*), el mayor nivel de acuerdo proviene de aquellos sujetos que eran conductores en el pasado y ahora ciclistas; mientras que, en la afirmación que postula que *"El accidente de tráfico lo puedo evitar con mi habilidad"*, las mayores valoraciones han sido realizadas por aquellos encuestados que en el pasado eran conductores y que actualmente son peatones o ciclistas.

En las medidas que han dado lugar a resultados significativos, las mayores valoraciones acerca de su importancia para reducir los accidentes de tráfico han sido efectuadas por los conductores en el pasado, ciclistas; peatones no conductores y por aquellos conductores en el pasado, peatones; mientras que las menores han sido realizadas por los profesionales del transporte.

En las puntuaciones obtenidas en la evaluación realizada sobre el *nivel de prudencia como conductor en comparación con otros usuarios* las mayores valoraciones proceden de los encuestados conductores en el pasado y ahora ciclistas; mientras que, las menores estimaciones han sido realizadas por ciclistas no conductores y peatones no conductores.

La valoración efectuada sobre el comportamiento como conductor en función de la vía revela resultados significativos en la autoevaluación como conductor, tanto en autopista como en carretera, donde las puntuaciones de todos los encuestados son bastante elevadas.

El análisis de la evaluación de una serie de conocimientos sobre seguridad vial en función del tipo de usuario ha puesto de manifiesto que, en relación con el uso correcto del sistema ABS, los ciclistas no conductores son los que han efectuado un mayor número de respuestas enmarcadas en NS/NC. Por otro lado, en la afirmación relacionada con los límites máximos de alcohol permitidos para conducir, aquellos sujetos que son conductores actuales y realizan desplazamientos en misión poseen menos conocimiento acerca de los niveles máximos de alcohol permitidos para conducir. Por su parte, los profesionales del transporte y aquellos que realizan desplazamientos en misión fallan en mayor medida en la comprobación de las ruedas tras la compra de alguna de ellas. En cuanto al uso correcto del teléfono móvil, aquellos conductores en el pasado y ahora ciclistas y los ciclistas no conductores han contestado erróneamente en mayor medida que el resto de encuestados. Finalmente, los ciclistas no conductores manifiestan en mayor medida que el resto un desconocimiento de cómo se debe circular por una rotonda.

Analizando las valoraciones llevadas a cabo por los sujetos sobre las conductas realizadas por ellos mismos como conductores, podemos observar que los conductores dedicados al transporte profesional realizan con poca frecuencia dos de las conductas analizadas (*"Como peatón, saltarse los semáforos si se ve que no vienen coches"* y *"Circular o aparcar en el carril bus o de bici"*). En cuanto a la conducción con poco respeto hacia los ciclistas, los conductores profesionales han informado de una baja realización de la misma y, por tanto, un alto respeto hacia ellos. En las dos conductas restantes, las de más alta realización por parte de los sujetos, las puntuaciones de éstos han sido elevadas.

Los conductores que realizan desplazamientos en misión llevan a cabo con frecuencia dos de las conductas objeto de análisis (*"Parar el vehículo ante un paso para peatones no regulado por semáforo"* y *"En trayectos cortos y habituales, utilizar sistemas de retención o protección adecuados para niños"*). Finalmente, aquellos encuestados que eran conductores y que en la actualidad son ciclistas realizan con frecuencia las conductas *"Parar el vehículo ante un paso para peatones no regulado por semáforo"* y *"En trayectos cortos y habituales, utilizar sistemas de retención o protección adecuados para niños"*. Por otro lado, en las conductas *"Conducir con poco respeto hacia los ciclistas"* y *"Como peatón, saltarse los semáforos si se ve que no vienen coches"*, las frecuencias de realización de las mismas por parte de estos sujetos han sido bajas.

La percepción del riesgo asociado a las dos conductas que resultaron ser significativas nos muestra que, aquellos encuestados pertenecientes a las categorías de peatón no conductor; y de, conductor en el pasado, peatón, estiman que es mayor el riesgo asociado a las conductas relacionadas con la *conducción bajo los efectos de dos cervezas y con el uso del sistema manos libres en el teléfono móvil*. Por otro lado, los encuestados conductores en el pasado y ahora ciclistas y aquellos dedicados al transporte profesional estiman que es menor el riesgo de las mencionadas conductas.

La mayor estimación de la importancia de la educación y formación vial como mecanismo preventivo de los accidentes de tráfico ha sido efectuada por aquellos encuestados conductores en el pasado y ahora ciclistas. Por otro lado, las puntuaciones más bajas proceden de los ciclistas, no conductores y de aquellos conductores que realizan desplazamientos en misión.

Trabajo actual

La percepción de la importancia de una serie de problemas sociales y sanitarios por parte de los encuestados ha puesto de manifiesto que, en todos los casos, las personas dedicadas a las tareas del hogar han efectuado las mayores estimaciones; mientras que, jubilados y estudiantes han llevado a cabo las valoraciones más bajas acerca de la importancia de los problemas sociales planteados.

En cuanto a la consideración de una serie de factores como causa de accidentes de tráfico destaca el papel del *Conductor*, valorado fundamentalmente por ocupados y estudiantes. Las personas jubiladas y las paradas han sido las que menos importancia han atribuido a este factor, a pesar de que sus puntuaciones han sido elevadas. En el resto de factores analizados como causa de accidentes de tráfico, las personas dedicadas a las tareas del hogar han realizado las mayores estimaciones al respecto.

El grado de acuerdo mostrado con una serie de definiciones de accidente de tráfico ha sido mayor por parte de las personas dedicadas a las tareas del hogar.

Los resultados obtenidos en relación con la valoración de la efectividad de una serie de medidas para reducir los accidentes de tráfico ponen de manifiesto que, de nuevo, en las personas dedicadas a las tareas del hogar encontramos las valoraciones más elevadas.

Las autoevaluaciones acerca de los conocimientos, la prudencia y las habilidades

como conductores son bastante positivas y, en todos los casos, las menores han sido efectuadas por los estudiantes. Por el contrario, los jubilados se han autoevaluado de forma más positiva en los niveles de prudencia que el resto de encuestados.

Teniendo en cuenta el tipo de vía, tanto en la evaluación como conductor en autopista como en carretera, los estudiantes han llevado a cabo de nuevo las menores valoraciones; siendo otra vez los jubilados, quienes se han evaluado de forma más positiva que el resto de encuestados en la conducción por ambos tipos de vías.

El análisis de las opiniones generales sobre la formación y educación vial demuestra una vez más que las personas dedicadas a las tareas del hogar han mostrado el mayor nivel de acuerdo; mientras que, los estudiantes han puesto de manifiesto los niveles de acuerdo menores.

En líneas generales, el conjunto de peatones (teniendo en cuenta el trabajo de éstos) considera que *los conductores conducen con poco respeto hacia los peatones de forma más frecuente* en comparación con el resto de conductas analizadas.

Concretamente, los sujetos parados son los que han considerado que los conductores realizan con menos frecuencia todas las conductas que han resultado significativas. También en todos los casos, excepto en una de las conductas estudiadas, los peatones jubilados han considerado que la frecuencia de realización de tales conductas por parte de los conductores ha sido alta.

Si analizamos la frecuencia de realización de una serie de conductas por aquellos encuestados peatones podemos observar que, las mayores valoraciones sobre la frecuencia de implicación en las tres conductas, han procedido de los estudiantes y de los ocupados. En los tres casos, los jubilados han valorado en menor medida la implicación en las tres conductas como peatón. Por otro lado, si consideramos las conductas realizadas por uno mismo como conductor podemos observar que, las personas dedicadas a las tareas del hogar han obtenido las mayores puntuaciones en las conductas relacionadas con hábitos seguros de conducción del mismo modo que, en las conductas que implican cierto nivel de riesgo, las valoraciones de éstas se han situado entre las más bajas.

En cuanto al grado de aceptación e interiorización de la norma, son de nuevo las personas dedicadas a las tareas del hogar quienes muestran un mayor nivel de acuerdo, siendo en este caso los estudiantes y las personas ocupadas quienes han mostrado menos grado de acuerdo.

Las valoraciones sobre las actitudes hacia determinados comportamientos han puesto de manifiesto que las personas dedicadas a las tareas del hogar y los jubilados son más partidarios de que el *uso del casco debe ser voluntario*. Por otro lado, y aunque las puntuaciones generales son bajas, las personas ocupadas, los parados y los estudiantes muestran menos acuerdo con el hecho de que el casco debe utilizarse de forma voluntaria.

En cuanto a la valoración que sobre la percepción del riesgo de una serie de conductas han realizado los participantes en la encuesta, podemos decir que se produce una tendencia en la que las personas dedicadas a las tareas del hogar y aquellas jubiladas estiman que es mayor el riesgo asociado a las mismas. Por otro lado, tanto estudiantes como ocupados y parados valoran en menor medida el riesgo de las conductas planteadas en el estudio.

El análisis de las percepciones y opiniones relacionadas con la formación vial y con la educación vial recibida y recordada ha puesto de manifiesto que las mayores valoraciones en este sentido han sido realizadas por las personas dedicadas a las tareas en el hogar, los jubilados y las personas que se encuentran paradas. Por otro lado, estudiantes y ocupados han evaluado en menor medida los aspectos mencionados. Lo mismo sucede con las opiniones de los sujetos relacionadas con la aplicación actual de la educación vial. En este caso, el único aspecto que ha dado lugar a diferencias significativas ha sido el que afirma que *"Conozco perfectamente los sistemas de seguridad infantiles como sillas, cinturones y cojines elevadores, existentes para cada grupo de edad"*.

La misma tendencia comentada se repite en el análisis llevado a cabo sobre las opiniones de los encuestados acerca del carácter general de la educación vial. De este modo, el mayor grado de acuerdo procede de las personas dedicadas a las tareas del hogar; mientras que, el menor nivel de acuerdo ha sido puesto de manifiesto por los estudiantes de la muestra estudiada.

Las estimaciones más elevadas acerca de la contribución de *"Padres"* y *"Otros familiares"* como agentes contribuyentes a la educación y formación vial proceden de los sujetos que pertenecen a los grupos de estudiantes y parados; mientras que, los jubilados consideran que la contribución de éstos es menor. Por otro lado, en la valoración sobre la contribución de los *"Profesores de autoescuela"* las mayores estimaciones proceden de las personas ocupadas y las menores de las personas dedicadas a las tareas del hogar.

