



Programa de Doctorado en Tráfico y Seguridad Vial

---

Á  
Á  
Á

**PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL  
DE LA POLICÍA MUNICIPAL**

---

**Tesis Doctoral**

**Presentada por:** D. Emilio Monteagudo Parralejo

**Dirigida por** Dr. D. Francisco Alonso Pla  
Dra. Dña. Cristina Esteban Martínez

Valencia, 2015

*PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL*

## **Agradecimientos**

*Llegado el fin de la tesis doctoral, observas lo largo que ha sido el camino hasta conseguir dichos objetivos, es en ese instante cuando miras atrás y te das cuenta de a quién debes agradecer el haber alcanzado esa meta.*

*La tesis doctoral representa la culminación de una trayectoria académica que comencé en la Universidad de Valencia, y que me ha permitido profundizar en aspectos muy diversos tanto en el ámbito universitario como en el profesional dentro de la Policía Municipal de Madrid.*

*Me gustaría agradecer al Doctor D. Francisco Alonso Plá del Departamento de Psicología Básica de la Facultad de Psicología, Investigador y Director del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia y Director del Grupo de Investigación DATS, de ese Instituto, quien ha sido director de tesis, junto a la Dra. D<sup>a</sup> Cristina Esteban Martínez, la guía que ha supuesto en este arduo camino y que ahora he logrado culminar. Sin sus consejos, ánimos y buen hacer hubiese sido muy difícil completarla. Gracias a los dos y a sus colaboradores Sergio Alejandro Useche y Andrea Serge.*

*No puedo omitir el sacrificio que esta investigación ha supuesto para mi familiar, especialmente para mi mujer, Sira y a mis hijas. A pesar del poco tiempo que les he dedicado durante este periodo, siempre he encontrado en ellos el apoyo necesario, la sonrisa cómplice*

*y el ánimo imprescindible para una investigación que dará colofón a mi trayectoria académica.*

*Esta tesis tampoco hubiera sido posible sin la colaboración de la Policía Municipal de Madrid, no quisiera olvidar a nadie, tanto policías como mandos y cargos políticos que han sabido comprender el alcance de mis propuestas, así como siempre aportar todo lo que he necesitado para poder realizar este estudio, muchas gracias por estar ahí, ampliar y complementar mis ideas y sobre todo por sus sugerencias e implicaciones. Algunos de los cambios sugeridos hubieran sido imposibles de recorrer sin su ayuda.*

*Y, por último, agradecer a todas aquellas personas que de una manera u otra han aportado su granito de arena a lo largo del desarrollo de este trabajo y que han contribuido a que el mismo pueda ver la luz.*

**Tabla de contenido**

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>1</b> | <b>Introducción.....</b>  | <b>27</b> |
| 1.1      | Objetivos de investigación.....   | 28        |
| 1.2      | Cuestiones objeto de estudio .....  | 29        |
| 1.3      | Estructura de la investigación .....  | 30        |
| 1.4      | Sobre la población objeto de investigación .....                                    | 32        |
| 1.4.1    | Policía Municipal de Madrid. Orígenes, estructura y recursos.....                   | 32        |
| 1.4.2    | Servicios que presta la Policía Municipal de Madrid .                               | 38        |
| 1.4.2.1  | <i>La atención al ciudadano</i>   | 38        |
| 1.4.2.2  | <i>Seguridad ciudadana</i>  | 41        |
| 1.4.2.3  | <i>Convivencia</i>  | 44        |
| 1.4.2.4  | <i>Sucesos y catástrofes</i>  | 47        |
| 1.4.2.5  | <i>Servicios especiales</i>   | 47        |
| 1.4.2.6  | <i>Seguridad vial</i>   | 48        |
| <b>2</b> | <b>Marco teórico.....</b>   | <b>57</b> |
| 2.1      | El concepto de seguridad vial .....   | 57        |
| 2.1.1    | Seguridad nominal .....   | 58        |
| 2.1.2    | Seguridad sustantiva: la seguridad objetiva o estadística .....                     | 58        |
| 2.1.3    | La percepción de la seguridad: la seguridad subjetiva                               | 60        |
| 2.1.4    | La relación entre seguridad subjetiva y seguridad objetiva .....                    | 64        |
| 2.2      | Los accidentes de tráfico y la seguridad vial objetiva en la ciudad de Madrid ..... | 69        |
| 2.2.1    | Introducción .....  | 69        |

|  |            |
|--|------------|
| 2.2.2 Fuentes y origen de los datos que se exponen.....  | 70         |
| 2.2.3 Análisis comparativo .....   | 71         |
| 2.2.3.1 Registros generales.   | 71         |
| 2.2.3.2 Atropellos   | 75         |
| 2.2.3.3 Datos de M 30  | 77         |
| 2.2.3.4 Localización espacio temporal del accidente  | 79         |
| 2.2.3.5 Alcoholemias y Accidentes con Alcoholemia  | 86         |
| 2.2.3.6 Atestados  | 87         |
| 2.2.4 Propuestas y grado de consecución de objetivos .....   | 88         |
| 2.3 La importancia de la percepción y las actitudes ante la seguridad vial.....                    | 91         |
| 2.4 .Algunos factores relacionados con la seguridad vial: ¿cómo se perciben en la población? ..... | 96         |
| 2.4.1 Sobre la seguridad vial en general .....   | 96         |
| 2.4.2 Sobre la agresividad en la conducción.....   | 109        |
| 2.4.3 Sobre la conducta prosocial en la conducción .....   | 120        |
| 2.4.4 Sobre los aspectos normativos y legislativos .....   | 127        |
| 2.4.5 Sobre la educación y la formación vial .....   | 143        |
| 2.5 Estudios precedentes sobre los cuerpos policiales.....   | 148        |
| <b>3 Metodología .....</b>   | <b>159</b> |
| 3.1 Hipótesis.....   | 159        |
| 3.1.1 Sobre el problema de la seguridad vial .....   | 159        |
| 3.1.2 Respecto a la percepción de la agresividad en la conducción .....                            | 160        |
| 3.1.3 Respecto a la educación y la formación vial .....  | 161        |

|          |   |            |
|----------|---|------------|
| 3.1.4    | Respecto a los aspectos del ciclo legislativo-judicial  | 161        |
| 3.1.5    | La conducta prosocial .....   | 164        |
| 3.2      | Procedimiento .....   | 165        |
| 3.3      | Descripción de la muestra .....   | 167        |
| <b>4</b> | <b>Resultados .....</b>   | <b>177</b> |
| 4.1      | Sobre el problema de la seguridad vial .....  | 177        |
| 4.2      | Sobre al agresividad en la conducción.....  | 187        |
| 4.3      | Sobre la educación y la formación vial .....  | 195        |
| 4.4      | Sobre los aspectos normativos y legislativos .....  | 197        |
| 4.5      | Sobre la conducta Prosocial.....  | 211        |
| 4.6      | Resultados en función de otras variables de cruce.....  | 215        |
| 4.6.1    | Importancia atribuida a las causas del accidente de tráfico.....                                    | 219        |
| 4.6.1.1  | <i>Género</i> .....   | 219        |
| 4.6.1.2  | <i>Ámbitos de trabajo</i> .....   | 221        |
| 4.6.2    | Importancia atribuida a algunas medidas para la disminución de los accidentes de tráfico .....      | 225        |
| 4.6.2.1  | <i>Género</i> .....   | 225        |
| 4.6.2.2  | <i>Edad</i> .....   | 226        |
| 4.6.2.3  | <i>Ámbitos de trabajo</i> .....   | 228        |
| 4.6.3    | Efectividad percibida de medidas tecnológicas para el control del tráfico (cámaras y centros) ..... | 230        |
| 4.6.3.1  | <i>Edad</i> .....   | 230        |
| 4.6.3.2  | <i>Ámbitos de trabajo</i> .....   | 232        |
| 4.6.4    | Percepción de la agresividad vial en función de.....  | 234        |
| 4.6.4.1  | <i>Género</i> .....   | 234        |

## PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|          |   |            |
|----------|---|------------|
| 4.6.4.2  | <i>Antigüedad en el cuerpo</i>  | 235        |
| 4.6.4.3  | <i>Ámbito laboral</i>   | 237        |
| 4.6.4.4  | <i>Hábitos de desplazamiento y conducción<br/>laboral</i>                               | 239        |
| 4.6.5    | Percepción de la gravedad de los delitos de tráfico y<br>contra la seguridad vial ..... | 248        |
| 4.6.5.1  | <i>Género</i>   | 248        |
| 4.6.5.2  | <i>Edad</i>   | 251        |
| 4.6.5.3  | <i>Hábitos de desplazamiento y conducción<br/>laboral</i>                               | 253        |
| 4.6.6    | Eficacia de las medidas orientadas a la seguridad vial<br>273                           |            |
| 4.6.6.1  | <i>Género</i>   | 273        |
| 4.6.6.2  | <i>Edad</i>   | 276        |
| 4.6.6.3  | <i>Antigüedad en el cuerpo</i>  | 277        |
| 4.6.6.4  | <i>Desempeño laboral en oficina o calle</i>   | 278        |
| 4.6.6.5  | <i>Hábitos de desplazamiento y conducción<br/>laboral</i>                               | 280        |
| 4.6.7    | Percepción del comportamiento prosocial en el tráfico<br>305                            |            |
| 4.6.7.1  | <i>Género</i>   | 305        |
| 4.6.7.2  | <i>Antigüedad en el cuerpo</i>  | 309        |
| 4.6.7.3  | <i>Hábitos de desplazamiento y conducción<br/>laboral</i>                               | 311        |
| <b>5</b> | <b>Análisis comparativo .....</b>   | <b>327</b> |
| 5.1.1    | Respecto a la educación y la formación vial .....                                       | 344        |
| 5.1.2    | Respecto a los aspectos del ciclo legislativo-judicial                                  | 348        |



|  |            |
|--|------------|
| 5.1.3 La conducta prosocial .....              | 366        |
| <b>6</b> <b>Discusión y conclusiones .....</b> | <b>373</b> |
| <b>7</b> <b>Bibliografía.....</b>              | <b>385</b> |
| <b>8</b> <b>Apéndices .....</b>                | <b>397</b> |

## PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

### Índice de Tablas

|  |     |
|--|-----|
| <i>Tabla 1. Ejemplos de seguridad subjetiva específica y general en el tráfico (Fuente: SWOV, 2012).</i>   | 63  |
| <i>Tabla 2. Accidentes ciudad de Madrid año 2014 (Fuente: Memoria anual Policía Municipal de Madrid).</i>  | 72  |
| <i>Tabla 3. Distribución semanal de accidentes y víctimas año 2014 ciudad de Madrid (Fuente: Memoria anual Policía Municipal).</i>               | 80  |
| <i>Tabla 4. Distribución de accidentes y víctimas en la banda horaria 2014 en la ciudad de Madrid (Fuente: Memoria Anual Policía Municipal).</i> | 83  |
| <i>Tabla 5. Comparativa de Alcholemias 2013-2014 (Fuente: Memoria anual de la Policía Municipal).</i>  | 86  |
| <i>Tabla 6. Distribución de la muestra en porcentajes y frecuencias en función del grado de escolarización.</i>                                  | 170 |
| <i>Tabla 7. Frecuencia y porcentajes de desplazamiento laboral en el vehículo policial</i>   | 172 |
| <i>Tabla 8. Frecuencia de conducción en la actividad profesional</i>   | 174 |
| <i>Tabla 9. Valoración de la importancia atribuida a diferentes problemas sociales y sanitarios.</i>   | 178 |
| <i>Tabla 10. Valoración de las medidas para la reducción de los accidentes de tráfico</i>  | 180 |
| <i>Tabla 11. Percepción de la frecuencia y gravedad de los accidentes urbanos vs. carretera</i>  | 182 |
| <i>Tabla 12. Percepción de la probabilidad de accidente de tráfico en la policía frente a la población general</i>                               | 183 |
| <i>Tabla 13. Percepción de la efectividad de la supervisión policial en el ámbito urbano vs. carreteras</i>                                      | 184 |

## PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|  |     |
|--|-----|
| <i>Tabla 14. Valoración de la utilidad de los controles automáticos para la supervisión y control vial</i>   | 186 |
| <i>Tabla 15. Autovaloración de la importancia e influencia de la agresividad en la conducción y de la propia prudencia y habilidad como conductor.</i> | 188 |
| <i>Tabla 16. Valoraciones respecto a la agresividad.</i>   | 189 |
| <i>Tabla 17. Valoración de la agresividad inherente a diferentes comportamientos viales</i>  | 191 |
| <i>Tabla 18. Valoración de la frecuencia con que algunos tipos de vehículo se involucran en manifestaciones agresivas en la vía</i>                    | 194 |
| <i>Tabla 19. Percepción de la educación y la formación vial</i>  | 195 |
| <i>Tabla 20. Percepción de la contribución de diferentes agentes a la educación y la formación vial</i>  | 196 |
| <i>Tabla 21. Valoración del conocimiento de la norma y la legislación en tráfico</i>   | 197 |
| <i>Tabla 22. Eficacia percibida en las normas de tráfico</i>   | 198 |
| <i>Tabla 23. Calificación de la elaboración de las normas de tráfico</i>   | 201 |
| <i>Tabla 24. Valoración de los criterios para el establecimiento de las sanciones por infracciones de tráfico</i>                                      | 202 |
| <i>Tabla 25. Valoración del tipo de sanción de tráfico en función de las consecuencias del accidente</i>   | 203 |
| <i>Tabla 26. Percepción acerca de la finalidad de la sanción</i>   | 204 |
| <i>Tabla 27. Percepción de la situación policial en el control de infracción</i>   | 206 |
| <i>Tabla 28. Valoración del funcionamiento de la justicia y de la justicia en tráfico en España</i>  | 207 |
| <i>Tabla 29. Rol asumido en la participación en los juicios de tráfico</i>   | 208 |
| <i>Tabla 30. Valoración de diferentes aspectos de la justicia en tráfico</i>   | 209 |

*PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL*

|  |            |
|--|------------|
| <i>Tabla 31. Valoración de diferentes medidas para la disminución de los accidentes de tráfico</i>   | <i>210</i> |
| <i>Tabla 32. Valoración de la gravedad de los delitos</i>  | <i>212</i> |
| <i>Tabla 33. Valoración de la gravedad de los delitos de tráfico</i>   | <i>213</i> |
| <i>Tabla 34. Percepción de la prosocialidad</i>  | <i>214</i> |
| <i>Tabla 35. Importancia atribuida a las causas del accidente de tráfico en función del género.</i>  | <i>219</i> |
| <i>Tabla 36. Descriptivos de la importancia atribuida a las causas del accidente de tráfico en función del género.</i>   | <i>220</i> |
| <i>Tabla 37. Importancia atribuida a las causas del accidente de tráfico en función del ámbito de desempeño laboral.</i>                                       | <i>221</i> |
| <i>Tabla 38. Importancia atribuida a algunas medidas para la disminución de los accidentes de género.</i>  | <i>225</i> |
| <i>Tabla 39. Descriptivos de la importancia atribuida a las medidas para reducir los accidente de tráfico en función del género.</i>                           | <i>226</i> |
| <i>Tabla 40. Importancia atribuida al aumento de la presencia policial para la disminución de los accidentes en función de la edad.</i>                        | <i>226</i> |
| <i>Tabla 41. Importancia atribuida a las medidas para la reducción de accidentes de tráfico en función del ámbito de desempeño laboral.</i>                    | <i>228</i> |
| <i>Tabla 42. Descriptivos de la importancia atribuida a las medidas para la reducción de accidentes de tráfico en función del ámbito de desempeño laboral.</i> | <i>229</i> |
| <i>Tabla 43. Efectividad percibida en las medidas tecnológicas para el control de tráfico en función de la edad.</i>   | <i>230</i> |
| <i>Tabla 44. Diferencias en la Media de Efectividad percibida de los centros de control de tráfico en función de la edad.</i>                                  | <i>231</i> |

## PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|  |     |
|--|-----|
| <i>Tabla 45. Efectividad percibida en las medidas tecnológicas para el control de tráfico en función del ámbito de trabajo.</i>  | 232 |
| <i>Tabla 46. Descriptivos de la Efectividad percibida en las medidas tecnológicas para el control de tráfico en función del ámbito de trabajo.</i>   | 233 |
| <i>Tabla 47. Percepción de la agresividad en función del género</i>  | 234 |
| <i>Tabla 48. Descriptivos de la Percepción de la agresividad en función del género.</i>  | 235 |
| <i>Tabla 49. Percepción de la evolución de la agresividad en función de la antigüedad en el cuerpo.</i>  | 235 |
| <i>Tabla 50. 236</i>   |     |
| <i>Tabla 51. Diferencias en la percepción de la evolución de la agresividad en el tráfico en función de los años de antigüedad en el cuerpo.</i>   | 236 |
| <i>Tabla 52. Percepción de la influencia de la agresividad en los accidentes función del ámbito de desempeño laboral.</i>  | 237 |
| <i>Tabla 53. Diferencias en la percepción de la influencia de la agresividad en los accidentes función del ámbito de desempeño laboral</i>   | 238 |
| <i>Tabla 54. Descriptivos de la Percepción de la agresividad en la conducción en función de la frecuencia con la que el participante se desplaza caminando habitualmente en su actividad policial.</i> | 241 |
| <i>Tabla 55. Descriptivos de la Percepción de la agresividad en la conducción en función de la frecuencia con la que el participante conduce para ir y volver del trabajo a su domicilio.</i>          | 243 |
| <i>Tabla 56. Descriptivos de la Percepción de la agresividad en la conducción en función del tipo de vehículo utilizado por el participante para ir y volver del trabajo a su domicilio.</i>           | 245 |

## PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|  |     |
|--|-----|
| <i>Tabla 57. Descriptivos de la Percepción de la agresividad en la conducción en función cuándo se conduce con más frecuencia para ir y volver del trabajo.</i>                                      | 246 |
| <i>Tabla 58. Descriptivos de la Percepción de la agresividad en la conducción en función del tiempo que se conduce sin descansar en los desplazamientos profesionales.</i>                           | 247 |
| <i>Tabla 59. Descriptivos de la Percepción de la agresividad en la conducción en función los kilómetro recorridos al año en desplazamientos profesionales.</i>                                       | 247 |
| <i>Tabla 60. Percepción de la gravedad de los delitos de tráfico en función del género.</i>  | 248 |
| <i>Tabla 61. Diferencias en la percepción de la gravedad de conducir bajo la influencia del alcohol u otras sustancias en función del género.</i>  | 249 |
| <i>Tabla 62. Diferencias en la percepción de la gravedad de conducir un vehículo con temeridad manifiesta poniendo en peligro la vida o integridad de las personas” en función del género.</i>       | 250 |
| <i>Tabla 63. Percepción de la gravedad de los delitos de tráfico en función de la edad.</i>  | 251 |
| <i>Tabla 64. Diferencias en la percepción de la gravedad de las Amenazas, secuestros, coacciones, detenciones ilegales, etc. (contra la libertad) en función de la edad.</i>                         | 252 |
| <i>Tabla 65. Descriptivos de la Percepción de la gravedad de los delitos en función de la frecuencia con la que el participante se desplaza caminando habitualmente en su actividad policial.</i>    | 256 |
| <i>Tabla 66. Descriptivos de la Percepción de la severidad de los delitos de tráfico en función de la frecuencia con la que el participante conduce para ir y volver del trabajo a su domicilio.</i> | 259 |

**PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL**

|   |     |
|---|-----|
| <i>Tabla 67. Percepción de la gravedad de los delitos de tráfico en función de la de la frecuencia con la que el participante conduce para ir y volver del trabajo a su domicilio.</i>  | 259 |
| <i>Tabla 68. Diferencias en la percepción de la gravedad de Originar un grave riesgo para la circulación al colocar en la vía obstáculos imprevistos, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables o modificandol a señalización en función de la frecuencia con la que el participante conduce para ir y volver del trabajo al domicilio.</i> | 260 |
| <i>Tabla 69. Descriptivos de la Percepción de la gravedad de los delitos de tráfico en función del tipo de vehículo utilizado por el participante para ir y volver del trabajo a su domicilio.</i>  | 263 |
| <i>Tabla 70. Percepción de la gravedad de los delitos de tráfico en función de la frecuencia con la que el participante conduce para ir y volver del trabajo a su domicilio.</i>  | 264 |
| <i>Tabla 71. Diferencias en la percepción de la gravedad de “Negarse a someterse a las pruebas legalmente establecidas para comprobar la presencia de alcohol u otras sustancias” en función de la frecuencia con la que el participante conduce para ir y volver del trabajo al domicilio.</i>   | 265 |
| <i>Tabla 72. Descriptivos de la Percepción de la gravedad de los delitos de tráfico la conducción en función cuándo se conduce con más frecuencia para ir y volver del trabajo.</i>   | 269 |
| <i>Tabla 73. Descriptivos de la Percepción de la gravedad de los delitos de tráfico la conducción en función del tiempo que se conduce sin descansar en sus desplazamientos profesionales.</i>  | 271 |
| <i>Tabla 74. Descriptivos de la Percepción de la gravedad de los delitos de tráfico la conducción en función de los kilómetros recorridos al año en desplazamientos profesionales.</i>  | 273 |

## PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|   |     |
|---|-----|
| <i>Tabla 75. Valoración de la eficacia de las medidas orientadas a la seguridad vial en función del género.</i>   | 273 |
| <i>Tabla 76. Diferencias en la valoración de la eficacia de Incrementar el coste de los seguros en función del género.</i>  | 274 |
| <i>Tabla 77. Diferencias en la valoración de la eficacia de Incrementar el la supervisión policial en función del género.</i>   | 275 |
| <i>Tabla 78. Valoración de la eficacia de las medidas orientadas a la seguridad vial (incrementar el coste de la sanción) en función de la edad.</i>  | 276 |
| <i>Tabla 79. Diferencias en la percepción de la eficacia de incrementar el coste de la sanción en función de la edad.</i>   | 276 |
| <i>Tabla 80. Valoración de la eficacia de incrementar la responsabilidad penal en función de la antigüedad en el cuerpo.</i>  | 277 |
| <i>Tabla 81. Diferencias en la percepción de la eficacia de Incrementar la responsabilidad penal en función de la antigüedad en el cuerpo.</i>  | 278 |
| <i>Tabla 82. Valoración de la eficacia de incrementar la supervisión policial en función del lugar de desempeño laboral.</i>  | 279 |
| <i>Tabla 83. Descriptivos de la Percepción de la efectividad de las medidas para la reducción de accidentes en función de la frecuencia con la que el participante se desplaza caminando habitualmente en su actividad policial.</i>                            | 283 |
| <i>Tabla 84. Percepción de la eficacia de las medidas para al reducción de accidentes en función de la frecuencia con la que el participante se desplaza habitualmente andando en su actividad policial.</i>  | 284 |
| <i>Tabla 85. Diferencias en la percepción de la eficacia de “Ajustar la sanción económica a las posibilidades económicas del sancionado” en función de la frecuencia con la que el participante se desplaza habitualmente andando en su actividad policial.</i> | 285 |



## PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

- Tabla 86. *Diferencias en la percepción de la eficacia de “Retirada temporal del carné” en función de la frecuencia con la que el participante se desplaza habitualmente andando en su actividad policial.* 286
- Tabla 87. *Descriptivos de la Percepción de la eficacia de las medidas para la reducción de accidentes en función de la frecuencia con la que el participante conduce para ir y volver del trabajo a su domicilio.* 290
- Tabla 88. *Descriptivos de la Percepción de la eficacia de las medidas para la reducción de accidentes de tráfico en función del tipo de vehículo utilizado por el participante para ir y volver del trabajo a su domicilio.* 292
- Tabla 89. *Percepción de la eficacia de Incrementar el coste de los seguros en función en función del tipo de vehículo utilizado por el participante para ir y volver del trabajo a su domicilio.* 293
- Tabla 90. *Diferencias en la percepción de la eficacia de Incrementar el coste de los seguros en función de la frecuencia con la que el participante conduce para ir y volver del trabajo al domicilio.* 294
- Tabla 91. *Descriptivos de la Percepción de la eficacia de las medidas para la reducción de accidente en función de cuándo se conduce con más frecuencia para ir y volver del trabajo.* 296
- Tabla 92. *Percepción de la eficacia de Incrementar el coste de los seguros en función de cuándo se conduce con más frecuencia para ir y volver del trabajo.* 297
- Tabla 93. *Diferencias en la percepción de la eficacia de Incrementar el coste de los seguros en función de la frecuencia con la que el participante conduce para ir y volver del trabajo al domicilio.* 298
- Tabla 94. *Descriptivos de la Percepción de la eficacia de las medidas para la reducción de accidentes de tráfico en función del tiempo que se conduce sin descansar en sus desplazamientos profesionales.* 300

## PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|  |     |
|--|-----|
| <i>Tabla 95. Percepción de la eficacia las medidas de reducción de los accidentes de tráfico en función del tiempo que se conduce sin descansar en sus desplazamientos profesionales..</i>               | 301 |
| <i>Tabla 96. Descriptivos de la Percepción de la eficacia de las medidas para la reducción de accidentes de tráfico en función de los kilómetros recorridos al año en desplazamientos profesionales.</i> | 305 |
| <i>Tabla 97. Valoración de la prosocialidad en el tráfico en función del género.</i>   | 306 |
| <i>Tabla 98. Diferencias en la autovaloración de la prosocialidad en el tráfico en función del género.</i>   | 307 |
| <i>Tabla 99. Diferencias en la valoración de la prosocialidad en función del género.</i>   | 308 |
| <i>Tabla 100. Diferencias en la valoración de la prosocialidad en función de la antigüedad en el Cuerpo.</i>   | 309 |
| <i>Tabla 101. Diferencias en la valoración de la prosocialidad en función de la antigüedad en el Cuerpo.</i>   | 310 |
| <i>Tabla 102. Descriptivos de la valoración de la prosocialidad en el tráfico en función de la frecuencia con la que los participantes se desplazan habitualmente caminando en la actividad policial</i> | 313 |
| <i>Tabla 103. Descriptivos de la valoración de la prosocialidad en función de la frecuencia con la que los participantes conducen para ir y volver del trabajo al domicilio.</i>                         | 318 |
| <i>Tabla 104. Descriptivos de la valoración de la prosocialidad en función del tipo de vehículo con el que los participantes conducen para ir y volver del trabajo al domicilio.</i>                     | 320 |
| <i>Tabla 105. Descriptivos de la valoración de la prosocialidad en función del cuándo conducen para ir y volver del trabajo al domicilio.</i>  | 322 |

**PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL**

|  |     |
|--|-----|
| <i>Tabla 106. Descriptivos de la valoración de la prosocialidad en función del tiempo que se conduce sin descansar en sus desplazamientos profesionales.</i> | 323 |
| <i>Tabla 107. Descriptivos de la valoración de la prosocialidad en función de los kilómetros anuales recorridos en los desplazamientos profesionales.</i>    | 325 |
| <i>Tabla 108. Valoración de la prosocialidad en función de los kilómetros anuales recorridos en los desplazamientos profesionales.</i>                       | 325 |

Índice de gráficos

|   |     |
|---|-----|
| Gráfico 1. Relación potencial entre los efectos en la seguridad objetiva y en la seguridad subjetiva (Elvik, 2000).   | 68  |
| Gráfico 2. Comparativa anual de accidentes (2011-2014) (Fuente: Memoria anual Policía Municipal de Madrid, 2014).   | 73  |
| Gráfico 3. Atropellos y víctimas ciudad de Madrid 2014. (Fuente: Memoria Anual Policía Municipal de Madrid).  | 76  |
| Gráfico 4. Comparativa de accidentes, heridos y muertos –M30 superficie años 2011-2014 (Fuente: Memoria anual Policía Municipal de Madrid, 2014).   | 78  |
| Gráfico 5. Comparativa sobre distribución semanal de muertos 2011-2014 en la ciudad de Madrid (Fuente: Memoria anual de la Policía Municipal).  | 81  |
| Gráfico 6. Comparativa sobre distribución mensual de muertos 2011-2014 ciudad de Madrid (Fuente: Memoria anual de la Policía Municipal).  | 84  |
| Gráfico 7. Comparativa sobre distribución mensual de heridos 2011-2014 ciudad de Madrid (Fuente: Memoria anual de la Policía Municipal).  | 85  |
| Gráfico 8. Los tres componentes que configuran la actitud (Fuente: Jariot y Montané, 2009).   | 94  |
| Gráfico 9. Proporción de participantes que indican que están “muy” o “bastante” preocupados sobre cada tema. Se indica para cada país el rengu de cada item respecto a los otros. (Fuente: SARTRE 4, 2012). | 103 |
| Gráfico 10. Frecuencia de conductas agresivas atribuida a diferentes situaciones (Fuente: Alonso et al., 2002b)   | 115 |

## PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|  |     |
|--|-----|
| Gráfico 11. Puntuaciones promedio de las valoraciones sobre la prosocialidad.<br>(Fuente: Alonso et al., 2007b).                               | 124 |
| Gráfico 12. Distribución porcentual de los conductores en función del grado de acuerdo con la finalidad de la sanción. (Alonso et al., 2008b). | 131 |
| Gráfico 13. Distribución de la muestra en porcentajes en función del estado civil  | 168 |
| Gráfico 14. Distribución de la muestra en porcentajes en función del grado de escolarización.  | 169 |
| Gráfico 15. Distribución de la muestra en porcentajes en función del ámbito laboral  | 171 |
| Gráfico 16. Porcentaje de conducción laboral   | 173 |
| Gráfico 17. Sanciones en los últimos tres años   | 176 |
| Gráfico 18. Valoración media de los factores causales de accidente de tráfico  | 179 |
| Gráfico 19. Valoración de las medidas para la reducción de los accidentes de tráfico   | 181 |
| Gráfico 20. Percepción de la efectividad de la supervisión policial en el ámbito urbano vs. carreteras   | 185 |
| Gráfico 21. Autopercepción de la formación para la intervención en seguridad vial.   | 187 |
| Gráfico 22. Incidencia percibida de las situaciones que, potencialmente, pueden generar agresividad  | 193 |
| Gráfico 23. Calificación de la justicia de la norma en tráfico   | 199 |
| Gráfico 24. Calificación de la adecuación de la norma en tráfico   | 200 |
| Gráfico 25. Valoración de la adecuación de la supervisión y control policiial en tráfico   | 205 |
| Gráfico 26. Implicación personal en los juicios de tráfico y seguridad vial  | 208 |

## PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

- Gráfico 27. Valoración de “Las carreteras y estados de las mismas” en función del ámbito en el que se ha desempeñado el trabajo en la Policía Municipal. 222
- Gráfico 28. Valoración de “La Señalización” en función del ámbito en el que se ha desempeñado el trabajo en la Policía Municipal. 223
- Gráfico 29. Valoración media de “La Normativa y supervisión policial” en función del ámbito en el que se ha desempeñado el trabajo en la Policía Municipal. 224
- Gráfico 30. Diferencias en la valoración media de “Aumentar la presencia policial” en función de la edad. 227
- Gráfico 31. Diferencias en la percepción de la gravedad de “Originar un grave riesgo para la circulación al colocar en la vía obstáculos imprevistos, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables o modificando la señalización” en función del tipo de vehículo que se conduce de forma habitual para ir del trabajo al domicilio. 266
- Gráfico 32. Diferencias en la percepción de la gravedad de la “Omisión del deber de socorro” en función del tipo de vehículo que se conduce habitualmente para ir del trabajo al domicilio. 267
- Gráfico 33. Diferencias en la percepción de la eficacia de Incrementar la supervisión policial en función de ellugar de desempeño de la actividad laboral. 279
- Gráfico 34. Diferencias en la percepción de Ajustar la sanción económica a las posibilidades económicas del sancionado en función del tiempo que conduce sin descansar en sus desplazamientos profesionales. 302

## PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|  |     |
|--|-----|
| <i>Gráfico 35. Diferencias en la percepción de Incrementar la supervisión policial en función del tiempo que conduce sin descansar en sus desplazamientos profesionales.</i>   | 303 |
| <i>Gráfico 36. Valoración de la prosocialidad en el tráfico en función de la frecuencia con la que los participantes se desplazan habitualmente caminando en la actividad policial</i>   | 314 |
| <i>Gráfico 37. Diferencias de la valoración de la prosocialidad en general de la población española en función de la frecuencia con la que los participantes se desplazan habitualmente caminando en la actividad policial</i> | 315 |
| <i>Gráfico 38. Diferencias en la valoración de la prosocialidad en el tráfico de la población española en función de los kilómetros recorridos al año en desplazamientos profesionales.</i>                                    | 326 |
| <i>Gráfico 39. Comparativa valoración de los problemas sociales y sanitarios</i>   | 328 |
| <i>Gráfico 40. Comparativa de la valoración media de los factores causa de los accidentes de tráfico.</i>  | 329 |
| <i>Gráfico 41. Comparativa de la valoración media de medidas para la reducción de los accidentes de tráfico.</i>   | 330 |
| <i>Gráfico 42. Diferencias en la percepción de la agresividad en el tráfico</i>  | 331 |
| <i>Gráfico 43. Comparación de las valoraciones medias sobre la relación de la agresividad con la edad y el sexo en población policial vs. población general.</i>   | 332 |
| <i>Gráfico 44. Comparativa de valores medios de agresividad asignada a comportamientos en tráfico población policial vs. población general.</i>  | 334 |
| <i>Gráfico 45. Valoración comparativa de la potencialidad de las situaciones de tráfico para provocar la agresividad vial entre policías vs. población general.</i>  | 336 |

## PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|  |     |
|--|-----|
| Gráfico 46. Valoración comparativa de la potencialidad del tipo de vía para provocar la agresividad vial entre policías vs. población general.           | 338 |
| Gráfico 47. Valoración comparativa del tipo de desplazamiento para provocar la agresividad vial entre policías vs. población general.                    | 340 |
| Gráfico 48. Valoración comparativa de la potencialidad de la meteorología tráfico para provocar la agresividad vial                                      | 341 |
| Gráfico 49. Valoración comparativa de la potencialidad de la densidad de tráfico para provocar la agresividad vial entre policías vs. población general. | 343 |
| Gráfico 50. Valoración comparativa de la potencialidad de la densidad de tráfico para provocar la agresividad vial entre policías vs. población general. | 345 |
| Gráfico 51. Valoración comparativa de opiniones generales sobre la formación y educación vial entre policías vs. población general.                      | 346 |
| Gráfico 52. Valoración comparativa de la contribución de diferentes agentes a la formación y educación vial entre policías vs. población general.        | 347 |
| Gráfico 53. Valoración comparativa del propio conocimiento en materia de normativa y legislación en tráfico entre policías vs. población general.        | 349 |
| Gráfico 54. Valoración comparativa del propio conocimiento en materia de normativa y legislación en tráfico y la de los demás entre la policía.          | 350 |
| Gráfico 55. Valoración comparativa de la eficacia de la normativa y legislación en tráfico entre policías y población general.                           | 351 |
| Gráfico 56. Distribución porcentual comparativa de conductores vs. policías en función de la calificación de las normas (justas/injustas)                | 352 |
| Gráfico 57. Distribución porcentual comparativa de conductores vs. policías en función de la calificación de las normas como adecuadas.                  | 353 |



## PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|   |     |
|---|-----|
| <i>Gráfico 58. Distribución porcentual comparativa de conductores vs. policías en función de la calificación de las normas como bien hechas o mal hechas.</i>                   | 354 |
| <i>Gráfico 59. Distribución porcentual comparativa de conductores vs. policías en función de los criterios para establecer el tipo de sanción.</i>                              | 355 |
| <i>Gráfico 60. Distribución porcentual comparativa de conductores vs. policías en función de la valoración de la finalidad de la sanción.</i>                                   | 357 |
| <i>Gráfico 61. Distribución porcentual comparativa de conductores vs. policías en función de la valoración de la supervisión policial.</i>                                      | 358 |
| <i>Gráfico 62. Distribución porcentual comparativa del acuerdo de conductores vs. policías en función de la valoración de la situación policial en el control y vigilancia.</i> | 360 |
| <i>Gráfico 63. Distribución porcentual comparativa del acuerdo de conductores vs. policías en función de la valoración de la justicia en España.</i>                            | 361 |
| <i>Gráfico 64. Distribución porcentual comparativa del acuerdo de conductores vs. policías en función de la valoración de la justicia en el tráfico en España.</i>              | 361 |
| <i>Gráfico 65. Distribución porcentual comparativa del acuerdo de conductores vs. policías en función de su implicación en juicios de tráfico.</i>                              | 362 |
| <i>Gráfico 66. Distribución porcentual comparativa del acuerdo de conductores vs. policías en función de su rol en la implicación en juicios de tráfico.</i>                    | 363 |
| <i>Gráfico 67. Análisis comparativo de la valoración de diferentes medidas.</i>   | 365 |
| <i>Gráfico 68. Análisis comparativo de la valoración de diferentes delitos.</i>   | 367 |
| <i>Gráfico 69. Análisis comparativo de la valoración de diferentes delitos de tráfico</i>   | 369 |

*Gráfico 70. Análisis comparativo de la valoración de la prosocialidad vital y vial.*

370

## **1 Introducción**

El estudio que se presenta se justifica por la escasez de estudios centrados en estos profesionales de la seguridad vial.

Son numerosos los estudios que han identificado las opiniones, actitudes y percepciones y comportamientos de la población general ante las cuestiones relacionadas con la seguridad y ante la propia policía y la policía municipal de tráfico.

Sin embargo, estos profesionales de la seguridad tienen sus propias opiniones actitudes y percepciones que hipotetizamos han de influir necesariamente en su desempeño laboral y en su propia seguridad vial.

Para conocer los resultados se utilizara un cuestionario que intenta incrementar nuestro conocimiento sobre las actitudes y enfoque de la policía ante la seguridad vial.

## **1.1 Objetivos de investigación**

El **objetivo principal** de la investigación es averiguar como la policía percibe la seguridad vial en general y algunos aspectos de especial importancia relacionados con la misma, entre los que destacan los que se derivan de su propia actividad.

Entre dicho aspectos generales a estudiar se encuentran: la percepción general del problema, la percepción acerca de los factores causantes, la conceptualización del accidente, la incidencia en distintos entornos, la incidencia de distintas medidas, y de su propia actividad relacionada con la supervisión y el control (considerando medios y formación).

Entre los aspectos específicos hemos seleccionado cuatro factores relacionados con la seguridad vial y de los que consideramos la policía municipal es testigo de primer orden por su implicación e interacción directa con el tráfico: la agresividad en la conducción, la conducta prosocial, ciertos elementos relacionados con el ciclo legislativo-judicial, y sobre la educación y formación vial.

Complementariamente se pretende averiguar si la policía percibe algunos de los factores relacionados con los accidentes de tráfico y la seguridad vial de la misma forma y en el mismo grado que la población en general, para ello recogeremos los resultados obtenidos en nuestro país en los aspectos relacionados.

Por último, y también de manera complementaria, se pretende conocer si existen diferencias entre dicha percepción en función de

diversos factores psico-socio-demográficos entre los que destaca el hecho de si es un agente vinculado directamente con el tráfico y la seguridad vial o no, la clasificación profesional, si conduce un vehículo policial, el nivel de estudios, si ha tenido multas, etc.

## **1.2 Cuestiones objeto de estudio**

¿Cómo percibe la policía local el problema de la seguridad vial?  
¿lo considera más importante que otros problemas sociales?

¿Qué medidas considera la Policía son las más efectivas en la Seguridad Vial? ¿es su percepción la misma que la población general?

¿Cómo percibe la policía municipal el problema de la agresividad en la conducción (su importancia, su frecuencia, su evolución)? ¿qué grupos de usuarios y qué comportamientos y situaciones en la conducción considera son vulnerables de provocar o manifestar agresividad en la conducción? ¿qué localización espacio temporal de la conducción percibe que es más proclive a fomentar la agresividad vial? ¿qué relación establece entre el tipo de vehículo y la agresividad? ¿es su percepción la misma que la de la población general?

¿Cómo valora la policía municipal la gravedad de diferentes delitos? ¿y la gravedad de diferentes delitos de tráfico?

¿Qué percepción tiene la policía municipal sobre su prosocialidad y la de los demás usuarios dentro y fuera del ámbito del tráfico? ¿qué grupo de usuarios del tráfico son a los ojos de la policía los más pro-

sociales en el tráfico? ¿y los más anti-sociales? ¿podemos confirmar los mismos resultados en la población común?

¿Cómo valora la policía municipal su propio conocimiento de la norma y la legislación en materia de tráfico? ¿y el conocimiento de los conductores?

¿Cómo valora la policía municipal la eficacia de la norma y la legislación? ¿cómo considera la justicia, y de su calificación? ¿Qué opina la policía municipal acerca de los tipos de sanciones, su correlación y su finalidad? ¿en qué grado está de acuerdo con la gestión de la supervisión policial? ¿cómo valora la policía municipal el funcionamiento de la justicia en nuestro país? ¿cuál es la implicación en la justicia en materia de tráfico de la policía municipal? ¿qué eficacia otorga a los aspectos normativos frente a otras medidas en materia de tráfico? ¿Son estas percepciones similares a las emitidas por la población general?

¿Qué piensa la policía municipal de la formación y la educación vial en nuestro país, en cuanto a otras medidas de seguridad vial, y en cuanto a las diferencias en cuanto a la edad y sexo? ¿Coinciden estas consideraciones con las de la población general?

### **1.3 Estructura de la investigación**

La tesis consta de tres partes.

a) **Análisis teórico** en la que hemos seleccionado

documentación relevante sobre el concepto de seguridad vial haciendo especial hincapié en la seguridad percibida y en la seguridad objetiva presente en la ciudad de Madrid a la luz de las últimas estadísticas.

- b) La segunda parte consistió en un **trabajo empírico** utilizando técnicas cualitativas (y cuantitativas) de investigación social para conocer la percepción que sobre diferentes aspectos y factores de la seguridad tienen los propios agentes de policía, a saber: la agresividad en la conducción, la educación y la formación vial, los aspectos normativos y legislativos y la conducta prosocial en el tráfico.
  - a. Diseño los instrumentos de recogida de información
  - b. Implementación de los instrumentos: respuesta de forma anónima e individual.

El trabajo empírico llevado a cabo tienen como objetivo conocer las opiniones, actitudes y percepciones que manejan los principales agentes afectados por la seguridad vial tanto en el ámbito particular como en el ámbito laboral.

Para lograr este objetivo hemos recabado y analizado las opiniones, actitudes y percepciones de los Policías Municipales de diversos sectores de actividad y con características que fueron consideradas interesantes desde el punto de vista del tema que nos ocupa.

- c) La tercera y última parte ha sido la elaboración de un **análisis de los resultados del trabajo de campo** que se formula mediante unas conclusiones y anexos específicos para

aquellas cuestiones que han suscitado mayor interés.

Posteriormente, además de los resultados y conclusiones, abordamos algunas propuestas.

## **1.4 Sobre la población objeto de investigación**

### **1.4.1 Policía Municipal de Madrid. Orígenes, estructura y recursos**

El Cuerpo de la Policía Municipal de Madrid es una organización centenaria, cuyos orígenes se remontan al siglo XIII donde por primera vez aparece en el Fuero de Madrid referencias a una fuerza armada dependiente de las autoridades municipales de entonces. Su creación como tal se remonta al año 1838, fecha en la que se aprueba su primer Reglamento Orgánico.

La llegada de la democracia y la Constitución de 1978, suponen un cambio en la sociedad y, por ende, en la Policía Municipal. El marco jurídico policial se basará a partir de entonces en la Constitución y en la Ley Orgánica de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, que crean un nuevo modelo estableciendo sus principios básicos de actuación, con respeto a la Constitución y al resto del ordenamiento jurídico y con la misión de permanente servicio a la comunidad, la adecuación de fines y medios en sus actuaciones, el respeto a la dignidad de la persona, la subordinación a la Autoridad y la responsabilidad en el ejercicio de sus funciones.



Las últimas décadas del siglo XX suponen una importante transformación de la Policía Municipal, al aumentar los recursos materiales con los que contaba y por la incorporación de nuevos agentes, configurándose como uno de los cuerpos policiales más numerosos de España. Además de ello, se ha configurado una nueva estructura organizativa con nuevas unidades y nuevas funciones.

Actualmente, el Cuerpo de Policía Municipal (CPMM), además de una estructura policial cuya máxima jerarquía la ostenta el Inspector Jefe, por encima del mismo se sitúa la denominada Coordinación General de Seguridad y Emergencias, la cual, entre otras competencias, es responsable de organizar y dirigir con criterios políticos el Cuerpo de la Policía Municipal, el Cuerpo de Bomberos, el SAMUR y los Agentes de Movilidad del Ayuntamiento.

La Coordinación General de Seguridad y Emergencias cuenta además con una Dirección General de Seguridad que se encarga de dotar al CPMM de los recursos necesarios para su funcionamiento, tanto la gestión de los recursos económicos y materiales, como los recursos humanos, las herramientas de gestión y todo lo relativo a los medios tecnológicos y de comunicaciones necesarios para la operativa del CPMM.

El CPMM se estructura como un instituto armado, de naturaleza civil y con estructura y organización jerarquizada. La Jefatura del Cuerpo recae en su Inspector Jefe y se organiza en Inspecciones, Subinspecciones y Unidades.

Las Unidades Operativas son de dos tipos: territoriales y de especialización. Cada uno de los 21 distritos de Madrid cuenta con una Unidad de Policía Municipal al mando de un Oficial (a excepción del distrito de Centro que cuenta con dos oficinas). Estas Unidades Integrales de Distrito (UID's) se encargan fundamentalmente de vigilar los espacios públicos, evitando la comisión de actos delictivos y de ejercer las tareas de policía administrativa y de seguridad vial con la colaboración de los Agentes de Movilidad (figura esta que se creó en la idea de apoyar a la policía en las labores de tráfico y seguridad vial). Todas ellas, además, cuentan con un grupo de Agentes Tutores que se dedican a la protección de los menores y a garantizar la seguridad en el entorno escolar, y con Oficinas de Atención al Ciudadano (OACs), donde se recogen y atienden las demandas de los vecinos en materia de seguridad, tráfico, ordenanzas y convivencia vecinal.

Las distintas UID's se organizan en cinco Subinspecciones de distrito, que a su vez se agrupan en una Inspección Territorial.

Respecto de las Unidades de especialización, actualmente son las siguientes:

- Unidad de Vigilancia y Protección
- Unidades Centrales de Seguridad 1 y 2
- Unidad de Apoyo a la Seguridad
- Unidad de Atención y Protección a la Familia
- Unidad de Medio Ambiente
- Unidad de Investigación y Coordinación Judicial
- Unidad de Atestados y Tráfico

- Unidad Especial de Tráfico
- Unidad de Análisis Vial y Urbano
- Unidad de Educación Vial

La Inspección Central Operativa engloba las seis primeras de las citadas Unidades de especialización (UVP, UCS, UAS, UAPF, UMA y UICJ), con dos Subinspecciones denominadas Subinspección de Policía Judicial y Subinspección de Seguridad Ciudadana. El resto de Unidades de especialización se engloban dentro de la denominada Compañía de Tráfico, la cual, desarrolla las líneas estratégicas del Cuerpo en lo referente al tráfico y a la seguridad vial en Madrid.

El organigrama del Cuerpo es el siguiente:



A 31 de Diciembre de 2014, la plantilla de la Policía Municipal de Madrid ascendía a 6230 efectivos, de los que 61 efectivos correspondían a la denominada Escala Técnica o de Mando (Inspectores, Subinspectores y Oficiales), y 6169 a la escala ejecutiva (Suboficiales, Sargentos, Cabos y Policías).

Del total de la plantilla, el 67% está adscrito a la Inspección Territorial (5 Subinspecciones de Distrito y 22 Unidades integrales de Distrito). El 25% de la plantilla se concentra en la Inspección Central Operativa (dos Subinspecciones), y la Compañía de Tráfico. El 8% restante se distribuye entre Jefatura, la Inspección de Planificación y Coordinación, las Unidades de Relaciones Externas y de Asuntos Internos, y la Dirección General de Seguridad.

La escala ejecutiva es la categoría mayoritaria en Policía, con 6169 agentes, de los cuales el 89% son policías de base, seguidos por el 6,9% de cabos, el 3,3% de sargentos y el 0,7% de suboficiales.

En cuanto a la distribución horaria por turnos de esta escala ejecutiva, algo más del 80% del total se distribuye entre los turnos de mañana y tarde y el 18% en el turno de noche.

Atendiendo a la distribución por sexo y edad de la plantilla de Policía Municipal de Madrid, cabe destacar que las mujeres representan el 13% del total y que el porcentaje más alto, el 33%, lo representa el grupo con edades comprendidas entre los 36 y 45 años, seguidos del grupo con edades entre los 46 y 55 (30%).

#### **1.4.2 Servicios que presta la Policía Municipal de Madrid**

Los principales servicios que presta Policía Municipal de Madrid son:

1. Atención al ciudadano: Es un servicio transversal que se realiza de forma continua, permanente y bidireccional, tanto suministrando información como atendiendo las demandas ciudadanas, para lo que se dispone de diversos canales específicos.
2. Seguridad Ciudadana: Prevenir y actuar frente a los problemas de seguridad ciudadana y atender a las víctimas.
3. Convivencia: Facilitar el orden público y el civismo en los barrios, es decir, la convivencia ciudadana y vecinal.
4. Sucesos y Catástrofes: Prestar asistencia y auxilio a la ciudadanía en caso de catástrofe o calamidad, accidente y sucesos en la vía pública.
5. Servicios Especiales: Velar por el orden y la seguridad durante actos con gran afluencia de público en colaboración con otras fuerzas y cuerpos de seguridad y los organizadores.
6. Seguridad Vial: Mejorar la seguridad vial y prevenir y actuar en los accidentes de tráfico, atendiendo a las víctimas

##### **1.4.2.1 La atención al ciudadano**

La atención que Policía Municipal presta al ciudadano constituye un eje transversal de los servicios para canalizar sus demandas, informarles sobre los servicios disponibles, derivarles a las unidades correspondientes en cada caso, atender sus peticiones de servicio

tanto las de carácter urgente como las no urgentes, recoger sus sugerencias, reclamaciones y felicitaciones, y establecer espacios para la participación.

Para atender al ciudadano, Policía Municipal cuenta con diversos canales:

- El teléfono 112/092, para emergencias o servicios urgentes.
- Las Oficinas de Atención al Ciudadano (OAC), ubicadas en cada una de las 22 Unidades Integrales de Distrito, donde se atiende cualquier comunicación o demanda de servicio no urgente.
- Las Oficinas Móviles de Atención al Ciudadano, ubicadas en vehículos furgoneta en espacios de gran afluencia de público y puntos de interés turístico.

Durante el año 2014, las Oficinas de Atención al Ciudadano (OAC), recibieron un total de 30.474 demandas vecinales. Dichas demandas dieron lugar a la elaboración de 7.928 expedientes, siendo el 51,5% relativos a temas de convivencia vecinal, el 27% a seguridad ciudadana y el 21,5% restante a seguridad vial.

- **Sistema de quejas ciudadanas por comportamiento policial**

La Unidad de Asuntos Internos de Policía Municipal está a disposición de los ciudadanos que quieran presentar una queja por el comportamiento inadecuado de algún miembro del Cuerpo. Puede hacerse por las siguientes vías:

- Por escrito.

- Presencialmente, en dicha Unidad.
  - Por correo electrónico: asuntosintpm@madrid.es
  - Por teléfono, llamando a los teléfonos de la Unidad de Asuntos Internos.
- 
- **Espacios para la participación y atención al ciudadano**

Además de estos canales de atención al ciudadano, en el año 2014 se establecieron espacios para la participación ciudadana, tales como el programa “Participa en tu Seguridad” y reuniones con diferentes asociaciones. El programa “Participa en tu Seguridad” tiene el objetivo de informar y sensibilizar a todos los ciudadanos de la importancia de que colaboren activamente en la seguridad de su entorno.

En 2014, miembros de policía han impartido a niños, jóvenes y adultos, un total de 633 charlas-coloquio relacionadas con la convivencia y la seguridad en centros escolares (colegios e institutos de secundaria), en las sedes de diversas asociaciones, así como en residencias y centros de día y de mayores de Madrid.

El Ministerio del Interior dispone también de un programa denominado “Plan Director para la mejora de la convivencia y la seguridad escolar”, en el que Policía Municipal ha participado durante 2014, impartiendo 269 charlas-coloquio sobre ‘acoso escolar’ y ‘drogas y alcohol’.

Asimismo, Policía Municipal de Madrid mantiene reuniones semestrales por distritos, con asociaciones de vecinos, comerciantes,



inmigrantes y madres y padres de alumnos (AMPAs), con el fin de potenciar su participación en el ámbito de la seguridad y acercar la institución policial a dichos grupos. Anualmente se celebran, como mínimo, 42 reuniones al año, 2 en cada distrito, a las que hay que añadir las convocadas a petición de las asociaciones de vecinos por problemas específicos. En el año 2014, Policía Municipal ha mantenido con las asociaciones de vecinos un total de 335 reuniones.

#### **1.4.2.2 Seguridad ciudadana**

Los servicios prestados por Policía Municipal en este ámbito tienen como objetivos prevenir y actuar frente a los problemas de seguridad ciudadana y atender a las víctimas, lo que conlleva a su vez a dirigir sus servicios en 3 líneas de actuación:

a) Evitar la comisión de actos delictivos mediante la presencia policial y el análisis de riesgos, planificando y ejecutando los servicios de prevención y vigilancia.

La presencia policial es un elemento clave para el fomento de la seguridad, tanto real como percibida, y se plasma mediante un reparto territorial adecuado de la plantilla y con el criterio añadido de aumentar la presencia en aquellas zonas consideradas como “especialmente problemáticas”. El análisis de riesgos se realiza mediante la recepción, centralización y análisis de todas las fuentes de información disponibles que estén relacionadas con la seguridad. Mediante dicho análisis, y siempre desde la óptica de la inteligencia policial, se prevén escenarios de previsible riesgo para la seguridad y se preparan dispositivos o

actuaciones coordinadas con el resto de fuerzas y cuerpos de seguridad con el objetivo de mejorar la seguridad.

b) Actuar proactiva y reactivamente ante la comisión de delitos con especial atención a los colectivos más vulnerables (menores, turistas, etc.).

Policía Municipal de Madrid no sólo actúa reactivamente ante la comisión de delitos, sino que también vigila y está atento a su entorno, anticipándose a los hechos antes de que se produzcan, estableciendo alianzas y acuerdos de colaboración, y priorizando la atención a las víctimas y especialmente a los colectivos más vulnerables como los menores, las personas mayores o los turistas. Dada la complejidad competencial que supone la intervención conjunta con otros servicios como el SAMUR Social, el SAMUR-Protección Civil, los servicios sociales municipales, la Comisión de Tutela del Menor, los Juzgados, etc., el Cuerpo de Policía Municipal de Madrid ha desarrollado protocolos específicos de actuación y colaboración.

La Subinspección Central de Policía Judicial es la encargada de dirigir y coordinar el servicio de atención a la víctima, coordinar las relaciones con los Tribunales de Justicia y con la Comisión Provincial de Policía Judicial, y de dirigir las actuaciones de investigación.

La actividad del Cuerpo de Policía Municipal en materia de Policía Judicial a lo largo de 2014 se resume en 5.426 reclamaciones judiciales, 34.771 controles de localizaciones permanentes, 1.303 investigaciones ordenadas por la autoridad judicial y 38 ordenadas por la Fiscalía de Menores y el Defensor del Menor, 8.729 investigaciones

de oficio, 1.274 órdenes judiciales, 944 informes periciales, 216 investigaciones de accidentes laborales, 7.199 desahucios/lanzamientos, 1.453 embargos y 76.778 prácticas judiciales.

- **Atención a menores**

La policía Municipal de Madrid actúa ante todas las situaciones en las que está en peligro la integridad y desarrollo de los menores, que van desde actuaciones ante casos de riesgo y desamparo hasta la formación en valores para la convivencia.

Los servicios que se prestan en relación a los menores se pueden estructurar en 4 áreas:

- Educar para la convivencia y en materia de Educación Vial.
- Prevenir, vigilar y detectar las situaciones de riesgo y/o conflicto en las que se encuentre el menor.
- Responder policialmente a situaciones de riesgo o conflicto del menor.
- Cooperar y colaborar con las diferentes organizaciones competentes en materia del menor.

A lo largo de 2014, la actuación de Agentes Tutores como servicio específico de atención integral al menor, se puede resumir en 660 casos comunicados a Fiscalía, bien con expedientes instruidos o con informes, y 8.975 contactos con centros escolares.

c) Ofrecer atención personalizada a las víctimas, especialmente en los casos de violencia doméstica y de género, realizando el seguimiento de las ordenes de protección.

La labor principal en esta materia la realiza la Unidad de Atención y Protección a la Familia, la cual ofrece atención personalizada a las víctimas, especialmente en los casos de violencia doméstica y de género, realizando el seguimiento de las ordenes de protección remitidas por los Juzgados.

En 2014, se recibieron un total de 20.307 oficios por parte de los Juzgados relacionados con esta materia. Estos se dividen en 15.589 notificaciones, 4.708 órdenes de alejamiento para su comunicación y seguimiento, y 10 de otros tipos. Asimismo, desde dicha Unidad, se han remitido un total de 5.858 oficios a los Juzgados, en su mayoría a los Juzgados de Instrucción (2.691) y de lo Penal (1.908), seguidos de los remitidos a la Audiencia Provincial (783), Fiscalía (475) y Juzgados de Primera Instancia.

A través de la línea telefónica 900 222 100 se han recibido un total de 25.299 llamadas en la Emisora Directora del Cuerpo, cuyo análisis ha dado lugar a la apertura de expediente a un total de 5.050 personas víctimas de violencia, correspondiendo a mujeres el 87%.

#### **1.4.2.3 Convivencia**

Para garantizar la convivencia ciudadana y las conductas cívicas, la Policía Municipal desarrolla las siguientes funciones:

a) Vigilar los espacios públicos, especialmente los lugares más concurridos.

Está garantizada la presencia policial en los 21 distritos, las 24 horas del día, todos los días de la semana, lo cual, contribuye a la óptima convivencia y a la preservación del medio ambiente. El mayor despliegue de patrullas policiales se produce de lunes a viernes, en el turno de tarde.

b) Vigilar el cumplimiento de la normativa municipal y otras normativas de la Comunidad dentro del ámbito de las competencias municipales.

En 2014, Policía ha interpuesto un total de 125.949 denuncias por infracciones administrativas, de las que el 27,9% corresponden a incumplimiento de normativa municipal y el 72,1% restante a normativa no municipal.

Por infracciones a la normativa municipal, y derivadas de las inspecciones realizadas bien de oficio o por requerimiento, se impusieron un total de 35.156 denuncias, de las que el mayor número corresponde a venta ambulante ilegal (con 8.035 denuncias), seguidas de incumplimientos de la normativa de terrazas de veladores y quioscos de hostelería, (con 5.960 denuncias), e infracciones de la Ordenanza de Protección del Medio Ambiente Urbano (con 5.966 denuncias) por asuntos relacionados con la contaminación atmosférica, limpieza y retirada de residuos, y protección de zonas verdes.

En cuanto a infracciones derivadas de incumplimientos de la normativa autonómica, del total de 90.793 denuncias, cabe destacar las referidas a incumplimientos de la Ley 5/2002 sobre Drogodependencias y otros Trastornos Adictivos, concretamente las 44.674 denuncias por consumo de alcohol en la vía pública, conocido coloquialmente como “botellón”.

Con respecto a las funciones inspectoras que garantizan el cumplimiento de las normas reguladoras de los establecimientos y locales y de la celebración de los espectáculos públicos y actividades recreativas, durante el año 2014 se realizaron 26.157 inspecciones a locales, encontrándose el 58,8% de ellos con deficiencias. Como consecuencia, se interpusieron 40.854 denuncias, estando motivadas el 81,8% por deficiencias de tipo administrativo (como carecer del cartel que identifica la actividad o de las preceptivas hojas de reclamaciones, ejercer una actividad distinta a la autorizada, ejercer actividad sin licencia, o no presentar el seguro de responsabilidad civil); el 12,4% por deficiencias en materia de seguridad, y el 5,8% por deficiencias en materia de higiene y salubridad.

c) Evitar la comisión de agresiones al medio ambiente

La Unidad de Medio Ambiente es la responsable de evitar agresiones al medioambiente y de garantizar el respeto y el cuidado del entorno natural.

El volumen de actuación de la Unidad de Medio Ambiente en 2012 asciende a un total de 16.172 intervenciones, de las que el 36,6% fueron relativas a la vigilancia de zonas verdes, su principal

competencia. Derivadas de dichas intervenciones, se interpusieron un total de 2.649 denuncias. El total de inspecciones a industrias productoras de residuos peligrosos que se enmarcan dentro del programa “Industria Limpia”, asciende a 1.153 inspecciones de control de residuos peligrosos producidos por las industrias.

#### **1.4.2.4 Sucesos y catástrofes**

En caso de suceso en la vía pública, accidente, catástrofe o calamidad, Policía Municipal de Madrid presta asistencia y auxilio al ciudadano, activando los protocolos y los planes de actuación necesarios y colaborando con otros Cuerpos

#### **1.4.2.5 Servicios especiales**

La Policía Municipal de Madrid está presente en todos aquellos servicios especiales para organismos oficiales o grandes eventos con alta afluencia de público. Dentro de los servicios especiales prestados por Policía Municipal en 2014, un total de 12.673 corresponden a eventos con gran afluencia de público y 749 a servicios a autoridades.

- Protocolo y representación Entre los actos protocolarios más significativos de Policía Municipal de Madrid están la celebración anual del Patrón del Cuerpo San Juan Bautista, los reconocimientos a agentes por actuaciones destacadas, los aniversarios de promociones o de determinados servicios o los sepelios a policías fallecidos en acto de servicio.

Además de las visitas de autoridades u otros cuerpos de policía, cabe destacar las visitas programadas a lo largo del curso escolar de niños procedentes de colegios de la Capital que acuden a las dependencias de Policía dentro del programa municipal denominado “Madrid, un libro abierto”. Por lo general tienen como escenario la Unidad de Apoyo a la Seguridad, donde tienen lugar actuaciones del Escuadrón de Caballería y de la Sección Canina, y charlas sobre la organización del Cuerpo, el cuidado del medio ambiente y consejos en materia de seguridad. Todo ello, con el claro objetivo de acercar a los pequeños al conocimiento directo de cual es el papel de la policía en la sociedad actual.

#### **1.4.2.6 Seguridad vial**

Este es el ámbito de actuación que lógicamente más relación tiene con el objeto de este trabajo y es por ello que se va a tratar de ofrecer una visión lo más completa posible sobre todos los campos en los que actúa la Policía Municipal de Madrid para la reducción de la siniestralidad. La mejora de la seguridad vial es uno de los objetivos clave del Cuerpo y es uno de los ámbitos en que más personal y medios se destinan. Para ello, se ha creado la denominada Compañía de Tráfico con rango de Subinspección, la cual, engloba varias Unidades:

- Unidad de Análisis y Diseño Urbano
- Unidad de Educación Vial
- Unidad de Tráfico
- Unidad Especial de Tráfico



- Unidad de Atestados de Tráfico

Las funciones que realizan las citadas Unidades son, de modo genérico, las siguientes:

- Realizar la investigación policial sobre los accidentes de tráfico y la instrucción de los atestados.
- Elaborar estudios técnicos y realizar propuestas de mejora de la ordenación y regulación viaria para reducir la siniestralidad.
- Trabajar coordinadamente con los Agentes de Movilidad en la regulación del tráfico.
- Velar por el mantenimiento de la disciplina vial, con especial atención en colegios y lugares de alta ocupación peatonal.
- Formar a la ciudadanía en seguridad vial.
- Realizar controles de velocidad y de alcoholemia.

Dada la importancia del tráfico y la seguridad vial para la Capital, en los últimos años, y liderados de forma genérica por la Jefatura del Cuerpo y de modo específico por la Unidad de Atestados de Tráfico, se han realizado diferentes acciones, todas ellas dirigidas a un doble objetivo:

- Mejorar la movilidad urbana.
- Reducir la siniestralidad vial.

A continuación se citan y se hace una breve descripción de las acciones más destacables que se ejecutan en Madrid por parte de la Policía Municipal y otros servicios para la mejora de ambos objetivos:

- **Plan del Servicio de Estacionamiento Regulado (S.E.R.)**

Es un plan iniciado en el año 2005 con la intención de mejorar la movilidad tanto en el centro de la ciudad como también en distritos periféricos mediante la instalación del denominado “estacionamiento regulado”. Actualmente se ha reducido su ámbito, pero sigue implantado en una zona muy amplia de la ciudad, habiendo supuesto sin duda una notable mejoría en la movilidad urbana con respecto a los niveles anteriores a 2005.

- **Creación del cuerpo de agentes de movilidad**

Es también en 2005 cuando se inicia el Cuerpo de Agentes de Movilidad con la intención de mejorar la movilidad viaria con un personal cuya labor única y específica fuese la atención y regulación del tráfico en aquellos puntos especialmente conflictivos o problemáticos de la ciudad.

Aunque el número de efectivos ha ido decreciendo, sin duda han supuesto y siguen siendo una pieza clave para el mantenimiento y mejora del tráfico urbano.

- **Creación de la unidad de análisis vial y urbano**

En el año 1998 se crea dicha unidad con el objetivo de que la Policía Municipal tuviera un papel más protagonista tanto en la regulación como en la ordenación del tráfico, todo ello en base a lo que se refleja en la Ley 2/86 de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad sobre las competencias que deben desarrollar la policías locales.

Las funciones que específicamente se realizan desde esa fecha por parte de esta Unidad son las siguientes:

- Proponer actuaciones sobre los sistemas informáticos de control de tráfico con el objeto de conseguir un mejor aprovechamiento de los mismos.
- Realizar actuaciones coordinadas con las unidades de tráfico y unidades territoriales en materia de tráfico.
- Recibir y tramitar aquella información sobre incidencias en la vía pública que afecten al tráfico (averías en semáforos, cortes de calle, etc.).
- Contactar con los técnicos del Área de tráfico a efectos de coordinar aquellas actuaciones que demanden presencia policial o que puedan afectar al tráfico.
- Realizar propuestas relativas a modificaciones de la ordenación y señalización viaria, sin perjuicio de las competencias atribuidas a otros órganos municipales.
- Centralizar todas aquellas propuestas que, derivadas de las Inspecciones Territoriales, afecten a una estructura urbana segura desde la óptica de la seguridad.
- Atender las consultas de las distintas unidades del Cuerpo sobre la situación puntual y global del tráfico en la ciudad.
- Seguimiento puntual de grandes servicios especiales, manifestaciones, etc. o Gestión de los aparatos de radar del Cuerpo de Policía Municipal y tratamiento del material documental y fotográfico resultante de las actuaciones policiales en materia de infracciones por exceso de velocidad detectadas por estos.

- Colaborar con distintos organismos oficiales e instituciones en los precintos de vehículos.
  - Todas aquellas que en el ámbito de sus atribuciones le sean encomendadas en relación a la Seguridad Vial y Diseño Urbano.
  - Elaborar y proponer planes de movilidad
- **Plan estratégico 2009-20013 para la seguridad vial de motocicletas y ciclomotores de la ciudad de Madrid**

El Ayuntamiento de Madrid ha asumido como objetivo esencial la mejora de la seguridad viaria en los desplazamientos diarios de sus ciudadanos. Con la adhesión, en junio de 2005, a la Carta Europea de Seguridad Vial, se refuerza el compromiso de la tolerancia cero ante la accidentalidad con la integración de todos en ese proceso, tanto Administración, ciudadanía, conductores de vehículos de cuatro como de dos ruedas y peatones. Todo ello, como requisito indispensable para la mejora de la Seguridad Vial.

Se trata de un Plan que pretende facilitar la convivencia de este modo de transporte con el resto de usuarios de la vía pública, incorporar elementos que contribuyan a adaptar y normalizar el diseño de los elementos del viario, a mejorar las infraestructuras, y sensibilizar y concienciar a la ciudadanía sobre las necesidades de adoptar unas pautas de comportamiento más prudentes y solidarias en sus desplazamientos por la ciudad, máxime si se trata de los usuarios más vulnerables, en general, y los motoristas en particular.

- **Plan director de movilidad ciclista de Madrid (PDMC)**

Vigente desde el año 2008, reúne numerosas medidas y pretende la consecución de diferentes objetivos.

- Establecer una política municipal de la bicicleta.
- Dar a la bicicleta un papel significativo en la movilidad cotidiana.
- Normalizar el uso de la bicicleta y la imagen de los ciclistas.
- Contribuir a la mejora de la calidad ambiental.
- Favorecer hábitos saludables de la población.
- Reducir la inseguridad vial.
- Propiciar la recuperación del espacio público.

- **Plan de Seguridad Vial 2012-2020**

En el año 2007, el Ayuntamiento de Madrid puso en marcha su Primer Plan de Seguridad Vial, a cuyo término, en 2010, se cumplía el objetivo fijado de reducir en un 50% el número de víctimas mortales por accidente de tráfico con respecto al año 2000.

El II Plan de Seguridad Vial para el período 2012-2020, continuación del I Plan de 2007, plantea como objetivo estratégico una nueva reducción de las víctimas mortales por accidente de tráfico en un 50%, con respecto a las registradas en 2010.

Dicho Plan se incardina en el marco de las políticas de la Unión Europea en materia de Seguridad Vial, y comprende 15 programas operativos con sus correspondientes actuaciones e indicadores de evaluación, que se estructuran en seis ámbitos:

- Educación y formación
- Información y comunicación
- Vigilancia y autoridad
- Gestión de la movilidad e infraestructuras
- Investigación y estudio
- Atención y auxilio a las víctimas.

Asimismo, incluye un riguroso análisis de la situación de la seguridad vial en Madrid, las políticas estatales y de la Unión Europea, así como las competencias del Ayuntamiento de Madrid en la materia. Además del objetivo genérico, en el citado Plan, el Ayuntamiento de Madrid ha hecho suyas las siguientes metas propuestas por la Unión Europea, con diferentes medidas para cada una de ellas:

- Objetivo 1: Mejora de la educación y la formación de los usuarios de la carretera.
- Objetivo 2: Mayor cumplimiento de las normas de circulación.
- Objetivo 3: Mayor seguridad de las infraestructuras viarias.
- Objetivo 4: Vehículos más seguros
- Objetivo 5: Promoción del uso de las tecnologías modernas para aumentar la Seguridad Vial.
- Objetivo 6. Mejora de los servicios de emergencia y atención tras las lesiones.
- Objetivo 7: Protección de los usuarios más vulnerables de la carretera.

- **Realización anual de la memoria de actividad por la unidad de atestados de tráfico de la Policía Municipal**

Se ha dejado para el final la citada memoria de actividad debido a que es el documento clave en el que se basan la práctica totalidad de las medidas que se aplican en relación con el tráfico y la seguridad vial en la ciudad de Madrid.

La adecuada explotación de los datos de la Memoria es, cada año, uno de los estudios más importantes que se realizan por parte de la Policía Municipal a los efectos de determinar las acciones y medidas más adecuadas para conseguir el objetivo recurrente de rebajar los índices de siniestralidad vial en la ciudad de Madrid.

El desarrollo y datos más destacables de dicha Memoria en el año 2014 se recogen en el epígrafe relacionado con la seguridad vial y los accidentes de tráfico en la ciudad de Madrid.





## **2 Marco teórico**

### **2.1 El concepto de seguridad vial**

La seguridad vial o la falta de la misma y sus consecuencias, supone un problema de salud pública de primera magnitud a nivel mundial y afecta de forma distinta a territorios y a grupos sociales.

A pesar de los esfuerzos de las autoridades locales, nacionales e internacionales para erradicarla, el problema no desaparece y la brecha se agranda. De acuerdo con Dextre y Cebollada (2014) la falta de soluciones a este problema no se encuentra sólo en la falta de recursos, sino también en un mal planteamiento del significado del término seguridad vial, en un marco teórico y analítico incompleto y en unas soluciones que no van a los orígenes de los problemas, sino que sólo se quedan en los síntomas.

Existen tres tipos de seguridad vial: la nominal o normativa; la sustantiva o real, y la percepción de seguridad. Esta última objeto de nuestro estudio.

### **2.1.1 Seguridad nominal**

La denominada seguridad nominal se relaciona con los textos normativos que indican las características de diseño de las vías, por este motivo, también se denomina seguridad legal o normativa (Hauer, 1999), puesto que se considera que una vía es segura si cumple con los requisitos indicados en la normativa. Así, si ocurre un accidente de tráfico en una vía en la que no se ha respetado la norma de diseño, esto trae consecuencias legales, puesto que se puede denunciar al responsable de la vía por daños y perjuicios. Sin embargo, Hauer afirma que esa vía ni es segura ni deja de serlo y que su seguridad es ampliamente impremeditada. La seguridad vial no es un elemento que ocurra al azar, sino que hay que provocarla, debe ser premeditada: “La Seguridad Vial no es accidental”.

### **2.1.2 Seguridad sustantiva: la seguridad objetiva o estadística**

La seguridad sustantiva, también conocida como **seguridad objetiva** o estadística, está relacionada con los registros de la cantidad y severidad de los accidentes (Sorensen y Mosslemi, 2009).

La seguridad vial objetiva o estadística es una medida de la seguridad vial que está basada en los números registrados de accidentes de tráfico y lesiones.

La seguridad objetiva puede ser descrita como los números reales, pero también puede ser descrita como el **riesgo**. El riesgo es normalmente entendido como la probabilidad de accidente de tráfico o lesión por unidad de exposición al tráfico.

El riesgo en el tráfico normalmente es calculado como el número de accidentes o lesiones por distancia recorrida. Las cifras del riesgo son útiles a fin de compararse cómo los diferentes grupos están en peligro en el tráfico. Así, también es útil a fin de seleccionar las medidas de seguridad vial que pueden ser más eficientes (Bjørnskau, 2008).

La relación que existe entre el diseño de una vía y la cantidad de accidentes que ocurrirán en ella ha sido poco investigada, por lo que es una práctica común en el mundo diseñar según los principios de la seguridad nominal, a pesar de que estos no aseguran un nivel apropiado de seguridad sustantiva.

Para el correcto conocimiento de la seguridad sustantiva, es preciso tener la información relacionada con los accidentes, así como contar con una metodología que permita estimar la seguridad vial de manera cuantitativa (Zegeer et al., 2010). A pesar de que la publicación del Highway Safety Manual (AASHTO, 2010) establece la metodología

para contabilizar la cantidad de accidentes y su evolución para períodos largos, este documento se basa únicamente en los casos de EEUU y Canadá, por lo que es difícil su aplicación a terceros países.