Los sujetos encuestados dedicados a las tareas del hogar y aquellas personas jubiladas valoran en mayor medida la efectividad de las estrategias educativas propuestas destinadas a la reducción de los accidentes de tráfico. Sin embargo, son las personas dedicadas a las tareas del hogar, jubilados y ocupados quienes valoran en mayor medida la efectividad de *“Realizar cursos de educación vial para permutar o sustituir algunas multas de tráfico”* como estrategia para reducir los accidentes de tráfico. Las menores valoraciones han sido llevadas a cabo por los estudiantes.

Años de permiso

El análisis de la importancia que los sujetos atribuyen a una serie de factores como causantes de accidentes de tráfico pone de manifiesto que, tanto en el caso de los factores *“Las carreteras y estado de las mismas”*, *“La señalización”* como en el caso del factor *“Conductor”*, las mayores estimaciones proceden de los encuestados que tienen el permiso menos de tres años; mientras que, las menores han sido emitidas por aquellos que tienen el permiso más de 35 años.

En cuanto a la percepción de la importancia de la medida que apuesta por una *mejora de carreteras y calles de la ciudad* como estrategia eficaz para reducir los accidentes de tráfico, de nuevo aquellos sujetos que tienen menos años el permiso han efectuado las valoraciones más elevadas; mientras que, en los encuestados con más años de permiso encontramos las menores estimaciones al respecto.

Tras el análisis de los datos obtenidos por los sujetos en relación con los años de permiso y las evaluaciones que ellos mismos han realizado sobre una serie de aspectos relacionados con la seguridad vial y la conducción de vehículos, únicamente han resultado significativos aquellos relacionados con la evaluación como conductor en autopista y en carretera. De este modo, en el primero de los casos, se observa una tendencia en la que la autoevaluación va aumentando a medida que se incrementan los años de permiso. Esta tendencia se mantiene hasta el intervalo 21-25 años, punto en el que las valoraciones disminuyen para ascender de nuevo en el límite de años de permiso considerados. Por otro lado, la autoevaluación llevada a cabo en el segundo de los casos mencionados (carretera) revela que los conductores con más años de permiso se consideran más hábiles en la conducción por este tipo de vías; mientras que, aquellos que tienen menos años el permiso efectúan las menores valoraciones al respecto.

Las opiniones generales sobre la formación y educación vial ponen de manifiesto

que, a medida que aumentan los años de permiso también asciende el grado de acuerdo con que *"Los jóvenes muestran menor formación y educación vial que las personas de mayor edad"*.

La percepción de los sujetos en relación con una serie de comportamientos y actitudes en el tráfico revela que, en aquellas conductas llevadas a cabo por uno mismo como conductor que constituyen prácticas seguras de conducción, las mayores estimaciones proceden de los sujetos con más años de permiso y de aquellos sujetos que tienen el permiso menos de 3 años. Por otro lado, en las conductas que aluden al comportamiento que los conductores llevan a cabo cuando son peatones, los sujetos más prudentes en este caso son aquellos que más años tienen el permiso.

Por otro lado, aquellos que disponen del permiso de conducción más de 35 y menos de 3 años, dicen estar más de acuerdo con la contribución de la normativa actual a la seguridad vial; mientras que, los sujetos que tienen el permiso de conducción entre 6-10 y 3-5 años, se manifiestan menos a favor del mencionado argumento.

Las valoraciones relacionadas con las actitudes hacia determinados comportamientos ponen de manifiesto que los encuestados que tienen el permiso más años se pronuncian más a favor de que *"El uso del casco debe ser voluntario, que lo lleve quien quiera"*. El menor grado de acuerdo procede de encuestados que tienen el permiso de conducción entre 11-15 y 3-5 años.

En relación con las cuestiones relacionadas con la percepción del riesgo, los conductores que disponen más años del permiso de conducción valoran en mayor medida que *"Las mejoras permiten arriesgar más sin aumentar el riesgo de accidente"* mientras que los conductores con menos años de permiso emiten las valoraciones más bajas al respecto. Por otro lado, los conductores que disponen más años del permiso de conducción muestran mayor nivel de acuerdo con la afirmación *"Cuando elijo viajar en autobús, tranvía, metro o tren, lo hago porque es más seguro que viajar en coche"*. En este caso los conductores con menos años de permiso llevan a cabo las estimaciones más bajas.

Años de conducción

En la valoración que los encuestados han realizado sobre la importancia de una serie de factores como causa de accidente de tráfico es notable el hecho de que, tanto en el caso de *"Las carreteras y estado de las mismas"* como en el caso del

"Conductor", los sujetos que atribuyen más importancia a estos factores son aquellos con menos experiencia en la conducción; mientras que, los encuestados más experimentados estiman que la importancia de éstos es menor.

Si bien el grado de acuerdo general con la afirmación que postula que *"El accidente de tráfico obedece al destino y, por tanto, es inevitable"* es bajo, las puntuaciones mayores las encontramos en los sujetos con más años de experiencia en la conducción.

El análisis de la importancia de una serie de medidas destinadas a reducir los accidentes de tráfico revela que, en la que resalta la *"Mejora de carreteras y calles de la ciudad"*, las máximas valoraciones han sido efectuadas por aquellos encuestados con menos de 3 años de conducción y por aquellos que tienen entre 26 y 35 años de experiencia en la conducción. Las menores estimaciones las han llevado a cabo los encuestados más experimentados en la conducción. Sin embargo, en la medida que apuesta por un aumento de la presencia policia, las mayores estimaciones han sido efectuadas por los sujetos con más años de experiencia.

La autoevaluación sobre *"Los conocimientos de las normas de tráfico como conductor de coche, ciclomotor o bicicleta"* han sido evaluados de forma más elevada por los conductores con 26-35 años de experiencia y por aquellos con menos años de experiencia en la conducción.

En la autoevaluación realizada sobre la *habilidad como conductores en autopista* se observa una tendencia general en la que, a medida que aumenta la experiencia en la conducción, aumentan también las puntuaciones observadas.

En la afirmación que postula que *"Los jóvenes muestran menor formación y educación vial que las personas de mayor edad"* observamos que, a medida que aumenta la experiencia en la conducción, también lo hace el nivel de acuerdo con la afirmación planteada.

El análisis sobre una serie de conocimientos relacionados con la seguridad vial ha puesto de manifiesto que en varios de los aspectos analizados, los sujetos con más experiencia en la conducción han cometido un porcentaje superior de errores. En cuanto al conocimiento sobre los límites máximos de alcohol en sangre permitidos para conducir, aquellos encuestados con menos de tres años de experiencia y los que conducen durante 21-25 años han mostrado un mayor conocimiento acerca del tema planteado; mientras que, los encuestados con 26-35 años de conducción

llevan a cabo en mayor medida que el resto la comprobación de la fecha de caducidad de las ruedas cuando compran alguna.

El análisis de una serie de comportamientos en el tráfico considerando la experiencia en la conducción de los encuestados revela datos interesantes. De este modo, las valoraciones relacionadas con las conductas de uno mismo como conductor ponen de manifiesto que, en líneas generales, la frecuencia de realización de conductas correctas y seguras aparece en los conductores con más años de experiencia.

En cuanto a los aspectos relacionados con la interiorización de la norma, las personas de los intervalos extremos considerados son las están más de acuerdo con el hecho de que *"Las normas actuales contribuyen a mejorar la seguridad vial"*.

Las valoraciones sobre las actitudes hacia determinados comportamientos revelan que los sujetos más experimentados muestran un grado de acuerdo mayor con la afirmación que postula que *"El uso del casco debe ser voluntario, que lo lleve quien quiera"*. Por otro lado, los encuestados que conducen entre 11-15, 3-5 y menos de 3 años, están menos de acuerdo con el uso voluntario del casco.

En las estimaciones que han realizado sobre la percepción del riesgo podemos observar que los sujetos de nuestro estudio que tienen más experiencia en la conducción, valoran también mayor la peligrosidad de la conducta *"Cruzar como peatón por pasos no regulados por semáforos"* así como de *"La circulación por carretera"*. Por lo que se refiere a *"La conducción por ciudad"*, destaca la peligrosidad que los sujetos con 11-15 años asocian a la misma.

Uso principal del vehículo

Los encuestados que utilizan el vehículo fundamentalmente in itinere otorgan más importancia a *"Las carreteras y estado de las mismas"* y a *"La señalización"* como factores causantes de los accidentes de tráfico. Por otro lado, en el caso de *"La normativa y supervisión policial"*, las mayores estimaciones proceden de los encuestados que destinan el vehículo a motivos de ocio principalmente.

En cuanto al grado de acuerdo con una serie de definiciones de accidente de tráfico, a pesar de que el nivel de acuerdo general es bajo con la frase que define el *accidente como un evento que obedece al destino y que es inevitable*, las valoraciones más elevadas proceden de los encuestados que destinan el vehículo a motivos de ocio o personales.

La evaluación llevada a cabo sobre una serie de conocimientos relacionados con la seguridad vial ha puesto de manifiesto que, aquellos encuestados que emplean el vehículo por motivos de ocio fundamentalmente han errado más en sus respuestas a las afirmaciones relacionadas con el uso correcto del cinturón de seguridad y del funcionamiento del Airbag. En cuanto al funcionamiento correcto del sistema de frenada ABS, aquellos sujetos cuyos desplazamientos son fundamentalmente in itinere han efectuado un mayor número de respuestas erróneas. Los encuestados que destinan su vehículo para realizar otros desplazamientos llevan a cabo en mayor medida la comprobación de la fecha de caducidad de las ruedas.

Las valoraciones efectuadas sobre los comportamientos realizados como conductor ponen de manifiesto que, a pesar de que la frecuencia con la que los conductores *conducen con poco respeto hacia los ciclistas* es baja, los encuestados que realizan desplazamientos en misión han puntuado ligeramente por encima del resto. Del mismo modo, los datos ponen de manifiesto que son también los encuestados que realizan desplazamientos en misión quienes con más frecuencia *incumplen las señales de tráfico* mientras conducen.

Las personas que emplean el vehículo fundamentalmente por motivos de ocio o personales están más a favor de que *“Las normas actuales contribuyen a mejorar la seguridad vial”*, mientras que los sujetos que utilizan el vehículo en misión están menos a favor del argumento planteado.