### **2.1.3 La percepción de la seguridad: la seguridad subjetiva**

Según Elvik, Erke y Vaa (2008), la seguridad subjetiva tiene dos dimensiones:

a) Qué nivel de riesgo perciben las personas acerca del tráfico, el riesgo percibido.

b) Qué nivel de disconformidad sienten las personas en referencia a ese nivel de riesgo.

El primer componente es la parte cognitiva, mientras que el segundo es la parte emocional y se relaciona con la inseguridad, el miedo o la ansiedad (Sjoberg, 1993).

La seguridad subjetiva no sólo afecta a una persona como usuaria de la vía, sino que puede tener afectaciones sobre otros colectivos, es decir, también puede deberse al miedo de lo que le pueda ocurrir a otra persona. Por ejemplo, la percepción de inseguridad por parte de los padres que ven una misma calle peligrosa para sus hijos y no para ellos mismos, sería la causa de la ausencia de más niños en las calle (Elvik; Kolbenstvedt y Strangeby, 1999).

Esto se debe, como lo explica Amundsen y Bjornskau (2003), a que el riesgo percibido depende de varios factores:

- a) el potencial de catástrofe,
- b) la posibilidad de morir en el accidente y
- c) el grado en que el individuo puede controlar la situación y las posibles consecuencias.

Por otro lado, también puede darse una sobrevaloración de la seguridad, elemento que permite entender algunas conductas imprudentes adoptadas por personas adultas (Elvik y Bjornskau, 2005). Así, las conductas imprudentes de los adultos al cruzar las vías podría explicarse por sobreestimar su capacidad de controlar la situación, mientras que la negativa absoluta de prohibir a los niños ir caminando, por ejemplo, al colegio, podría deberse a que los padres perciben un potencial de catástrofe alto, lo cual puede causar la muerte y, además, porque subestiman la capacidad de los niños para controlar la situación.

Si las personas subestiman el riesgo, es decir, si perciben menos riesgo del que realmente existe, esto puede contribuir, por un lado, a un aumento en la cantidad de accidentes y, por otro lado, a no valorar las inversiones o proyectos destinados a mejorar la seguridad vial (Elvik y Bjornskau, 2005). Sin embargo, también puede ocurrir lo contrario, es decir, las personas que sobreestiman el riesgo -que perciben un riesgo mayor al que realmente existe no estarán dispuestas a utilizar los modos más eficientes como la caminata y la bicicleta, así como restringirán al máximo la autonomía de los niños para ir solos a la escuela o a jugar al parque (Dextre, 2010a).

La percepción de seguridad, pues, se perfila como un instrumento que puede empeorar la que es considerada la seguridad sustantiva si hay una subvaloración del riesgo, pero también puede favorecer la expulsión de usuarios del espacio público si se sobreestima el riesgo (Dextre, 2010b).

El término 'seguridad subjetiva en tráfico' se refiere a al sentimiento personal de inseguridad en el tráfico o, más generalmente, de ansiedad con respecto a la inseguridad en el tráfico para uno mismo o a otros. Este sentimiento de inseguridad en el tráfico por experiencias personales u observaciones en el tráfico, el contacto con otras personas, o la información obtenida de los medios de comunicación (SWOV, 2012).

La seguridad subjetiva en el tráfico puede conducir a los usuarios a limitar su movilidad y sus actividades sociales, lo cual es una de las razones por las que se justifican las políticas relacionadas con su atención. Sin embargo, la investigación ha mostrado que, como máximo, existe una débil relación entre la seguridad objetiva y la seguridad subjetiva en el tráfico. Incluso hay indicios de que cierta sensación subjetiva de inseguridad provoca comportamientos más atentos y seguros (ver más abajo).

El concepto de Seguridad subjetiva en tráfico está estrechamente relacionado con muchos otros conceptos como la percepción de riesgo, la conciencia de riesgo y la aceptación de riesgo

La *inseguridad social*, otro concepto relacionado, se define como el temor a la delincuencia (al crimen, al delito). Sin embargo, la

inseguridad social pueden afectar a la eficacia de las medidas de seguridad vial.

Por ejemplo, para evitar accidentes, podría construirse un túnel para los ciclistas, que evite que los ciclistas tengan que cruzar una carretera muy transitada. Sin embargo, si muchos ciclistas, tienen miedos de utilizar el túnel en la oscuridad porque no se sienten seguros, la contribución del túnel a la seguridad vial será menor que la prevista.

La seguridad subjetiva en el tráfico puede referirse a cualquier lugar o tiempo. Por ejemplo, puede ocurrir cuando alguien se siente insegura y al participar en el tráfico. Pero también puede ser independiente del momento y el lugar; en tales casos, los sentimientos de inseguridad son más generales. En la Tabla 1 se muestran algunos ejemplos (SWOV, 2012).

|                                 | <b>Referida a un lugar</b>   | <b>No referida a un lugar</b>                                       |
|---------------------------------|--|---|
| <b>Referida a un momento</b>    | Sentimiento de inseguridad cuando se cruza una calle transitada        | Miedo a conducir por la noche                                       |
| <b>No referida a un momento</b> | Ansiedad por las condiciones de inseguridad del tráfico en un distrito | Ansiedad por las condiciones de inseguridad del tráfico en general. |

Tabla 1. Ejemplos de seguridad subjetiva específica y general en el tráfico (Fuente: SWOV, 2012).

Los factores (relacionados con el tráfico y personales) que afectan a la seguridad vial subjetiva son los siguientes (SWOV, 2012):

- **Infracciones relacionadas con la velocidad.** Los sentimientos de inseguridad se presentan especialmente si hay muchas personas que cometen infracciones de exceso de velocidad y, en zonas de 30 km/h, si hay mucho tráfico motorizado (Miedema et al., 1987; Plasmans y Tuinenburg, 2006).
- Los sentimientos de inseguridad son más fuertes cuando los diferentes **tipos de tráfico no están separados**, si hay mucho volumen de **tráfico pesado**, y cuando las **situaciones tráfico son difíciles de controlar** (Van Haaf, 2002; Dobbenberg y List, 2007; Sørensen y Mosslemi, 2009).
- La **búsqueda de sensaciones**. En el ámbito personal, es conocido que existen usuarios en el tráfico que sienten poco o ningún miedo y que hasta necesitan cierto nivel de tensión y excitación para sentirse a gusto en el tráfico.
- También hay personas para quienes la sola idea de participar en el tráfico le genera tanto miedo que les deja bloqueados. Son personas con un temor grave a la conducción (SWOV, 2012).

#### 2.1.4 La relación entre seguridad subjetiva y seguridad objetiva

Hemos visto como la seguridad vial objetiva puede ser descrita como el número real o de riesgo de los accidentes de tráfico o lesiones, mientras que la seguridad subjetiva es la sensación o percepción de



seguridad, es decir, cómo las personas experimentan subjetivamente el riesgo de accidente de tráfico.

La naturaleza de la correlación entre seguridad objetiva y subjetiva depende de los parámetros analizados. La naturaleza de las correlaciones variaría en función de:

- Área
- Lugares
- El medio de transporte
- Las medidas de seguridad vial.

Los estudios que han analizado la correlación entre riesgo objetivo y sensación de riesgo entre conductores de automóviles no han encontrado ninguna correlación. Sin embargo, el resultado debe tomarse con precaución debido a las dificultades de medición de la seguridad subjetiva y porque el cálculo de la correlación se realizó en el nivel agregado en lugar del nivel individual (Elvik 1997, Vaa 1991a, Sørensen y Mosslemi, 2009).

La investigación en general establece una relación muy débil entre la seguridad objetiva y subjetiva Sørensen y Mosslemi, 2009). Esto significa que las situaciones que se consideran peligrosas no suelen ser aquellas en que realmente ocurren muchos accidentes.

En un amplio estudio llevado a cabo hace algún tiempo en Holanda sobre la percepción del entorno residencial, se recogió información objetiva en 48 calles de tres ciudades (velocidad, las características, el número de choques). Por cada calle 26 residentes

cumplimentaron un cuestionario con preguntas acerca de su evaluación subjetiva de la seguridad vial (Miedema et al., 1987, 1988; Menkehorst et al., 1990). Este estudio demostró que sólo la mitad de las situaciones objetivamente peligrosas, también eran consideradas subjetivamente peligrosas. En otras palabras, la mitad de las situaciones realmente peligrosas también eran considerada por los residentes peligrosas, la otra mitad no lo eran. Pudiéndose aplicar la inversa; la mitad de los casos considerados como peligrosos por parte de los residentes, no eran peligrosos desde un punto de vista objetivo"

Las razones señaladas como causa de la débil relación entre la seguridad objetiva y subjetiva son las siguientes (SWOV, 2012):

- Existen indicios de que los usuarios son muy cuidadosos en situaciones que consideran peligrosas y adaptan su comportamiento de tal manera que lo convierten en más seguro desde el punto de vista objetivo. Estos puntos se convierten objetivamente más seguros precisamente porque las personas se sienten inseguras.
- Es posible que las personas eviten situaciones de riesgo subjetivo, por ejemplo, elegir una ruta diferente, viajar a una hora diferente, o elegir un modo diferente de transporte. En los casos más extremos, puede incluso llevar a la gente a no viajar (independientemente). En este caso, la seguridad subjetiva afecta la libertad de movimiento, que generalmente se considera como algo indeseable. Sin embargo, beneficiará a la seguridad objetiva en esos lugares, dado que se reduce la cantidad de tráfico y por lo tanto también el número de accidentes.

- También es posible que se produzca un efecto en la investigación o la intervención: la información sobre la investigación y las intervenciones conduce a que los usuarios de la vía y los residentes estén más informados sobre un problema, que puede resultar en más quejas acerca de los peligros en lugar de menos, incluso cuando se han tomado medidas de seguridad.

Respecto a las **medidas de seguridad vial**, la correlación entre el efecto en la seguridad objetiva y subjetiva varía mucho. Algunas medidas producen efectos positivos tanto en la seguridad objetiva como en la seguridad subjetiva, algunas otras medidas han producido efectos positivos en la seguridad objetiva y un efecto negativo en la seguridad subjetiva, y otras tienen un efecto negativo en la seguridad objetiva mientras que producen un efecto positivo en la seguridad subjetiva.

El posible efecto para cuatro medidas de seguridad diferentes en la seguridad objetiva y subjetiva fue ilustrado por Elvik (2002) (ver Gráfico 1). El uso de cinturón de seguridad mejora tanto la seguridad objetiva como la seguridad subjetiva.

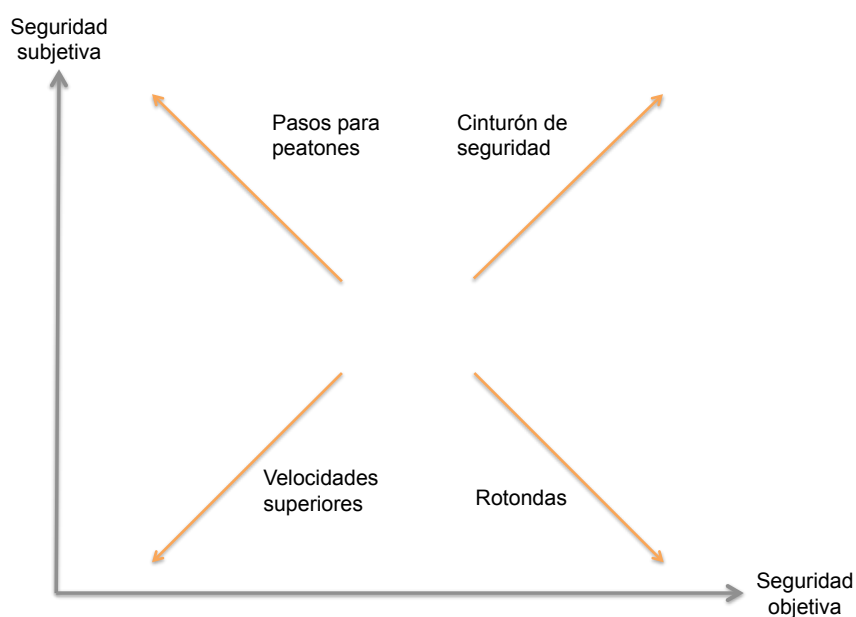


Gráfico 1. Relación potencial entre los efectos en la seguridad objetiva y en la seguridad subjetiva (Elvik, 2000).

Las velocidades superiores se asume que reducen tanto la seguridad objetiva como la seguridad subjetiva. Un paso para peatones hace que los peatones se sientan más seguros pero realmente incrementa el número de accidentes. En el caso de las rotondas es más probable que los conductores se sientan más inseguros pero a la vez la seguridad objetiva es parecida (Elvik, 2002).

## 2.2 Los accidentes de tráfico y la seguridad vial objetiva en la ciudad de Madrid

Para ofrecer el panorama actual de la seguridad vial y de la accidentalidad vial en la ciudad de Madrid nos basamos en la memoria anual de actividad de la unidad de atestados de tráfico de la Policía Municipal de Madrid.

Así al respecto el desarrollo y datos más destacables de dicha Memoria en el año 2014 son los siguientes:

### 2.2.1 Introducción

La Unidad de Atestados de Tráfico en la Memoria de Actividad del año 2014 presenta un informe que se caracteriza por una variación al alza en los datos de siniestralidad, salvo en el caso de fallecimientos, que han disminuido de forma significativa.

De las 32 personas fallecidas en el año 2013 se ha pasado a 24 en el 2014, habiéndose producido una disminución del 25%, reduciéndose también la cifra correspondiente a las personas atropelladas y a las fallecidas en este tipo de accidente que es el que más muertes produce. Se observa que el número total de accidentes del año 2014 es de 11.935, frente a los 11.749 del año anterior, es decir, 186 más, lo cual supone una variación del 1,58%. Sobre el total de accidentes ocurridos en 2014, conviene destacar que en el 27,6% de los casos se vieron implicadas motocicletas, y ciclomotores en un 4,6 % del total.

Por lo demás, se detalla en la Memoria la intensa actividad de la Unidad en lo referente a medidas de prevención, tanto en lo que se refiere a controles de alcoholemia, que junto al resto de Unidades superaron los 165.000, como a controles de velocidad. También se destaca en la memoria la realización de pruebas de drogas, con un total de 378 practicadas. Asimismo, se detalla la elevada instrucción de atestados por distintos conceptos, mereciendo destacar el aumento del número de imputados no detenidos, frente a la disminución del número total de detenciones merced a la paulatina incorporación de esa otra figura del imputado no detenido.

Finalmente, se indica la incidencia de la nueva ley de tráfico, que influye de una manera decidida en la reducción de la siniestralidad vial, y las líneas estratégicas locales de seguridad vial: nuevo Plan de Seguridad Vial 2012-2020, en consonancia con las Orientaciones Políticas Europeas sobre Seguridad Vial 2011-2020 y las Líneas Básicas de la Política de Seguridad Vial del Gobierno de España para el mismo período.

### **2.2.2 Fuentes y origen de los datos que se exponen**

La información de la Memoria se obtiene a partir de la introducción de datos en la aplicación informática “Parte Estadístico de Accidente” llevada a cabo por:

- 1) Los Equipos de Atestados de Tráfico.

2) Las distintas Unidades que componen el Cuerpo de la Policía Municipal de Madrid.

3) El Cuerpo de Agentes de Movilidad.

### **2.2.3 Análisis comparativo**

Las diferencias porcentuales que se reseñan en la Memoria se han calculado utilizando como base de referencia los datos obtenidos para cada categoría en los años 2011, 2012, 2013 y 2014. De modo resumido, los datos extraídos en el 2014 son los siguientes:

#### **2.2.3.1 Registros generales.**

El número de accidentes registrados por la Policía Municipal en la ciudad de Madrid durante 2014 ( ver Tabla 2) han sido de 11.935. Esta cifra corresponde a la suma de los accidentes con heridos, con daños al patrimonio, y de aquellos accidentes donde concurre la circunstancia de algún ilícito penal. Con respecto a los 11.749 del año 2013 aumentan un 1,58%. (ver Gráfico 2).

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

| Tipo de accidente  | Nº accidentes | Accidentes con víctimas | Heridos      |             | Muertos   | Total víctimas |
|--------------------|---------------|-------------------------|--------------|-------------|-----------|----------------|
|                    |               |                         | Leves        | Graves      |           |                |
| Atropello          | 1483          | 1465                    | 1282         | 364         | 10        | 1656           |
| Caída bicicleta    | 232           | 231                     | 209          | 24          |           | 233            |
| Caída ciclomotor   | 150           | 148                     | 143          | 13          | 1         | 157            |
| Caída motocicleta  | 987           | 970                     | 930          | 80          | 3         | 1013           |
| Caída viajero bus  | 89            | 89                      | 112          | 3           |           | 115            |
| Choque objeto fijo | 1997          | 628                     | 668          | 84          | 2         | 754            |
| Colisión doble     | 6056          | 5198                    | 6580         | 466         | 8         | 7054           |
| Colisión múltiple  | 769           | 712                     | 1243         | 52          |           | 1295           |
| Otras causas       | 78            | 47                      | 57           | 6           |           | 63             |
| Vuelco             | 94            | 76                      | 86           | 8           |           | 94             |
| <b>TOTALES</b>     | <b>11935</b>  | <b>9564</b>             | <b>11310</b> | <b>1100</b> | <b>24</b> | <b>12434</b>   |

Tabla 2. Accidentes ciudad de Madrid año 2014 (Fuente: Memoria anual Policía Municipal de Madrid).



## PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

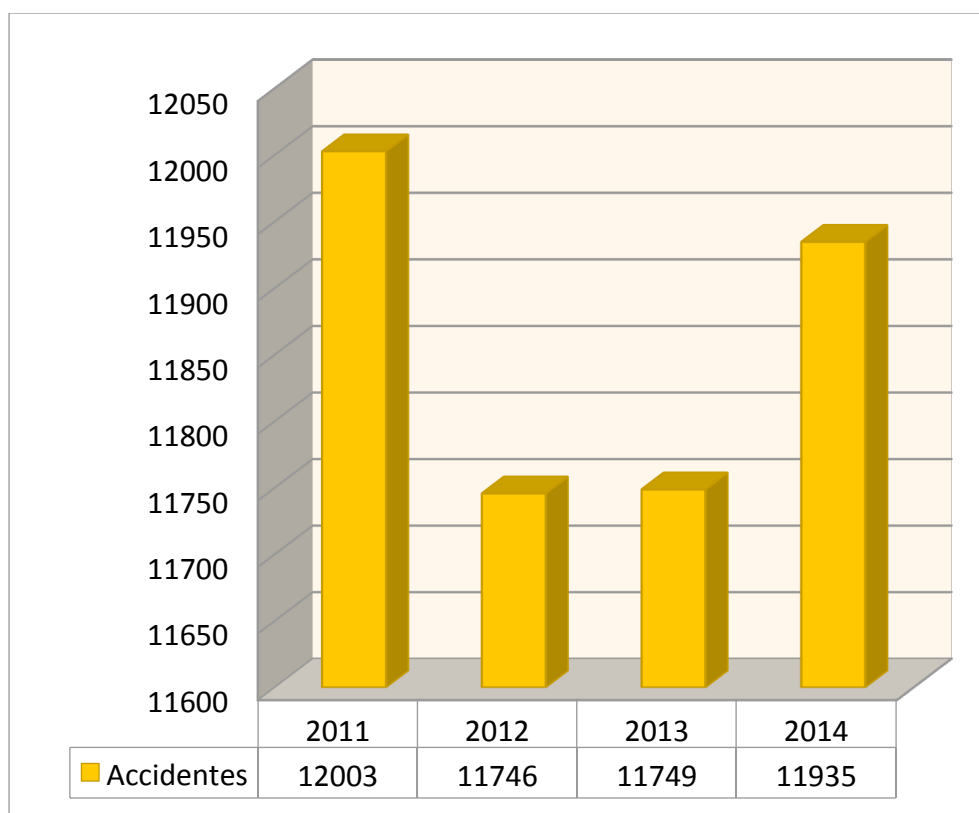


Gráfico 2. Comparativa anual de accidentes (2011-2014) (Fuente: Memoria anual Policía Municipal de Madrid, 2014).

En el año 2014 el número de **colisiones dobles** ha sido de 6.056, lo que ha significado una reducción del 0,56% con respecto a los 6.157 del año 2013.

En el año 2014 el número de **colisiones múltiples** ha sido de 769. El aumento en este caso, es del 6,36% sobre los 723 del año 2013.

En el año 2014 el número de **choques con objeto fijo** ha sido de 1.997. El aumento ha sido de 1,11% con respecto a los 1.975 del año 2013.

En cuanto a las **caídas de motocicleta**, en el año 2014 su número ha sido de 987, apreciando un aumento del 6,47 % respecto a los 927 del año 2013. Mientras que las **caídas de ciclomotor** fueron de 150. El aumento ha sido de un 9,48% en relación a los 137 del año 2013.

El número de **caídas de bicicleta** en el año 2014 ha sido de 232, con un aumento del 65,71 % sobre las 140 caídas del 2013. Dicho dato corrobora una mayor utilización de este medio de transporte por parte de los ciudadanos.

En el año 2014 el número de **caída viajero en bus** ha sido de 89, con un aumento del 17,10% sobre los 76 del año 2013.

En el año 2014 el número de **vuelcos** ha sido de 94, con un aumento del 40,29 % respecto a los 67 del año 2013.

El número de **víctimas** (ver Tabla 2) (heridos y fallecidos en accidentes de tráfico) durante el año 2014 ha sido de 12.434, por tanto se registra un aumento del 4,23 % sobre los 11.929 de 2013.

Los fallecidos en el año 2014 han sido 24, lo cual supone un descenso que significa el 25 % sobre los 32 fallecimientos de 2013.

Los heridos graves durante el año 2014 son 1.100. Se registra un aumento en términos relativos del 7,1% con respecto a los 1.027 del año 2013.

Los heridos leves en el año 2014 fueron 11.310. Se registra también un aumento del 4,04% sobre los 10.870 del año 2013.

Los accidentes en los que el conductor se dio a la fuga en el año 2014 fueron 451.

### **2.2.3.2 Atropellos**

A la hora de ofrecer datos de los atropellos debemos segregar a las víctimas, dado que en algunos casos no solo son peatones, sino también, los conductores y viajeros de los vehículos (ver Gráfico 3). En el total de 1.656 víctimas, debemos tener en cuenta que:

- 1.508 eran peatones.
- 116 son conductores.
- 22 eran pasajeros.

El número de atropellos en el año 2014 ha sido de 1.483, disminuyendo un 0,2% sobre los 1.486 del año 2013.

El número de víctimas durante el año 2014 fue de 1.656, cifra mayor que los 1.646 del año 2013, aumentando un 0,6%.

El número de heridos graves fue de 364 en el año 2014, significando por tanto un aumento del 5,2% sobre los 346 del año 2013.

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

Asimismo, el número de fallecidos por atropello fue de 10, disminuyendo con respecto al año 2013 un 44,4 %. Los fallecidos como consecuencia de este tipo de accidente, representan el 41,66 % del número total de muertos durante el año 2014, que fueron 24.

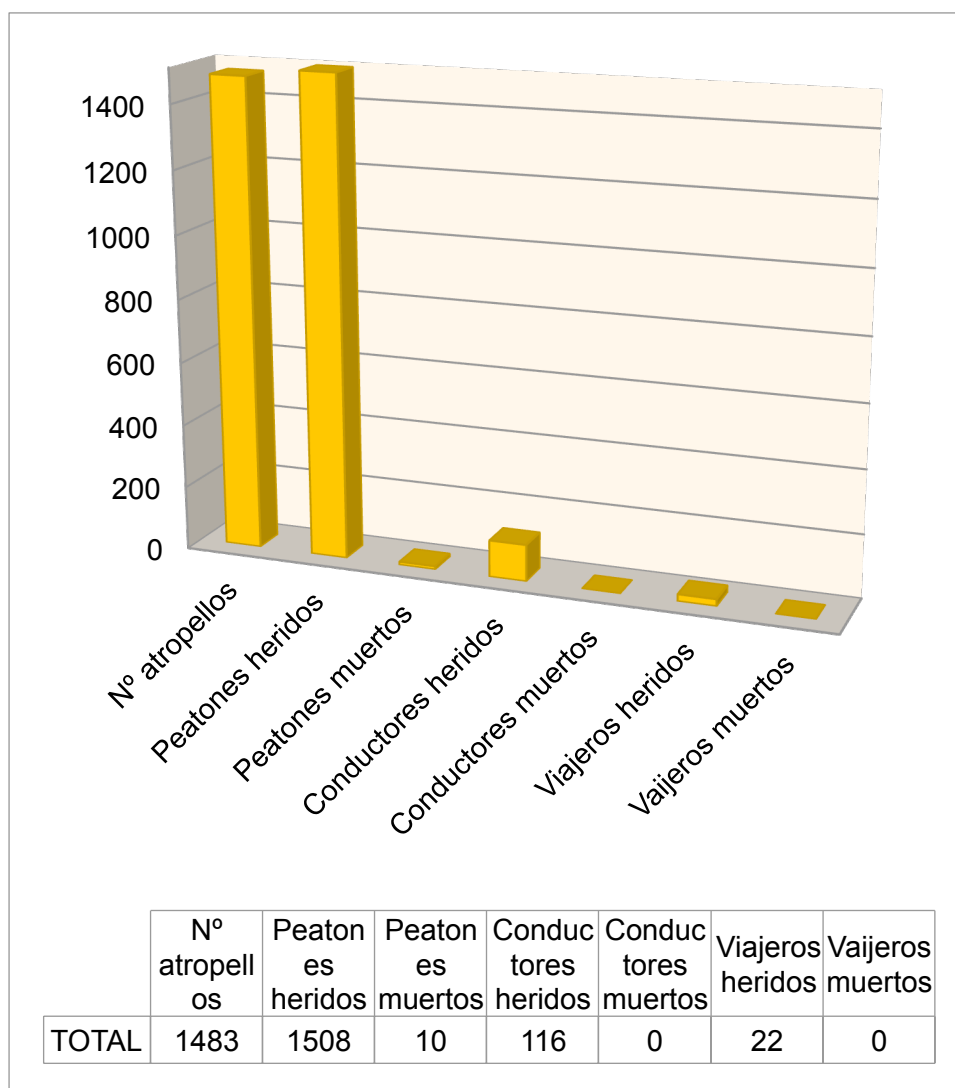


Gráfico 3. Atropellos y víctimas ciudad de Madrid 2014. (Fuente: Memoria Anual Policía Municipal de Madrid).

El colectivo que más se ve afectado y donde se detecta mayor número de fallecidos es el de mayores de 60 años con 5 muertos, representando el 50 % del total de peatones fallecidos.

### **2.2.3.3 Datos de M 30**

Los datos ofrecidos de la autovía M-30 recogen tanto los siniestros ocurridos en superficie, como los acaecidos en el interior de los túneles.

El número de accidentes durante el año 2014 ha sido de 850, produciéndose un aumento del 13,63% con respecto a los 748 del año 2013 (ver Gráfico 4).

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

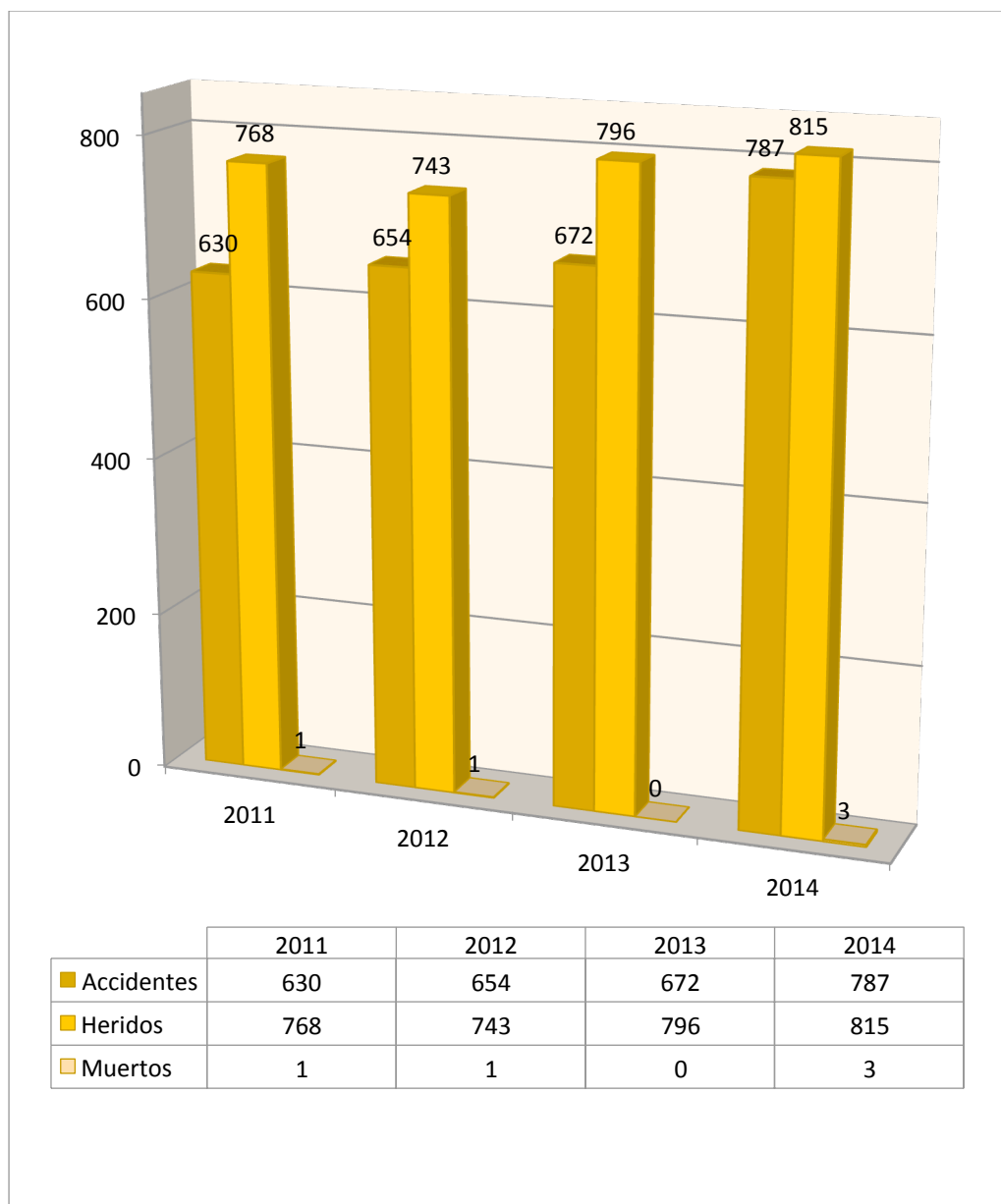


Gráfico 4. Comparativa de accidentes, heridos y muertos –M30 superficie años 2011-2014 (Fuente: Memoria anual Policía Municipal de Madrid, 2014).

El número de heridos ha sido de 815 en 2014, lo que implica un aumento del 3,58% sobre los 796 de 2013. En el mismo período del año 2014, han resultado 3 personas fallecidas en dicha vía.

Los datos de accidentes y heridos en los trazados de superficie, se desglosan de la siguiente forma:

En la calzada 1a se han producido un total de 424 accidentes. En la calzada 2a se han producido un total de 355 accidentes. En la calzada 1a se han producido el 54,55% de los accidentes, frente al 45,57 % de la calzada 2a.

Por lo que a heridos respecta, la lesividad consecuencia de los accidentes de tráfico también es mayor en la calzada 1a, y aparecen 77 heridos más en ésta, lo cual, supone una diferencia del 09,28 %. En la calzada 1a, se han producido 452 lesionados. En la calzada 2a, se han producido 375 lesionados.

#### **2.2.3.4 Localización espacio temporal del accidente**

En cuanto al **día de la semana** con mayor siniestralidad del año 2014. Los viernes siguen siendo los días en que se produce un mayor número de accidentes con el 16,05 % del número total de los mismos. El miércoles, es el día que mayor número de lesionados se registran, en concreto el 16,08 % del número total de heridos.

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

| <b>Días de la semana</b> | <b>Nº de accidentes</b> | <b>Heridos</b> | <b>Muertos</b> |
|--------------------------|-------------------------|----------------|----------------|
| Lunes                    | 1757                    | 1890           | 2              |
| Martes                   | 1782                    | 1856           | 1              |
| Miércoles                | 1821                    | 1996           | 3              |
| Jueves                   | 1869                    | 1888           | 6              |
| Viernes                  | 1916                    | 1989           | 7              |
| Sábado                   | 1476                    | 1486           | 2              |
| Domingo                  | 1314                    | 1305           | 3              |
| <b>TOTAL</b>             | <b>11935</b>            | <b>12410</b>   | <b>24</b>      |

Tabla 3. Distribución semanal de accidentes y víctimas año 2014 ciudad de Madrid (Fuente: Memoria anual Policía Municipal).



PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

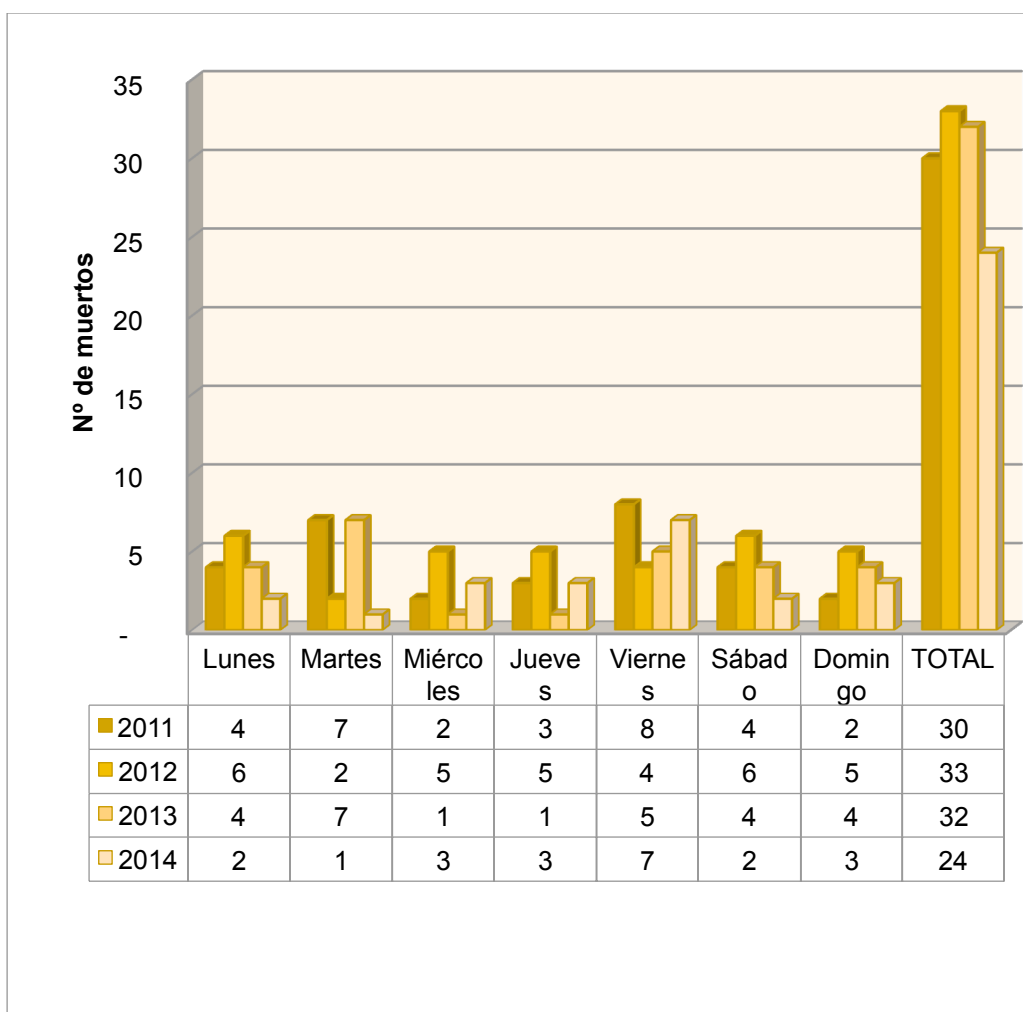


Gráfico 5. Comparativa sobre distribución semanal de muertos 2011-2014 en la ciudad de Madrid (Fuente: Memoria anual de la Policía Municipal).

El día en que mayor número de muertos se producen es el viernes con 7 fallecidos y que representa el 29,16 %.

En cuanto a las **franjas horarias** en las que se producen accidentes y víctimas (ver Tabla 4).

El tramo horario con una siniestralidad más alta es el periodo comprendido entre las 14-15 horas con 830 accidentes. La situación contraria, es decir la de menos siniestralidad se da entre las 5 y 6 horas con 136 siniestros.

Si abrimos el abanico, la franja horaria comprendida entre las 13-15 horas es la que acumula mayor número de siniestros con 1.542.

El mayor número de heridos se produce con 1.732 accidentados entre las 13-15 horas, cifra aproximada a las 1.638 víctimas, que aparecen en el tramo 19-21 horas.

En cuanto a los meses con mayor número de accidentes, tenemos que son por este orden: octubre, noviembre y diciembre con 1.209, 1.127 y 1.117 siniestros respectivamente.

Al igual que en años anteriores, el mes de agosto sigue siendo el de menor número de siniestros (643), motivado principalmente por su tradicional carácter vacacional.

**PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL**

| HORAS            | ACCIDENTES | ACCIDENTES CON VÍCTIMAS | HERIDOS | MUERTOS | HORAS            | ACCIDENTES | ACCIDENTES CON VÍCTIMAS | HERIDOS | MUERTOS |
|------------------|------------|-------------------------|---------|---------|------------------|------------|-------------------------|---------|---------|
| de 00:00 a 00:59 | 249        | 142                     | 202     | 0       | de 12:00 a 12:59 | 719        | 615                     | 785     | 1       |
| de 1:00 a 1:59   | 210        | 121                     | 193     | 0       | de 13:00 a 13:59 | 712        | 614                     | 795     | 1       |
| de 2:00 a 2:59   | 157        | 82                      | 125     | 1       | de 14:00 a 14:59 | 830        | 737                     | 937     | 0       |
| de 3:00 a 3:59   | 154        | 78                      | 121     | 2       | de 15:00 a 15:59 | 671        | 592                     | 760     | 1       |
| de 4:00 a 4:59   | 161        | 79                      | 108     | 1       | de 16:00 a 16:59 | 613        | 494                     | 651     | 1       |
| de 5:00 a 5:59   | 136        | 64                      | 83      | 1       | de 17:00 a 17:59 | 627        | 503                     | 642     | 2       |
| de 6:00 a 6:59   | 218        | 127                     | 188     | 2       | de 18:00 a 18:59 | 714        | 608                     | 778     | 0       |
| de 7:00 a 7:59   | 351        | 269                     | 323     | 1       | de 19:00 a 19:59 | 717        | 609                     | 810     | 0       |
| de 8:00 a 8:59   | 632        | 501                     | 613     | 3       | de 20:00 a 20:59 | 749        | 611                     | 828     | 3       |
| de 9:00 a 9:59   | 733        | 616                     | 742     | 1       | de 21:00 a 21:59 | 598        | 483                     | 630     | 0       |
| de 10:00 a 10:59 | 547        | 473                     | 592     | 0       | de 22:00 a 22:59 | 487        | 374                     | 513     | 2       |
| de 11:00 a 11:59 | 599        | 512                     | 662     | 0       | de 23:00 a 23:59 | 351        | 260                     | 349     | 1       |

*Tabla 4.* Distribución de accidentes y víctimas en la banda horaria 2014 en la ciudad de Madrid (Fuente: Memoria Anual Policía Municipal).

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

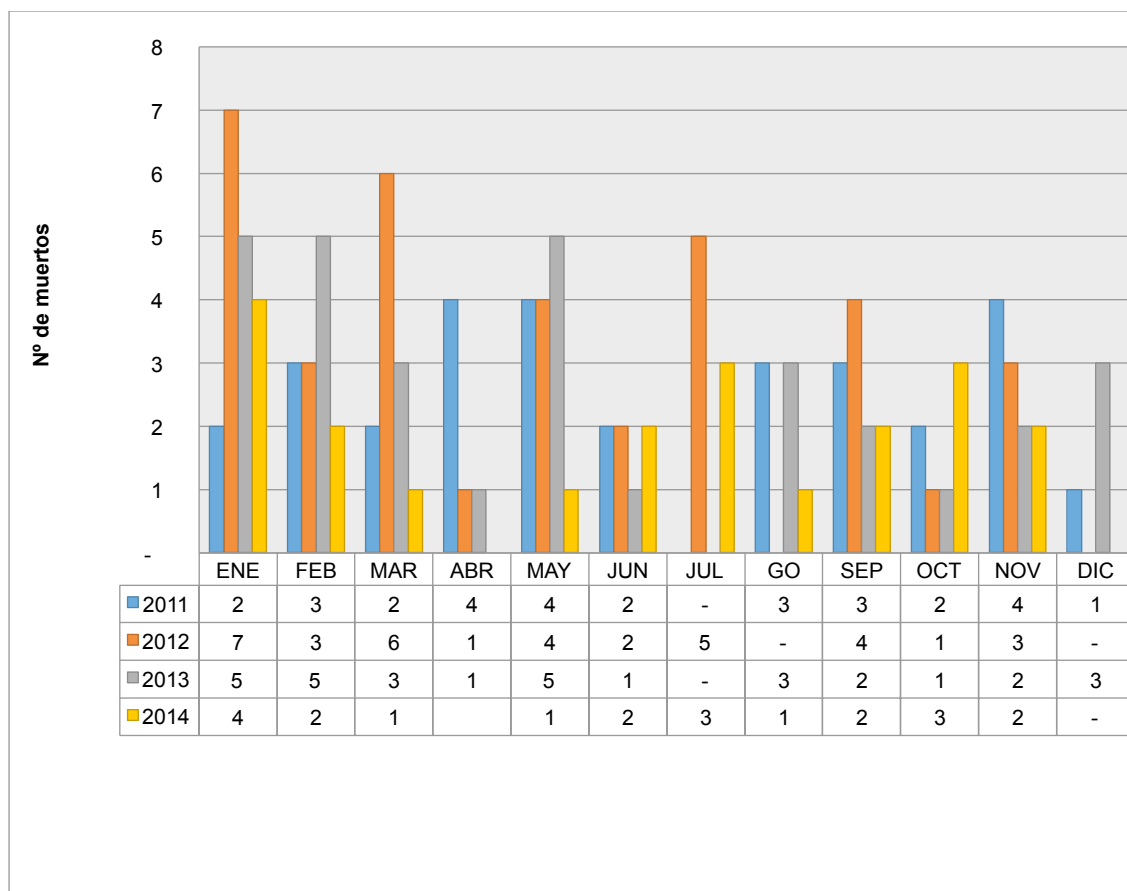


Gráfico 6. Comparativa sobre distribución mensual de muertos 2011-2014 ciudad de Madrid (Fuente: Memoria anual de la Policía Municipal).

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

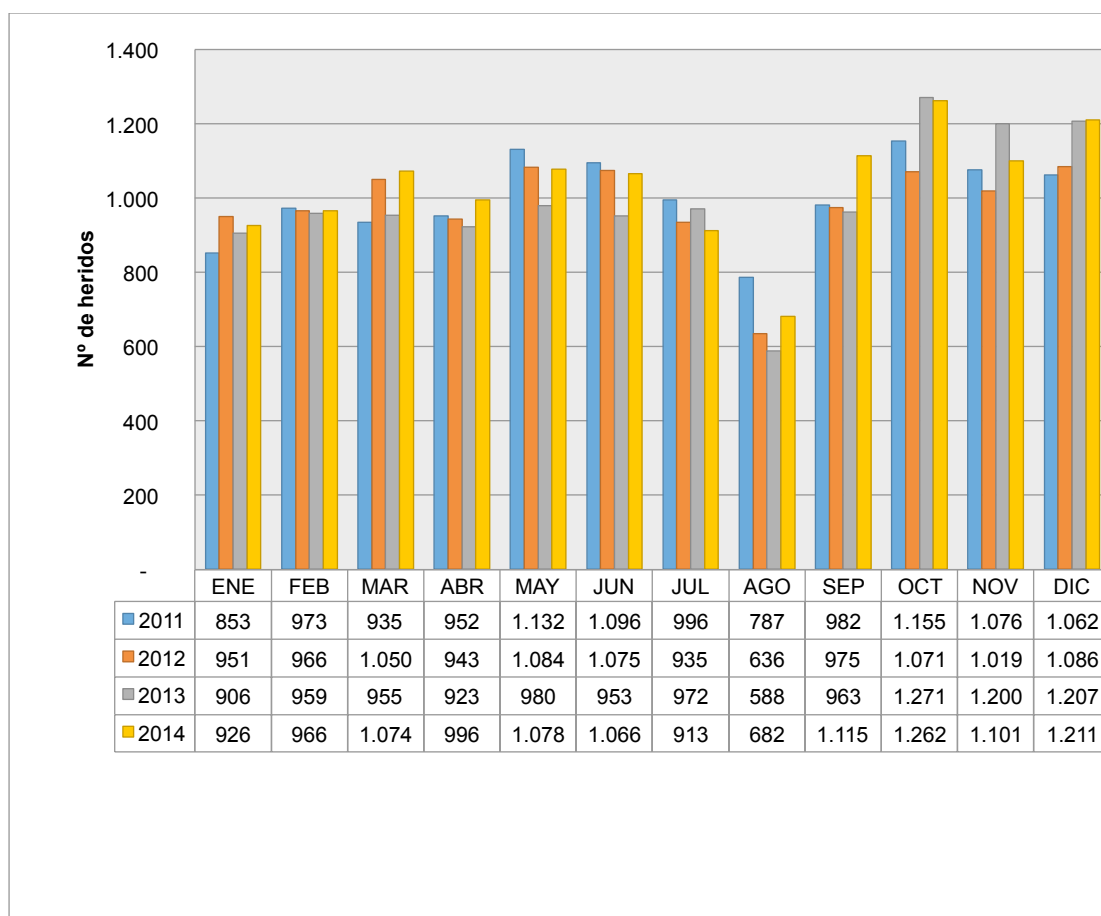


Gráfico 7. Comparativa sobre distribución mensual de heridos 2011-2014 ciudad de Madrid (Fuente: Memoria anual de la Policía Municipal).

### 2.2.3.5 Alcoholemias y Accidentes con Alcoholemia

El **número de pruebas de alcoholemia** durante el año 2014 ha sido de 167.625 habiéndose producido un aumento del 4,2% respecto al año 2013. Se ha producido un incremento en controles, mientras que disminuyen en accidentes como consecuencia de la comisión previa de una infracción.

En cuanto a los resultados, el 4,01% de las mismas dio resultado positivo (6.729), porcentaje superior al obtenido en 2013 (6.065) que fue del 3,77% (ver Tabla 5).

| 2013           | Accidentes  | Infracciones | Controles     | TOTALES       |
|----------------|-------------|--------------|---------------|---------------|
| Positivas      | 1212        | 955          | 3898          | <b>6065</b>   |
| Negativas      | 1416        | 98           | 153032        | <b>154546</b> |
| Se niegan      | 72          | 80           | 99            | <b>251</b>    |
| <b>TOTALES</b> | <b>2700</b> | <b>1113</b>  | <b>157029</b> | <b>160862</b> |

| 2014           | Accidentes  | Infracciones | Controles     | TOTALES       |
|----------------|-------------|--------------|---------------|---------------|
| Positivas      | 1201        | 892          | 4636          | <b>6729</b>   |
| Negativas      | 1431        | 112          | 159163        | <b>160</b>    |
| Se niegan      | 55          | 63           | 72            | <b>190</b>    |
| <b>TOTALES</b> | <b>2687</b> | <b>1067</b>  | <b>163871</b> | <b>167625</b> |

Tabla 5. Comparativa de Alcoholemias 2013-2014 (Fuente: Memoria anual de la Policía Municipal).

En los casos de accidentes de tráfico, por categorías, tenemos que el 44,69% (1.201) fueron positivas, cifra inferior a la obtenida en

2013 que era del 44,88% (1212). El valor relativo de las pruebas positivas ante la comisión de una infracción ha sido del 83,59% (892) frente al 84,28% del año anterior (955) .

Por último, en controles preventivos, las pruebas positivas vienen a significar en porcentaje el 2,82% (4.636) mientras que en el año 2013 fue del 2,48% (3.828).

#### **2.2.3.6 Atestados**

El trabajo relacionado con las tareas de Policía Judicial que ha realizado la Unidad de Atestados y Tráfico se puede resumir en los siguientes datos:

Se han iniciado 6.609 atestados en la Unidad por distintos conceptos, de los que 5.964 han finalizado ante el órgano judicial competente. Con relación al año anterior, se han enviado a los Juzgados 83 atestados menos.

Respecto a detenidos, el numero ha sido de 1.314 conductores detenidos en el 2014. En este caso 391 conductores menos que el año anterior. El número de “imputados no detenidos” ha aumentado en 356 infractores, pasando de ser 2.546 en el año 2013 a 2.902 en el año objeto de la memoria.

En resumen, se ha producido un aumento de accidentes y heridos, y a pesar de estos datos, se destaca la disminución en el número de fallecidos a nivel general, significando que los fallecidos en atropello han pasado de 18 en el año 2013 a 10 en el 2014,

apreciándose que es el grupo de personas mayores el que acumula mayor número de sucesos.

También observamos, como en años anteriores que el número de varones fallecidos (20) sigue siendo mayor al de mujeres (4).

En lo que respecta a las pruebas de alcoholemia, el porcentaje de positivas aumenta en general, si bien, durante el 2014 se han realizado mayor número de pruebas con respecto al año 2013.

#### **2.2.4 Propuestas y grado de consecución de objetivos**

Se han realizado investigaciones y estudios referidos a conocer las circunstancias en que se producen los diversos tipos de accidentes, básicamente relacionados con el tránsito de peatones y la presencia de alcohol.

En este sentido debe tenerse en cuenta que el 20 de marzo de 2014 el Congreso de los Diputados aprobó la nueva Ley 6/2014, de 7 de Abril, sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. El objetivo de la norma aprobada es reducir la siniestralidad vial y mejorar la seguridad de los distintos usuarios de la vía, adaptando o modificando otros aspectos que no sólo den respuesta a las necesidades de los conductores, sino también a los cambios que se producen en los vehículos y las vías, factores todos ellos determinantes en la producción de los accidentes.

Las propuestas y las nuevas acciones a acometer en el futuro, en línea con las estrategias del Plan de Seguridad Vial 2012-2020 son:



- Reducción de accidentes con víctimas, especialmente, las mortales.
- Análisis y estudio de la siniestralidad y sus colectivos más vulnerables: menores, jóvenes, mayores, peatones y usuarios de vehículos de dos ruedas.
- Eliminación de conductas que pongan en riesgo la seguridad vial.
- La determinación de los enclaves de concentración de accidentes (ECA), en función del número de siniestros.
- Mantenimiento del nivel actual de controles preventivos de alcoholemia e incremento de los de velocidad, priorizando aquellos lugares con un factor de riesgo añadido en función de las características físicas de la vía, del entorno y del análisis de datos (mapas de riesgo).
- Generalización del uso de medios técnicos (radares y foto-rojo) que permitan la vigilancia de las diferentes vías de la ciudad.
- Extensión de las campañas de concienciación vial a las víctimas potenciales de los siniestros de tráfico, que en el caso de Madrid se pueden concretar en los peatones de mayor edad, con el objeto de que interioricen la importancia que tienen en el uso de las vías el cuidado y el respeto a las normas como garantía de su propia seguridad. En este sentido hay que destacar las actuaciones que se llevan a cabo actualmente y que se propone continuar en materia de Educación Vial, mediante acciones como charlas informativas, acciones formativas y obras de teatro especialmente dirigidas a la prevención de atropellos y otros tipos de accidentes.

- Continuar con la implementación de campañas que incidan sobre los elementos de distracción. De manera principal la utilización de aparatos que conllevan un importante nivel de riesgo para la circulación.
- Crear zonas de actuación preferente en las que se haya detectado un número importante de elementos de riesgo, actuando de manera intensiva con presencia policial.
- Elaborar propuestas de ordenación y regulación del tráfico en base a la explotación de datos recogidos en la aplicación “Parte estadístico de accidentes”.

Además de estas propuestas, se debe continuar en el camino de fomentar y propiciar la formación de escolares y otros colectivos en materia de seguridad vial dado el protagonismo que van a desempeñar en esta esfera de la vida cotidiana en un futuro no muy lejano.

- **El objetivo estratégico** a conseguir con dichas acciones, en consonancia con la propuesta de la UE y del Estado, se dirige a conseguir la reducción de las víctimas mortales en el 50% respecto a 2010.
- Los objetivos específicos que se pretenden son:

a) Reducción de peatones fallecidos por atropello en un 30% respecto a 2010.

b) Reducción de la siniestralidad asociada a la alcoholemia respecto a 2010, mediante un aumento del 4% de los controles de alcoholemia.

c) Reducción de la tasa de víctimas por 1.000 habitantes en un 30% respecto a 2010.

Del análisis de los datos del 2014 se desprende que en relación a los objetivos estratégicos y específicos respecto al año 2010, se han reducido las víctimas mortales en un 27,27%. Los peatones fallecidos por atropello han disminuido en un 50%. Los accidentes de tráfico con alcoholemia positiva han bajado un 1%, habiéndose producido un incremento del 30,38% en los controles de alcoholemia.

Por último, se deberá incidir en dar la máxima difusión a los principios de la seguridad vial, principalmente en el grupo de personas que configuran la llamada tercera edad que, como consecuencia de la progresiva pérdida de capacidades físicas y psíquicas, se convierten en víctimas potenciales de los siniestros de tráfico, como así nos muestra la cotidiana realidad.

### **2.3 La importancia de la percepción y las actitudes ante la seguridad vial**

*“... se podría decir que el desempeño profesional de un policía de tráfico está en función de la conciencia de la persona, su opinión, en la conciencia de su importancia social, que a su vez, depende de su formación profesional, reforzada por la educación a lo largo de su vida.” (Teixeira, Gnecco y Mollica, 2005),*

El hombre es el factor más importante y complejo de la seguridad del tráfico. Además del impacto directo sobre la ocurrencia de accidentes de tráfico, como usuario de la vía, el hombre influye en otros factores del proceso de tráfico.

De hecho, existe bastante acuerdo respecto a que la mayoría de los accidentes de tráfico ocurren como resultado de conductas de riesgo de los conductores, que pueden ser más o menos voluntariamente asumidas, aunque muchas veces cueste entender la causa por la que alguien pueda realizar a propósito conductas que tienen muchas probabilidades de terminar en accidente o incidente vial.

Entre las muchas características del conductor que inciden en el comportamiento asumido, las **actitudes** tienen una consideración cada vez mayor en el ámbito de la Seguridad Vial y son objeto de numerosos estudios. A pesar de que no está del todo claro el papel que éstas juegan, parece indudable que determinadas actitudes de riesgo tienen gran importancia en la producción de accidentes (Sánchez, 2008)..

Por esta razón, en los últimos años, se ha centrado el interés en la influencia de las actitudes en el comportamiento de los usuarios de la vía en el área de seguridad del tráfico. Indudablemente, las actitudes son uno de los factores que influyen en el comportamiento de los usuarios de la carretera y afectan a la seguridad del tráfico más que el conocimiento es común. La mayoría de los participantes del tráfico sabe si un cierto comportamiento en tráfico es legalmente inadmisibles o inseguro, pero tienen la actitud equivocada y consideran que no se pondrá en peligro a sí mismo y a otros participantes del tráfico aunque se comporten de forma no segura.

El concepto de actitud ha sufrido una considerable evolución desde que Thomas y Znaniecki en 1918 la definieran a principio del siglo XX como un estado de pensamiento que predispone a que un individuo acepte un objeto (citado en Schwarz y Bohner, 2001).

- Thurstone (1931) relacionó la actitud con el pensamiento y las emociones.

El hecho de añadir a las actitudes las cualidades de las emociones permite que se consideren como un proceso de aceptación y rechazo o de componente positivo o negativo, como por ejemplo la tendencia a la seguridad o al riesgo Montané, Jariot y Rodríguez (2007)

- Fishbein (1963) incluyó la creencia como un elemento cognitivo y la relación con un objeto.
- Allport (1954) consideró el factor conductual como el tercer componente que condiciona la actitud.

En esta misma línea Wicker (1969) defiende que en la búsqueda de los componentes de las actitudes hay que introducir aspectos de comportamiento verbal y de respuestas abiertas.

Ajzen y Fishbein (1980), OECD (1994) y Montané, Jariot y Rodríguez (2007) entienden como una configuración de tres factores: ideas, emociones y conductas que explican la predisposición de una persona a actuar de una forma determinada. Dicha predisposición se debe a la incidencia de los componentes cognitivos, afectivos y conductuales de manera interactiva.

- Ajzen y Fisbein (1980, 2000 y 2005) introducen aspectos que relacionan entre sí los tres componentes que configuran la actitud desde la perspectiva de la persuasión. Los componentes cognitivos, la conducta y las emociones no solo son los tres elementos que predisponen a actuar de manera determinada sino que cada uno influye también en los otros dos restantes.

Los tres factores que configuran la actitud a saber: pensamiento, comportamientos y emociones aparecen de manera progresiva en el tiempo (Montané, Jariot y Rodríguez, 2007).

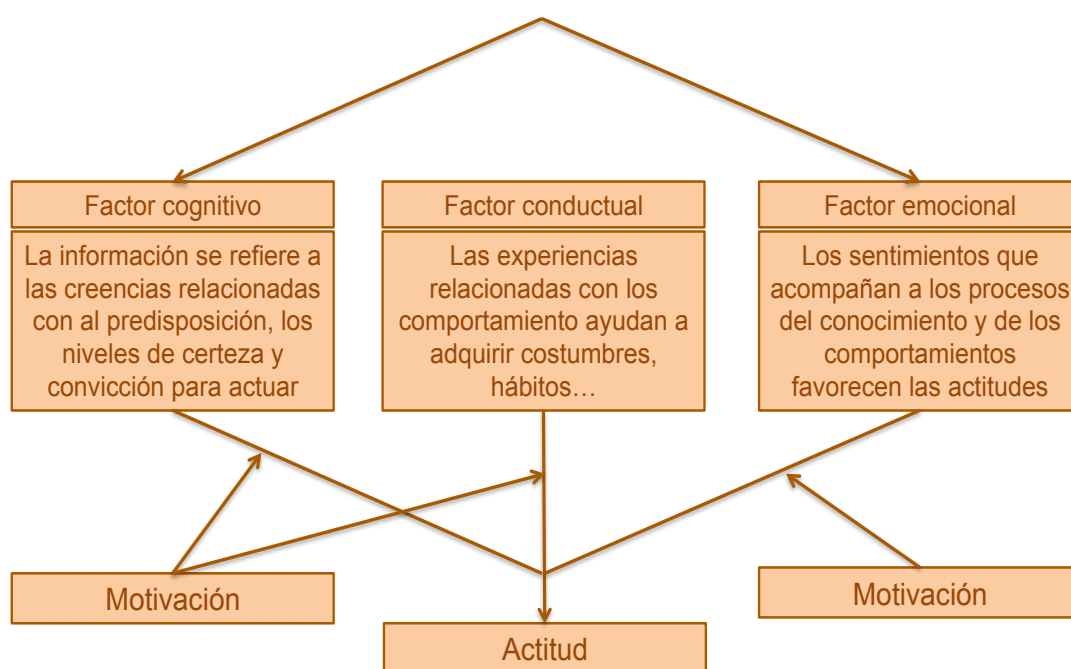


Gráfico 8. Los tres componentes que configuran la actitud (Fuente: Jariot y Montané, 2009).

En cualquier caso, existe un acuerdo más o menos generalizado acerca de los elementos básicos que conforman una actitud. Aún así siguen planteándose diferentes definiciones de esta variable psíquica y, sobre todo, diferentes explicaciones de la relación entre actitud y conducta.

Los planteamientos de los conductores, sus valoraciones y creencias, así como sus condiciones físicas y psíquicas marcan su manera de desenvolverse en un medio tan complejo como el de la conducción de vehículos. De hecho, se conocen bastante bien ciertas condiciones psicofísicas que suponen un incremento enorme del riesgo implícito en la actividad de la conducción, pero todavía tenemos mucho que entender acerca de las actitudes, valoraciones y afectos, que están en la base de comportamientos especialmente arriesgados.

Con esta idea de fondo, nos hemos planteado realizar un estudio, lo más completo posible, de las actitudes y comportamientos frente al riesgo vial de la Policía Local, así como de otras variables socio-laborales, familiares y relacionadas con su experiencia como conductor, que pudieran aportar entendimiento de tales actitudes y comportamientos.

Es decir, el estudio de las actitudes es un tema fundamental en el ámbito de la Seguridad Vial, que no debe olvidarse si se pretende entender qué puede llevar a los conductores a asumir posturas o conductas de riesgo. Conocer las creencias, valoraciones y posturas frente a distintos aspectos de la conducción, permite conocer sobre qué aspectos es preciso incidir para intentar producir el cambio

deseado hacia conductas más responsables y seguras (Sánchez, 2008).

## **2.4 .Algunos factores relacionados con la seguridad vial: ¿cómo se perciben en la población?**

### **2.4.1 Sobre la seguridad vial en general**

Son muy pocos los trabajos que han analizado la percepción de la seguridad vial, la problemática de la accidentalidad y su importancia en nuestra sociedad en la policía o de otros cuerpos de seguridad. No es así con la población en general y otros subgrupos como jóvenes, mayores, etc.

Ya emblemático al respecto es el proyecto europeo “Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe” (SARTRE) Se trata de un proyecto sobre las actitudes, percepciones, opiniones, necesidades, experiencias y expectativas de los usuarios europeos de la vía en relación al transporte por carretera y la seguridad vial. Se basa en una encuesta representativa que se llevó a cabo en cada uno de los diecinueve Estados miembros participantes, y en un análisis compartido de la gran base de datos que conformaron los resultados.

Este estudio se inició en el año 1991, recogiendo información sobre movilidad, percepción de riesgo, actitudes, comportamientos y experiencias en nuestras carreteras (ahora conocido como SARTRE 1).



Previamente centrado en los conductores de automóviles, la última encuesta, el SARTRE 4, se ha ampliado para incluir conductores, motorizados de dos ruedas y otros usuarios de la vía pública como peatones, ciclistas y usuarios del transporte público. En esta última versión del SARTRE fueron encuestadas 21280 personas en 19 países a través de entrevistas personales (SARTRE4, 2012).

La encuesta aborda temas como experiencias de movilidad, percepción de las necesidades de seguridad por diferentes tipos de usuarios; opiniones y experiencias sobre exceso de velocidad, conducción bajo los efectos del alcohol; actitudes hacia motoristas, peatones y otros usuarios de la vía. También se compararon las actitudes de los diferentes usuarios de la vía, los conductores de automóviles, motoristas, peatones, ciclistas y usuarios del transporte público.

Los resultados de este estudio ofrecen una valiosa información sobre la percepción de la seguridad vial y la oportunidad de comparar los comportamientos y experiencias en diferentes países. Algunos de los hallazgos y conclusiones generales se recogen sucintamente (SARTRE4, 2012).

Este estudio analizó el nivel de accidentes autoinformados entre diferentes tipos de usuarios. A pesar de la reducción del número de muertos en las carreteras en el último decenio.

Los conductores de automóviles declararon ser víctimas de tantos accidentes de tráfico como 8 años antes (tanto con víctimas como sólo daños materiales). Los usuarios de la vía comparten el mismo entorno,

pero tienen diferentes necesidades, características y actitudes que influyen en el comportamiento.

Las personas rara vez responden a una sola categoría de usuarios de la vía y suelen ser usuarios de varios modos de desplazamiento, a veces dentro de el mismo trayecto. En este estudio se les pidió a los participantes dicesen su **opinión sobre la seguridad vial**. Sólo el 60% de los conductores se sienten muy o bastante seguros, y el número es aún menor entre motoristas y demás usuarios de la carretera. La mayoría de gente considera alta la seguridad vial en países como Holanda, Suecia, Alemania y Finlandia (países con bajo índice de accidentes). La peor evaluación de la seguridad vial viene de Grecia, Polonia, Hungría y Eslovenia.

Los diferentes tipos de usuarios de la carretera comparten puntos de vista similares sobre ciertos modos de transporte. Motociclismo es percibido como el más arriesgado en todos los países, con el transporte público y a pie considera la menos arriesgada.

Con el fin de evaluar la preocupación relativa sobre la seguridad vial, se les pidió a todos los entrevistados que valorasen su preocupación acerca de los accidentes de tráfico en una escala Likert de 4 puntos (mucha, bastante, no mucha, ninguna). Con el fin de poder establecer las respuestas en relación con otras fuentes importantes de preocupación, se preguntó lo mismo para los problemas de delincuencia, contaminación, atención sanitaria, la congestión del tráfico y el desempleo.

En la encuesta SARTRE del 2010 (SARTRE4, 2012), un promedio del 82,6 % de los automovilistas Europeos estaban "muy" (42,3 %) o 'bastante' (40,3 %) preocupados por la seguridad vial. En comparación con 2002 (SARTRE3 consortium, 2004) esto corresponde a una disminución del 3,3 % de "bastante" preocupación de los conductores de automóviles, mientras que la cantidad de conductores de automóviles "muy" preocupados disminuyó en un 2,4 %.

Si atendemos a los porcentajes de cambio a través de los países considerados en el estudio en la categoría "muy" preocupados por la seguridad vial, Estonia (+18,1%) y Suecia (+27,4%) fueron los únicos países que registraron un incremento absoluto significativo en la preocupación por la seguridad vial si se compara con el estudio anterior. Justo a estos dos países se registró un aumento de la preocupación ("muy" preocupados) aunque no significativo en Bélgica (+4,0%), España (+3,4%) y Chipre (+3,0%).

Con menos del 20% de la muestra que indique estar "muy" preocupado por la seguridad vial, la menor preocupación en números absolutos se registró en Europa central en países como Alemania (-7,9%), Austria (-15%) y Holanda, mientras que Finlandia (-17,3%), la República checa (-16%) y Polonia (-15,4%) registraron la mayor disminución en la preocupación.

Un macro estudio anterior realizado por Alonso et al., (2003b), recogió entre otras cosas la opinión general en un grupo de 1200 conductores españoles sobre la seguridad vial y la valoración de la

importancia de diferentes problemas sociales y sanitarios entre los que se encontraba la problemática de los accidentes de tráfico, con el objetivo de conocer cuál es

Los resultados obtenidos indicaron que, 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 problemas que más preocupaban a los sujetos encuestados fueron, por orden de importancia, el “Cáncer” (Media= 9,28) y 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).

Si tendemos al género de los entrevistados las medias dadas por hombres y mujeres superaron 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 medidas entre ambos grupos, las efectuadas por las mujeres son, en todos los casos, superiores a las aportadas por los varones.

En cuanto a las puntuaciones observadas teniendo en cuenta la agrupación de los sujetos en función de su edad los autores detectaron que no existen diferencias significativas en el caso de los “Accidentes de tráfico”. Sin embargo, y esto es curioso, sí encontraron 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”, 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 “Delincuencia”, son aquellos de más edad (65 o más, 50-64 y 40-49), al igual 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).

Este estudio fue realizado en un momento en el que la situación en nuestro país era muy distinta a la vivida en los últimos años desde la que ha cambiado en diferentes aspectos entre los que prima la economía, el paro y la corrupción. Hoy en día, si atendemos a los barómetros del CIS, que valora los principales problemas que existen actualmente en nuestro país atendiendo a la respuesta espontánea de los entrevistados, los accidentes de tráfico podrían ser menos prioritarios o perder preponderancia frente a temas como el paro, las drogas y la inseguridad ciudadana (CIS, 2015)

Ya en el año 2010, el estudio SARTRE al evaluar la importancia relativa de la seguridad vial con respecto a otras cinco fuentes de preocupación social, pese a la disminución absoluta de la preocupación por la seguridad vial, casi en el 50% de los países considerados en el estudio los accidentes de tráfico siguen siendo la fuente más importante de preocupación. Por ejemplo, el desempleo juega un papel importante en los países que han sido fuertemente golpeados por las crisis económicas (Irlanda, España, Italia y Grecia) (SARTRE4, 2012). Por el contrario, los conductores de automóviles en países como

Hungría y la República Checa parecen estar más preocupados por cuestiones de salud. La congestión de tráfico parece desempeñar un papel de menor importancia en contraste con otros temas. Debe considerarse que un menor rango de seguridad vial implica una baja importancia de la seguridad vial. Esto puede verse por ejemplo en el caso de Grecia donde los encuestados informan una alta preocupación sobre la mayoría de cuestiones. En definitiva, la gente parece tener una mayor preocupación por el desempleo. Teniendo en cuenta el impacto de las recientes crisis económicas esto no es una sorpresa.

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|                 | accidentes de tráfico |       | desempleo        |       | tasa de crímenes |       | atención sanitaria |       | polución         |       | Congestión de tráfico |       |
|-----------------|-----------------------|-------|------------------|-------|------------------|-------|--------------------|-------|------------------|-------|-----------------------|-------|
|                 | +bastante             | rango | +bastante        | rango | +bastante        | rango | +bastante          | rango | +bastante        | rango | +bastante             | rango |
| Estonia         | 95%                   | 1     | 91%              | 3     | 91%              | 4     | 92%                | 2     | 87%              | 5     | 66%                   | 6     |
| Chipre          | 94%                   | 1     | 88%              | 3     | 89%              | 2     | 80%                | 6     | 81%              | 5     | 88%                   | 3     |
| Israel          | 93%                   | 1     | 73%              | 5     | 83%              | 2     | 68%                | 6     | 81%              | 3     | 80%                   | 4     |
| Francia         | 90% <sup>o</sup>      | 1     | 86%              | 2     | 74%              | 5     | 85%                | 3     | 83%              | 4     | 63%                   | 6     |
| Polonia         | 85%                   | 1     | 65%              | 6     | 73%              | 4     | 81%                | 2     | 70%              | 5     | 81%                   | 3     |
| Finlandia       | 85%                   | 1     | 75%              | 4     | 78%              | 3     | 71%                | 5     | 82%              | 2     | 38%                   | 6     |
| Serbia          | 84%                   | 1     | 84%              | 2     | 81%              | 3     | 77%                | 4     | 73%              | 6     | 77%                   | 5     |
| Bélgica         | 82%                   | 1     | 68%              | 6     | 73%              | 4     | 77%                | 2     | 70%              | 5     | 74%                   | 3     |
| Eslovenia       | 80%                   | 1     | 78%              | 2     | 60%              | 4     | 53%                | 5     | 74%              | 3     | 48%                   | 6     |
| Irlanda         | 94%                   | 2     | 96%              | 1     | 89%              | 4     | 93%                | 3     | 76%              | 5     | 75%                   | 6     |
| España          | 90% <sup>2</sup>      | 2     | 95%              | 1     | 83%              | 4     | 89%                | 3     | 80%              | 5     | 72%                   | 6     |
| Italia          | 81%                   | 2     | 87%              | 1     | 73%              | 5     | 79%                | 3     | 77%              | 4     | 56%                   | 6     |
| Grecia          | 98% <sup>3</sup>      |       | 99% <sup>1</sup> |       | 98% <sup>4</sup> |       | 99% <sup>1</sup>   |       | 86% <sup>6</sup> |       | 98% <sup>5</sup>      |       |
| Hungría         | 82%                   | 3     | 78%              | 5     | 82%              | 4     | 84%                | 1     | 82%              | 2     | 64%                   | 6     |
| Suecia          | 80%                   | 3     | 76%              | 4     | 87%              | 2     | 89%                | 1     | 75%              | 5     | 55%                   | 6     |
| Republica checa | 71%                   | 3     | 62%              | 5     | 74%              | 2     | 83%                | 1     | 71%              | 4     | 55%                   | 6     |
| Holanda         | 63%                   | 4     | 55%              | 5     | 73%              | 1     | 69%                | 2     | 68%              | 3     | 50%                   | 6     |
| Alemania        | 62%                   | 4     | 71%              | 2     | 70%              | 3     | 47%                | 5     | 76%              | 1     | 46%                   | 6     |
| Austria         | 60%                   | 4     | 64%              | 3     | 70%              | 2     | 43%                | 5     | 72%              | 1     | 41%                   | 6     |
| Media           | 83%                   | 2,1   | 79%              | 3,1   | 79%              | 3,2   | 76%                | 3,3   | 77%              | 3,8   | 64%                   | 5,5   |

Gráfico 9. Proporción de participantes que indican que están “muy” o “bastante” preocupados sobre cada tema. Se indica para cada país el rango de cada ítem respecto a los otros. (Fuente:

SARTRE 4, 2012).

Otro de los aspectos analizados en el estudio de Alonso et al (2003b) al que hacíamos referencia, fue la importancia de diferentes factores como la causa más probable de los accidentes de tráfico, con el fin de detectar cuáles son las creencias acerca de las causas de dicha accidentalidad, utilizando una escala 0 a 10. En este caso el factor causante de los accidentes es atribuido en gran medida al “Conductor” ( $X = 8,27$ ), seguido en menor medida por “Las carreteras y estado de las mismas” ( $X = 6,82$ ) y la Señalización ( $X = 6,33$ ). El “Tipo de vehículo” ( $X=5,78$ ) y la “Normativa y supervisión policial ( $X=5,78$ )”, son los factores que, en opinión de los encuestados, menos relación tienen con el accidente de tráfico dentro de las posibilidades planteadas.

Cuando los autores consideraron la importancia que los encuestados otorgan a una serie de factores como causa de accidentes de tráfico en función del sexo observaron que, en todos los casos, las diferencias fueron significativas y que las mujeres puntúan de forma más elevada dichos factores que los hombres, destacando el papel crucial que el “Conductor”, es decir, el factor humano, juega como causa de los accidentes de tráfico.

De igual forma, al tener en cuenta la agrupación de los encuestados en función del grupo de edad al que pertenecen, se observó que aparecen resultados significativos en la valoración de la importancia de tres de los factores evaluados (“Tipo de vehículo”, “Carreteras y su estado” y “Conductor”). Así, se pudo apreciar como las puntuaciones que todos los sujetos dieron al factor “Conductor” son



superiores al resto de las puntuaciones que han resultado significativas. Concretamente, y centrando nuestra atención sobre este factor como causa de accidentes de tráfico, se apreció 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. 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 40-49.

En cuanto a las diferencias significativas encontradas en relación con las *“Carreteras y el estado de las mismas”* y el *“Tipo de vehículo”*, se pudo observar como las puntuaciones dadas al primer factor fueron ligeramente superiores. En este sentido, los grupos de edades inferiores (18-22, 14-17, 30-39 y 23-29) valoraron en mayor medida la importancia de este factor como causa de accidentes de tráfico. Por otro lado, las puntuaciones menores, aunque próximas a las anteriores fueron 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 sujetos, excepto en el grupo de edad situado entre los 23-29 años y los 40-49, donde se observan puntuaciones ligeramente menores.