Los sujetos que utilizan el vehículo fundamentalmente para realizar desplazamientos en misión estiman que es menor la peligrosidad de *conducir bajo la influencia de dos cervezas* así como de *conducir utilizando el teléfono móvil con el sistema “manos libres”*. También los encuestados que dan al vehículo un uso fundamental in itinere y por motivos de ocio o personales estiman escasa la peligrosidad de ambas conductas. Por el contrario, los encuestados ubicados bajo la categoría de realización de otros desplazamientos diferentes a los mencionados, valoran que el riesgo de las citadas conductas es mayor.

Frecuencia de uso del vehículo

El análisis de la importancia de diversos factores como causa de accidentes de tráfico, teniendo en cuenta la frecuencia de uso del vehículo, revela que aquellos encuestados que hacen uso del vehículo unas pocas veces al año consideran que la importancia de estos factores es mayor.

En cuanto al grado de acuerdo mostrado con una serie de definiciones de accidente de tráfico, podemos observar que los encuestados están altamente de acuerdo con la afirmación que define al accidente como un suceso que se puede prevenir evitando riesgos y con prudencia, aspecto en el que destaca por encima del resto el grado de acuerdo procedente del grupo de encuestados que utiliza el vehículo unas pocas veces al año. Por el contrario, el grado de acuerdo con la afirmación que postula que el accidente de tráfico obedece al destino es muy bajo.

Tanto en las medidas *"Mejora de los vehículos"* como *"Aumentar la presencia policial"*, los sujetos que utilizan el vehículo unas pocas veces al año valoran en mayor medida la eficacia de ambas para reducir los accidentes de tráfico. También en ambos casos, aquellos encuestados que hacen uso del vehículo todos los días llevan a cabo las menores valoraciones.

La autoevaluación respecto a los conocimientos, la prudencia y habilidades como conductores ha puesto de relieve que la autoevaluación sobre la habilidad como conductor es menor a medida que disminuye la frecuencia de uso del vehículo; mientras que la prudencia sigue una tendencia ascendente en las puntuaciones.

En cuanto a la evaluación llevada a cabo sobre una serie de conocimientos sobre aspectos de seguridad vial, podemos decir que los encuestados que hacen uso del vehículo todos los días han errado más en sus respuestas dadas al aspecto relacionado con el sistema ABS y, además, son los usuarios que en menor medida comprueban la fecha de caducidad de las ruedas cuando cambian alguna. Por otro lado, el mayor número de respuestas correctas a la cuestión relacionada con el uso correcto del teléfono móvil, procede de estos encuestados. Centrándonos en los usuarios que, con menos frecuencia emplean el vehículo, podemos observar que éstos son quienes mayor desconocimiento poseen del sistema ABS y al mismo tiempo los que, en mayor medida, comprueban la fecha de caducidad de las ruedas en caso de cambiar alguna.

Percepción de comportamientos y actitudes en el tráfico: en aquellas conductas llevadas a cabo por uno mismo como conductor, concretamente las relacionadas con la falta de respeto hacia peatones y ciclistas, a pesar de que las frecuencias de realización son bajas, aquellos que utilizan el vehículo todos los días, junto con los que lo utilizan unos pocos días al mes y unas pocas veces al año, son los que las llevan a cabo en mayor medida. Por otro lado, los encuestados que menos utilizan el vehículo conducen con más frecuencia cumpliendo las señales de tráfico.

Finalmente, en las conductas relacionadas con el comportamiento que como peatones llevan a cabo los conductores, aquellos que utilizan el vehículo todos los días afirman en mayor medida que realizan dichos comportamientos.

Los encuestados que con menos frecuencia utilizan el vehículo consideran mayor que el resto de encuestados la implicación de otros conductores en las conductas *"Conducir con poco respeto hacia los ciclistas"* y *"Conducir cumpliendo las señales de tráfico"*.

Aquellas personas que utilizan el vehículo con bastante frecuencia, están más de acuerdo con el enunciado que afirma *"Las normas actuales contribuyen a mejorar la seguridad vial"*. Por otro lado, aquellos que usan el vehículo todos los días y aquellos que hacen uso del mismo unas pocas veces al año, manifiestan estar menos de acuerdo con el enunciado propuesto.

Los encuestados que menos utilizan el vehículo, manifiestan que *"Aunque no fuera obligatorio, me abrocharía el cinturón de seguridad"* en mayor medida que el resto de encuestados. Por el contrario, las personas que utilizan el vehículo unas pocas veces al mes afirman estar menos de acuerdo con abrocharse el cinturón si no fuera obligatorio.

Nivel de estudios

En la valoración de la percepción de la importancia de la problemática social de los *"Accidentes de tráfico"*, a pesar de que todas las puntuaciones son bastante elevadas, las estimaciones más altas han sido efectuadas por los encuestados sin estudios, mientras que las menores proceden de los encuestados universitarios.

Mientras que en el caso del *tipo de vehículo* y la *normativa y supervisión policial* los sujetos sin estudios han llevado a cabo las valoraciones más elevadas acerca de su importancia como factores causantes de accidentes de tráfico y los universitarios han efectuado las menores; cuando los encuestados evalúan el factor *conductor*, los sujetos con mayor nivel de estudios han realizado las mayores estimaciones al respecto.

En cuanto a las definiciones planteadas sobre accidente de tráfico observamos una tendencia según la cual, a medida que aumenta el nivel de estudios disminuye el grado de acuerdo con los enunciados que definen el accidente de tráfico como un evento fruto del azar o del destino así, como el grado de acuerdo con el enunciado que plantea que se trata de un suceso evitable con la propia habilidad.

En la valoración que sobre la importancia de una serie de medidas han llevado a cabo los encuestados, se produce una tendencia en la que, excepto los encuestados con estudios primarios, a medida que aumenta el nivel de estudios disminuye la eficacia asociada a la medida que apuesta por un *aumento de la presencia policial*.

Las puntuaciones obtenidas en las autoevaluaciones sobre la habilidad como conductor en relación con el nivel de estudios, disminuyen a medida que aumenta éste.

En líneas generales, a medida que aumenta el nivel de estudios de los sujetos, el grado de acuerdo con *“Los jóvenes muestran menor formación y educación vial que las personas de mayor edad”* y con la frase que defiende que *“Los hombres muestran menor formación y educación vial que las mujeres”* es menor.

Los análisis realizados sobre una serie de conocimientos sobre seguridad vial en función del nivel de estudios, han puesto de manifiesto que las personas que más han errado en sus respuestas han sido aquellas sin estudios, excepto en el caso de la cuestión referida al sistema ABS, en la que los universitarios han cometido más errores que el resto de encuestados.

En las conductas cometidas por uno mismo como peatón, observamos que se produce un aumento en las frecuencias de implicación en las conductas a medida que aumenta el nivel de estudios de los encuestados. Esto es así hasta el nivel de estudios de secundaria (de segundo grado), momento en el que se produce un descenso en las puntuaciones.

El análisis de las cuestiones relacionadas con la implicación en determinados comportamientos en el tráfico por parte de otros conductores, pone de manifiesto que, a medida que se incrementa el nivel de estudios, disminuye la valoración de la frecuencia con la que consideran que otros conductores detienen el vehículo ante un paso para peatones no regulado por semáforo.

Los encuestados con menor nivel de estudios presentan un grado de acuerdo mayor con que *“Las señales de tráfico son muy importantes para evitar o reducir los accidentes de tráfico”*, siendo en este caso los sujetos con mayor nivel académico quienes muestran menos acuerdo con la afirmación presentada.

Por otro lado, a medida que se incrementa el nivel de estudios de los encuestados, disminuye el grado de acuerdo de los mismos con que el uso del casco debe ser voluntario.

En líneas generales aquellos encuestados que tienen menor nivel de estudios estiman que las situaciones planteadas conllevan un mayor nivel de riesgo.

En la mayor parte de los casos, los encuestados con estudios primarios valoran en mayor medida los aspectos planteados en relación con la educación y formación vial, mientras que los sujetos con mayor nivel de estudios manifiestan menor nivel de acuerdo. En dos de las cuestiones relacionadas con la autoescuela los encuestados situados en los extremos manifiestan menor acuerdo al respecto.

La contribución de los *padres y profesores de autoescuela* como agentes eficaces en la educación y formación vial ha sido valorada de forma más elevada por los encuestados con más nivel de estudios. Sin embargo, estas valoraciones se invierten en la evaluación que los sujetos han llevado a cabo sobre la contribución de la *"Policía"*. En cuanto al papel desempeñado por los *"Expertos en seguridad vial"*, las valoraciones más elevadas proceden de los sujetos con estudios de secundaria mientras que las más bajas podemos observarlas en los sujetos sin estudios y en aquellos con estudios universitarios.

En líneas generales podemos afirmar que, a medida que aumenta el nivel de estudios de los encuestados, disminuye la eficacia asociada a una serie de medidas educativas destinadas a reducir los accidentes de tráfico.

Bibliografía

Alonso, F. (2002). Proyecto Docente. Tráfico y Seguridad Vial. (Sin publicar).

Alonso, F.; Esteban, C.; Calatayud, C.; Sanmartín, J.; Montoro, L.; et. al. (2002). La agresividad en la conducción: una visión a partir de las investigaciones internacionales. Cuadernos de reflexión Attitudes.

Alonso, F.; Sanmartín, J. Calatayud, C.; Esteban, C.; Montoro, L.; et. al. (2002). La agresividad en la conducción: una visión a partir de la población española. Cuadernos de reflexión Attitudes.

DGT (1996). *Educación Vial. 10 años de investigación para la educación vial*. Madrid: DGT.

Manso, V. y Castaño, M. (1995). *Hacer Reforma. Educación para la Seguridad Vial*. Madrid: Anaya.

Valentín, A. et. al. (1997). *La educación vial en los países de la unión europea durante la etapa primaria*. Salamanca: DGT.

[ANEXOS]

ANEXO 1: Cuestionario utilizado para la entrevista telefónica

Buenos días/tardes llamo de parte del Instituto de Tráfico de la Universidad, estamos realizando una investigación científica sobre la formación y la educación en la conducción. Su opinión es importante para nosotros y le agradeceríamos que nos contestara unas preguntas durante aproximadamente 20 minutos. Toda la información que nos proporcione será absolutamente anónima según marca la ley vigente de secretos estadísticos. Muchas gracias.

Cuestión de filtro

Pa) ¿Podría indicarme su edad?
Si es menor de 14 años - Fin de entrevista

Datos de los sujetos relacionados con la conducción

- P.1)** ¿Tiene en la actualidad permiso de conducir o licencia?
• Sí Pasar a P.3
• NO
- P.2)** ¿Ha tenido en el pasado permiso de conducir o licencia?
• Sí Pasar a P.7
• NO Pasar a P.23
- P.3)** ¿En la actualidad está Ud. trabajando?
• Sí
• NO PASAR A P.7
- P.4)** ¿Trabaja Ud. como profesional del transporte: transportista, taxista, mensajero, servicio a domicilio (comida, bebidas, videos), etc.?
• Sí
• NO PASAR A P.6
- P.5)** ¿Concretamente de qué trabaja?
• Taxista
• Transportista
• Mensajero
• Servicio a domicilio PASAR A P.7
- P.6)** El desarrollo de su trabajo ¿supone que una gran parte de su tiempo conduzca un vehículo?

Como, por ejemplo, agente comercial, etc.

- Sí
- NO

P.7) ¿Qué tipo de permisos de conducir o licencia tiene Ud. o ha tenido en el pasado?

- Ciclomotor
 - Motocicleta
 - Automóvil (B)
 - Otros especiales (especificar)
-

ENTREVISTADOR: aquellos que en P.2 contesten Sí pasar a P.23

P.8) ¿Desde hace cuánto tiempo tiene el permiso de conducir?

- Menos de 1 año
- De 1 año a 2 años
- Años de conducción: _____

P.9) ¿Cuál es la frecuencia de utilización del vehículo?

- Todos los días
- Casi todos los días
- Unos pocos días a la semana
- Unos pocos días al mes
- Unas pocas veces al año (Pasar a P.13)

P.10) Por término medio al día ¿cuántos kilómetros recorre?

- Los días de diario _____ km.
- Los fines de semana _____ km.

P.11) Por término medio al día ¿cuánto tiempo conduce?

- Los días de diario _____ horas _____ minutos
- Los fines de semana _____ horas _____ minutos

P.12) ¿Desde hace cuánto tiempo conduce de forma habitual y continuada?

- Menos de 1 año
- Años de experiencia habitual _____

A continuación le voy a realizar una serie de preguntas sobre el vehículo que más utiliza ya sea por motivos de trabajo o personales

P.13) ¿Qué tipo de vehículo es?

- Vehículo de dos ruedas
- Vehículo de cuatro ruedas PASAR A P.15

P.14) Concretamente es...

- Bicicleta

- Ciclomotor (hasta 75 c.c)
- Motocicleta (más de 75 c.c)

PASAR A P.16

- P.15) Concretamente es...
- Berlina o turismo
 - Deportivo
 - Monovolumen
 - Familiar
 - Todo terreno
 - Furgoneta

PASAR A P.16

Leer únicamente si contesta SÍ en P.4 o P.6

- Camión
- Autobús
- Ambulancia
- Coche de Policía
- Coche de Bomberos
- Mercancías peligrosas

PASAR A P.16

- P.16) ¿Cuántos km. en promedio recorre al año?
_____ km.

- P.17) ¿Cuántos años tiene el vehículo?
- _____ años
 - Menos de 1 año

- P.18) ¿Cuál es el uso principal que realiza con el vehículo?
- Ir y volver del trabajo
 - En el desempeño del trabajo
 - Ocio o personal
 - Otras (especificar)

- P.19) Habitualmente los desplazamientos que realiza con su vehículo son:
- Rurales: desplazamientos entre municipios cercanos o accesos a terrenos agrícolas por carreteras secundarias
 - Urbanos: en la ciudad
 - Desplazamientos cortos: entre ciudad dormitorio y pueblos cercanos a la capital de provincia
 - Desplazamientos largos: desplazamientos entre ciudades

- P.20) ¿Cuál es el tipo de vía que con mayor frecuencia utiliza para los desplazamientos?
- Autopista
 - Autovía
 - Carreteras convencionales

ENTREVISTADOR: a todos excepto a los que han contestado en P.14 opción 1 bicicleta. Este colectivo pasa a P.32

- P.21) Como conductor, ¿cuántos accidentes de tráfico de todo tipo ha tenido independientemente de quién haya sido el causante?
- Con víctimas graves o muertos
 - Con víctimas leves
 - Sólo con daños materiales
- P.22) Como conductor, ¿aproximadamente cuántas sanciones de tráfico ha recibido excluyendo las de aparcamiento de ORA?
- Justas
 - Injustas
 - Ns
- P.23) ¿Utiliza la bicicleta para realizar algún desplazamiento?
- Sí
 - NO Pasar a P.33
- P.24) ¿Estos desplazamientos son habituales, es decir, utiliza la bicicleta entre semana o son esporádicos, es decir, utiliza la bicicleta en su tiempo libre o de ocio?
- Habitual, entre semana Pasar a P.27
 - Esporádico, tiempo libre
- P.32) ¿Ha sufrido en alguna ocasión accidentes con la bicicleta?
- Sí
 - NO

ENTREVISTADOR: Dicen NO en P.1 y contestan NO en P.23

- P.33) Habitualmente los desplazamientos que realiza andando son:
- Rurales: desplazamientos entre municipios cercanos o accesos a terrenos agrícolas por carreteras secundarias
 - Urbanos: en la ciudad
 - Desplazamientos cortos: entre ciudad dormitorio y pueblos cercanos a la capital de provincia

BLOQUE I:

- P.34) A continuación, le voy a leer una serie de

problemas sociales y sanitarios que tenemos actualmente. Valore la importancia que da usted a cada uno de ellos. Utilice una escala de 0 a 10, significando el 0 que no tiene importancia y 10 que tiene mucha importancia. Por supuesto, puede utilizar los valores intermedios para matizar su opinión.

- Cáncer (___)
- Terrorismo..... (___)
- Enfermedades cardiovasculares (___)
- Delincuencia (___)
- SIDA (___)
- Drogas (___)
- Accidentes de tráfico (___)

P.35) Valore la importancia que da usted a los siguientes factores como causa de los accidentes de tráfico. Utilice una escala de 0 a 10, significando el 0 que no son causa de los accidentes y 10 que son una causa muy importante. Por supuesto, puede utilizar los valores intermedios para matizar su opinión.

1. El tipo de vehículo (___)
2. Las carreteras y estado de las mismas ..(___)
3. La señalización..... (___)
4. La normativa y supervisión policial..... (___)
5. El conductor/a (___)

P.36) A continuación, le voy a leer unas frases que pueden definir el accidente de tráfico. Valore de 0 a 10 su acuerdo con las mismas, significando 0 que no está en absoluto de acuerdo; y, 10 que está totalmente de acuerdo. Puede utilizar los valores medios para matizar su opinión.

1. El accidente de tráfico es fortuito y fruto del azar (___)
2. El accidente de tráfico obedece al destino y, por tanto, es inevitable (___)
3. El accidente de tráfico lo puedo evitar con mi habilidad (___)
4. El accidente de tráfico lo puedo prevenir evitando riesgos y siendo prudente (___)

P.37) Para disminuir los accidentes de tráfico, valore de 0 a 10 la importancia que tienen las siguientes medidas :

1. Mejora de carreteras y calles de la ciudad(___)
2. Mejora de los vehículos..... (___)
3. Aumentar la presencia policial..... (___)
4. Dar más formación y educación a los conductores y peatones.....(___)

BLOQUE II:

P.38) Por favor puntúese Ud. en los siguientes aspectos. Utilice una escala de 0 a 10, significando el 10 la máxima puntuación que se puede otorgar y el 0 la mínima.

ENTREVISTADOR: En el ítem 5 leer **PEATÓN CUANDO EN P.1 Y P. 23 DIGAN NO**. El resto de ítems no deben ser contestados por peatones.

1. Sus conocimientos de las normas de tráfico como conductor de coche, ciclomotor o bicicleta, SON DE..... (___)
2. Como conductor en autopista de coche, ciclomotor o bicicleta, me doy una puntuación de (___)
3. Su habilidad como conductor de coche, ciclomotor o bicicleta, ES DE..... (___)
4. Como conductor de coche, ciclomotor o bicicleta en ciudad, me doy una puntuación de..... (___)
5. Su prudencia como conductor de coche, ciclomotor o bicicleta/peatón, en comparación con los otros conductores/peatones, ES DE (___)
6. Como conductor en carretera, me doy una puntuación de (___)

P.39) Dígame su grado de acuerdo con las siguientes frases. Utilice una escala de 0 a 10, significando el 0 que no está de acuerdo y el 10 que está muy de acuerdo. Por supuesto, puede utilizar los valores intermedios para matizar su opinión.

1. La falta de formación y educación vial en el tráfico es cada día más acusada, en comparación con la mejora de los vehículos y las vías (___)
2. Los jóvenes muestran menor formación y educación vial que las personas de mayor edad (___)
3. Los hombres muestran menor formación y educación vial que las mujeres (___)

BLOQUE III:

CONOCIMIENTOS:

P.40) A continuación, le voy a leer una serie de

afirmaciones, a las que usted deberá contestar, diciendo verdadero o falso.

ENTREVISTADOR: En el ítem 5 leer PEATÓN CUANDO EN P.1 Y P.23 DIGAN NO. El resto de ítems no deben ser contestados por peatones.