Cuando una referencia más detallada a esta cuestión se analizó en los participantes en el (SARTRE4, 2012) los encuestados valoraron en qué medida seis factores típicos conocidos por su relación con la accidentalidad (alcohol, drogas, fatiga, inexperiencia, uso del teléfono y

personas de edad) fueron la causa de que los conductores se vean involucrados en accidentes de tráfico. Es evidente que de las causas evaluadas el alcohol todavía es percibido como la causa más importante de accidente, ocupando el primer lugar en todos los países excepto Italia, donde las drogas se consideran más relevantes. En general, las drogas se consideran como la causa más importante de accidente. Destacan Italia y España, con un 96% y un 94% respectivamente, lo que indica que al menos 'a menudo' las drogas son causa de accidentes automovilísticos, las drogas son vistos como un problema importante para la seguridad vial. Esto se corresponde con el hecho de que, según las encuestas a pie de carretera realizadas dentro del proyecto DRUID de la UE, Italia y España, en relación con otros países, mostraron una prevalencia similar de la conducción bajo la influencia de drogas ilícitas como la cocaína (España: 1,5%; Italia: 1,2%; Media: 0,4%) y THC (España: 6%; Italia: 1,1%; Promedio: 1,3%) (Houwing et al., 2011a; Houwing et al., 2011b). Sin embargo, al mismo tiempo, Italia mostró una prevalencia de la conducción bajo los efectos del alcohol (8,6%; Media: 3,5%) que era claramente por encima de la media, mientras que esta causa ocupó el segundo lugar en los conductores de italianos en el estudio de SARTRE (SARTRE4, 2012). Por otra parte, aunque Polonia mostró una baja tasa de uso de sustancias psicoactivas en la población conductora, el alcohol fue ordenado como primera causa percibida de accidentes y las drogas como segunda causa. Parece probable que la percepción del conductor de las causas de los accidentes no sólo depende del riesgo real, si no también en gran parte en la cobertura de los medios de comunicación del problema.

En el estudio de Alonso et al. (2003b) también se preguntó a los encuestados sobre la conceptualización del accidente, lo cual 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 preguntándoles sobre la importancia de diferentes medidas de intervención para reducir el número de accidentes de tráfico.

Si tenemos en cuenta el sexo de los encuestados, las mujeres están más de acuerdo que los hombres con diferentes frases que pueden definir un accidente. Así, los autores obtuvieron 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 evitar con mi habilidad”*. En este sentido, hay que destacar que las puntuaciones han sido bajas, esto es, hubo poco acuerdo con las frases propuestas. Concretamente para las dos primeras la valoración máxima fue 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 afirmación que postula que *“El accidente de tráfico lo puedo evitar con mi habilidad”* las puntuaciones fueron 5,39 para los hombres y 6,12 en el caso de las mujeres.

Si prestamos atención a la distribución de los encuestados por grupos de edad podemos observar que todas las valoraciones que los

sujetos realizaron 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 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 mostraron fueron las de más edad (50-64 y 65 o más). 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 fue mayor. Además, encontramos los mayores niveles de acuerdo en los extremos, es decir en las personas de mayor edad y en las más jóvenes (14-17 años y 65 o más). El resto de valoraciones osciló entre los 5,31 puntos y los 5,86; si bien los extremos comentados no distan mucho (6,00 y 6,61 respectivamente). El grado de acuerdo de los participantes en la encuesta fue 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 se pudo advertir como el mayor nivel de acuerdo se registró entre los sujetos más jóvenes (14-17 y 18-22 años) si bien el resto de puntuaciones presenta también un elevado grado de acuerdo, pues todas superan los 8,3 puntos.

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”* (frente a la conceptualización del accidente como fortuito y fruto del azar, o que

obedece al destino y es inevitable). En relación con esta cuestión, las medidas para disminuir los accidentes de tráfico más valoradas, se propusieron cuatro medidas entre las cuales la más valorada (en una escala 0 a 10) fue la “formación y la educación vial” ( $X=8,4$ ), frente a la mejora de carreteras y calles ( $X=7,9$ ), el aumento de la presencia policial ( $X=7,1$ ), y la mejora de vehículos ( $X=6,8$ ).

#### 2.4.2 Sobre la agresividad en la conducción

*“No se puede pretender erradicar totalmente la agresividad de la conducción, mientras ésta persista en la sociedad, aunque sí procurar desviarla hacia otras actividades menos peligrosas....” (Alonso et al., 2007a).*

La agresividad y la violencia están frecuentemente presentes en las relaciones interpersonales. Forman parte de la realidad de la naturaleza humana. Por tanto, la expresión “erradicación de la violencia” es inadecuada. El objetivo debe ser cambiar la actitud hacia la violencia, para gradualmente envilecerla modificando las percepciones sobre sus consecuencias negativas, no deseadas y, por último pero no menos importante, aumentar el control de los impulsos (Bălan, Micle, Săucan y Udrea, 2010; citado por Săucan, Micle, Popaa y Oanceab, 2012).

La conducción agresiva y la “road rage” (ira de la carretera) están presentes en el tráfico desde que fueron inventados los vehículos de motor. Sin embargo, en los últimos años, la conducción agresiva ha aumentado considerablemente, incrementándose. En la década de

1990, un 7% en EE.UU (Smart y Mann, 2002; Săucan et al., 2012), cuando se prestó atención al hecho de que un significativo número de accidentes estaban siendo causados por la externalización de los sentimientos de ira, la irritación y el resentimiento. Llegándose a calificar como una “cuestión de los 90” (Alonso et al., 2007a). Junto con estos factores internos, estas manifestaciones también eran debido a la falta de asimilación de las normas respecto a las normas y valores sociales (Săucan et al., 2012).

La conducción agresiva y la conducción temeraria se ha llegado a identificar como una de las principales causas de accidentes en el plano internacional (Dula y Geller, 2003).

Pese a que no existen un consenso claro en cuanto a la definición de la *road rage*, ha sido conceptualizada como una situación donde un conductor o pasajero intenta matar, lesionar o intimidar a un peatón u otro conductor, o causa daños a su vehículo en un incidente de tráfico o “cualquier comportamiento en la conducción que intencionalmente pone en peligro a otros psicológicamente, físicamente, o ambos” (Smart y Mann, 2002; Dula y Geller, 2003).

Algunos estudios han explorado los determinantes de la *road rage*. Joven, sexo masculino, mayor tiempo detrás del volante, densidad de tráfico, mala conducción de otros, estrés general, tendencia a culpar a otros... son factores que contribuyen a esta manifestación de la agresividad en al conducción (Mientras que los perpetradores de la violencia vial pueden tener trastornos de abuso de sustancias, depresión y síntomas de ansiedad y rasgos de personalidad del cluster B, las víctimas de violencia vial pueden

padecer depresión y trastorno por estrés postraumático (Sansone y Sansone, 2010; Whijeratne et al., 2011; González-Iglesias, Gómez-Fraguela y Luengo-Martín, 2012).

Numerosos estudios han explorado la interpretación subjetiva de las situaciones, el estilo de vida y las actitudes como una de las influencias personales que contribuyen a la agresividad vial, junto a otros factores como el estado emocional, los mecanismos fisiológicos subyacentes a la conducción o las habilidades de conducción (Alonso et al., 2007b).

En esa percepción subjetiva, Raub y Wark (2001) destacaron la importancia de la profesión de los conductores a la hora de estimar si una situación en el tráfico se puede calificar como una conducta agresiva. Respecto a aquellos conductores cuya profesión se relaciona con el cumplimiento de las leyes de tráfico como los agentes policiales, consideran el exceso de velocidad como una forma de conducción poco agresiva, mientras que identifican como “agresivos pasivos” a aquellos conductores cuya acción fuerza a alterar el orden en otros conductores, obligándoles a “conducir a su manera”.

La policía municipal es testigo de primer orden de estas situaciones. Pero cómo percibe la agresividad en la conducción este colectivo. Si tomamos como punto de partida la población general encontramos los siguientes resultados.

Un análisis de una muestra de un total de 1228 encuestas para sujetos con permiso o licencia de conducción, mayores de 18 años,

mostró que las **opiniones generales sobre la importancia de la agresividad** en la conducción se pueden calificar en su conjunto como de alta valoración ( $X=8,6$ ), en cuanto a su importancia, utilizando una escala de 0 a 10, al igual que su influencia percibida sobre la accidentalidad ( $X= 8,63$ ) (Alonso et al., 2002b).

Hombres y mujeres valoran altamente la importancia de la agresividad en la conducción, aunque lo hacen de manera significativamente distinta. En este sentido, las mujeres valoran más que los hombres la importancia de ésta. En cuanto a la evolución de la valoración de la importancia de la agresividad con el incremento de la edad, no se encontraron diferencias significativas pero, parece que hay una tendencia a aumentar con la edad aunque esta tendencia aparece invertida para el grupo de 40 a 49 años.

La **incidencia de la agresividad en términos de frecuencia** también aparece como altamente percibida, ( $X= 7,5$ ), registrándose un alto grado de acuerdo en que se ha incrementado y sigue incrementándose ( $X= 8,1$ ). Si nos centramos en la variable sexo, observamos diferencias significativas entre ambos, siendo mayor la valoración realizada por las mujeres que la realizada por los hombres. En cuanto a la edad, aparecen diferencias significativas por grupos, siendo en este caso el grupo de 23-29 años el que obtiene las valoraciones más elevadas. A continuación encontramos los valores procedentes del grupo de 18-22 años y finalmente las puntuaciones del grupo de 14-17 años. Las valoraciones más bajas pertenecen a los grupos de 65 ó más y de 50-64 años. Por otro lado, los lugares



intermedios son alcanzados por los grupos de 40-49 años y 30-39 años.

Si tenemos en cuenta la **percepción del incremento de la agresividad en la conducción** en función de la edad, podemos observar diferencias significativas. En este caso, son las personas de edades comprendidas entre los 30-39 años y aquellos que tienen 65 ó más los que alcanzan los valores más altos. Por el contrario, los grupos de menor edad, 14-17 años y 18-22 años, realizan las valoraciones más bajas.

En cuanto a los **tópicos relativos a la edad y el sexo y su relación con la agresividad en la conducción**, se apoya mayormente el hecho de que los hombres conducen de forma más agresiva que las mujeres ( $X= 8,0$ ) al igual que el hecho de que los jóvenes conducen de forma más agresiva que la gente de mayor edad ( $X= 8,3$ ).

En este caso se establecieron diferencias significativas entre las valoraciones que cada sexo realiza sobre la conducción agresiva de los hombres. Concretamente, las mujeres valoran de forma más elevada la conducción agresiva por parte de los hombres. Si tenemos en cuenta los grupos de edad, se pudieron observar diferencias significativas en la valoración que los encuestados realizaron sobre si los hombres conducen de forma más agresiva. Concretamente, el grupo de encuestados de 30-39 años realiza las valoraciones más elevadas en este aspecto. Le sigue el grupo de 23-29 años y con poca diferencia el de 40-49 años. Por el contrario, el grupo de 65 ó más años y el grupo de 50-64 años llevan a cabo las valoraciones más bajas.

Si consideramos el sexo de los participantes en la encuesta, aparecen resultados significativos en la valoración que éstos hacen acerca de si los jóvenes conducen de forma más agresiva. En este caso, son los hombres los que valoran que es mayor la conducción agresiva en la población joven. Teniendo en cuenta la edad de los participantes, encontramos diferencias significativas. Destaca el grupo de 65 ó más años y el de 30-39 años por considerar que los jóvenes conducen de manera más agresiva. Por el contrario, los grupos de 18-22 años y 14-17 años valoran que es menor la agresividad de los jóvenes en la conducción.

Otra de las cuestiones que ha suscitado nuestro interés y que será analizada posteriormente en el colectivo policial, y de la que también queremos tomar referencia de los estudios realizados en la población general es la que hace referencia a los **propios comportamientos, escenarios y elementos agresivos**.

Alonso et al, (2002b), encontraron que en los **escenarios, contextos o situaciones en las que se pueden observar con frecuencia conductas de agresividad** en el tráfico la ordenación es clara y posiblemente relacionada con los niveles de circulación (a mayor, más alta valoración, utilizando una escala de 0 a 10, donde el 0 significa que la probabilidad de que se de una situación de agresividad es muy baja y el 10 que la probabilidad es muy alta) que suponen mayor probabilidad de encuentro y roce próximo con otros vehículos, siendo las situaciones “sin tráfico” las menos frecuentes ( $X=2,38$ ) y las salidas nocturnas de ocio las más frecuentes ( $X=8,1$ ) (ver Gráfico 10).

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

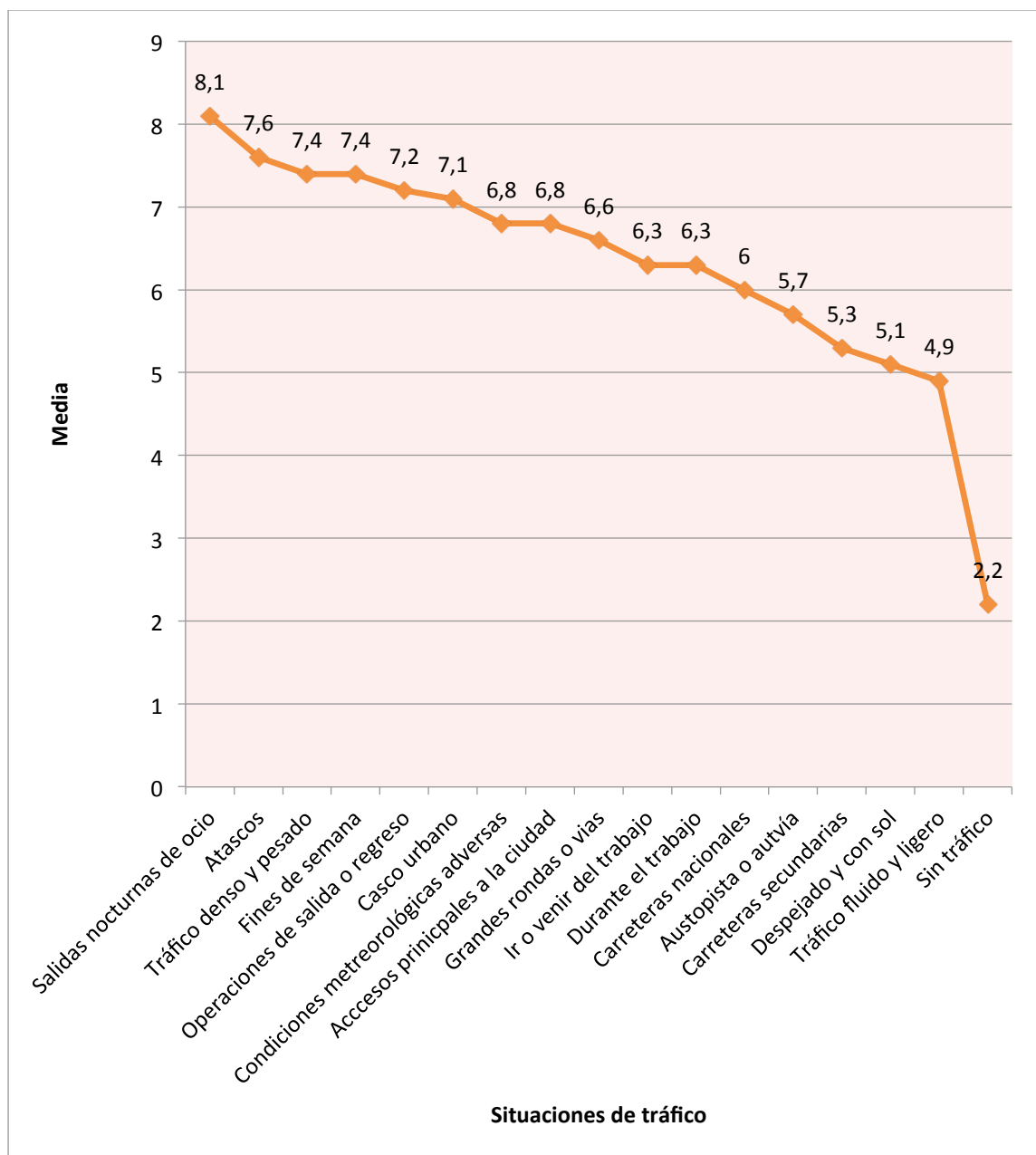


Gráfico 10. Frecuencia de conductas agresivas atribuida a diferentes situaciones (Fuente: Alonso et al., 2002b)

En un primer bloque podemos considerar aquellas situaciones que tienen que ver con el tipo de vía: Accesos principales a la ciudad, Grandes rondas o vías, Casco urbano, Autopista o autovía, Carreteras nacionales y Carreteras secundarias). La ordenación es clara y posiblemente relacionada con sus niveles de circulación (a mayor, más alta valoración) que suponen mayor probabilidad de encuentro y roce próximo con otros vehículos.

En el caso de considerar aquellas situaciones que se dan en función del tipo de desplazamiento (Ir o venir del trabajo, Durante el trabajo, Operaciones de salida o regreso, Fines de semana, Salidas nocturnas de ocio), encontramos en el extremo superior las “salidas nocturnas de ocio” (Media= 8,094); con una valoración intermedia los “fines de semana” y las “operaciones de salida o regreso” (Medias= 7,560 y 7,311), y por debajo los desplazamientos relacionados con el trabajo (Medias= 6,455 y 6,382).

Por otro lado, la meteorología aparece con menor incidencia respecto a las otras situaciones, aunque destaca la valoración que se hace en “condiciones meteorológicas adversas” (Media= 6,880) frente a “despejado y con sol” (Media= 5,238).

Finalmente, la densidad de tráfico muestra un patrón claro que recorre casi toda la escala de valoración, en la que los atascos y el tráfico pesado marcan su influencia (Medias= 7,706 y 7,540) frente a un punto medio de tráfico normal (Media= 5,087) y con una situación extremadamente baja en el caso de que no haya tráfico (2,384).

En el mismo estudio al que estamos haciendo referencia también se estudiaron los tipos de vehículos que pueden verse implicados en situaciones de agresividad en el tráfico, valorándose en una escala de 0 a 10, (significando el 0 que nunca se encuentran implicados y el 10 que siempre se encuentran implicados). Siendo el primero y más valorado el grupo formado por motocicletas ( $X=7,1$ ), deportivos ( $X=7$ ), y ciclomotores ( $X=6,8$ ); en la zona intermedia los taxis ( $X=5,8$ ), las furgonetas ( $X=5,5$ ), camiones ( $X=5,4$ ) y todo terrenos ( $x=5,1$ ); y en el extremo inferior los autobuses ( $X=4,5$ ).

En el estudio que nos ocupa, los autores obtuvieron resultados significativos en función del sexo. En este caso, son las mujeres las que realizan valoraciones más elevadas sobre la frecuencia de conductas agresivas en las siguientes situaciones: *“accesos principales a la ciudad”, “grandes rondas o vías”, “autopista o autovía”, “carreteras nacionales”, “carreteras secundarias”, “ir o venir del trabajo”, “durante el trabajo”, “operaciones de salida o regreso”, “finas de semana”, “salidas nocturnas de ocio”, “despejado y con sol”, “condiciones meteorológicas adversas como lluvia, niebla, etc.”, “atascos”, “tráfico denso y pesado” y “tráfico fluido y ligero*

Si nos centramos en la edad de los encuestados aparecieron diferencias significativas con una tendencia lineal en la que se puede observar una disminución de las valoraciones sobre la frecuencia de las conductas agresivas a medida que se incrementa la edad en las siguientes situaciones: *“operaciones de salida o regreso”, “finas de semana” y “tráfico denso y pesado”*. Además, también aparecen diferencias significativas con una tendencia en forma de “U” invertida

en las situaciones: “*accesos principales a la ciudad*”, “*grandes rondas o vías*”, “*casco urbano*”, “*carreteras nacionales*”, “*carreteras secundarias*”, “*ir o venir del trabajo*”, “*durante el trabajo*”, “*despejado y con sol*”, “*condiciones meteorológicas adversas como lluvia, niebla, etc.*” y “*atascos*”. En estas situaciones, son los grupos de edades comprendidas entre los 23-29 y 30-39 años los que realizan las valoraciones más elevadas en este sentido.

En síntesis, tras obtener estos resultados los autores (Alonso et al., 2002b) concluyeron que la importancia de la conducción agresiva como problemática social muestra una valoración muy alta por parte de la población española, como lo demuestra la media de 8´6 asignada en una escala de cero a diez por parte de los sujetos encuestados.

Esta valoración puede estar influida por muchos aspectos, de entre los que destacan: la frecuencia con que se percibe agresividad, la relación que tiene este tipo de comportamientos con la ocurrencia de accidentes, así como la percepción que tiene sobre si esta problemática se está incrementando.

Existe una creencia clara general que lleva a afirmar que son los hombres más que las mujeres los que tienen una mayor agresividad en la conducción. Por otra parte, existe una creencia, si cabe aún mayor, que considera a los jóvenes más agresivos en la conducción que a las personas de mayor edad.

Por otra parte, son las condiciones del tráfico (densidad, características del mismo) las que están mayormente asociadas con la aparición de agresividad en la conducción.

Y además, estos datos tienen una dirección clara, de tal forma que con malas condiciones de tráfico (densidad alta, congestión, atascos) la probabilidad de aparición de este tipo de conductas se incrementa.

Respecto de los tipos de vehículos implicados en las situaciones agresivas: Los vehículos que mayormente son percibidos como agresivos en la conducción son las motocicletas, seguidas de los deportivos y ciclomotores. Estos vehículos tienen unas características claras en cuanto al perfil y comportamiento de sus conductores, influenciado en gran medida por su edad.

Un segundo grupo percibido, aunque con menor incidencia, lo constituirían vehículos de transporte profesional: taxis, furgonetas y camiones. Los autobuses son considerados de forma especial, ya que su participación en este tipo de conductas es percibida todavía con menor frecuencia.

Un caso, el de los todo terreno, constituiría un grupo especial, al estar a un nivel muy parecido al de los vehículos de tipo profesional, sin realmente compartir las características comunes con éste. Este tipo de vehículos, cuya compra y consiguiente uso se está incrementando en nuestro país, requiere una atención especial .

### **2.4.3 Sobre la conducta prosocial en la conducción**

Otro de los aspectos relacionados con la seguridad vial, que ha acaparado la atención de los investigadores en los últimos años ha sido la conducta social en la conducción.

Las investigaciones realizadas en este ámbito tratan de identificar los factores que influyen en las relaciones interpersonales y que ayudan a comprender los procesos de interacción social. La conducción de vehículos constituye una forma de actividad humana en la que este componente social resulta más que evidente. El tráfico, como muchas otras actividades, se basa en un sistema de normas que regulan el funcionamiento social. El cumplimiento de estas normas no sólo es necesario para la seguridad, sino que también promueve el intercambio y la cooperación, contribuye a la cohesión social y garantiza la convivencia. Comprender las relaciones interpersonales y los procesos de interacción humana en general, y en particular las ideas, sentimientos y motivaciones subyacentes al comportamiento del conductor en las situaciones de tráfico, puede ayudar a mejorar su relación con las normas y con las demás personas, contribuyendo de forma decisiva a la seguridad vial.

Sin nos centramos en los patrones de conducta social, que en cierto modo podrían considerarse como los extremos de un mismo continuo: la “conducta prosocial” y la “conducta antisocial” del conductor, la investigación ha identificado una serie de factores relevantes que parecen estar relacionados con diversas formas de conducta antisocial. Por su parte, la investigación sobre los accidentes de tráfico y la seguridad vial también ha detectado una serie de



factores personales que guardan relación con las infracciones de tráfico y la conducción temeraria e imprudente.

Esto les hizo pensar a los autores que este tipo de variables personales podrían convertirse en el objetivo de programas dirigidos a la prevención y rehabilitación de las formas de conducción antisocial e iniciativas de educación vial que sirvieran para promover el comportamiento prosocial en situaciones de tráfico. Citan que algunas acciones de este tipo ya se han llevado a cabo en otros lugares. Ross y Antonowicz (2004), por ejemplo, han desarrollado un programa que ya se ha aplicado con éxito a más de 40.000 delincuentes y personas con problemas de conducta antisocial en 14 países.

Para concienciar a la población sobre este asunto Alonso et al. (2007b) llevaron a cabo un estudio global sobre la conducta social (prosocial/antisocial) dirigido a 1200 conductores españoles mayores de 18 años donde analizaron la percepción de la sociabilidad en una muestra de conductores españoles.

En primer lugar analizaron la **valoración de la gravedad de diferentes delitos** comunes o generales para compararlos con los delitos de seguridad en el tráfico, en una escala de 0 a 10. Las valoraciones de la gravedad de diferentes delitos fueron elevadas ya en todos los delitos superaron el valor 8. Al considerar la influencia de la edad en la valoración de los delitos, excepto los grupos de edades comprendidas entre los 36-45 y 56-65 años que de forma significativa consideran más graves los delitos generales que los de tráfico, el resto otorga valoraciones similares a ambos delitos

Concretamente, los conductores españoles consideran que los **delitos más graves** son las agresiones contra la libertad sexual (agresión, abuso, acoso sexual o corrupción de menores) ( $X=9,8$ ) y el homicidio ( $X=9,8$ ). A continuación, y también con una elevada puntuación se sitúan los delitos contra la libertad (amenazas, secuestros, coacciones, detenciones ilegales, etc.) ( $X=9,5$ ), seguidos por los delitos de lesiones por agresión ( $X=9,2$ ). Los delitos contra la seguridad del tráfico obtuvieron una valoración de 9,1 a la que siguieron los delitos contra el patrimonio (hurtos, robos, apropiación indebida, estafa, alteración de los precios) ( $X= 8,8$ ) y los delitos contra el honor (lesiones, calumnias o injurias) ( $X=8,2$ ).

Al analizar las puntuaciones medias emitidas por los entrevistados sobre la gravedad de una serie de delitos contra la seguridad del tráfico, Alonso et al., (2007b) encontraron que el delito considerado más grave fue la conducción temeraria poniendo en peligro la vida o integridad de las personas, cuya puntuación media fue de 9,7. Los delitos de omisión del deber de socorro, la conducción bajo la influencia del alcohol u otras sustancias y colocar en la vía obstáculos que originen riesgo para la circulación, han sido valorados con puntuaciones medias similares. Los conductores españoles consideran que el delito contra la seguridad del tráfico menos grave (puntuación media de 8,8) es negarse a someterse a las pruebas legalmente establecidas para comprobar la presencia de alcohol u otras sustancias. En cuanto a las diferencias encontradas en función del sexo, las mujeres otorgan mayor gravedad que los hombres a todos los delitos de tráfico estudiados. Si agrupamos a los conductores en función de la edad también podemos observar una tendencia, a tenor

de la cual, a medida que aumenta la edad también lo hace la gravedad asociada a los delitos de tráfico estudiados.

Estos autores, también valoraron la **prosocialidad autopercebida y la prosocialidad en la población general de conductores**, tanto en el ámbito vital como en el ámbito específico del tráfico. Para ello, definieron la persona prosocial, como “aquella que manifiesta conductas de ayuda, solidaridad, cooperación, es decir que se preocupa mucho por los demás” (Alonso et al., 2007b). En el ámbito del tráfico, una persona prosocial, “es aquella que ayuda, coopera, colabora y facilita la conducción y la circulación de otros usuarios” (Alonso et al., 2007b). Tras mostrar a los entrevistados esta definición se solicitaba a los entrevistados que, en una escala de 0 (nada) a 10 (mucho), valorasen cuán prosociales se consideraban o consideraban a los demás. Las valoraciones medias obtenidas en las estimaciones sobre uno mismo y sobre los demás, tanto desde una perspectiva vital como en el contexto viario se recogen en el Gráfico 11.

## PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

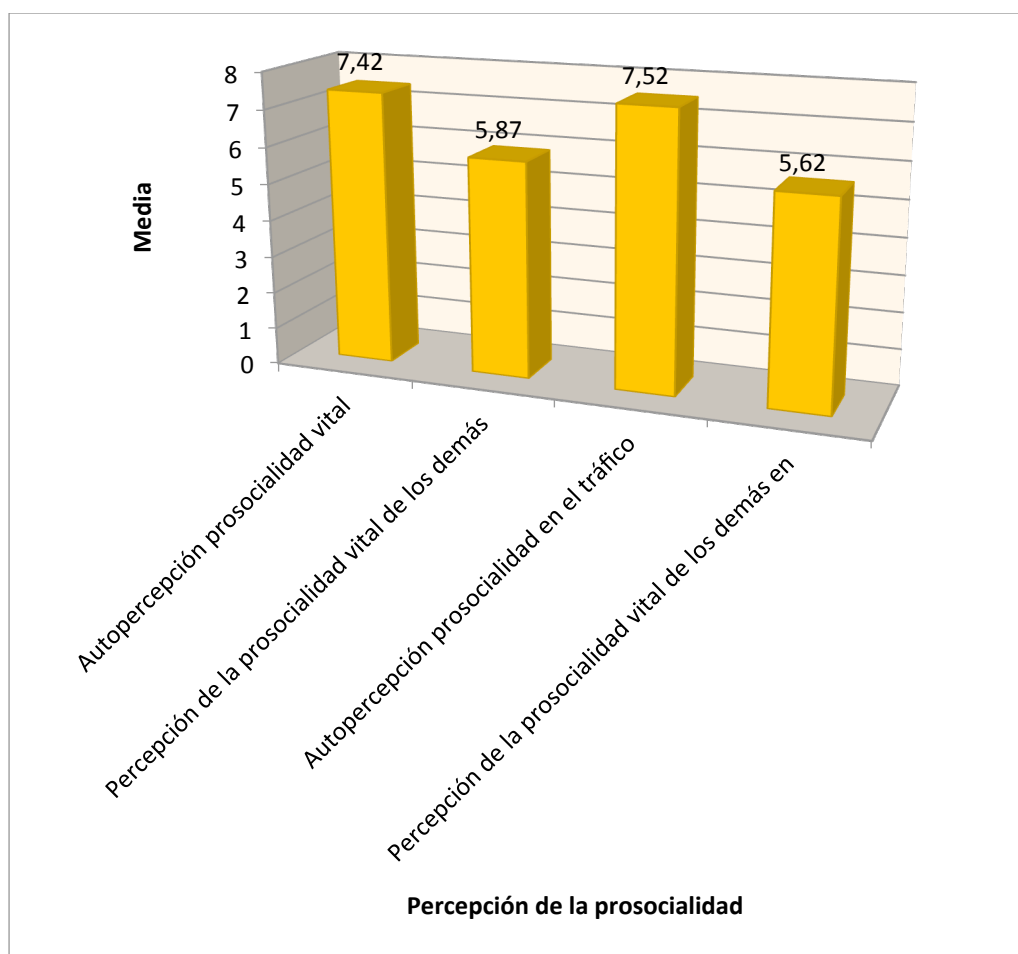


Gráfico 11. Puntuaciones promedio de las valoraciones sobre la prosocialidad. (Fuente: Alonso et al., 2007b).

La puntuación media obtenida en las **autovaloraciones** emitidas por los propios encuestados fue de 7,42, por tanto, a nivel **vital** los conductores señalan ser bastante prosociales. La edad y el sexo no influyen de forma significativa sobre las valoraciones de los encuestados acerca de su propia prosocialidad vital.

La puntuación media procedente de las valoraciones que los conductores realizaron sobre su conducta **prosocial en el tráfico** varía respecto a la obtenida a nivel vital. En este sentido, los conductores se autoevalúan como más prosociales en el contexto vial que en el contexto general vital. En el contexto concreto del tráfico esta puntuación es 7,52.

En cuanto a las autoevaluaciones emitidas sobre la prosocialidad en el contexto **concreto del tráfico**, el sexo no permite establecer diferencias significativas, mientras que la edad influye de forma significativa en dicha autovaloración. De este modo, los conductores de edades comprendidas entre los 18-35 años son quienes en mayor medida se autoevalúan como conductores con tendencia antisocial (grupo medio-antisocial), mientras que el grupo de 36-45 años destaca por considerarse conductores prosociales (grupo medio-prosocial). Finalmente, a partir de los 45 años los conductores se autoevalúan como los más prosociales. Por tanto, a medida que aumenta la edad también lo hace la autovaloración como conductores prosociales.

En cuanto a la estimación sobre la prosocialidad vital de los demás destaca sobre todo, teniendo en cuenta la evaluación sobre la propia prosocialidad, la consideración de “los otros” como más antisociales que uno mismo. En este sentido, la valoración media de los encuestados sobre la prosocialidad general vital del resto de la población española ha sido 5,87; como vemos una puntuación considerablemente menor a la evaluación de uno mismo (7,42). De este modo, el 38,4% de “los otros conductores” forma parte del grupo

caracterizado por una baja prosocialidad en el contexto vital, mientras que el 56,7% quedaría enmarcado en el grupo que dispone de una prosocialidad media. Sin embargo, tan sólo el 4,9% de "los otros conductores" son, en opinión de los encuestados, personas prosociales.

Las valoraciones que los encuestados han realizado acerca de cuán prosociales son el resto de conductores en el contexto del tráfico, reflejan datos similares a la evaluación emitida sobre la prosocialidad en el ámbito vital general. Asimismo, los encuestados consideran que "los otros" son menos prosociales en el tráfico que en el ámbito vital, siendo las medias 5,62 y 5,87, respectivamente. Además, un porcentaje superior de conductores (42,5%) queda enmarcado dentro del grupo de baja prosocialidad (medio antisocial). Es decir, los encuestados consideran que los "otros" son más antisociales en el contexto del tráfico que en el ambiente vital.

El sexo, no influye de forma significativa sobre la valoración que los entrevistados han emitido acerca del nivel de prosocialidad general de la población española. En cambio, señalan en mayor medida que el comportamiento en general de la población española está marcado por una tendencia antisocial los jóvenes de 18-25 años,

Por último, los grupos considerados más prosociales por los conductores encuestados por Alonso et al., (2007b) son las mujeres (alrededor del 25% así lo estima) y las personas adultas (el 21% en este caso). Asimismo, un porcentaje considerable de conductores

también considera prosociales en el contexto vial a los jóvenes (6,4%), los conductores profesionales (5,6%) y las personas mayores (5%).

Por otro lado, los conductores españoles consideran a los jóvenes (un 38,7% así lo considera) y al colectivo de varones (12,8%) como los grupos más antisociales en el escenario vial. Asimismo, también atribuyen comportamientos antisociales a las personas mayores (7%) y a los conductores de transporte público (3,8%).

#### 2.4.4 Sobre los aspectos normativos y legislativos

*“Nunca se debe subestimar la importancia del papel de la percepción pública de la aplicación de la ley”*  
(Lawenforcement.com (2012).

Las leyes de tráfico son establecidas con el fin de disuadir de la conducción peligrosa y otras infracciones de tráfico y reducir los accidentes de tráfico (Traynor, 2009), sin embargo, para que la disuasión sea eficaz, el público debe conocer esas leyes y tener la percepción de que la probabilidad de ser aprehendido y castigado por infringirlas es alta (Wright, 2010).

En un proyecto a gran escala, dónde se estudió el conocimiento y valoración de la población española sobre la justicia en el tráfico, Alonso et al., (2008b) analizaron los resultados obtenidos, sobre tres cuestiones relacionadas con la normativa, el **nivel de conocimiento**, la percepción de eficacia y la calificación de las normas de tráfico y seguridad vial.

El conocimiento autopercibido de la normativa de tráfico se estableció en los niveles “mucho”, “bastante”, “poco” y “nada”. De los 1113 conductores encuestados, el 70,4% de los encuestados señaló que conocía bastante bien la normativa, frente a un 10,8% que declaró conocerla *mucho* y un 18,8% que manifestó conocerla poco o nada (17,7% y 1,1% respectivamente).

Respecto a la **eficacia de las normas** como medida para evitar los accidentes de tráfico, valorada en una escala de 0 a 10, casi un 50% de entrevistados (43,3%) considera que éstas son notablemente eficaces, lo que queda reflejado en la puntuación de ente 7 y 8 ( $X=7,5$ ) y un 21,7% las califica como de una eficacia sobresaliente. Aproximadamente el 95% de los encuestados aprueba la eficacia de las normas; de éstos un 74% califica la eficacia con un notable o sobresaliente. Finalmente, sólo un 5,5 de los participantes en el estudio otorgaron una puntuación a la eficacia de la normativa inferior a 4, suspendiendo la eficacia.

Si analizamos la **calificación de las normas de tráfico** realizada por los conductores participantes en este estudio, el 87,9% las valora justas frente al 12,1% que piensa que son injustas; el 68,6% señalaron que eran adecuadas mientras que el 31,4% estimó que eran excesivas o escasas; el 86% consideró que estaban bien hechas y un 14% que estaban mal hechas. En el estudio citado, fueron los conductores que se auto-evaluaban como poseedores de un mayor nivel de conocimiento de las normas de tráfico quienes valoraron mayor la eficacia de las mismas como medida para evitar los accidentes de tráfico.



La edad no está relacionada con el nivel de conocimiento, la calificación y la percepción de la eficacia de las normas. Sin embargo, el sexo sí que influye en la percepción y en la calificación de las normas. Las mujeres califican mejor las normas que los varones.