1. Llevar el cinturón de seguridad abrochado puede ser más peligroso que no abrochárselo (___)
 2. Cuando el vehículo lleva airbag no hace falta abrocharse el cinturón de seguridad (___)
 3. Cuando el vehículo que conducimos lleva ABS y realizamos una frenada de emergencia, además del pedal de freno hay que apretar a fondo el pedal de embrague (___)
 4. (ENTREVISTADOR contestan en P.4 NO y en P.8 más de 2 años) Para Ud. el límite máximo de alcohol en sangre permitido para conducir es de 0,5 g/l (___)
(ENTREVISTADOR contestan en P.4 Sí o en P.8 opción 1 o 2) Para Ud: "el límite máximo de alcohol en sangre permitido para conducir es de 0,3 g/l. (___)
 5. Como peatón sé perfectamente por dónde y cómo debo cruzar por las zonas señalizadas (___)
 6. Cuando voy a comprar una rueda miro la fecha de caducidad (___)
 7. Está permitido parar en el arcén para contestar una llamada con teléfono móvil (___)
 8. Sé perfectamente cómo se debe circular por una rotonda (___)
- P.41) Valore de 0 a 10 el nivel de conocimiento que usted posee en general de las diferentes señales de tráfico; significando 0 que no posee ningún conocimiento, y 10 que las conoce perfectamente (___)

ACTITUDES/COMPORTAMIENTOS:

- P.42) ENTREVISTADOR: A LOS PEATONES (CUANDO EN P.1 Y P. 23 a DIGAN NO). Valore la frecuencia con la que considera que los conductores realizan una serie de conductas en el tráfico. Utilice una escala de 0 a 10, significando 0 que nunca las realizan los

conductores y 10 que las realizan muy frecuentemente. Puede utilizar las puntuaciones intermedias.

LOS OTROS

1. Conducir con poco respeto hacia los peatones (___)
2. Conducir con poco respeto hacia los ciclistas (___)
3. Conducir cumpliendo las señales de tráfico (___)
4. Detener el vehículo ante un paso para peatones no regulado por semáforo (___)
5. En trayectos cortos y habituales, utilizar sistemas de retención o protección adecuados para niños (___)
6. Aparcar en un paso para peatones (___)
7. Circular o aparcar en el carril bus o de bici (___)

P.43)

ENTREVISTADOR: SÓLO PARA LOS PEATONES (CUANDO EN P.1 Y P. 23 a DIGAN NO). Valore la frecuencia con la que considera que Ud. realiza una serie de conductas en el tráfico. Utilice la misma escala de 0 a 10, significando 0 que nunca las realiza y 10 que las realiza muy frecuentemente. Puede utilizar las puntuaciones intermedias.

YO

8. Como peatón, elige el trayecto por su rapidez, antes que por su seguridad (___)
9. Como peatón, cruza, por zonas no señalizadas para tal efecto (___)
10. Como peatón, se salta semáforos si ve que no vienen coches (___)

P.44)

ENTREVISTADOR: A conductores: coche, motocicleta, bicicleta. Valore la frecuencia con la que considera que Ud. y los otros realizan una serie de conductas en el tráfico. Utilice una escala de 0 a 10, significando 0 que nunca las realizan los conductores y 10 que las realizan muy frecuentemente. Puede utilizar las puntuaciones intermedias.

YO OTROS

1. Conducir con poco respeto hacia los peatones (___) (___)
2. Conducir con poco respeto hacia los ciclistas (___) (___)
3. Conducir cumpliendo las señales de tráfico (___) (___)
4. Parar el vehículo ante un paso para peatones no regulado por semáforo (___) (___)

5. En trayectos cortos y habituales, utilizar sistemas de retención o protección adecuados para niños..... (___) (___)
6. Como peatón, la elección del trayecto por su rapidez, antes que por su seguridad (___) (___)
7. Como peatón, cruzar por zonas no señalizadas para tal efecto .. (___) (___)
8. Como peatón, saltarse semáforos si ve que no vienen coches (___) (___)
9. Aparcar en un paso para peatones (___) (___)
10. Circular o aparcar en el carril bus o de bici (___) (___)

P.45) ENTREVISTADOR: A TODOS. Valore el grado de acuerdo que Ud. tiene con las siguientes frases. Utilice una escala de 0 a 10, significando 0 que no estaría de acuerdo y el 10 que estaría totalmente de acuerdo con ellas. Puede utilizar las puntuaciones intermedias.

YO

1. Aunque no fuera obligatorio, me abrocharía el cinturón de seguridad (___)
2. El uso del casco debe ser voluntario, que lo lleve quien quiera..... (___)
3. Las normas actuales contribuyen a mejorar la seguridad vial (___)
4. Las señales de tráfico son muy importantes para evitar o reducir los accidentes de tráfico..... (___)
5. Existen aspectos que necesitan mayor regulación normativa: como la incorporación en los coches de televisores, sistema de guiado vía satélite, (GPS) (___)

PERCEPCIÓN DEL RIESGO

P.46) ENTREVISTADOR: A TODOS. Valore de 0 a 10, la peligrosidad de las siguientes conductas o situaciones significando 0 nada peligrosa y 10 muy peligrosa. Puede utilizar valores intermedios.

1. Conducir habiendo tomado 2 cervezas (___)
2. Ser pasajero de un conductor que ha ingerido alcohol..... (___)
3. Conducir en condiciones climatológicas adversas (___)

4. Utilizar el teléfono móvil con el sistema "manos libres" (___)
5. Cruzar como peatón por pasos que no están regulados por semáforos (___)
6. Conducir más de cuatro horas seguidas... (___)
7. La circulación en paralelo de los ciclistas..... (___)
8. Cuando elijo viajar en autobús, tranvía, metro o tren, lo hago porque es más seguro que viajar en coche (___)
9. Actualmente, las mejoras existentes tanto en las vías como en los vehículos, permiten que podamos arriesgarnos más sin incrementarse el riesgo de sufrir un accidente de tráfico (___)

ENTREVISTADOR: a partir de aquí y la P.47 realizar exclusivamente a aquellos que contestes SÍ en P.1 o en P.2

1. La circulación por carretera (___)
2. La circulación por ciudad (___)
3. Las incorporaciones en las autopistas (___)

BLOQUE IV:

Le voy a realizar una serie de preguntas sobre la FORMACIÓN VIAL, que es el proceso de aprendizaje por el cual obtenemos por parte de la administración la capacitación para conducir un vehículo, es decir, el carné de conducir.

- P.47) Dígame su grado de acuerdo con las siguientes frases. Utilice una escala de 0 a 10, significando el 0 que no está de acuerdo y el 10 que está muy de acuerdo. Por supuesto, puede utilizar los valores intermedios para matizar su opinión.
1. Los conocimientos que adquirió cuando se sacó el carné (la licencia y/o el permiso de conducción) le han sido muy útiles (___)
 2. Familiares y amigos son las personas más adecuadas y eficaces para enseñar a conducir (___)
 3. Se le han olvidado muchas de las cosas que aprendió cuando se sacó el carné (la licencia y/o el permiso de conducción).... (___)
 4. En su proceso de aprendizaje de la conducción, junto con los conocimientos de

- normativa y reglamentación, adquirió actitudes de seguridad y prudencia(___)
5. La autoescuela es el contexto más adecuado y eficaz para aprender a conducir(___)
 6. La experiencia es la mejor escuela para aprender a conducir.....(___)
 7. El profesorado de las autoescuelas, además de conocimientos sobre normativa y reglamentación, enseña educación vial(___)
 8. En la autoescuela le enseñaron cómo utilizar los sistemas de seguridad activa como el ABS, SP que llevan los nuevos vehículos(___)
 9. Los exámenes que se utilizan actualmente para obtener el carné (licencia y/o permiso de conducción) evalúan adecuadamente los aspectos necesarios para una conducción buena y segura(___)
 10. Tras la obtención del carné (licencia y/o permiso de conducción), sería interesante realizar un curso de reciclaje sobre conducción segura, tras uno o dos años de práctica.....(___)
 11. Sería interesante poder asistir a cursos de formación vial especializada, como: nuevos sistemas de seguridad o cómo conducir en diversas condiciones climatológicas(___)

BLOQUE V:

A continuación le voy a realizar una serie de preguntas sobre la EDUCACIÓN VIAL, que consiste en el aprendizaje y práctica de una serie de comportamientos y actitudes orientadas hacia la seguridad en todos los ámbitos del tráfico, ya sea como peatón o como conductor.

P.48) ¿Ha recibido educación vial?

- Sí
- NO PASAR A P.51

P.49) Dígame su grado de acuerdo con las siguientes frases. Utilice una escala de 0 a 10, significando el 0 que no está de acuerdo y el 10 muy de acuerdo. Por supuesto, puede utilizar los valores intermedios para matizar su opinión.

1. Me acuerdo de los conocimientos que adquirí en materia de educación vial (___)
2. La información o enseñanza que recibí en materia de educación vial, ha hecho que mis comportamientos estén más orientados hacia la seguridad(___)

P.50) ¿Tiene hijos menores a su cargo en la actualidad?

- Sí
- NO PASAR A P.51

Utilice una escala de 0 a 10, significando el 0 que no está de acuerdo y el 10 muy de acuerdo. Por supuesto, puede utilizar los valores intermedios para matizar su opinión.

1. Actualmente, la educación vial se imparte de modo adecuado (___)
2. Yo les enseño educación vial a mis hijos o a los menores que están a mi cargo (___)
3. Mis hijos, o los menores que están a mi cargo, reciben educación vial en el colegio o instituto, etc..... (___)
4. La educación vial es una materia importante que mis hijos deben aprender..... (___)
5. Conozco perfectamente los sistemas de seguridad infantiles como sillas, cinturones, cojines elevadores, existentes para cada grupo de edad (___)
6. Necesito más información y formación para enseñar educación vial a los menores a mi cargo (___)

P.51) Valore de 0 a 10 el grado de acuerdo con las siguientes cuestiones; significando 0 que no está en absoluto de acuerdo y 10 que está totalmente de acuerdo.

1. Debería incrementarse la presencia de la educación y formación vial para prevenir los accidentes de tráfico (___)
2. La educación vial que enseñan los padres a sus hijos se produce a lo largo de toda la vida (___)
3. Las madres enseñan más educación vial que los padres (___)
4. En el tráfico, con mucha frecuencia, se producen situaciones en las que la gente muestra que le falta educación y formación vial..... (___)

5. La educación vial debería darse en todas las edades y no sólo a los niños (___)

6. El tema de la educación vial debería ser obligatorio en el colegio (___)

P.52) Valore de 0 a 10 la mayor o menor contribución de los siguientes agentes a su educación y formación vial, significando 0 ninguna contribución y 10 la máxima contribución

1. Padres (___)

2. Otros familiares (___)

3. Amigos y compañeros..... (___)

4. Profesores de autoescuela (___)

5. Expertos en materia de seguridad vial.... (___)

6. Policía (___)

7. Otros (___)

P.53) Respecto a su opinión sobre la forma más efectiva para disminuir los accidentes de tráfico desde un punto de vista educativo, valore de 0 a 10 los siguientes enunciados, significando 0 ninguna efectividad y 10 una gran efectividad.

1. Que aquellos que hayan cometido alguna infracción, realicen trabajos para la sociedad (___)

2. Que aquellos que hayan cometido alguna infracción, visiten a víctimas hospitalizadas por accidentes de tráfico (___)

3. Información divulgativa en diferentes medios de comunicación (prensa, radio, TV)..... (___)

4. Charlas a grupos reducidos (___)

5. Que los niños visiten Parques Infantiles de Tráfico (___)

6. Información personalizada..... (___)

7. Realizar cursos de educación vial para

• Niños (___)

• Jóvenes (___)

• Adultos (___)

• Tercera edad (___)

8. Realizar cursos de educación vial para permutar o sustituir algunas multas de tráfico (___)

DATOS DE CLASIFICACIÓN

1. ESTADO CIVIL

- Soltero
- Casado/Convive en pareja
- Divorciado/separado
- Viudo

2. SEXO:

- Hombre
- Mujer

3. ¿ES VD. LA PERSONA QUE TRAE EL INGRESO PRINCIPAL AL HOGAR?

- SÍ
- NO

ENTREVISTADOR: Si la respuesta es SÍ, todos los datos de estudios y ocupación se anotarán en la columna de persona principal (P.P.).

Si la respuesta es "NO" se preguntará por los datos de estudios y ocupación tanto del entrevistado como de la persona principal.

BLOQUE 1: ESTUDIOS

4. ¿Qué nivel de estudios es el más alto que tiene terminado? ¿Y la persona principal?

ENT. P.P.

- SIN ESTUDIOS: No sabe leer ni escribir. Sabe leer y escribir pero fue a la escuela menos de 3 años..... (___) (___)
- PRIMARIOS: Hasta 11-12 años. Previos al comienzo del bachiller elemental (hasta ingreso) 1º a 6º de EGB, Educación Primaria de la LOGSE 1º y 6º de Primaria (___) (___)
- EDUCACIÓN SECUNDARIA DE PRIMER GRADO: 12 a 16 años. Bachiller elemental 7º y 8º de EGB; 1º y 2º de BUP, 1º a 4º de ESO, FPI, Maestría Industrial, Graduado Escolar Certificado Escolar (___) (___)
- EDUCACIÓN SECUNDARIA DE 2º GRADO: 16 a 18 años. Bachiller Superior, 3º de BUP y COU, FP II y FP III, 1º y 2º de Bachillerato de la LOGSE..... (___) (___)
- ESTUDIOS UNIVERSITARIOS. Ciclo Medio: Diplomado, Carrera Técnica. Ciclo Superior: Licenciados, Doctorado..... (___) (___)
- Anote detalladamente si no sabe clasificar (___) (___)

BLOQUE 2: ACTIVIDAD

7. ¿CUÁL ES SU TRABAJO U OCUPACIÓN? ¿Y EL DE LA PERSONA PRINCIPAL? (ENT.: En el caso de jubilado o parado preguntar por la última ocupación que tuvo y anotar en el cuadro siguiente)

	ENT.	P.P.
• Ocupado	(__)	(__)
• No ocupado	(__)	(__)
• Jubilado.....	(__)	(__)
• Parado habiendo trabajado antes..	(__)	(__)
• Parado en busca del primer empleo	(__)	(__)
• Trabaja en tareas del hogar exclusivamente	(__)	(__)
• Estudiante.....	(__)	(__)

BLOQUE 3: OCUPACIÓN

8. (ENT.: Obtenga suficiente información para poder identificar el grupo correspondiente correctamente. En caso de duda anote literalmente a continuación.

ENT.: _____

P.P.: _____

Trabajadores por cuenta propia.

	ENT.	P.P.
• Empresario agrario con asalariados	(__)	(__)
• Empresario agrario sin asalariados, agricultor, pescador, miembro de cooperativa agraria.....	(__)	(__)
• Empr. no agrario con asalariados con 5 empleados o menos	(__)	(__)
• Empres. no agrario con asalariados con 6 empleados o más	(__)	(__)
• Empresario no agrario sin asalariados, autónomos, miembros de cooperativas no agrarias.....	(__)	(__)
• Profesionales técnicos y asimilados.....	(__)	(__)

Trabajadores por cuenta ajena (Sector privado o público).

	ENT.	P.P.
• Directores y gerentes. Altos funcionarios de AAPP, CC.AA. y Corporaciones Locales	(__)	(__)

- Responsable de 5 subordinados o menos (___) (___)
- Responsable de 6 subordinados o más..... (___) (___)
- Profesionales, técnicos y asimilados en empresas privadas, la administración pública y fuerzas armadas (___) (___)
- Personal administrativo, del sector servicios y comerciales, en empresas privadas, la administración pública y fuerzas armadas..... (___) (___)
- Encargados, contra maestres, capataces..... (___) (___)
- Operarios cualificados de establecimientos no agrarios (___) (___)
- Operarios sin especialización (___) (___)
- Trabajadores de explotaciones agrarias (___) (___)

Índice de tablas

Tabla 1: Maqueta de distribución de muestra por edad y sexo (revisión del padrón municipal del 2000)	30
Tabla 2: Maqueta de distribución de muestra por Comunidad Autónoma y tipo de hábitat (revisión del padrón municipal del año 2000)	31
Tabla 3: Censo de población en España en el año 2001 en función del sexo y en función de la edad. Fuente: INE, 2003	31
Tabla 4: Distribución de la muestra por edad y sexo	32
Tabla 5: Distribución de la muestra por comunidad autónoma y sexo	33
Tabla 6: Distribución de la muestra por tipo de usuario y sexo	34
Tabla 7: Censo de conductores en 2001 (incluyendo licencias) en función del sexo (Fuente: Anuario Estadístico General de la DGT)	35
Tabla 8: Distribución de la muestra de conductores por años que conduce y sexo	36
Tabla 9: Distribución de la muestra de conductores por kilómetros anuales recorridos y sexo	37
Tabla 10: Distribución de la muestra de conductores por número de accidentes con víctimas y sexo	38
Tabla 11: Distribución de la muestra de usuarios de bicicleta por frecuencia de uso y sexo	39
Tabla 12: Distribución de la muestra de usuarios de bicicleta por número de accidentes y sexo	39
Tabla 13: Distribución de la muestra de peatones por tipo de desplazamiento y sexo	40
Tabla I.1: Estadísticos estimados para los distintos problemas sociales y sanitarios	56
Tabla I.2: Estadísticos estimados para los distintos factores causantes de los accidentes de tráfico	61
Tabla I.3: Estadísticos estimados para las distintas definiciones de accidente de tráfico	76
Tabla I.4: Estadísticos estimados para las distintas medidas para reducir los accidentes de tráfico	88
Tabla II.1: Estadísticos estimados para las distintas capacidades y aptitudes como usuario de la vía	99
Tabla II.2: Estadísticos estimados para las opiniones generales sobre formación y educación vial	111
Tabla III.1: Estadísticos estimados para la valoración del nivel de conocimiento de las señales	119
Tabla III.2: Estadísticos estimados para la valoración de la frecuencia con la que los otros conductores actúan de determinada manera	133
Tabla III.3: Estadísticos estimados para la valoración de la frecuencia con la que los propios conductores realizan determinadas conductas	133
Tabla III.4: Estadísticos estimados para las opiniones sobre el grado de interiorización y aceptación de la norma (norma subjetiva)	162
Tabla III.5: Estadísticos estimados para las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones	173
Tabla IV.1: Estadísticos estimados para las opiniones y percepciones sobre formación vial	191
Tabla V.1: Estadísticos estimados sobre las opiniones relativas a la educación vial recibida y recordada	199

Tabla V.2: Estadísticos estimados sobre las opiniones relativas a la aplicación actual de la educación vial	202
Tabla V.3: Estadísticos estimados sobre las opiniones relativas al carácter general de la educación vial	205
Tabla V.4: Estadísticos estimados para la valoración de la contribución de los agentes a la educación y formación vial	210
Tabla V.5: Estadísticos estimados para la valoración de la efectividad de distintas medidas relacionadas con la educación y formación vial	217

Índice de gráficas

Ilustración I.1: Medias de las valoraciones sobre la importancia de los distintos problemas sociales y sanitarios	56
Gráfica I.1: Medias de valoración de la importancia de los problemas sociales y sanitarios en función del sexo	57
Gráfica I.2: Medias de valoración de la importancia de los problemas sociales y sanitarios en función del estado civil	58
Gráfica I.3: Medias de valoración de la importancia de los problemas sociales y sanitarios en función del tipo de usuario	59
Gráfica I.4: Medias de valoración de la importancia de los problemas sociales y sanitarios en función del trabajo actual	60
Gráfica I.5: Medias de valoración de la importancia de los problemas sociales y sanitarios en función del nivel de estudios	60
Ilustración I.2: Medias de las valoraciones sobre la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico	62
Gráfica I.6: Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del sexo	63
Gráfica I.7: Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del sexo	63
Gráfica I.8: Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del sexo	63
Gráfica I.9: Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del sexo	63
Gráfica I.10: Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del sexo	64
Gráfica I.11: Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función de los grupos de edad	64
Gráfica I.12: Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función de los grupos de edad	65
Gráfica I.13: Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función de los grupos de edad	65
Gráfica I.14: Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del estado civil	66
Gráfica I.15: Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del estado civil	66
Gráfica I.16: Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del tipo de usuario	67