A pesar de que las puntuaciones sobre la valoración de la eficacia de las normas son similares en todos los encuestados independientemente de su conocimiento sobre las mismas (entre 7,20 y 7,69), aunque sin diferencias estadísticamente significativas, son los conductores que se auto-evalúan poseedores de un mayor nivel de conocimiento (Mucho o Bastante) de las normas de tráfico quienes valoran mayor la eficacia de las mismas como medida para evitar los accidentes de tráfico.

Además, aquellos conductores que consideran las normas adecuadas son quienes valoran mayor (7,88) la eficacia de las mismas para evitar accidentes de tráfico. Como vemos en la Gráfica 16, los conductores que consideran que las normas son escasas son también quienes menor puntuación otorgan a la eficacia de éstas como medida para reducir o evitar siniestros de tráfico. Concretamente, la valoración realizada por el grupo de conductores que considera que las normas son adecuadas difiere estadísticamente de aquellos que piensan que son excesivas o escasas. Sin embargo, no existen diferencias entre estos dos grupos aunque en cada caso la disminución en la calificación se debe a diferentes atributos.

Por otro lado, también son significativas las diferencias entre la eficacia otorgada a las normas y la calificación de éstas en términos de justas/injustas. Así, aquellas personas que consideran que las normas son justas otorgan una mayor puntuación a la eficacia de las mismas como medida para evitar los accidentes de tráfico.

Si consideramos la valoración emitida por los conductores acerca de si las normas están bien/mal hechas, observamos de nuevo diferencias significativas. Recordemos que más del 85% de los conductores piensa que las normas están bien hechas. Sin embargo, y de forma lógica, aquellos que estiman que están bien hechas también consideran que éstas son más eficaces para reducir los accidentes de tráfico.

En el estudio realizado por Alonso et al., (2008b), los autores también analizaron diversas cuestiones relacionadas con las sanciones, entre otras, la percepción de la finalidad de la sanción y los criterios para establecer el tipo de sanción.

Respecto a la primera cuestión, se planteó a los encuestados que valorasen su grado de acuerdo (totalmente de acuerdo, bastante de acuerdo, poco de acuerdo o nada de acuerdo) con diferentes **finalidades de la sanción** (recaudatoria, educativa, castigadora) (ver Gráfico 12). Casi el 60% de los entrevistados consideró que la *recaudación* es el objetivo básico de las sanciones (el 40% bastante de acuerdo, mientras que el 19,5% manifestó un acuerdo total con

esta afirmación). El 41,2% restante estuvieron poco de acuerdo (27,2%) o en desacuerdo (14%) con la afirmación planteada.

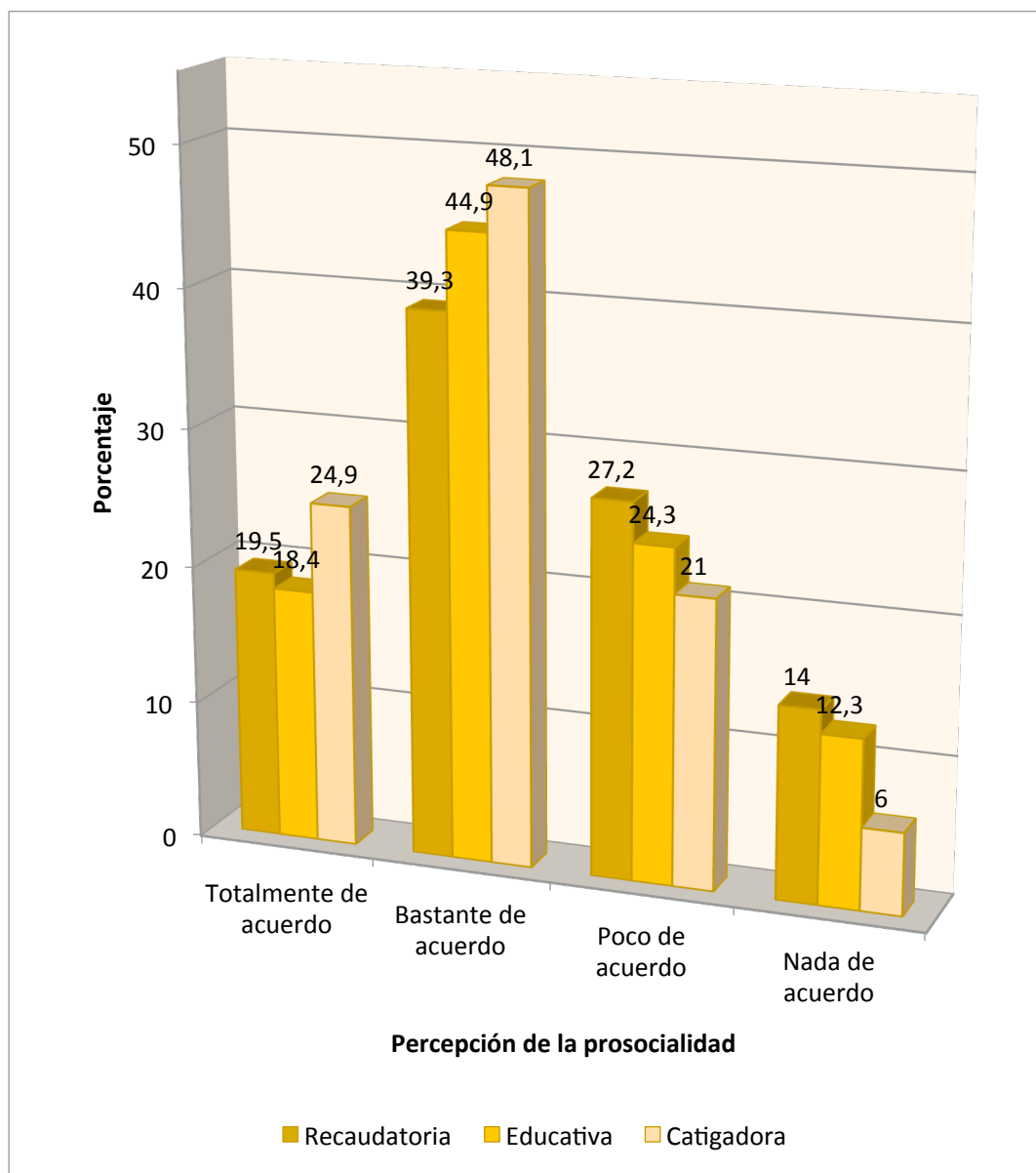


Gráfico 12. Distribución porcentual de los conductores en función del grado de acuerdo con la finalidad de la sanción. (Alonso et al., 2008b).

Por otro lado, el 18,4% afirma estar totalmente de acuerdo y el 44,9% muestra bastante acuerdo con la afirmación que plantea que la finalidad básica de las sanciones es *educativa*. Sin embargo, alrededor del 36% de los conductores encuestados está poco o nada de acuerdo con la función educativa de la sanción.

Finalmente, el 73% de los encuestados se muestra de acuerdo con la que la sanción cumple una función fundamentalmente *castigadora*. Concretamente, uno de cada cuatro está totalmente de acuerdo y cerca de la mitad (48,1%) bastante de acuerdo al respecto. El 27% restante se manifiesta poco (21%) o nada de acuerdo (6%) con esta afirmación.

No existen diferencias significativas entre el grado de acuerdo que los conductores han manifestado sobre la finalidad recaudatoria de la sanción y el nivel de conocimiento que dicen tener sobre la normativa o legislación actual en materia de tráfico y seguridad vial. Sin embargo, se observa una tendencia en la que aquellas personas que manifiestan un mayor conocimiento sobre la normativa actual piensan en menor medida que la finalidad última de la sanción es recaudatoria.

Del mismo modo, a pesar de que las diferencias no son significativas, aquellos conductores que estiman que su conocimiento sobre la normativa actual es elevado, consideran que la finalidad de la sanción es fundamentalmente educativa.

Sin embargo, aparecen diferencias significativas cuando nos centramos en la valoración realizada por los conductores sobre la función castigadora de las sanciones. Así, aquellos conductores que manifiestan tener un conocimiento elevado de las normas también consideran que la finalidad de la sanción es fundamentalmente castigadora. Concretamente, el 35,8% de los que afirman conocer muy bien las normas de tráfico, estiman que la principal función de las mismas es castigadora. La edad no se relaciona con la finalidad atribuida a la sanción.

La percepción de la supervisión así como su finalidad no depende de la edad y el sexo del conductor.

Cuando se les pidió a los participantes que valorasen la **supervisión policial** (bajo las opciones de escasa, adecuada o excesiva), el 65,9% de los conductores consideró que era escasa mientras que el 28,7% pensaba que era adecuada mientras que sólo un 5,5% estimó que la supervisión o vigilancia policial era excesiva.

Existe una coincidencia entre percepción de la supervisión policial y la calificación de las normas. En este sentido, aquellos que perciben la supervisión policial como escasa, adecuada o excesiva también consideran las normas de tráfico escasas, adecuadas o excesivas, respectivamente. Aquellos conductores que estiman que la supervisión policial es excesiva valoran con puntuaciones menores la eficacia de las normas en materia de tráfico y seguridad vial como medida para evitar los accidentes de tráfico.

Respecto a los **criterios para establecer el tipo de sanción** los conductores entrevistados por Alonso et al. (2008b) manifestaron su grado de acuerdo en que éstas deben basarse en criterios de peligrosidad, gravedad o consecuencias e la infracción. El criterio más aceptado fue el de peligrosidad de la acción o conducta. El criterio de las consecuencias de la infracción para aplicar el tipo de sanción es el que presenta mayores discrepancias.

La justicia en el marco del tráfico fue analizada por Alonso et al., (2008b), abordando cuestiones relacionados con el funcionamiento de la justicia en general en nuestro país en el que enmarcaron el funcionamiento de la justicia en tráfico y seguridad vial y la implicación de los respondientes en algún juicio de tráfico.

Cuando se trata de valorar el **funcionamiento de la justicia en España**, únicamente el 0,8% de los encuestados considera que el funcionamiento de la justicia en España es muy bueno; mientras que el 17,9% piensa que es bueno. Sin embargo, para el 59,8% de los conductores encuestados el funcionamiento de la justicia en nuestro país es regular y el 21,5% considera que es muy malo.

De forma similar, en el ámbito concreto del **funcionamiento de la justicia en el ámbito del tráfico y la seguridad vial**, el 30,1% de los encuestados considera que el funcionamiento de la justicia en este ámbito es bueno o muy bueno, mientras que para el 57,5% de los conductores el funcionamiento es regular, el 12,4% estima que el funcionamiento de la justicia en nuestro país en materia de tráfico y seguridad vial es muy malo.

En España en la valoración del funcionamiento de la justicia en materia de tráfico y seguridad vial no influye ni la edad, ni el sexo de los conductores.

Sin embargo, a medida que aumenta la valoración positiva del funcionamiento de la justicia en materia de tráfico y seguridad vial, se incrementa la calificación que los conductores otorgan a la eficacia de las normas como medida para reducir los accidentes de tráfico. Además, una visión positiva del funcionamiento de las normas en materia de tráfico y seguridad vial influye en una mejor valoración de la eficacia de las mismas.

Como usuarios de la vía, todos somos susceptibles de vernos **implicado en un juicio de tráfico**, bien por que hemos sido testigos de un incidente o accidente, bien porque hemos sido víctimas o porque somos inculcados. Esta cuestión fue analizada por Alonso et al., (2008b) encontrando los siguientes resultados: tan sólo el 16,8% de la población encuestada se ha visto implicada en alguna ocasión en un juicio de tráfico. Del total de personas que se han visto implicadas alguna vez en un juicio de tráfico, el 43,9% lo hizo en calidad de víctima, mientras que, el 26,7% lo hizo en calidad de testigo y el 29,4% como inculcado.

No se han observado diferencias significativas entre la implicación de un conductor en un juicio de tráfico y su nivel de conocimiento sobre la normativa actual en materia de tráfico y seguridad vial.

Del mismo modo, tampoco hay diferencias significativas entre la participación de los encuestados en algún juicio de tráfico y la

calificación en términos de *Justas / Injustas, Adecuadas / Excesivas / Escasas y Bien hechas / Mal hechas* realizada sobre la normativa. La consideración de la finalidad de la sanción (*Recaudatoria /Educativa /Castigadora*) en relación con la implicación en un juicio de tráfico tampoco ha dado lugar a resultados significativos.

En este estudio también se valoró el grado de acuerdo de los entrevistados respecto a tres afirmaciones acerca de las creencias sobre **finalidad de la actuación de la policía de tráfico** en sus funciones de supervisión y control. El análisis de las creencias sobre la finalidad de la supervisión policial puso de manifiesto que un elevado porcentaje de conductores piensa que los agentes se colocan en determinados lugares para “pillarnos” Concretamente, un 77% de los encuestados estuvo bastante o completamente de acuerdo con que la finalidad de la vigilancia policial es “pillar” a los conductores. La función de vigilar y velar por la seguridad de los usuarios de la vía también fue reconocida por un porcentaje importante de usuarios. Casi un 73% de los usuarios manifestó su grado de completo o bastante acuerdo en relación con esta función

Sin embargo, el grado de desacuerdo ante la afirmación de que los agentes se colocan en los sitios más peligrosos es elevado. Casi la mitad de los usuarios está poco (32,6%) o nada (16,3%) de acuerdo con que la vigilancia policial se sitúa en los lugares más peligrosos.

Si analizamos las opiniones de los conductores sobre la ubicación de los agentes de tráfico observamos que, aquellos que



opinan que los agentes se colocan en determinados lugares únicamente para “pillarnos” son quienes se han visto implicados en mayor medida en algún juicio de tráfico. A modo de ejemplo, el 46% de los conductores que se han visto implicados en alguna ocasión en un juicio de tráfico considera que los agentes se ponen en ciertos lugares con el único objetivo de “pillarnos”. Si bien las diferencias no son significativas, se observa una tendencia en la que destacan aquellos conductores que consideran que el funcionamiento de la justicia en España es muy malo por ser quienes se han visto en mayor medida implicados en alguna ocasión en un juicio de tráfico.

De igual modo, aunque las diferencias tampoco son estadísticamente significativas, se observa una tendencia en la que aquellos conductores que no se han visto implicados en algún juicio de tráfico, valoran ligeramente superior la eficacia de las normas en materia de tráfico y seguridad vial como medida para evitar los accidentes de tráfico.

Por último, cabe destacar que testigos, inculcados y víctimas implicados en juicios de tráfico valoran del mismo modo la eficacia de las normas como medida para evitar los accidentes de tráfico.

Las medidas sancionadoras, son medidas reparadoras de las infracciones de tráfico cuya finalidad es reducir los accidentes de tráfico. Los resultados presentados por (Alonso et al., 2008b) proceden de la valoración que hacen los encuestados sobre la **eficacia de una serie de medidas** de este tipo para reducir los accidentes de tráfico, utilizando una escala de 0 a 10. Concretamente: incrementar el coste

de la sanción, ajustar la sanción económica a las posibilidades económicas del sancionado, retirada temporal del carné, retirada total del carné, incrementar el coste de los seguros, incrementar la responsabilidad penal (cárcel o prisión), incrementar la supervisión policial, el carné por puntos y trabajos para beneficios de la comunidad.

Los conductores evaluaron la retirada temporal del permiso de conducción como la medida más eficaz para disminuir el número de accidentes de tráfico ( $X= 7,6$ ), seguida de la “escasa” supervisión policial ( $X= 7,5$ ). La medida que los encuestados valoran como más eficaz para reducir los accidentes de tráfico es aquella que apuesta por una retirada temporal del carné. Asimismo, consideran que incrementar la supervisión policial contribuiría de forma importante en la reducción de los siniestros de tráfico, lo cual es coherente si recordamos que el 65,9% de los conductores estima que ésta es escasa y tan sólo el 28,7% piensa que es adecuada.

Los trabajos en beneficio de la comunidad ( $X= 7,2$ ), la retirada total de carné ( $X= 7,1$ ), el carné por puntos ( $X= 6,7$ ) e incrementar la responsabilidad penal ( $X= 6,3$ ) ocupan una posición intermedia cuando se valora su eficacia para disminuir los accidentes de tráfico.

Las medidas de carácter económico se valoran de forma menos eficaz. Así, el ajuste de la sanción económica a las posibilidades del sancionado recibe una puntuación media de 5,8 sobre 10, mientras que esta media es de 5,6 cuando se plantea incrementar el coste de la sanción. Finalmente, incrementar el coste de los seguros se considera la medida menos eficaz para reducir los accidentes de tráfico ( $X= 2,9$ ).

Es la medida que más veces “suspende” con un cero (35% de los encuestados la puntuaron con un 0) en opinión de los encuestados.

La valoración de la eficacia de las diferentes medidas para reducir los accidentes difiere en función de las características de los conductores. Así, la nota asignada está condicionada, en gran medida, por los diversos aspectos: el sexo, la edad, la ocupación, los kilómetros recorridos al año (exposición al riesgo), la implicación o no del usuario en algún accidente de tráfico, la antigüedad del permiso, la calificación que emite sobre las normas de tráfico, si ha recibido o no algún tipo de sanción y si se ha visto o no implicado en algún juicio de tráfico.

Las mujeres han valorado de forma significativamente más positiva la eficacia de todas las medidas planteadas excepto en los casos de ajustar el coste de la sanción y los trabajos para beneficio de la comunidad.

En cuanto a las diferencias en la valoración de la eficacia de ciertas medidas para reducir los accidentes de tráfico considerando la edad de los conductores encontramos diversidad en los resultados. Así, cada tramo de edad atribuye más efectividad a una medida diferente. Concretamente, las personas de 30 a 44 años son quienes más eficacia atribuyen a la retirada temporal del carné y al incremento de la supervisión policial, mientras que los conductores de 18 a 24 años consideran más eficaces las medidas que apuestan por un incremento en la responsabilidad penal y por la retirada total del carné. Finalmente, los conductores más jóvenes (14 a 17 años) evalúan de forma superior que el resto de grupos de edad el incremento del coste

de los seguros como medida para reducir los accidentes de tráfico (recordemos que la puntuación media no alcanzaba el valor 3).

Más recientemente en el último estudio europeo sobre las actitudes viales en Europa “Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe” (SARTRE4, 2012), se analizó la percepción de los encuestados en relación a las medidas para mejorar la seguridad vial. Para ello exploraron las opiniones de las personas entrevistadas sobre una serie de políticas de seguridad vial.

Para combatir el consumo de alcohol en la conducción, de los 21280 entrevistados a lo largo de los 19 países estudiados, el 13% de conductores estaban a favor de disminuir el límite legal de alcohol permitido, mientras que el 46% defendieron la tasa de alcohol 0,0. El número de conductores en apoyo de una prohibición de alcohol al conducir se ha incrementado en Alemania, Bélgica, Grecia, Italia, Estonia, Irlanda, Polonia, Austria, Hungría y España.

Cuando se le pidió a los usuarios que manifestasen su apoyo a los **mecanismo** que podrían ayudar a la seguridad vial declararon: el “alcohol lock” (para evitar que un coche arranque si el conductor supera el límite legal de alcohol), el detector de fatiga (para advertir a los conductores a parar), la caja negra (para identificar lo que causó un accidente) y mecanismos de limitación de la velocidad (instalados en los coches para evitar que los conductores excedan el límite de velocidad).

Otros usuarios de la vía fueron los más favorables a utilizar dispositivos de seguridad, seguidos de los conductores de

automóviles, siendo los conductores de vehículos de dos ruedas motorizados los menos “pro seguridad”. Un total del 83% de usuarios estuvieron a favor del “alcohol block”. Las diferencias entre los países fueron mínimas, lo que indica un amplio consenso entre los usuarios europeos para utilizar mecanismos preventivos del consumo de alcohol en los vehículos.

Las actitudes respecto a las medidas de control de velocidad (cámaras automáticas en semáforos, cámaras de vigilancia de velocidad, vigilancia automática entre dos puntos) mostraron grandes variaciones en los niveles de apoyo público entre los diferentes países.

Los niveles más bajos de apoyo a las medidas de control de velocidad se dieron en países que ya contaban con un fuerte despliegue de sistemas de cámaras tanto fijas como móviles para el control de exceso de velocidad. La mayoría de los usuarios defendieron cuatro medidas de “traffic calming”, destinadas a reducir el uso/velocidad de los vehículos en las zonas urbanas y a la mejora de la seguridad. Las personas más a favor no fueron los conductores, los conductores que conducen menos de 1000 km al año, las mujeres, las personas de más de 55 años y residentes en localidades de 100 000 o menos. Además defendieron la creación de aceras para peatones y más carriles bici.

En cuanto al endurecimiento de las penas, la mayor parte de los usuarios de la vía encuestados excepto los usuarios de vehículos de dos ruedas motorizados, estuvieron a favor de aumentar las sanciones contra quienes excedan los límites de velocidad, consuman alcohol al volante, no utilicen sistemas de seguridad (cinturones de seguridad), no

utilicen el casco o utilicen el teléfono móvil mientras conduce. Elevar las penas sobre la conducción bajo los efectos del alcohol obtuvo un apoyo entre el 80 - 90%. Entre los países con los niveles más altos de apoyo estuvieron:.

- Hungría: sanciones más duras para el exceso de velocidad (91% de otros usuarios de la vía, 72% de los conductores, 69% de motoristas).
- Irlanda: penas más duras para el uso de los teléfonos de mano durante la conducción (89% de otros usuarios de la vía).
- Chipre: penas más severas por no usar cinturón de seguridad (89% de los conductores de coche).

Entre los países menos favorables al aumento de las sanciones se incluyeron:

- Francia: sólo el 20% de motoristas apoyan sanciones por exceso de velocidad
- Italia: el 52% de usuarios de vehículos de dos ruedas motorizados apoyan sanciones para la conducción bajo los efectos del alcohol
- Eslovenia: el 42% de los conductores apoyan las sanciones por no uso de cinturones de seguridad
- Finlandia: el 30% de los conductores apoyan sanciones para el uso de teléfonos de mano mientras se conduce.

#### **2.4.5 Sobre la educación y la formación vial**

Ha sido ampliamente demostrado que la educación vial es la mejor base y la mejor garantía de la seguridad vial futura. De hecho en las últimas décadas y desde el ámbito mundial, la educación ha sido considerada como “una solución milagrosa” (Alonso et al., 2003b). La formación vial, junto con la educación vial, es otra de las medidas preventivas de la inseguridad vial que más extensamente se ha considerado para reducir y erradicar los accidentes de tráfico.

La formación vial, como medio de mejorar el desempeño del conductor y de reducir los accidentes de tráfico, e inherentemente como procedimiento de enseñanza-aprendizaje de la conducción de los ciudadanos, se ha visto sometida a un constante y continuo cuestionamiento. Esto es debido, en gran parte, a la frecuencia con que los conductores noveles se ven implicados en la siniestralidad. No olvidemos que la vasta mayoría de conductores obtienen el permiso de conducir antes de los 25 años en prácticamente todos los países del mundo motorizado. En consecuencia, a los problemas del conductor novel se añaden los del conductor joven.

La importancia de la formación, no sólo va a influir en los primeros años de la conducción si no que va a marcar toda la trayectoria del conductor a lo largo de su “carrera automovilística” (Alonso et al., 2003b).

En este contexto el cuerpo policial, además de sus labores en la supervisión y control del tráfico, es uno de los agentes que más contribuyen a la educación vial en muchos de los países que ponen en

marcha esta valiosa herramienta de forma más o menos formal. En la educación vial, como instructores, colaboradores en la elaboración de rutas seguras, como asesores los conductores para la circulación en las cercanías de los centros escolares, gestionando parques de educación vial... En la formación vial impartiendo prácticas, emitiendo certificados...

Alonso et al. (2003b) analizaron la opinión de un grupo de usuarios sobre tres **tópicos comunes en el ámbito de la formación y la educación vial**, para que valorasen su grado de acuerdo. Estos tópicos fueron 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. Los autores utilizaron una escala de 0 a 10 en función del grado de acuerdo con cada una de las tres afirmaciones planteadas. 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 significativas (entre edades = 5,89; entre sexos = 5,27).

Si consideramos la variable sexo, los autores únicamente encontraron resultados significativos en uno de los tres aspectos analizados. Así, 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.

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, los autores observaron 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”* los autores encontraron que las personas que 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 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 dio 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, se apreció 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.

Son diversos los **agentes que contribuyen a la educación y la formación vial** de los usuarios de la vía. Un agente claro es la propia policía municipal. La población general valora la participación de este colectivo en su formación y educación vial. Pero cómo considera la propia policía que ha contribuido su cuerpo en su educación y formación vial. Para abordar esta cuestión Alonso et al., 2003 solicitaron a una muestra de conductores españoles que valorasen en una escala de 0 a 10 la mayor o menor **contribución de un conjunto de agentes en su educación y formación vial**, significando 0 ninguna contribución y 10 la máxima contribución.

Los resultados de este estudio mostraron que 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 por debajo del valor medio en la escala de 0 a 10. Sin embargo, existen diferencias estadísticamente significativas entre ellos ( $F= 201,29$ ;  $gl= 6$ ;  $P< ,001$ ). Así, 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 vial como los familiares, amigos y compañeros, y policías, apenas han contribuido en su educación y formación vial, lo que según los autores 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.

Atendiendo a la variable sexo, los autores observaron que son las mujeres en comparación con los hombres, quienes valoran en mayor medida a los “*Padres*” y “*Otros familiares*” como los agentes que más contribuyen 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.

Teniendo en cuenta los grupos de edad de los encuestados 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 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 se encontró en la valoración de 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.

Los “*Profesores de autoescuela*” como agentes importantes para la educación y formación vial son altamente 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, los grupos de personas más jóvenes (14-17 años) valoran de forma más elevada la contribución de la “*Policía*” 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 23-29 años estiman en menor medida la contribución de estos agentes a la educación y formación vial.

## 2.5 Estudios precedentes sobre los cuerpos policiales

Foward y Ojala (2008) realizaron una investigación en Suecia sobre las **actitudes de la policía hacia la vigilancia de tráfico** en la que compararon los resultados de 1999 con 2007 a lo largo de dos estudios. Su informe describe los resultados obtenidos a partir de dos estudios de cuestionarios que tenían por objeto aumentar los conocimientos sobre las actitudes y el planteamiento de la policía ante la seguridad vial y si estas actitudes habían cambiado con el tiempo.

En la década de 1990 se llevaron a cabo diferentes cambios organizativos en la policía que tuvieron un efecto directo sobre la vigilancia y control del tráfico en el país. Se estableció que una unidad de la policía local asumiese parte de supervisión del tráfico, al mismo tiempo que la cantidad de policías de tráfico era reducida a la mitad.

La intención de la nueva organización policial inicialmente era buena, pero las críticas pronto se dirigieron hacia la actividad, ya que se consideraba que era imperfecta. Una de las razones fue sin duda el hecho de que se amplió la actividad al mismo tiempo que se aplicaban importantes recortes en las fuerzas policiales. En los últimos años del estudio, la policía había realizado esfuerzos para mejorar su labor de vigilancia de tráfico. Para ello, se elaboró una estrategia nacional para la seguridad en el tráfico acompañada de diversos planes de acción. La policía debía vigilar, controlar e informar de las infracciones de tráfico para lo que se aumentaron los recursos económicos a disposición de la policía.

En el primer estudio, durante el periodo de los grandes cambios, 729 policías elegidos al azar, implicados de alguna forma en tareas de vigilancia del tráfico, respondieron a diferentes preguntas relativas a una serie de diferentes ámbitos. Estos ámbitos fueron, lo significativo que consideraban su trabajo en la seguridad del tráfico, la comunicación entre la comunicación entre quienes toman las decisiones dentro de la policía y el personal afectado, control e influencia, opiniones sobre de las consecuencias legales, los efectos de

la vigilancia y el examen legal. En 2007, se llevó a cabo el segundo estudio, con un cuestionario similar, al que respondieron 1022 agentes.

Los resultados más importantes del estudio de Foward y Ojala (2008) pueden resumirse como sigue:

Los resultados mostraron que la actitud básica de la policía hacia la vigilancia de tráfico se volvió más positiva. En 2007, la policía consideró la labor de seguridad en el tráfico más significativa de lo que era antes. La proporción que está totalmente de acuerdo que se siente importante la vigilancia de tráfico tiene por ejemplo un aumento del 46 por ciento en 1999 al 65 por ciento en 2007.

Las actitudes hacia las directrices de los órganos de gobierno y su capacidad para participar en la toma de decisiones mejoraron sensiblemente desde la primera medición a la segunda. Sin embargo, una proporción bastante grande seguía estando insatisfecha con el mismo. La actitud de la policía hacia sus propios informes de accidentes no cambiaron en general de forma apreciablemente. Por otro lado, el comprender que una cierta cantidad de estadísticas debe ser informada fue ligeramente mayor en 2007 que en 1999.

Las actitudes hacia la vigilancia automática mejoraron ampliamente (del 18% en 199 al 48% en 2007) aunque todavía se abogaba por que hubiese un policía bien visible, puesto que en 2007 el 76% de los agentes de policía entrevistados consideró que este era el medio más eficaz de mejorar la seguridad en el tráfico.

Es evidente que muchos agentes de la policía consideraron que existía un gran problema con la clientela "asocial" dentro del sector de tráfico, es decir, personas que no siguen las normas y reglas de la sociedad. Aunque la actitud ha mejorado desde 1999 a 2007, hay todavía un 65 por ciento y 67 por ciento, respectivamente que están de acuerdo que infracciones de tráfico cometidas por una clientela "asocial" son un gran problema, y que la sociedad es impotente contra delitos de tráfico reincidentes cometidos por este grupo.

La necesidad de reforzar la vigilancia de tráfico profesional se consideró mayor en 2007 que en 1999.

El cuestionario incluyó declaraciones sobre la percepción de la policía sobre la opinión pública en el cumplimiento de la norma. Según la policía, la actitud de la población hacia los delitos por exceso de velocidad se volvió más negativa de lo que era antes. Sin embargo, una proporción relativamente alta (39%) todavía cree que es un delito relativamente menor. Esto puede ser comparado con la actitud hacia el alcohol y la conducción, donde sólo el 2% respondió que el delito no era muy grave, un porcentaje que, en realidad, no varía. En 2006, el nivel de tolerancia para delitos de exceso de velocidad se redujo al mismo tiempo que las multas por infracciones de tráfico aumentaron notablemente.

En el año 2007 más de la mitad de los policías no pensaban que el público fuese consciente de la posibilidad de disponer de un tiempo para su consideración con relación a la aceptación de una multa por incumplimiento del Reglamento.

Por último, los resultados mostraron que en el año 2007, se realizaron más controles que antes. Las conclusiones más importantes que se pueden extraer de estos resultados es que la policía desarrolló una actitud más positiva hacia la seguridad en el tráfico y que, al mismo tiempo, se están llevando a cabo más controles de tráfico. Pero también hay muchos que todavía no se sienten capaces de influir en su trabajo. Por otra parte, muchos no están satisfechos con las directivas del consejo de administración respecto a la seguridad en el tráfico. Tal insatisfacción puede influir en el ambiente laboral psicosocial y la motivación para llevar a cabo un buen trabajo, pero concretamente los resultados mostraron que dicha insatisfacción influye, tanto directa como indirectamente, en cuántos controles de tráfico se llevan a cabo (Foward y Ojala, 2008).

Corbet y Simon (1991) compararon la **percepción de la gravedad de una serie de 26 delitos de tráfico** en una escala de 11 puntos en un grupo de policías y una muestra de conductores. Aunque se registró un alto acuerdo entre la clasificación de la gravedad en ambos grupos sus posiciones absolutas ofrecieron un cuadro muy diferente. Para los delitos más graves los dos grupos mantuvieron su acuerdo en las calificaciones promedio. Sin embargo para la mayoría de delitos de menor importancia el grupo de conductores otorgó niveles más altos de gravedad. Los autores ofrecieron diferentes explicaciones. En parte las diferencias fueron atribuidas a la edad y el género entre los grupos.



Aunque la proporción de mujeres y hombres policías se acercan cada año, en la policía de tráfico es aún predominante la cota de hombres. En la muestra utilizada por Corbet y Simon (1991) sólo el 4% de agentes eran mujeres. Aunque en la muestra de ciudadanos el número de mujeres era igual que el de hombres, las mujeres otorgaron de forma estadísticamente significativa una asignación más alta en la gravedad de 21 delitos. Por otra parte, se comprobó que en ambos casos a medida que aumentaba la edad aumentaba la gravedad las calificaciones de la mayoría de los delitos. Dado que las muestras utilizadas tenían diferentes distribuciones en la edad, esto pudo afectar a los resultados.

Otro estudio que analiza la percepción de la policía sobre determinadas cuestiones relacionadas con la seguridad vial es el llevado a cabo por Jia et al., (2013). Este estudio que se llevó a cabo un año después de la introducción de la ley que tipifica como delito la conducción bajo la influencia del alcohol en China, explora las percepciones de los agentes de policía sobre la conducción bajo los efectos del alcohol y la práctica de las pruebas de alcoholemia en una gran ciudad en la Provincia de Guangdong, en el sur de China. En este estudio se utilizó un cuestionario y se realizaron entrevistas semiestructuradas para obtener una comprensión profunda de temas relevantes relacionados con la conducción bajo los efectos del alcohol. Se utilizó una muestra de 61 agentes de la policía de tráfico

Los participantes declararon tres razones principales por las que la gente bebe y conduce:

- 1) asume la probabilidad de no ser detenidos por la policía;
- 2) la fuerte tradición cultural de beber china; y
- 3) la falta de conciencia pública sobre la nocividad de conducir bajo los efectos del alcohol.

Se han descrito Los problemas asociados con el proceso de pruebas de alcoholemia se agrupan en dos categorías generales: dotación de recursos (número de agentes de policía insuficientes) y evitar la detección.

Los policías participantes también alegaron las estrategias de evitación de los controles de alcoholemia por parte de los usuarios (cambio de ruta, caso omiso a la detención, discusión con los agentes, realización incorrecta de la prueba...).

Bates et al., (2015) compararon recientemente los puntos de vista de los agentes de policía y los ciudadanos sobre una actividad rutinaria de la policía australiana, los Test de control de Alcoholemia. Estos autores han examinado las percepciones de dos versiones: una donde se llevó a cabo el procesamiento habitual y otra el test se acompañó de una explicación más explícita sobre el procedimiento procesalmente justo.

Los resultados indicaron que la versión respecto a las razones de llevar a cabo el Test del alcoholemia procesalmente justa afectó la visión de la policía pero no la de los conductores. También parece que los agentes de la policía creen que el Test tiene un mayor impacto en la percepción de los conductores que lo que los propios conductores declaran. Este estudio tiene importantes repercusiones para la policía como demuestra que incorporar la justicia procesal en la interacción del ciudadano con la policía afecta tanto a los policías como a los ciudadanos.

Sin embargo, en este trabajo también se destaca la importancia de utilizar medidas de medios externos (p. ej., una comunidad mayor), además de las medidas internas (dentro de la organización policial) cuando se evalúa la efectividad de las organizaciones policiales para evaluar la efectividad de desde una visión más completa.

Magableh, Grzebieta y Job (2015) realizaron una encuesta a conductores y Policía de Tráfico en Jordania para determinar su responsabilidad percibida en la seguridad vial y sus puntos de vista sobre: la sanción adecuada para los infractores de tráfico, el nivel de riesgo de ciertos comportamientos en la carretera, los límites de velocidad actuales, factores que afectan la decisión de un conductor de infringir una ley de tráfico, factores que afectan la decisión de la policía de sancionar una infracción, la relación (si la hay) entre conductores y policía de tráfico y la forma en que la policía de tráfico hace cumplir las leyes de tráfico. Se encontró un acuerdo general en lo que respecta a las opiniones de los conductores y policía de tráfico en cuestiones tales como la responsabilidad de la seguridad, las penas para los infractores

de las normas de tráfico y el riesgo de ciertos comportamientos de los usuarios de la carretera. Se encontró alguna discrepancia sobre la opinión de los encuestados con respecto a los límites de velocidad actuales, factores que afectan la decisión de un conductor a violar una ley de tráfico y los factores que pueden afectar la decisión de un policía a sancionar a un infractor.

Otro desacuerdo moderadamente fuerte apareció en cuanto a la relación entre los conductores y la policía. Los conductores manifestaron algunos de los efectos negativos de la jerarquía y el nepotismo sobre cuestiones relativas a la seguridad vial, y manifestaron algunas quejas sobre la manera con la cual la policía trataba con ellos y la manera en que hacía cumplir las leyes de tráfico. La policía justificó y defendió su profesionalidad y el modo en que aplican la ley, quejándose de la forma en que los tratan los conductores. Las diferencias en las opiniones de los conductores y policía de tráfico podría ser explicado por diversas razones, incluyendo prejuicios, falta de conocimiento, supervisión o exageración de ciertos comportamientos de los conductores, así como los malentendidos o una mala interpretación de algunos temas de seguridad vial. Los resultados proporcionan una visión sobre los retos que enfrentan los policías al alentar al conductor al cumplimiento de las leyes de tráfico.

Teixeira, Gnecco y Mollica (2005), realizaron un estudio con el fin de conocer la percepción de la policía de tráfico en el ámbito de la educación y la seguridad vial de los usuarios más vulnerables en el ámbito del tráfico, es decir los usuarios no motorizados. Además

analizaron la percepción de la policía sobre la naturaleza de su trabajo y de las causas de los problemas inherentes al ejercicio de sus funciones. Como parte de una investigación cualitativa entrevistaron a treinta y seis policías. Los autores llegaron a las siguientes conclusiones:

La forma actual en que la policía ingresa en el ámbito profesional deteriora su calidad de vida, generando estrés y otros problemas que se reflejan en la calidad de su trabajo, en detrimento de su imagen profesional. En primer lugar, se da una precariedad de las condiciones de trabajo de la policía de tráfico en el término Municipal en el que se realizó el estudio (Ilha do Governador, un distrito insular de la ciudad de Rio de Janeiro). El grupo entrevistado declaró tener problemas relativos a salarios, condiciones de trabajo, la formación profesional y la relación con la empresa, entre otros.

Habida cuenta de la necesidad de revertir el proceso histórico de la erosión de la imagen de la autoridad, los autores destacaron cómo, el sentimiento de impotencia, que se evidencia de las respuestas, con respecto a su papel de velar por la educación y la seguridad de los usuarios más vulnerables, así como su falta de fe en la posibilidad de que esta función se llevará a la práctica, tiene consecuencias negativas en términos de la prevención de los accidentes.

En este estudio también fue posible distinguir una tendencia eminentemente conservador y autoritaria en la conducta de estos funcionarios del tráfico, reforzada por la inflexibilidad y las medidas punitivas, para asegurar una supuesta educación o "orden" en el tráfico. Claramente, es imposible realizar una labor educativa seria y

eficaz, que implica el tráfico, sin las condiciones adecuadas, lo que requiere mucho más que la simplificación y el uso de la fuerza y el autoritarismo en lugar de autoridad ilustrada.

Los autores añadieron que una mejor comprensión por parte de la policía de su papel en la seguridad y la educación vial no es posible si no se desarrolla su conciencia de su función social. Sin embargo los participantes de este estudio se convierte en profesionales ignorando los problemas sociales relacionados con el tráfico, con una mecánica y una visión limitada del día a día de los problemas cotidianos en las calles.

Los autores concluyeron que a la luz de estos resultados y teniendo en cuenta la importancia de la formación actualizada de la policía, es necesario poner en práctica la prioridad de la cualificación profesional y de la política de humanización del tráfico, dando a la seguridad y la educación la importancia sistemáticamente registrada en la formación de la Guardia Municipal.

### **3 Metodología**

#### **3.1 Hipótesis**

A la luz del análisis del marco teórico las hipótesis planteadas para la discusión de resultados son las que siguen:

##### **3.1.1 Sobre el problema de la seguridad vial**

1. Dada la naturaleza laboral de la actividad policial, la policía local percibe el problema del tráfico y la seguridad vial como más importante que otros problemas sociales y sanitarios.
2. La policía local percibe al conductor como el factor más importante entre los distintos factores causantes de los accidentes de tráfico
3. La policía local percibe aumentar la presencia policial como la más importante medida para disminuir los accidentes de tráfico.

4. La policía local percibe los accidentes en ciudad como más frecuentes y graves que los accidentes en carretera, por su mayor implicación como testigos de los mismos.
5. La policía local cree que la supervisión policial es más efectiva en el ámbito urbano que en las carreteras **P32**
6. La policía local valora las cámaras como el elemento más importante para el control automático de los conductores y percibe la tecnología de los centros de control de tráfico como la más útil.
7. La policía local considera que tiene la suficiente formación para intervenir en seguridad vial.

### **3.1.2 Respecto a la percepción de la agresividad en la conducción**

8. La policía valora que la agresividad en la conducción es un factor muy influyente en la accidentalidad en el tráfico.
9. La policía piensa que la agresividad se está incrementando.
10. La policía valora de forma muy alta la agresividad de los hombres.
11. La policía valora de forma muy alta la agresividad de los jóvenes.



12. La policía local percibe de forma distintas las conductas agresivas.

13. La policía local percibe de forma distintas situaciones donde se dan conductas agresivas.

14. La policía local percibe de forma diferente los distintos vehículos que son agresivos.

### **3.1.3 Respecto a la educación y la formación vial**

15. La policía local valora que la formación y la educación vial es cada día más acusada.

16. La policía local valora que la formación y la educación vial es menor en los jóvenes que en los mayores.

17. La policía local valora que la formación y la educación vial es menor en los hombres que en las mujeres.

18. La policía local valora muy altamente la contribución de distintos agentes a la educación y a la formación vial.

### **3.1.4 Respecto a los aspectos del ciclo legislativo-judicial**

19. La policía local valora como alto su grado de conocimiento sobre las normas o legislación actual en materia de tráfico.

20. La policía local valora como bajo el grado de conocimiento sobre las normas o legislación actual en materia de tráfico que tienen los conductores.
21. La policía local valora como alta y positivamente la eficacia atribuida a las normas de tráfico para evitar accidentes.
22. La policía local valora las normas de tráfico como justas, adecuadas y bien hechas.
23. La policía local considera que para establecer el tipo de sanción se debería tener muy en cuenta la peligrosidad de la conducta, la gravedad de la infracción y sus consecuencias.
24. La policía local piensa que hay que aplicar todo tipo de sanciones a los infractores (económicas, prisión, suspensión temporal y retirada del carnet), siendo las sanciones más valoradas las relacionadas con la suspensión temporal o retirada del permiso de conducir.
25. La policía local no está de acuerdo con que la finalidad de la sanción es fundamentalmente recaudatoria.
26. La policía local está de acuerdo con que la finalidad de la sanción es fundamentalmente educativa.
27. La policía local no está de acuerdo con que la finalidad de la sanción es fundamentalmente castigadora.

28. La policía local piensa que la supervisión o vigilancia policial es escasa.
29. La policía local esta en un bajo grado de acuerdo con que los agentes se colocan en determinados lugares únicamente para pillarnos y defienden su localización en determinados lugares debido a que son más peligrosos o para poder parar los vehículos con un adecuado nivel de seguridad principalmente.
30. La policía local valora como bueno el funcionamiento de la justicia en España pero valora como regular el funcionamiento de la justicia en España en materia de tráfico y seguridad vial.
31. La policía local se ha visto mayoritariamente implicada en un juicio de tráfico (en comparación con la población general) y lo hace fundamentalmente en calidad de testigo por la naturaleza de su actividad laboral.
32. La policía local cree que es injusto que el conductor profesional tenga un tratamiento distinto del conductor ordinario
33. La policía local cree que se deberían crear juzgados especializados en materia de tráfico y seguridad vial.
34. La policía local valora como alta la eficacia de una serie de medidas.

### **3.1.5 La conducta prosocial**

35. La policía local valora como muy graves los delitos de lesiones, los delitos de homicidio, los delitos de amenazas, secuestros, etc.

36. La policía local valora como graves los delitos de hurto etc., los delitos de agresión, abuso, etc. y los delitos contra la seguridad del tráfico.

37. La policía local valora como poco grave los delitos de calumnias o injurias.

38. La policía local valora como muy grave todos los delitos contra la seguridad del tráfico:

- a. Conducir bajo la influencia del alcohol u otras sustancias.
- b. Amenazas, secuestros, coacciones, detenciones ilegales, etc. (contra la libertad)
- c. Negarse a someterse a las pruebas legalmente establecidas para comprobar la presencia de alcohol u otras sustancias  
Conducir un vehículo con temeridad manifiesta poniendo en peligro la vida o integridad de las personas, y
- d. Omisión del deber de socorro
- e. Originar un grave riesgo para la circulación al colocar en la vía obstáculos imprevistos, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables o modificandol a señalización

39. La policía local se considera una persona muy prosocial valorando como poco prosocial a la población española.

40. La policía local se considera una persona muy prosocial en el tráfico valorando como poco prosocial a la población española en el tráfico.

### **3.2 Procedimiento**

Esta investigación se basa en un corpus de material derivado de las percepciones y opiniones informadas por un grupo de 406 agentes de policía pertenecientes a la Policía Municipal de Madrid.

Se ha realizado una investigación social cuantitativa de ámbito municipal utilizando como técnica para recabar información cuestionarios auto-informados. Es decir, para conocer la opinión de los agentes de la policía se optó por implementar un cuestionario exhaustivo.

Para compilar los resultados se utilizó un cuestionario-entrevista para obtener conocimiento sobre la percepción y el enfoque de la policía ante la seguridad vial y algunos aspectos de especial importancia relacionados con la misma, entre los que destacan los que se derivan de su propia actividad.

Todos los policías participantes forman parte del cuerpo de la Policía Municipal de Madrid y fueron reclutados mediante boletín, página web o el contacto directo.

Todos aceptaron participar en una entrevista como parte de la investigación.

Para permitir que los agentes pudieran expresar libremente sus opiniones durante la entrevista se les garantizó el anonimato, y se hicieron esfuerzos para lograr que este se mantuviese durante la investigación, dado que la confidencialidad era particularmente importante en este estudio.

Los elementos del discurso fueron:

- Determinar el perfil personal profesional del participante (antigüedad, grado, ámbito de trabajo, hábitos de conducción profesional...)
- La percepción general del problema de la seguridad vial
- La percepción acerca de los factores causantes de los accidentes de tráfico, la conceptualización del accidente, la incidencia en distintos entornos, la incidencia de distintas medidas, y de su propia actividad relacionada con la supervisión y el control (considerando medios y formación).
- Percepción sobre aspectos específicos de la seguridad, entre los que hemos destacado y seleccionado cuatro factores relacionados con la seguridad vial y de los que consideramos la policía municipal es testigo de primer orden por su implicación e interacción directa con el tráfico:
  - la agresividad en la conducción,
  - la conducta prosocial,
  - ciertos elementos relacionados con el ciclo legislativo-judicial, y,

- sobre la educación y formación vial.

### 3.3 Descripción de la muestra

Participaron de este estudio en total 406 personas, 50 de ellas **mujeres** (12,2%) y 356 **hombres** (87,8%).

Los participantes tienen un tiempo medio de **antigüedad** de  $X=18,3$  (DT=8,5) años como miembros del cuerpo de policía municipal de su población.

Dentro de la muestra empleada, se encontró según el **estado civil** que el 64,3% de los encuestados son casados; el 18,5% solteros, el 10% separados, el 6,5% viven en unión libre y el 0,7% restante en estado de viudez.

|             | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje<br>válido |
|-------------|------------|------------|----------------------|
| Soltero/a   | 74         | 18,2       | 18,5                 |
| Casado/a    | 258        | 63,5       | 64,3                 |
| Unión libre | 26         | 6,4        | 6,5                  |
| Separado/a  | 40         | 9,9        | 10                   |

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|          |     |      |     |
|----------|-----|------|-----|
| Viudo/a  | 3   | 0,7  | 0,7 |
| Total    | 401 | 98,8 | 100 |
| Perdidos | 5   | 1,2  |     |
| Total    | 406 | 100  |     |

Gráfico 13. Distribución de la muestra en porcentajes en función del estado civil

De acuerdo con el **nivel educativo**, se encontró que el máximo nivel o grado alcanzado a la fecha, se encuentra que el 46% de los participantes tiene el grado completo de Secundaria, Bachillerato o Formación Profesional; el 20,8% culminó el nivel universitario (grado) y el 13,1% tiene una titulación técnica. El 15,8% reporta haber culminado la Primaria como grado más alto. Los títulos posteriores al grado universitario suman el 4,1% de los participantes restantes.



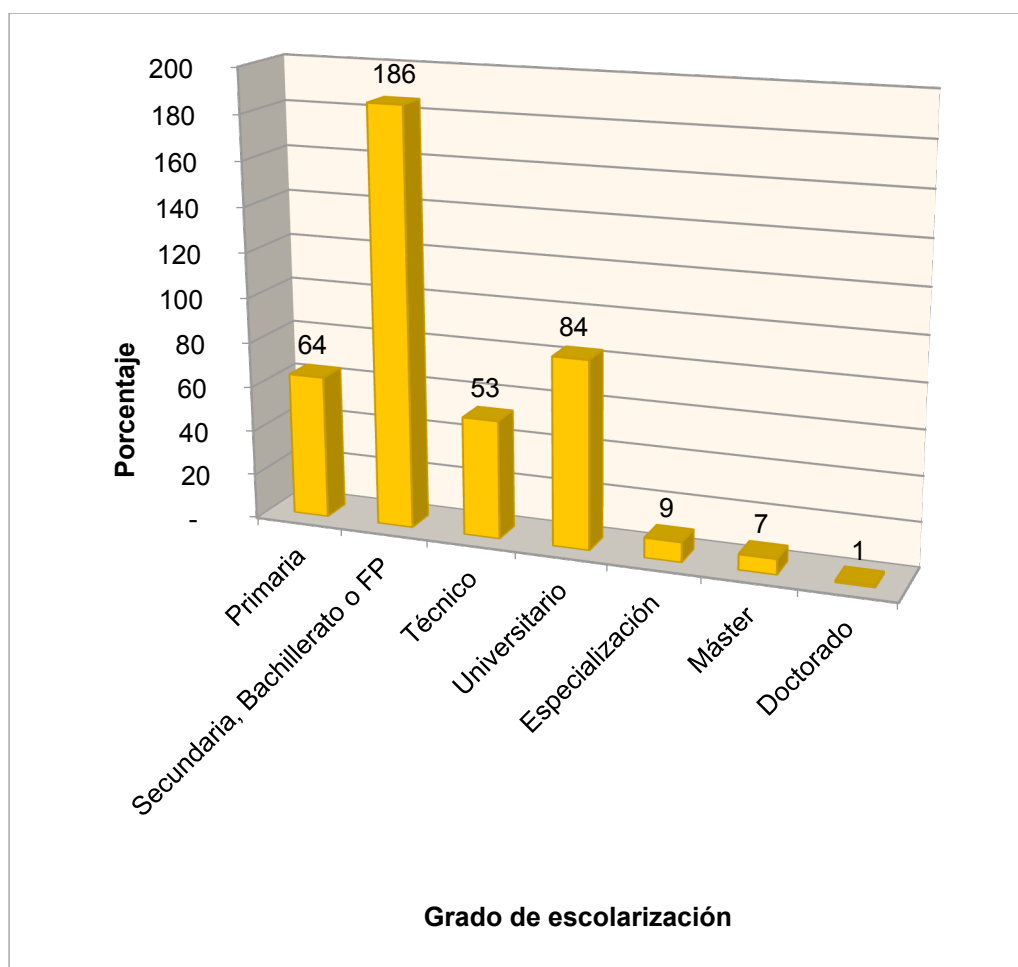


Gráfico 14. Distribución de la muestra en porcentajes en función del grado de escolarización.

El análisis según la **escala o grado dentro de la institución policial** permitió evidenciar que (siendo todos de la escala ejecutiva) el 89,6% de los participantes ejercen actualmente como Policía y el 8,2% como Cabo. El restante 2,2% tiene el grado de Sargento.

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

| Grado/escala                | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido |
|-----------------------------|------------|------------|-------------------|
| Sargento (Escala Ejecutiva) | 9          | 2,2        | 2,2               |
| Cabo (Escala Ejecutiva)     | 33         | 8,1        | 8,2               |
| Policía (Escala Ejecutiva)  | 362        | 89,2       | 89,6              |
| Total                       | 404        | 99,5       | 100               |
| Perdidos                    | 2          | 0,5        |                   |
| Total                       | 406        | 100        |                   |

Tabla 6. Distribución de la muestra en porcentajes y frecuencias en función del grado de escolarización.

Acercas de **ámbitos** en los que han trabajado los entrevistados a lo largo de su carrera profesional en la Policía Municipal, se les preguntó si habían laborado en tráfico, movilidad y seguridad vial y/o seguridad ciudadana u otros. Se encontró que el 16,6% ha trabajado en tráfico y seguridad vial; el 31,7% en seguridad ciudadana y el 51,7% (la mayoría de la muestra) en los dos ámbitos mencionados.

## PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

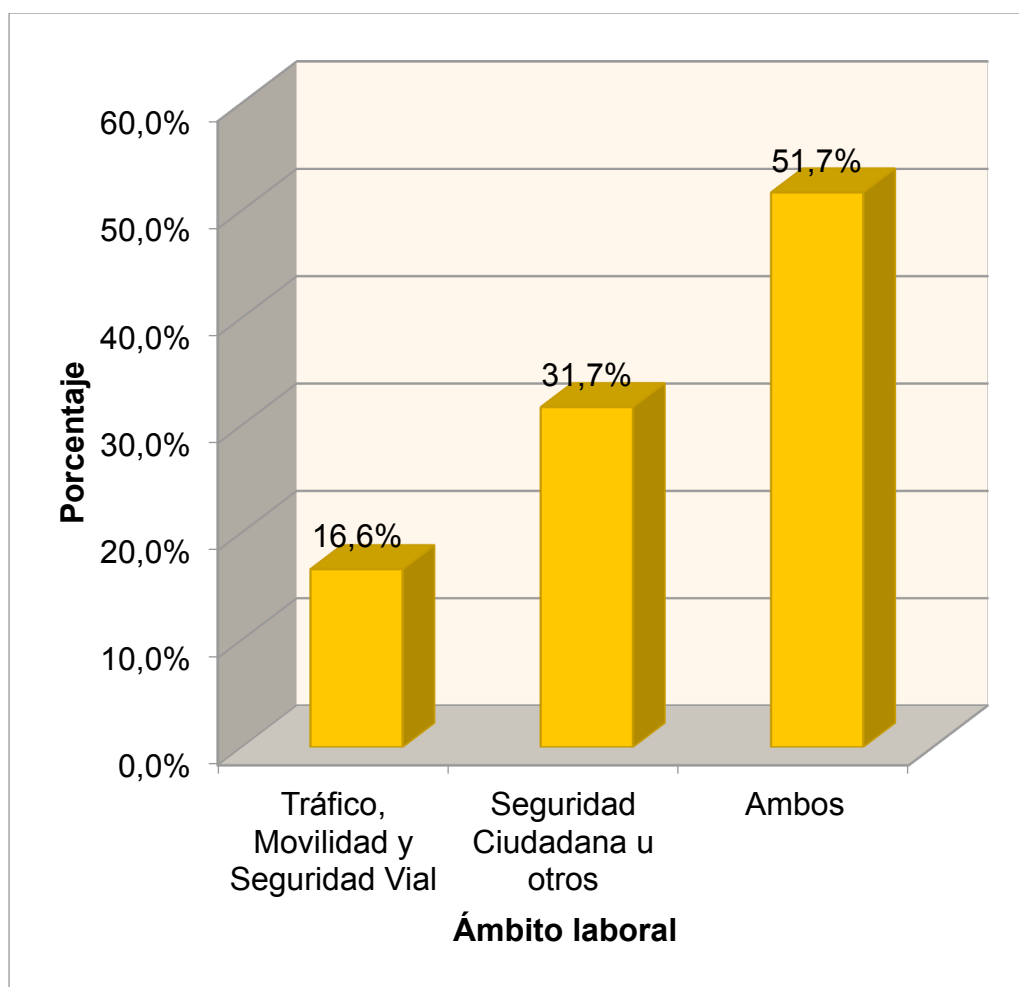


Gráfico 15. Distribución de la muestra en porcentajes en función del ámbito laboral

El 40% de los participantes afirma desplazarse en un **vehículo policial** casi a diario; el 31,8% lo realiza todos los días y sólo el 10,9% unos pocos días a la semana. El resto de la muestra (17,4%) realiza estos trayectos en vehículo policial unos pocos días al mes, unos pocos días a la semana o con menos frecuencia.

**¿Con que frecuencia se desplaza habitualmente en un vehículo policial?**

|                             | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido |
|-----------------------------|------------|------------|-------------------|
| Con menos frecuencia        | 16         | 3,9        | 4                 |
| Unas pocas veces al año     | 23         | 5,7        | 5,7               |
| Unos pocos días al mes      | 31         | 7,6        | 7,7               |
| Unos pocos días a la semana | 44         | 10,8       | 10,9              |
| Casi todos los días         | 161        | 39,7       | 40                |
| Todos los días              | 128        | 31,5       | 31,8              |
| Total                       | 403        | 99,3       | 100               |
| Perdidos                    | 3          | 0,7        |                   |
| Total                       | 406        | 100        |                   |

Tabla 7. Frecuencia y porcentajes de desplazamiento laboral en el vehículo policial

El 81,8% de los encuestados afirma ser la persona que **conduce** durante sus desplazamientos profesionales. Sólo el 18,20% afirma que es otra persona quien conduce en tales trayectos.

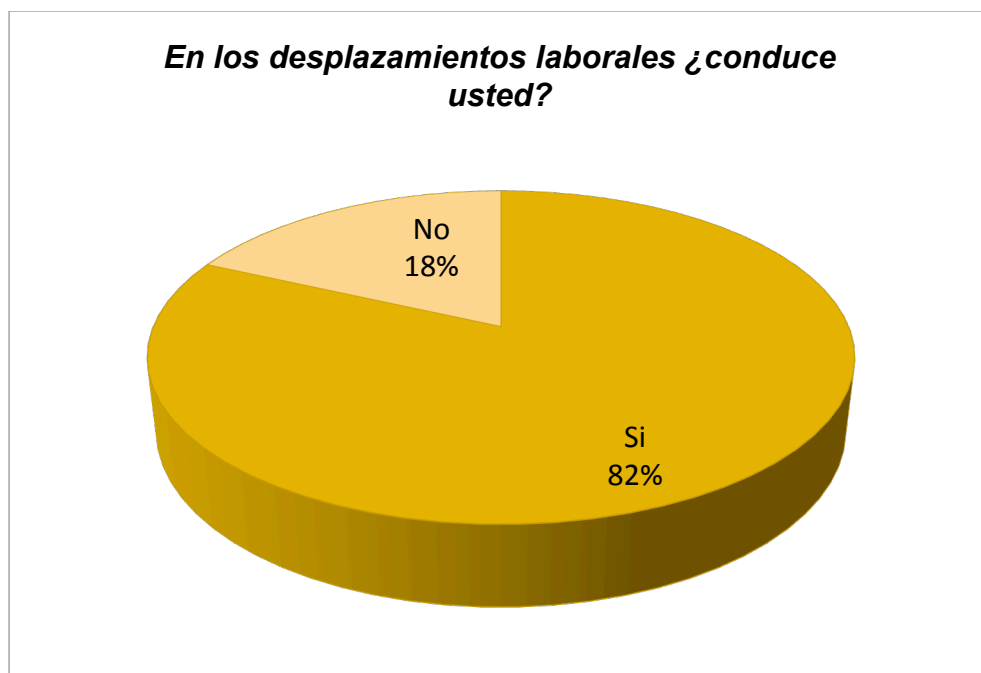


Gráfico 16. Porcentaje de conducción laboral

Con respecto a la **hora del día o franja horaria** en la cual conduce durante la actividad profesional o tueno policial, se encontró que, si bien el 77% de los participantes conduce de día, el 22,5% de ellos lo hace indistintamente de la franja horaria (día o noche) y sólo el 0,5% conduce exclusiva o casi exclusivamente por las noches.

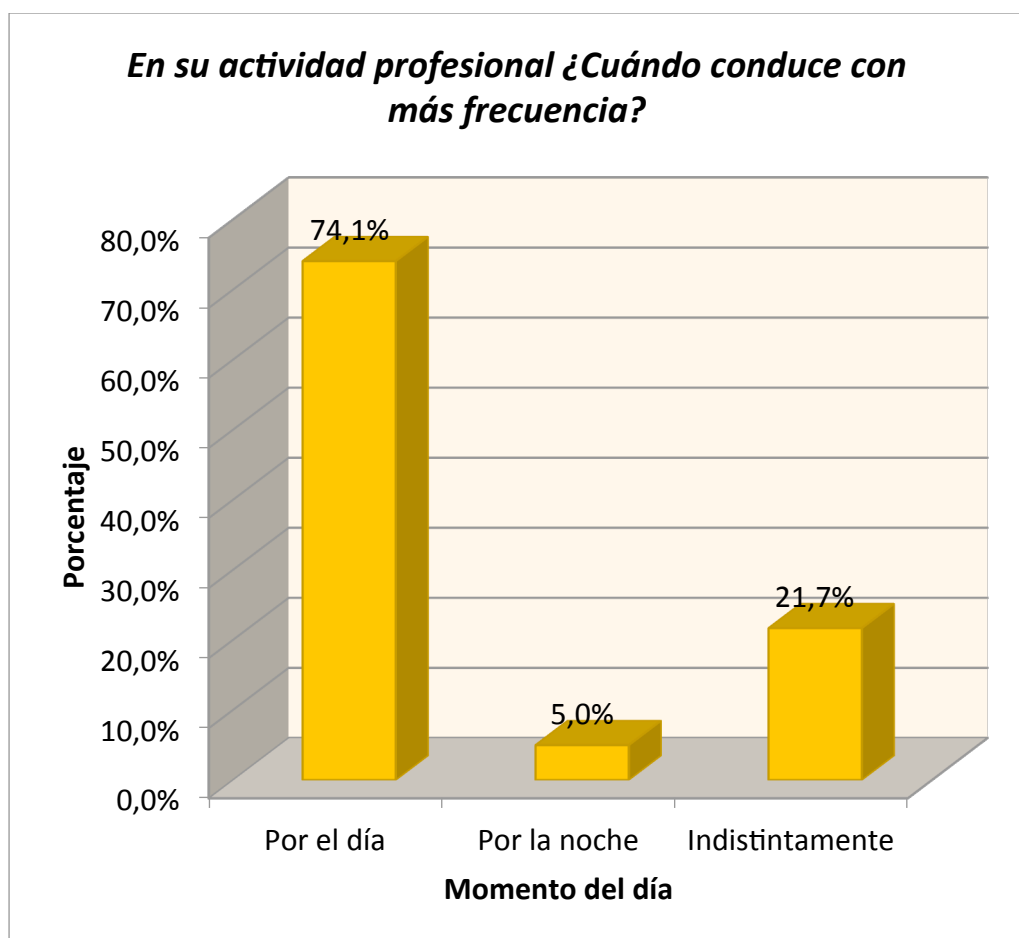


Tabla 8. Frecuencia de conducción en la actividad profesional

Cuando se les pregunto a los participantes sobre sus desplazamientos profesionales (en misión): ¿En cuántos **accidentes de tráfico** se ha visto implicado en toda su vida? (Independientemente de quien fuera el causante.) Se encontró que, en promedio, cada participantes ha tenido  $X=0,97$  ( $DT=1,39$ ) accidentes como conductor;  $X=0,56$  ( $DT=1,15$ ) como pasajero y  $X=0,14$  ( $DT=0,67$ ) como peatón.

Cuando se realizó la misma pregunta respecto a los **accidentes in itinere** se encontró un promedio de  $X=0,78$  ( $DT=1,2$ ) accidentes como conductor;  $X=0,38$  ( $DT=0,92$ ) como pasajero y  $X=0,1$  ( $DT=0,612$ ) como peatón.

Al abordar el tema de las **multas de tráfico**, se encontró que el 29,5% de los policías encuestados (alrededor de uno de cada tres de ellos) había tenido alguna multa de tráfico por infracciones distintas a las de aparcamiento durante los últimos tres (3) años. Con respecto a las multas por aparcamiento, se encontró que el 16,8% de ellos ha tenido alguna de estas multas en los últimos tres (3) años.

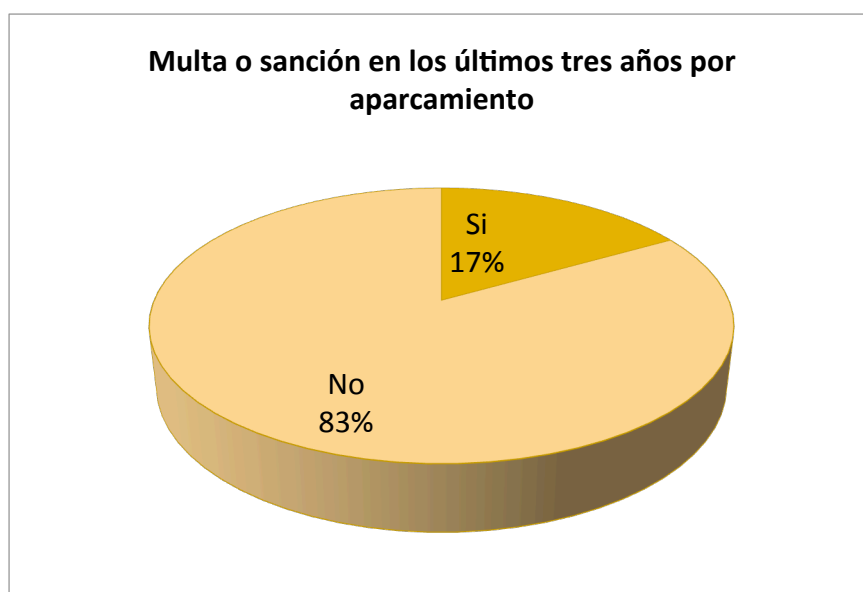
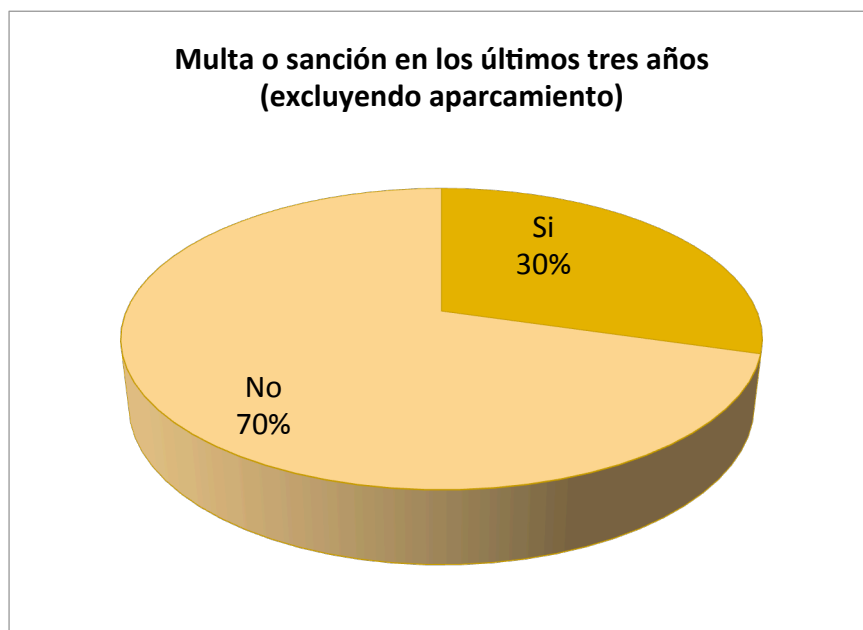


Gráfico 17. Sanciones en los últimos tres años



## 4 Resultados

### 4.1 Sobre el problema de la seguridad vial

Al pedir a los participantes valorar la **importancia** que le atribuyen a diferentes problemas sociales y sanitarios que afectan en la actualidad a la sociedad, se encontró que, entre las problemáticas mencionadas, la media aritmética más alta corresponde al cáncer ( $X=8,72$ ;  $DT=1,92$ ), seguido por el terrorismo ( $X=7,46$ ;  $DT=2,56$ ) y los accidentes de tráfico ( $X=7,42$ ;  $DT=2,32$ ), reflejando el alto impacto percibido con esta problemática que afecta la salud pública.

Sobre la valoración (en una escala de 0 a 10) de la **importancia** que da el participante a un conjunto de factores como causa potencial de un accidente de tráfico, se encontró que el factor valorado como más importante fue el conductor ( $X=8,89$ ;  $DT=1,42$ ). Los factores relacionados directamente con la infraestructura (carreteras y señalización) ocuparon el segundo y tercer lugar ( $X=6,96$  y  $6,27$ ;  $DT=2,42$  y  $2,45$  respectivamente). El tipo de vehículo ( $X=5,91$ ;

DT=2,71) y la normativa y supervisión policial (X=5,13; DT=2,85) se encuentran en los últimos lugares.

| <i>(1) Valore la importancia que da usted a cada uno de estos problemas sociales y sanitarios que tenemos actualmente (0-10).</i> |              |                   |
|---|--------------|-------------------|
|   | <b>Media</b> | <b>Desv. típ.</b> |
| • Cáncer  | 8,72         | 1,924             |
| • Terrorismo  | 7,46         | 2,564             |
| • Accidentes de tráfico   | 7,42         | 2,325             |
| • Enfermedades cardiovasculares   | 7,39         | 2,259             |
| • Delincuencia  | 7,23         | 2,1               |
| • Drogas  | 6,47         | 2,739             |
| • SIDA  | 5,32         | 3,103             |

Tabla 9. Valoración de la importancia atribuida a diferentes problemas sociales y sanitarios.

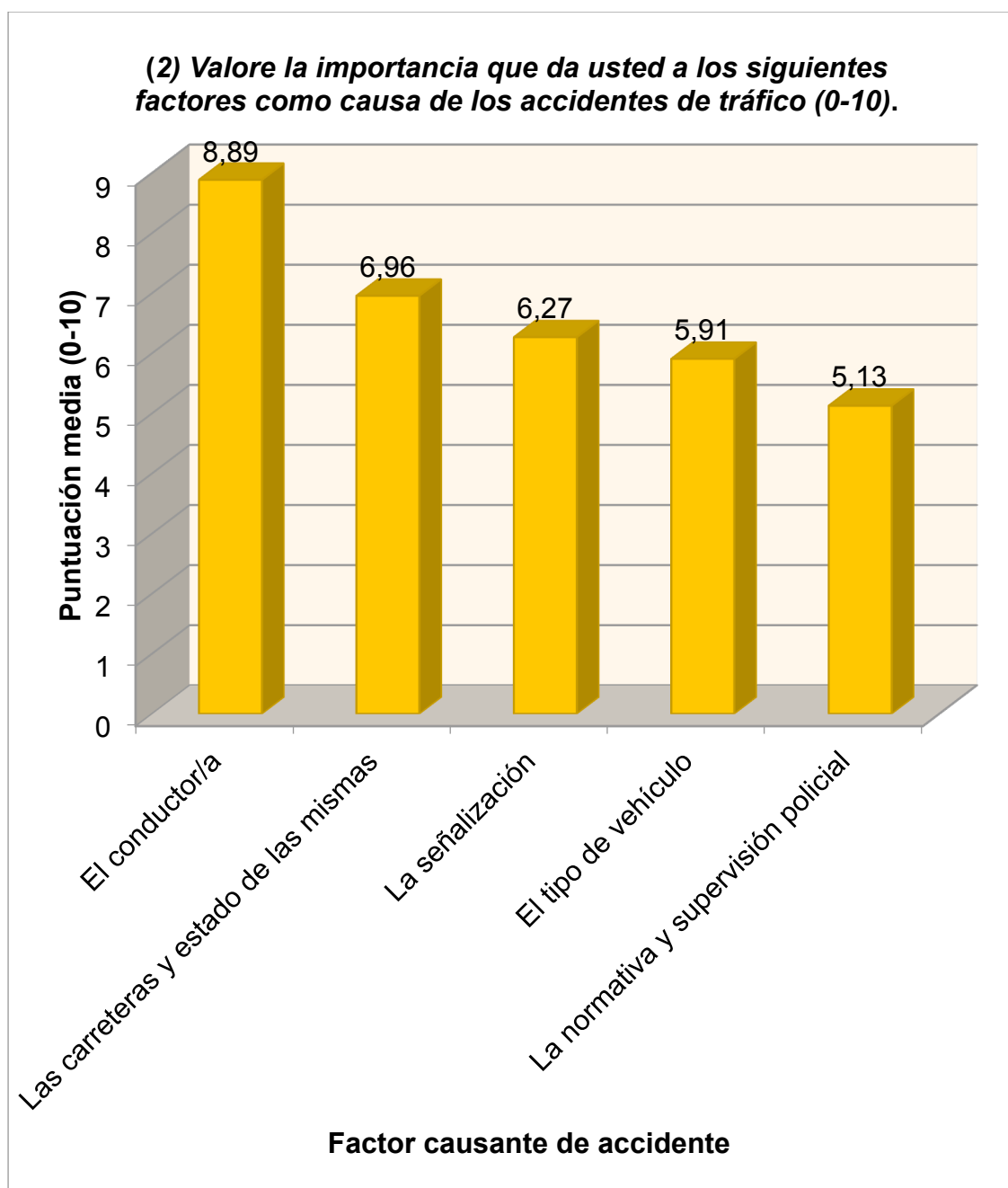


Gráfico 18. Valoración media de los factores causales de accidente de tráfico

En cuanto a la **importancia atribuida a algunas medidas que podrían adoptarse para fomentar la disminución de los accidentes de tráfico**, se encontró en primer lugar de relevancia el dar mayor formación y educación a los usuarios de las vías ( $X=8,62$ ;  $DT=1,76$ ); mejorar las carreteras y calles de la ciudad ( $X=7,73$ ;  $DT=2,12$ ) y mejorar los vehículos ( $X=7,2$ ;  $DT=2,23$ ) en segundo y tercer lugar y aumentar la presencia policial en la última posición (con  $X=5,93$ ;  $DT=2,57$ ), denotando la importancia atribuida a la intervención sobre el factor humano como medida predilecta de reducción de los accidentes viarios.

| <i>(4) Para disminuir los accidentes de tráfico, valore de 0 a 10 la importancia que tienen las siguientes medidas:</i> |              |                   |
|---|--------------|-------------------|
|   | <b>Media</b> | <b>Desv. típ.</b> |
| Dar más formación y educación a los conductores y peatones  | 8,62         | 1,768             |
| Mejora de carreteras y calles de la ciudad  | 7,73         | 2,123             |
| Mejora de los vehículos   | 7,2          | 2,239             |
| Aumentar la presencia policial  | 5,93         | 2,576             |

*Tabla 10.* Valoración de las medidas para la reducción de los accidentes de tráfico

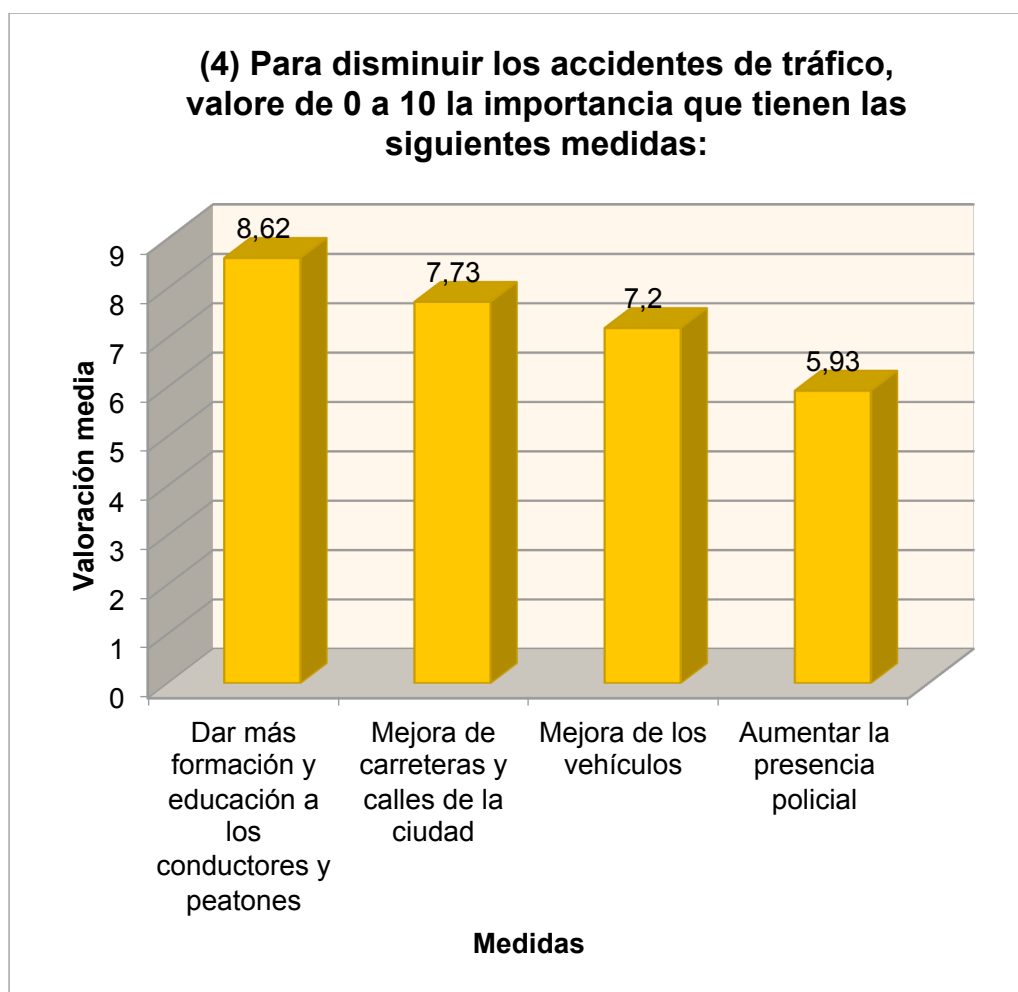


Gráfico 19. Valoración de las medidas para la reducción de los accidentes de tráfico

Acerca de los accidentes de tráfico en calles de ciudad y carretera, se pidió a los participantes valorar los accidentes de manera comparativa en términos de **frecuencia y gravedad**. Se encontró que la mayoría de los participantes (67,9% de ellos) coinciden en que los

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

accidentes en carretera, si bien son menos frecuentes, tienden a ser, a la vez, más graves que en la ciudad.

| <i>(5) Respecto a los accidentes en las ciudades y en las carreteras:</i>        |                   |          |                 |
|--|-------------------|----------|-----------------|
|  | <b>Frecuencia</b> | <b>%</b> | <b>% válido</b> |
| Los accidentes en carretera son más frecuentes y menos graves que en la ciudad   | 20                | 4,9      | 5               |
| Los accidentes en carretera son más frecuentes y más graves que en la ciudad     | 85                | 20,9     | 21,3            |
| Los accidentes en carretera son menos frecuentes y menos graves que en la ciudad | 23                | 5,7      | 5,8             |
| Los accidentes en carretera son menos frecuentes y más graves que en la ciudad   | 271               | 66,7     | 67,9            |
| Total  | 399               | 98,3     | 100             |
| Perdidos   | 7                 | 1,7      |                 |
| Total  | 406               | 100      |                 |

Tabla 11. Percepción de la frecuencia y gravedad de los accidentes urbanos vs. carretera

Al preguntar a los encuestados sobre la percepción del riesgo de accidente en su trabajo, comparativamente con otros usuarios de la vía, se encontró que el 52% considera que tiene la misma probabilidad

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

de verse involucrado en un accidente de tráfico, mientras que el 48% cree que la probabilidad de un accidente vial es mayor en su caso (y el de su grupo ocupacional) que en otro ciudadano en general.