Gráfica I.17: Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del tipo de usuario	67
Gráfica I.18: Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del tipo de usuario	68
Gráfica I.19: Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del tipo de usuario	68
Gráfica I.20: Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del trabajo actual	68
Gráfica I.21: Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del trabajo actual	69
Gráfica I.22: Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del trabajo actual	69
Gráfica I.23: Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del trabajo actual	69
Gráfica I.24: Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del trabajo actual	70
Gráfica I.25: Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función de los años de permiso	70
Gráfica I.26: Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función de los años de permiso	70
Gráfica I.27: Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función de los años de permiso	71
Gráfica I.28: Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función de los años de conducción	71
Gráfica I.29: Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función de los años de conducción	72
Gráfica I.30: Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función de uso principal del vehículo	72
Gráfica I.31: Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función de uso principal del vehículo	73
Gráfica I.32: Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función de uso principal del vehículo	73
Gráfica I.33: Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función de la frecuencia de uso del vehículo	73
Gráfica I.34: Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función de la	

frecuencia de uso del vehículo	74
Gráfica I.35: Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función de la frecuencia de uso del vehículo	74
Gráfica I.36: Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del nivel de estudios	75
Gráfica I.37: Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del nivel de estudios	75
Gráfica I.38: Medias de valoración de la importancia de los distintos factores como causa de accidentes de tráfico en función del nivel de estudios	75
Ilustración I.3: Medias de las valoraciones sobre distintas definiciones de accidente de tráfico	77
Gráfica I.39: Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función del sexo	77
Gráfica I.40: Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función del sexo	78
Gráfica I.41: Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función del sexo	78
Gráfica I.42: Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función de los grupos de edad	79
Gráfica I.43: Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función de los grupos de edad	79
Gráfica I.44: Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función de los grupos de edad	80
Gráfica I.45: Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función de los grupos de edad	80
Gráfica I.46: Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función del estado civil	81
Gráfica I.47: Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función del estado civil	81
Gráfica I.48: Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función del estado civil	81
Gráfica I.49: Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función del tipo de usuario	82
Gráfica I.50: Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función del tipo de usuario	82
Gráfica I.51: Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función del tipo de usuario	83
Gráfica I.52: Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función del trabajo actual	83
Gráfica I.53: Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función del trabajo actual	84
Gráfica I.54: Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función del trabajo actual	84
Gráfica I.55: Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función de los años de conducción	84
Gráfica I.56: Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función del uso principal	85
Gráfica I.57: Medias de valoración de las opiniones respecto a las	

definiciones de accidente de tráfico en función de la frecuencia de uso del vehículo	85
Gráfica I.58: Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función de la frecuencia de uso del vehículo	86
Gráfica I.59: Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función del nivel de estudios	86
Gráfica I.60: Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función del nivel de estudios	87
Gráfica I.61: Medias de valoración de las opiniones respecto a las definiciones de accidente de tráfico en función del nivel de estudios	87
Ilustración I.4: Medias de las valoraciones sobre la importancia de las diferentes medidas para reducir los accidentes de tráfico	88
Gráfica I.62: Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función del sexo	89
Gráfica I.63: Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función de los grupos de edad	90
Gráfica I.64: Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función de los grupos de edad	90
Gráfica I.65: Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función de los grupos de edad	91
Gráfica I.66: Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función del estado civil	91
Gráfica I.67: Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función del estado civil	92
Gráfica I.68: Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función del estado civil	92
Gráfica I.69: Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función de la comunidad autónoma	92
Gráfica I.70: Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función del tipo de usuario	93
Gráfica I.71: Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función del tipo de usuario	93
Gráfica I.72: Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función del trabajo actual	94
Gráfica I.73: Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función del trabajo actual	94
Gráfica I.74: Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función del trabajo actual	94
Gráfica I.75: Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función del trabajo actual	94
Gráfica I.76: Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función de los años de permiso	95
Gráfica I.77: Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función de los años de conducción	96
Gráfica I.78: Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función de los años de conducción	96
Gráfica I.79: Medias de valoración de la importancia de las medidas	

para disminuir los accidentes de tráfico en función de la frecuencia de uso del vehículo	97
Gráfica I.80: Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función de la frecuencia de uso del vehículo	97
Gráfica I.81: Medias de valoración de la importancia de las medidas para disminuir los accidentes de tráfico en función del nivel de estudios	98
Ilustración II.1: Medias de las valoraciones de las capacidades, actitudes y aptitudes	100
Gráfica II.1: Medias de valoración de los conocimientos, la prudencia y las habilidades como conductores en función del sexo	101
Gráfica II.2: Medias de valoración de los conocimientos, la prudencia y las habilidades como conductores en función de los grupos de edad	101
Gráfica II.3: Medias de valoración de los conocimientos, la prudencia y las habilidades como conductores en función de los grupos de edad	102
Gráfica II.4: Medias de valoración de los conocimientos, la prudencia y las habilidades como conductores en función de los grupos del estado civil	102
Gráfica II.5: Medias de valoración de los conocimientos, la prudencia y las habilidades como conductores en función de la comunidad autónoma	103
Gráfica II.6: Medias de valoración de los conocimientos, la prudencia y las habilidades como conductores en función del tipo de usuario	103
Gráfica II.7: Medias de valoración de los conocimientos, la prudencia y las habilidades como conductores en función del trabajo actual	104
Gráfica II.8: Medias de valoración de los conocimientos, la prudencia y las habilidades como conductores en función del trabajo actual	104
Gráfica II.9: Medias de valoración de los conocimientos, la prudencia y las habilidades como conductores en función de los años de conducción	104
Gráfica II.10: Medias de valoración de los conocimientos, la prudencia y las habilidades como conductores en función de la frecuencia de uso del vehículo	105
Gráfica II.11: Medias de valoración de los conocimientos, la prudencia y las habilidades como conductores en función del nivel de estudios	105
Gráfica II.12: Medias de valoración de los comportamientos como conductor en diferentes vías en función de la edad	106
Gráfica II.13: Medias de valoración de los comportamientos como conductor en diferentes vías en función del estado civil	107
Gráfica II.14: Medias de valoración de los comportamientos como conductor en diferentes vías en función del estado civil	107
Gráfica II.15: Medias de valoración de los comportamientos como conductor en diferentes vías en función del tipo de usuario	108
Gráfica II.16: Medias de valoración de los comportamientos como conductor en diferentes vías en función del trabajo actual	108
Gráfica II.17: Medias de valoración de los comportamientos como conductor en diferentes vías en función del trabajo actual	108
Gráfica II.18: Medias de valoración de los comportamientos como conductor en diferentes vías en función de los años de permiso	109
Gráfica II.19: Medias de valoración de los comportamientos como conductor en diferentes vías en función de los años de permiso	109
Gráfica II.20: Medias de valoración de los comportamientos como conductor en diferentes vías en función de los años de conducción	110

Gráfica II.21: Medias de valoración de los comportamientos como conductor en diferentes vías en función de la frecuencia de uso del vehículo	110
Ilustración II.2: Medias de las valoraciones generales sobre formación y educación vial	111
Gráfica II.22: Medias de las valoraciones sobre formación y educación vial en función del sexo	112
Gráfica II.23: Medias de las valoraciones sobre formación y educación vial en función de los grupos de edad	112
Gráfica II.24: Medias de las valoraciones sobre formación y educación vial en función de los grupos de edad	113
Gráfica II.25: Medias de las valoraciones sobre formación y educación vial en función de los grupos de edad	113
Gráfica II.26: Medias de las valoraciones sobre formación y educación vial en función del trabajo actual	114
Gráfica II.27: Medias de las valoraciones sobre formación y educación vial en función del trabajo actual	114
Gráfica II.28: Medias de las valoraciones sobre formación y educación vial en función de los años de permiso	115
Gráfica II.29: Medias de las valoraciones sobre formación y educación vial en función de los años de conducción	115
Gráfica II.30: Medias de las valoraciones sobre formación y educación vial en función del nivel de estudios	116
Gráfica II.31: Medias de las valoraciones sobre formación y educación vial en función del nivel de estudios	116
Ilustración III.1: Porcentaje de aciertos, errores y no contestados para cada ítem de valoración de conocimientos	117
Gráfica III.1: Medias de las valoraciones sobre el conocimiento de las señales en función del sexo	131
Gráfica III.2: Medias de las valoraciones sobre el conocimiento de las señales en función de los grupos de edad	131
Gráfica III.3: Medias de las valoraciones sobre el conocimiento de las señales en función del trabajo actual	132
Ilustración III.2: Medias de las valoraciones sobre la frecuencia con que se realizan diferentes conductas en el tráfico (otros conductores y ellos mismos)	134
Ilustración III.3: Medias de las valoraciones sobre la frecuencia con que se realizan diferentes conductas en el tráfico (otros conductores y ellos mismos)	135
Gráfica III.4: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del sexo	136
Gráfica III.5: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del sexo	137
Gráfica III.6: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del trabajo actual	137
Gráfica III.7: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del sexo	138
Gráfica III.8: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del sexo	138
Gráfica III.9: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los grupos de edad	139
Gráfica III.10: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los	

comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los grupos de edad	139
Gráfica III.11: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los grupos de edad	139
Gráfica III.12: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del estado civil	140
Gráfica III.13: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del trabajo actual	140
Gráfica III.14: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del nivel de estudios	141
Gráfica III.15: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del sexo	142
Gráfica III.16: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del sexo	142
Gráfica III.17: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los grupos de edad	143
Gráfica III.18: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los grupos de edad	143
Gráfica III.19: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los grupos de edad	144
Gráfica III.20: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los grupos de edad	144
Gráfica III.21: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los grupos de edad	144
Gráfica III.22: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los grupos de edad	145
Gráfica III.23: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los grupos de edad	145
Gráfica III.24: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del estado civil	146
Gráfica III.25: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del estado civil	146
Gráfica III.26: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del estado civil	146
Gráfica III.27: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del estado civil	147
Gráfica III.28: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del tipo de usuario	147
Gráfica III.29: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del tipo de usuario	148
Gráfica III.30: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del tipo de usuario	148
Gráfica III.31: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del tipo de usuario	148

Gráfica III.32: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del tipo de usuario	149
Gráfica III.33: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del trabajo actual	150
Gráfica III.34: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del trabajo actual	150
Gráfica III.35: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del trabajo actual	150
Gráfica III.36: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del trabajo actual	151
Gráfica III.37: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del trabajo actual	151
Gráfica III.38: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del trabajo actual	151
Gráfica III.39: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los años de permiso	152
Gráfica III.40: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los años de permiso	152
Gráfica III.41: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los años de permiso	153
Gráfica III.42: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los años de permiso	153
Gráfica III.43: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los años de permiso	153
Gráfica III.44: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los años de conducción	154
Gráfica III.45: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los años de conducción	154
Gráfica III.46: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los años de conducción	154
Gráfica III.47: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los años de conducción	155
Gráfica III.48: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de los años de conducción	155
Gráfica III.49: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del uso principal del vehículo	155
Gráfica III.50: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función del uso principal del vehículo	156
Gráfica III.51: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de la frecuencia de uso del vehículo	156

Gráfica III.52: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de la frecuencia de uso del vehículo	156
Gráfica III.53: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de la frecuencia de uso del vehículo	157
Gráfica III.54: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de la frecuencia de uso del vehículo	157
Gráfica III.55: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico en función de la frecuencia de uso del vehículo	157
Gráfica III.56: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico por parte de otros en función del sexo	158
Gráfica III.57: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico por parte de otros en función de los grupos de edad	158
Gráfica III.58: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico por parte de otros en función de los grupos de edad	159
Gráfica III.59: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico por parte de otros en función de los grupos de edad	159
Gráfica III.60: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico por parte de otros en función de la comunidad autónoma	160
Gráfica III.61: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico por parte de otros en función de la comunidad autónoma	160
Gráfica III.62: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico por parte de otros en función del tipo de usuario	160
Gráfica III.63: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico por parte de otros en función de la frecuencia de uso del vehículo	161
Gráfica III.64: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico por parte de otros en función de la frecuencia de uso del vehículo	161
Gráfica III.65: Medias de las valoraciones sobre la percepción de los comportamientos y actitudes en el tráfico por parte de otros en función del nivel de estudios	162
Ilustración III.4: Medias de las opiniones respecto al grado de aceptación e interiorización de la norma	163
Gráfica III.66: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de aceptación e interiorización de la norma en función de los grupos de edad	164
Gráfica III.67: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de aceptación e interiorización de la norma en función de los grupos de edad	164
Gráfica III.68: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de aceptación e interiorización de la norma en función del estado civil	165

Gráfica III.69: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de aceptación e interiorización de la norma en función de la comunidad autónoma	165
Gráfica III.70: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de aceptación e interiorización de la norma en función del trabajo actual	166
Gráfica III.71: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de aceptación e interiorización de la norma en función de los años de permiso	166
Gráfica III.72: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de aceptación e interiorización de la norma en función de los años de conducción	167
Gráfica III.73: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de aceptación e interiorización de la norma en función del uso principal del vehículo	167
Gráfica III.74: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de aceptación e interiorización de la norma en función de a frecuencia de uso del vehículo	168
Gráfica III.75: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de aceptación e interiorización de la norma en función del nivel de estudios	168
Gráfica III.76: Medias de las valoraciones de las actitudes hacia determinados comportamientos en función de los grupos de edad	169
Gráfica III.77: Medias de las valoraciones de las actitudes hacia determinados comportamientos en función del tipo de usuario	169
Gráfica III.78: Medias de las valoraciones de las actitudes hacia determinados comportamientos en función del trabajo actual	170
Gráfica III.79: Medias de las valoraciones de las actitudes hacia determinados comportamientos en función de los años de permiso	170
Gráfica III.80: Medias de las valoraciones de las actitudes hacia determinados comportamientos en función de los años de conducción	171
Gráfica III.81: Medias de las valoraciones de las actitudes hacia determinados comportamientos en función de la frecuencia de uso del vehículo	171
Gráfica III.82: Medias de las valoraciones de las actitudes hacia determinados comportamientos en función del nivel de estudios	172
Ilustración III.5: Medias de las opiniones respecto al grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones	174
Gráfica III.83: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del sexo	175
Gráfica III.84: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función de los grupos de edad	176
Gráfica III.85: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función de los grupos de edad	176
Gráfica III.86: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función de los grupos de edad	177
Gráfica III.87: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función de los grupos de edad	177

Gráfica III.88: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función de los grupos de edad	178
Gráfica III.89: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función de los grupos de edad	178
Gráfica III.90: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función de los grupos de edad	178
Gráfica III.91: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del estado civil	179
Gráfica III.92: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del estado civil	180
Gráfica III.93: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del estado civil	180
Gráfica III.94: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del estado civil	181
Gráfica III.95: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del tipo de usuario	181
Gráfica III.96: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del tipo de usuario	182
Gráfica III.97: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del tipo de usuario	182
Gráfica III.98: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del tipo de usuario	183
Gráfica III.99: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del tipo de usuario	183
Gráfica III.100: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del trabajo actual	184
Gráfica III.101: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del trabajo actual	184
Gráfica III.102: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del trabajo actual	184
Gráfica III.103: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del trabajo actual	185
Gráfica III.104: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función de los años de permiso	185
Gráfica III.105: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en	

función de los años de permiso	186
Gráfica III.106: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función de los años de conducción	186
Gráfica III.107: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función de los años de conducción	187
Gráfica III.108: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función de los años de conducción	187
Gráfica III.109: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del uso principal del vehículo	188
Gráfica III.110: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del nivel de estudios	188
Gráfica III.111: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del nivel de estudios	189
Gráfica III.112: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del nivel de estudios	189
Gráfica III.113: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del nivel de estudios	189
Gráfica III.114: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el grado de peligrosidad y riesgo de determinadas situaciones en función del nivel de estudios	190
Ilustración IV.1: Medias de la percepción sobre distintos aspectos de la formación vial	192
Gráfica IV.1: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la formación vial en función del sexo	193
Gráfica IV.2: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la formación vial en función del sexo	194
Gráfica IV.3: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la formación vial en función de los grupos de edad	194
Gráfica IV.4: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la formación vial en función de los grupos de edad	194
Gráfica IV.5: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la formación vial en función de los grupos de edad	195
Gráfica IV.6: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la formación vial en función de los grupos de edad	195
Gráfica IV.7: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la formación vial en función del trabajo actual	196
Gráfica IV.8: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la formación vial en función de los años de permiso	196
Gráfica IV.9: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la formación vial en función del nivel de estudios	196
Gráfica IV.10: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la formación vial en función del nivel de estudios	197
Gráfica IV.11: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la formación vial en función del nivel de estudios	197
Gráfica IV.12: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la	

formación vial en función del nivel de estudios	197
Gráfica IV.13: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la formación vial en función del nivel de estudios	198
Gráfica IV.14: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la formación vial en función del nivel de estudios	198
Gráfica V.1: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la educación vial recibida y recordada en función del sexo	200
Gráfica V.2: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la educación vial recibida y recordada en función de los grupos de edad	200
Gráfica V.3: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la educación vial recibida y recordada en función del estado civil	201
Gráfica V.4: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la educación vial recibida y recordada en función del trabajo actual	201
Ilustración V.1: Medias de las opiniones relativas a la aplicación actual de la educación vial	202
Gráfica V.5: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la aplicación actual de la educación vial en función del sexo	203
Gráfica V.6: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la aplicación actual de la educación vial en función de los grupos de edad	204
Gráfica V.7: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la aplicación actual de la educación vial en función del trabajo actual	204
Ilustración V.2: Medias de las opiniones relativas al carácter general de la educación vial	206
Gráfica V.8: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el carácter general de la educación vial en función del sexo	206
Gráfica V.9: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el carácter general de la educación vial en función de los grupos de edad	207
Gráfica V.10: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el carácter general de la educación vial en función del estado civil	208
Gráfica V.11: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el carácter general de la educación vial en función del estado civil	208
Gráfica V.12: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el carácter general de la educación vial en función del tipo de usuario	209
Gráfica V.13: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el carácter general de la educación vial en función del tipo de usuario	209
Gráfica V.14: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre el carácter general de la educación vial en función del trabajo actual	210
Ilustración V.3: Medias de las valoraciones sobre la contribución de los agentes a la educación y formación vial	211
Gráfica V.15: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la contribución de los agentes a la educación y formación vial en función del sexo	212
Gráfica V.16: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la contribución de los agentes a la educación y formación vial en función del sexo	212
Gráfica V.17: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la contribución de los agentes a la educación y formación vial en función de los grupos de edad	212
Gráfica V.18: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la contribución de los agentes a la educación y formación vial en función de los grupos de edad	213
Gráfica V.19: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la	

contribución de los agentes a la educación y formación vial en función de los grupos de edad	213
Gráfica V.20: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la contribución de los agentes a la educación y formación vial en función de los grupos de edad	214
Gráfica V.21: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la contribución de los agentes a la educación y formación vial en función del estado civil	214
Gráfica V.22: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la contribución de los agentes a la educación y formación vial en función del estado civil	214
Gráfica V.23: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la contribución de los agentes a la educación y formación vial en función del trabajo actual	215
Gráfica V.24: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la contribución de los agentes a la educación y formación vial en función del trabajo actual	215
Gráfica V.25: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la contribución de los agentes a la educación y formación vial en función del trabajo actual	215
Gráfica V.26: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la contribución de los agentes a la educación y formación vial en función del nivel de estudios	216
Gráfica V.27: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la contribución de los agentes a la educación y formación vial en función del nivel de estudios	216
Gráfica V.28: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la contribución de los agentes a la educación y formación vial en función del nivel de estudios	217
Ilustración V.4: Medias de las valoraciones sobre la efectividad de las medidas para reducir los accidentes de tráfico desde el punto de vista educativo	218
Gráfica V.29: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la efectividad de las medidas para reducir los accidentes de tráfico desde el punto de vista educativo en función del sexo	219
Gráfica V.30: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la efectividad de las medidas para reducir los accidentes de tráfico desde el punto de vista educativo en función de los grupos de edad	220
Gráfica V.31: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la efectividad de las medidas para reducir los accidentes de tráfico desde el punto de vista educativo en función de los grupos de edad	220
Gráfica V.32: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la efectividad de las medidas para reducir los accidentes de tráfico desde el punto de vista educativo en función de los grupos de edad	221
Gráfica V.33: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la efectividad de las medidas para reducir los accidentes de tráfico desde el punto de vista educativo en función del trabajo actual	221
Gráfica V.34: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la efectividad de las medidas para reducir los accidentes de tráfico desde el punto de vista educativo en función del trabajo actual	222
Gráfica V.35: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la efectividad de las medidas para reducir los accidentes de tráfico desde el punto de vista educativo en función del trabajo actual	222

Gráfica V.36: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la efectividad de las medidas para reducir los accidentes de tráfico desde el punto de vista educativo en función del trabajo actual	223
Gráfica V.37: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la efectividad de las medidas para reducir los accidentes de tráfico desde el punto de vista educativo en función del nivel de estudios	223
Gráfica V.38: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la efectividad de las medidas para reducir los accidentes de tráfico desde el punto de vista educativo en función del nivel de estudios	223
Gráfica V.39: Medias de las valoraciones de las opiniones sobre la efectividad de las medidas para reducir los accidentes de tráfico desde el punto de vista educativo en función del nivel de estudios	224

Attitudes