(6) ¿Considera que un policía municipal tiene la misma probabilidad de sufrir un accidente de tráfico que otro ciudadano?

|          | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido |
|----------|------------|------------|-------------------|
| No       | 205        | 50,5       | 52                |
| Sí       | 189        | 46,6       | 48                |
| Total    | 394        | 97         | 100               |
| Perdidos | 12         | 3          |                   |
| Total    | 406        | 100        |                   |

Tabla 12. Percepción de la probabilidad de accidente de tráfico en la policía frente a la población general

El 57,1% de los policías entrevistados considera que la supervisión policial es más efectiva en el ámbito urbano que en las carreteras. El 42,9% no está de acuerdo con esta afirmación.

**PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL**

(7) ¿Cree que la supervisión policial es más efectiva en el ámbito urbano que en las carreteras?

|          | <b>Frecuencia</b> | <b>Porcentaje</b> | <b>Porcentaje válido</b> |
|----------|-------------------|-------------------|--------------------------|
| No       | 172               | 42,4              | 42,9                     |
| Sí       | 229               | 56,4              | 57,1                     |
| Total    | 401               | 98,8              | 100                      |
| Perdidos | 5                 | 1,2               |                          |
| Total    | 406               | 100               |                          |

Tabla 13. Percepción de la efectividad de la supervisión policial en el ámbito urbano vs. carreteras



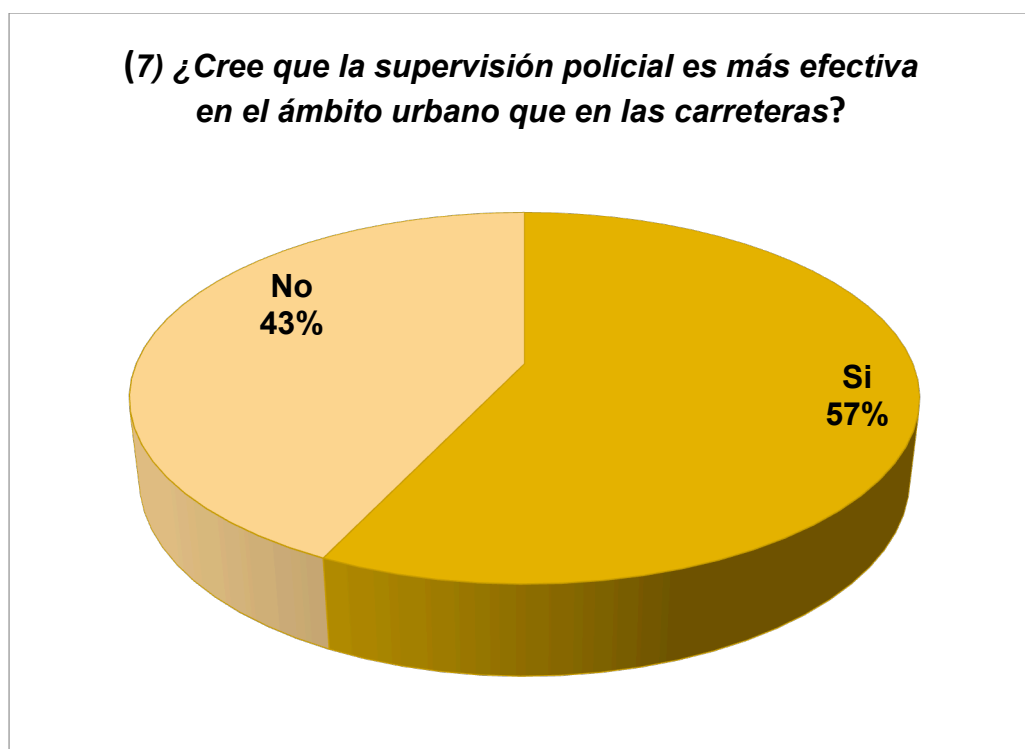


Gráfico 20. Percepción de la efectividad de la supervisión policial en el ámbito urbano vs. carreteras

Con respecto a los sistemas de control automático empleados para supervisar y controlar el comportamiento de los conductores y reducir las infracciones y accidentes de tráfico, se ha encontrado que (en una escala de 0 a 10, significando el 0 que no son de mucha utilidad y 10 que son de muchísima) se otorgó una valoración de  $X=6,97$  ( $DT=2,52$ ) con respecto a la utilidad percibida de las cámaras de monitoreo y  $X=7,15$  ( $DT=2,29$ ) para el caso de los centros de control del tráfico.

(8) Valore la utilidad que da usted a los sistemas de control automático para la supervisión y control de los conductores.

|                    | Media | Desv. típ. |
|--------------------|-------|------------|
| Cámaras            | 6,97  | 2,521      |
| Centros de control | 7,15  | 2,296      |

Tabla 14. Valoración de la utilidad de los controles automáticos para la supervisión y control vial

Cuando se les pregunto a los participantes: ¿Considera que tiene la suficiente formación para intervenir sobre seguridad vial?, el 74,2% de los policías considera que cuenta con la suficiente formación para intervenir en seguridad vial. En cuanto a su actividad profesional y su posible injerencia en asuntos de seguridad vial el 25,8% restante cree que su formación es suficiente para desarrollar esta tarea.

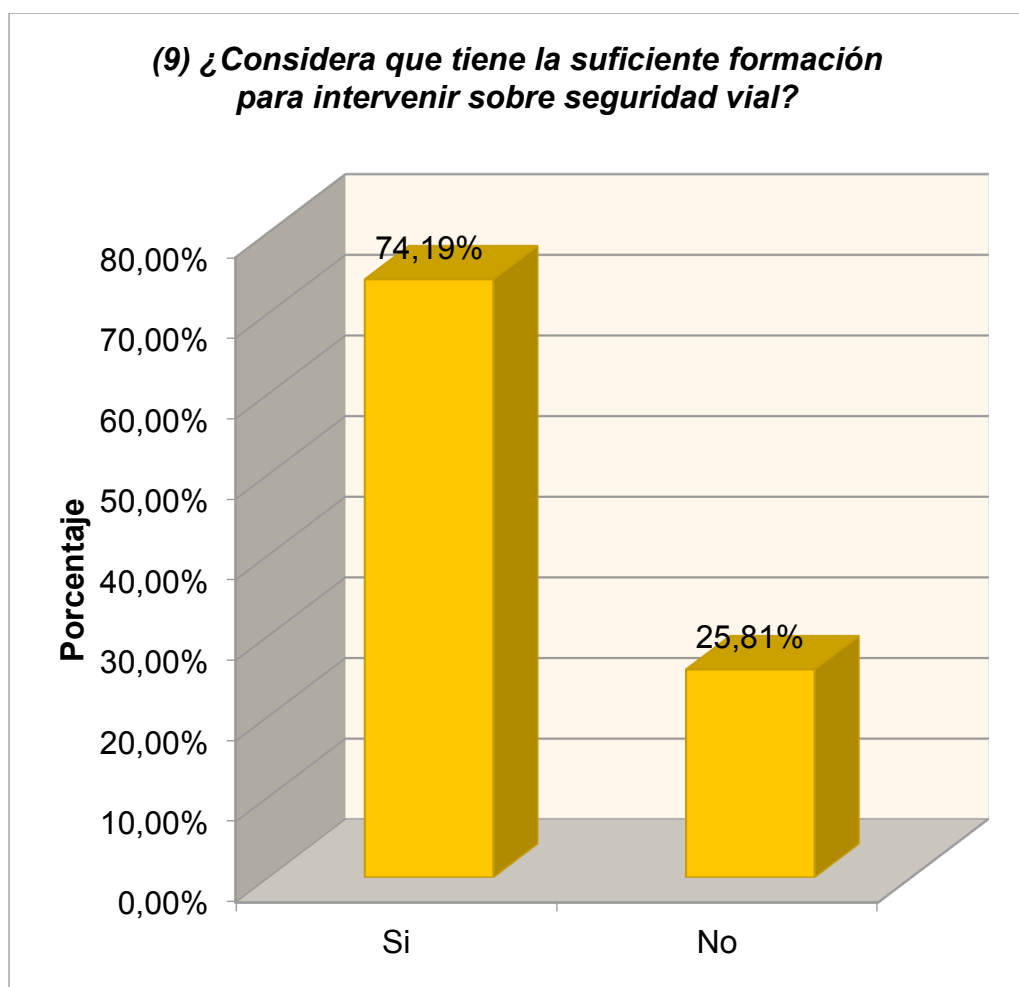


Gráfico 21. Autopercepción de la formación para la intervención en seguridad vial.

#### 4.2 Sobre al agresividad en la conducción

Al preguntar a los encuestados sobre varias cuestiones relacionadas con la agresividad en la conducción, se encontró que, en una escala de 0 a 10, la muestra considera que: las conductas

agresivas tienen un papel altamente relevante en los accidentes de tráfico ( $X=8,2$ ;  $DT=1,72$ ); tienden a pensar que son más prudentes que los otros conductores ( $X=7,48$ ;  $DT=1,39$ ); perciben el tema de la agresividad en la conducción como considerablemente importante ( $X=7,25$ ;  $DT=2,50$ ) y perciben su habilidad como conductores como considerablemente mayor que la de los demás ( $X=7,23$ ;  $DT=1,33$ ).

(1) Por favor conteste, utilizando una escala de 0 a 10, a los siguientes enunciados:

|   | <b>Media</b> | <b>Desv. típ.</b> |
|---|--------------|-------------------|
| ¿Qué influencia cree que tienen las conductas agresivas en los accidentes? ES DE  | 8,2          | 1,723             |
| Su prudencia a la hora de conducir en comparación con otros conductores ES DE     | 7,48         | 1,391             |
| La importancia que tiene para usted el tema de agresividad en la conducción ES DE | 7,25         | 2,508             |
| Su habilidad como conductor en comparación con otros conductores ES DE            | 7,23         | 1,33              |

Tabla 15. Autovaloración de la importancia e influencia de la agresividad en la conducción y de la propia prudencia y habilidad como conductor.

En una escala de 0 a 10, los encuestados consideran que los jóvenes conducen de forma más agresiva que las personas de mayor edad en  $X=7,87$  ( $DT=1,82$ ); que la agresividad en el tráfico se ha incrementado y sigue incrementándose en una media de  $X=7,14$  ( $DT=2,06$ ) y que los hombres conducen de forma más agresiva que las mujeres en  $X=7,08$  ( $DT=2,20$ ). Además, se encontró una media de  $X=7,49$  ( $DT=1,57$ ) en la frecuencia percibida en que en la conducción se producen situaciones en que las personas se muestran agresivas.

(2) *Digame cuál es su grado de acuerdo con las siguientes frases: (0-10)*

|   | Media | Desv. típ. |
|---|-------|------------|
| Los jóvenes conducen de forma más agresiva que las personas de mayor edad                                 | 7,87  | 1,826      |
| La agresividad en el tráfico se ha incrementado y sigue incrementándose                                   | 7,14  | 2,066      |
| Los hombres conducen de forma más agresiva que las mujeres  | 7,08  | 2,206      |
| ¿Con qué frecuencia cree que se producen situaciones en la conducción donde la gente se muestra agresiva? | 7,49  | 1,572      |

Tabla 16. Valoraciones respecto a la agresividad.

**PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL**

Al presentar una lista de situaciones y/o comportamientos potencialmente agresivos, se encontró que los tres que revisten de un mayor valor y consideración como tales para la muestra, son (en una escala 0-10): Producir daños a otras personas con algún tipo de objeto o arma, o con puñetazos y patadas (X=9,25; DT=1,48); Parar y salir del coche con el propósito de enfrentarse a otro usuario de la vía (X=8,86; DT=1,48) y Saltarse los semáforos en rojo (X=8,79; DT=1,81). Por su parte, las tres conductas valoradas como menos agresivas fueron: Utilizar el carril de la derecha para adelantar (X=6,47; DT=2,36); Pasarse el semáforo en ámbar (X=6,41; DT=2,64) y Hacer que la puerta del coche golpee contra la de otro coche que está aparcado al lado (X=6,24; DT=2,64).

(3) *¿Considera Ud. que las siguientes situaciones son conductas agresivas? (0-10). Valore de 0 a 10 hasta qué punto considera que los siguientes comportamientos suponen una conducta agresiva, representando el 0 que no son agresivas y el 10 muy agresivas*

|  | <b>Media</b> | <b>DT</b> |
|--|--------------|-----------|
| Producir daños a otras personas con algún tipo de objeto o arma, o con puñetazos y patadas | 9,25         | 1,48      |
| Parar y salir del coche con el propósito de enfrentarse a otro usuario de la vía           | 8,86         | 1,48      |
| Saltarse los semáforos en rojo   | 8,79         | 1,81      |
| Hacer carreras con otro conductor  | 8,77         | 1,81      |
| Cerrar con el vehículo, impidiendo el paso   | 8,55         | 1,73      |
| Conducir bajo la influencia del alcohol  | 8,51         | 2,20      |
| Frenar repentinamente el vehículo, para provocar que el de atrás frene bruscamente         | 8,42         | 1,78      |

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|  |      |      |
|--|------|------|
| Aproximar el vehículo por detrás, “pisando los talones                                     | 8,39 | 1,69 |
| Hacer movimientos repentinos e inesperados para amenazar a otro conductor                  | 8,23 | 1,87 |
| Gritar e insultar verbalmente  | 8,21 | 1,49 |
| Incorporarse bruscamente en el carril provocando el frenado del otro vehículo              | 7,82 | 1,78 |
| Cambiar repentina y frecuentemente de carril   | 7,76 | 1,82 |
| Hacer gestos rudos o insultantes   | 7,73 | 1,70 |
| Acelerar cuando otro conductor quiere adelantar  | 7,62 | 2,02 |
| No ceder el paso cuando el otro usuario de la vía tiene el derecho                         | 7,61 | 1,85 |
| No ceder el paso en un paso para peatones  | 7,25 | 2,37 |
| Conducir a alta velocidad por encima del ritmo normal de circulación de la vía             | 7,17 | 2,14 |
| Ocupar rápidamente una plaza libre de aparcamiento mientras otro vehículo está a la espera | 7,17 | 2,37 |
| Tocar el pito insistentemente o de forma continua  | 7,12 | 1,90 |
| Hacer, con las luces largas, señales repetidas o insistentes                               | 6,95 | 1,92 |
| No señalizar las maniobras de giros y cambios de carril                                    | 6,56 | 2,33 |
| Utilizar el carril de la derecha para adelantar  | 6,47 | 2,36 |
| Pasarse el semáforo en ámbar   | 6,41 | 2,64 |
| Hacer que la puerta del coche golpee contra la de otro coche que está aparcado al lado     | 6,24 | 2,64 |

Tabla 17. Valoración de la agresividad inherente a diferentes comportamientos viales

El estudio de la incidencia percibida de las situaciones que, potencialmente, pueden generar agresividad en los usuarios viales, arrojó, en una escala de 0 a 10, que las situaciones mayormente valoradas como causales de esta son: Los atascos ( $X=7,95$ ;  $DT=1,79$ ); las salidas nocturnas de ocio ( $X=7,64$ ;  $DT=2,02$ ) y el tráfico denso y pesado ( $X=7,61$ ;  $DT=1,87$ ). Las situaciones valoradas menormente como causantes de agresividad en el tráfico fueron: en los días despejados y con sol ( $X=4,75$ ;  $DT=2,32$ ); con tráfico fluido y ligero ( $X=4,37$ ;  $DT=2,48$ ) y sin tráfico ( $X=2,81$ ;  $DT=2,87$ ).



**(4) Valore de 0 a 10 las situaciones donde se pueden observar con mayor frecuencia conductas de agresividad en el tráfico. El 0 significa que la probabilidad de que se de una situación de agresividad es muy baja y el 10 que la probabilidad es muy alta.**



Gráfico 22. Incidencia percibida de las situaciones que,

potencialmente, pueden generar agresividad

La valoración de la frecuencia con que algunos tipos de vehículo se involucran en manifestaciones agresivas en la vía arrojó que (en una escala de 0 a 10) los vehículos deportivos ( $X=7$ ;  $DT=2,03$ ) y taxis ( $X=6,52$ ;  $DT=2,1$ ) son los mayormente asociados a las mismas y los camiones ( $X=4,96$ ;  $DT=2,23$ ) y autobuses ( $X=4,58$ ;  $DT=2,18$ ) los menormente vinculados a este tipo de comportamientos.

| <i>(5) Valore ahora con qué frecuencia se encuentran implicados los siguientes vehículos en conductas agresivas en la conducción (0-10)</i> |              |                   |
|---|--------------|-------------------|
|   | <b>Media</b> | <b>Desv. típ.</b> |
| • Deportivos  | 7            | 2,037             |
| • Taxis   | 6,52         | 2,103             |
| • Furgonetas  | 6,38         | 1,936             |
| • Motocicletas  | 6,23         | 2,095             |
| • Ciclomotores  | 6,14         | 2,123             |
| • Todo terrenos   | 5,74         | 2,176             |
| • Camiones  | 4,96         | 2,237             |
| • Autobuses   | 4,58         | 2,183             |

Tabla 18. Valoración de la frecuencia con que algunos tipos de vehículo se involucran en manifestaciones agresivas en la vía

### 4.3 Sobre la educación y la formación vial

En una escala de 0 a 10, los policías municipales entrevistados consideran que se necesita más formación vial con respecto a la mejora de vías y vehículos ( $X=7,16$ ;  $DT=2,4$ ); que se cree que los jóvenes muestran menor formación que las personas de mayor edad, pero con una media relativamente baja ( $X=5,66$ ;  $DT=2,78$ ) y que no se perciben diferencias en la formación y educación vial de hombres y mujeres ( $X=3,98$ ;  $DT=2,94$ ).

| <i>(1) Indique su grado de acuerdo con las siguientes frases (0-10)</i>  |              |                   |
|--|--------------|-------------------|
|  | <b>Media</b> | <b>Desv. típ.</b> |
| 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 | 7,16         | 2,404             |
| Los jóvenes muestran menor formación y educación vial que las personas de mayor edad   | 5,66         | 2,783             |
| Los hombres muestran menor formación y educación vial que las mujeres  | 3,98         | 2,947             |

Tabla 19. Percepción de la educación y la formación vial

Los agentes o actores de la sociedad más valorados como relevantes por su contribución a la educación y formación vial son los profesores de autoescuela ( $X=8,12$ ;  $DT=1,89$ ), los expertos en seguridad vial ( $X=8,09$ ;  $DT=2,03$ ) y los policías ( $X=8,05$ ;  $DT=2,1$ ). Por su parte, los padres ( $X=7,68$ ;  $DT=2,09$ ), amigos y compañeros ( $X=6,19$ ;  $DT=2,17$ ) y demás familiares ( $X=5,6$ ;  $DT=2,58$ ) son valorados como menos importantes en este aspecto, a partir del aporte reportado por los respondientes.

(2) *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*

|                                       | <b>Media</b> | <b>Desv. típ.</b> |
|---------------------------------------|--------------|-------------------|
| Profesores de autoescuela             | 8,12         | 1,899             |
| Expertos en materia de seguridad vial | 8,09         | 2,034             |
| Policía                               | 8,05         | 2,102             |
| Padres                                | 7,68         | 2,092             |
| Amigos y compañeros                   | 6,19         | 2,17              |
| Otros familiares                      | 5,66         | 2,38              |
| Otros                                 | 5,6          | 2,584             |

Tabla 20. Percepción de la contribución de diferentes agentes a la educación y la formación vial

#### 4.4 Sobre los aspectos normativos y legislativos

En una escala cualitativa, el 68,3% de los participantes afirmó conocer las normas y legislación actual en materia de tráfico y seguridad vial “bastante”; el 28,6% “mucho” y el 3% “poco”. Sin embargo, el 76,6% considera que los demás conocen “poco” esta normativa; el 4,3% que no lo conoce “nada”; el 17,6% “bastante” y sólo el 1,5% “mucho”, es decir, que existe una percepción de que ellos mismos conocen más y mejor la normativa que otras personas, que puede estar vinculada a la necesidad de tener dicha información para su actividad profesional.

| <i>Valore las siguientes preguntas según el caso:</i>   |             |             |                 |              |
|---|-------------|-------------|-----------------|--------------|
|   | <b>Nada</b> | <b>Poco</b> | <b>Bastante</b> | <b>Mucho</b> |
| (1) ¿Conoce las normas o legislación actual en materia de tráfico y seguridad vial?                   | 0,0%        | 3,0%        | 68,3%           | 28,6%        |
| (2) ¿Cree que la gente conoce las normas o legislación actual en materia de tráfico y seguridad vial? | 4,3%        | 76,6%       | 17,6%           | 1,5%         |

Tabla 21. Valoración del conocimiento de la norma y la legislación en tráfico

En una escala de 0 a 10, los policías municipales que participaron de este estudio valoraron la eficacia de las normas de tráfico como medida para evitar accidentes viales con una media de  $X=7,29$  ( $DT=2,09$ ).

| <i>(3) Qué eficacia diría usted que tienen las normas de tráfico como medida para evitar los accidentes de tráfico. Utilice una escala de 0 a 10</i> |              |                   |
|--|--------------|-------------------|
|  | <b>Media</b> | <b>Desv. típ.</b> |
| ¿Qué eficacia diría usted que tienen las normas de tráfico como medida para evitar los accidentes de tráfico?  | 7,29         | 2,096             |

Tabla 22. Eficacia percibida en las normas de tráfico

Además, el 80,7% de los encuestados considera que las normas de tráfico son justas; el 10,5% que son injustas y el 8,7% se abstuvo de responder a esta pregunta o dijo no saber la respuesta.

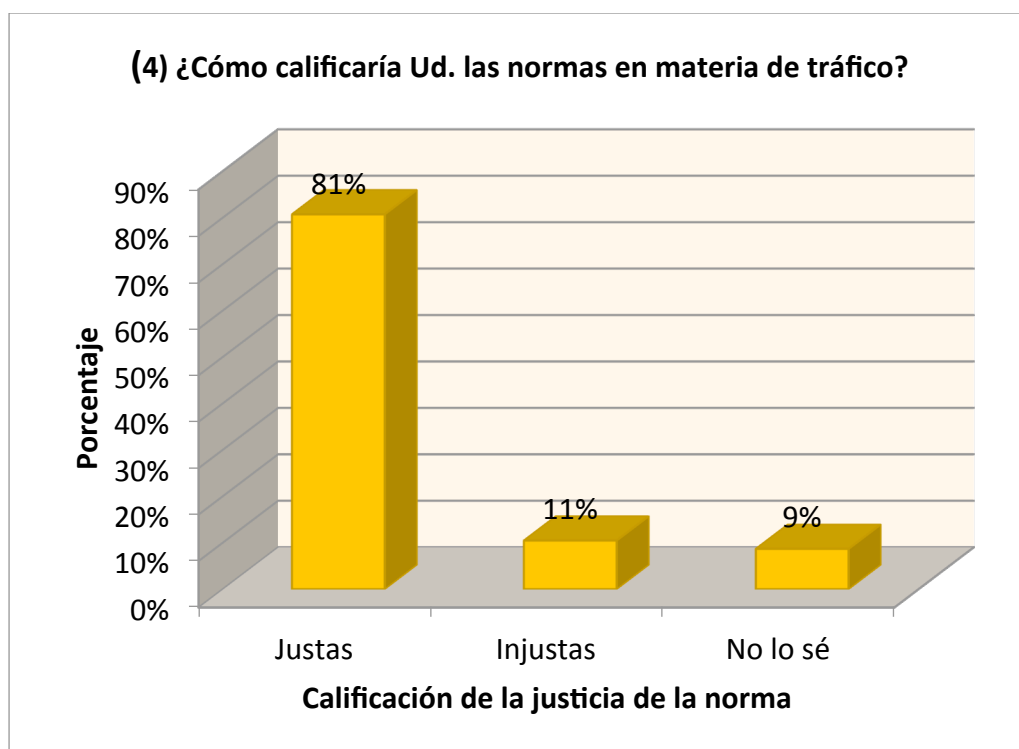


Gráfico 23. Calificación de la justicia de la norma en tráfico

El 64,9% considera que las normas de tráfico existentes en la actualidad son adecuadas; el 17,8% que son exageradas y el 13,6% que son escasas. Un 3,6% restante dice no saber al respecto o se abstuvo de responder al ítem.

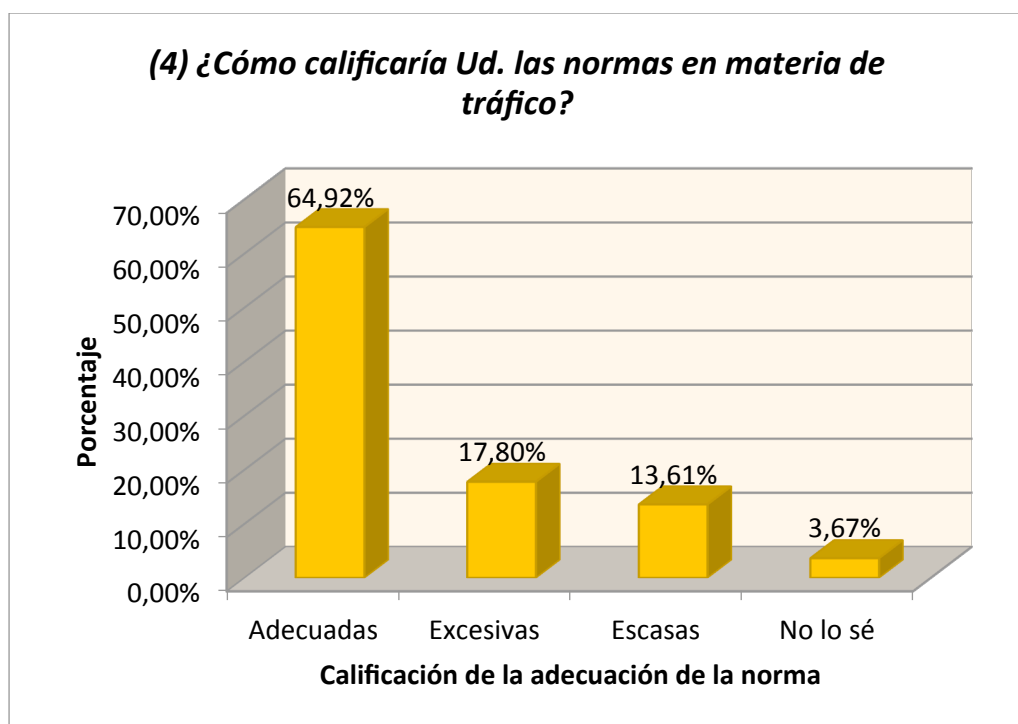


Gráfico 24. Calificación de la adecuación de la norma en tráfico

Finalmente, con respecto a si están bien o mal hechas, el 67,8% considera que están bien hechas; el 18,1% que están mal hechas y el 14,1% no sabe o no responde.



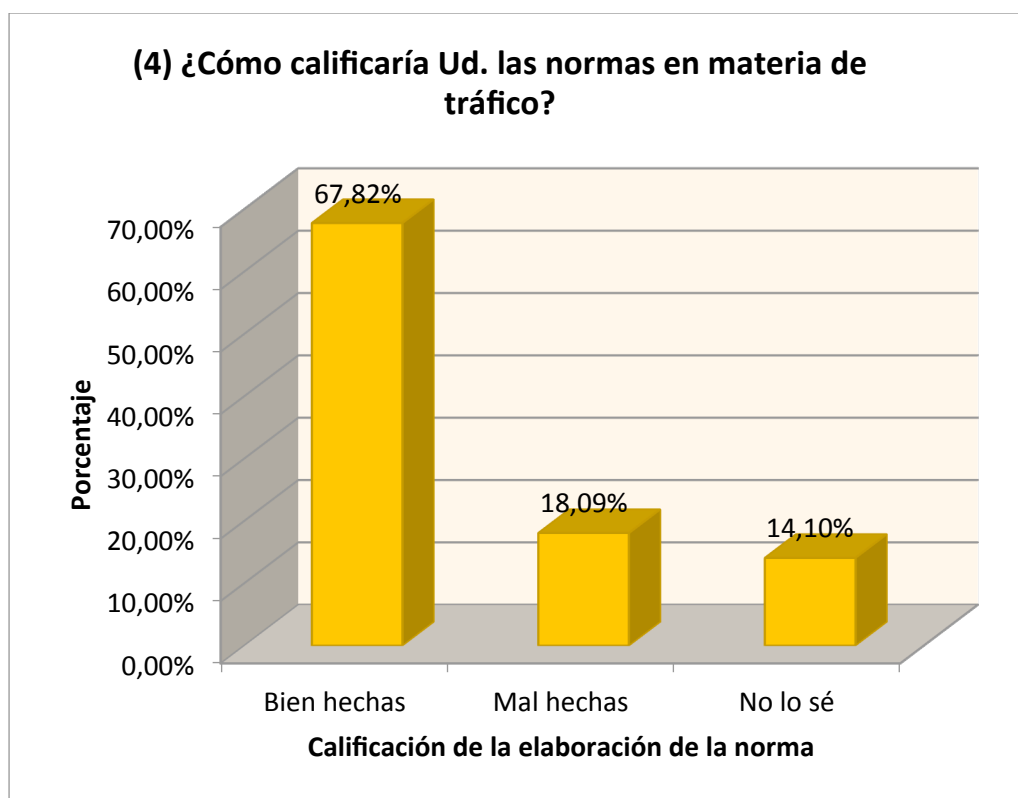


Tabla 23. Calificación de la elaboración de las normas de tráfico

Como factores a tener en cuenta en las sanciones a las infracciones de tráfico, se encontró que los participantes consideran que debe tomarse en cuenta la peligrosidad de la conducta (68,8% considera que “totalmente”); la gravedad de la infracción según el código de circulación (45,4% considera que “bastante” y 46,7% que “totalmente”) y las consecuencias de la infracción (37,1% considera que “bastante” y 55,9% que “totalmente”).

(5) Para establecer el tipo de sanción por una infracción, se debería tener en cuenta (nivel de acuerdo):

|   | Nada | Poco | Bastante | Totalmente |
|---|------|------|----------|------------|
| La peligrosidad de la conducta                              | 0,3% | 1,0% | 29,9%    | 68,8%      |
| La gravedad de la infracción según el código de circulación | 0,8% | 7,2% | 45,4%    | 46,7%      |
| Las consecuencias de la infracción                          | 1,3% | 5,7% | 37,1%    | 55,9%      |

Tabla 24. Valoración de los criterios para el establecimiento de las sanciones por infracciones de tráfico

Con respecto a los tipos de sanción que debería aplicarse a los infractores que causan accidentes con víctimas graves o mortales, se encuentra que el 95,2% cree que se deben aplicar sanciones de tipo económico; el 81,9% que debe aplicarse reclusión (prisión); el 83,6% suspensión temporal y el 79,7% la retirada total del carné de conducir.

(6) ¿Qué tipo de sanción debería aplicarse a los infractores causantes de las víctimas graves o mortales?

|                          | Sí    | No    |
|--------------------------|-------|-------|
| Sanciones económicas     | 95,2% | 4,8%  |
| Prisión                  | 81,9% | 18,1% |
| Suspensión temporal      | 83,6% | 16,4% |
| Retirada total del carné | 79,7% | 20,3% |

Tabla 25. Valoración del tipo de sanción de tráfico en función de las consecuencias del accidente

La valoración de la finalidad percibida en las sanciones impuestas a los infractores de tráfico se define en los datos arrojados por la muestra, según su tipología, como: recaudatoria (47,8% se muestra “bastante de acuerdo”); educativa (39,7% se muestra “poco de acuerdo”) y castigadora (53,2% se muestra “bastante de acuerdo”).

(7) Manifieste su grado de acuerdo con las siguientes afirmaciones:

|   | Nada | Poco  | Bastante | Totalmente | NS/NR |
|---|------|-------|----------|------------|-------|
| La finalidad de la sanción es fundamentalmente recaudatoria | 6,7% | 33,3% | 47,8%    | 9,1%       | 3,2%  |
| La finalidad de la sanción es fundamentalmente educativa    | 7,6% | 39,7% | 38,2%    | 10,8%      | 3,7%  |
| La finalidad de la sanción es fundamentalmente castigadora  | 4,9% | 21,2% | 53,2%    | 16,5%      | 4,2%  |

Tabla 26. Percepción acerca de la finalidad de la sanción

En cuanto a la supervisión policial, se encontró que el 55,3% de los participantes la considera adecuada. Sin embargo, el 43,6% piensa que es escasa respecto a las necesidades actuales. Sólo el 1% de la muestra cree que es excesiva.

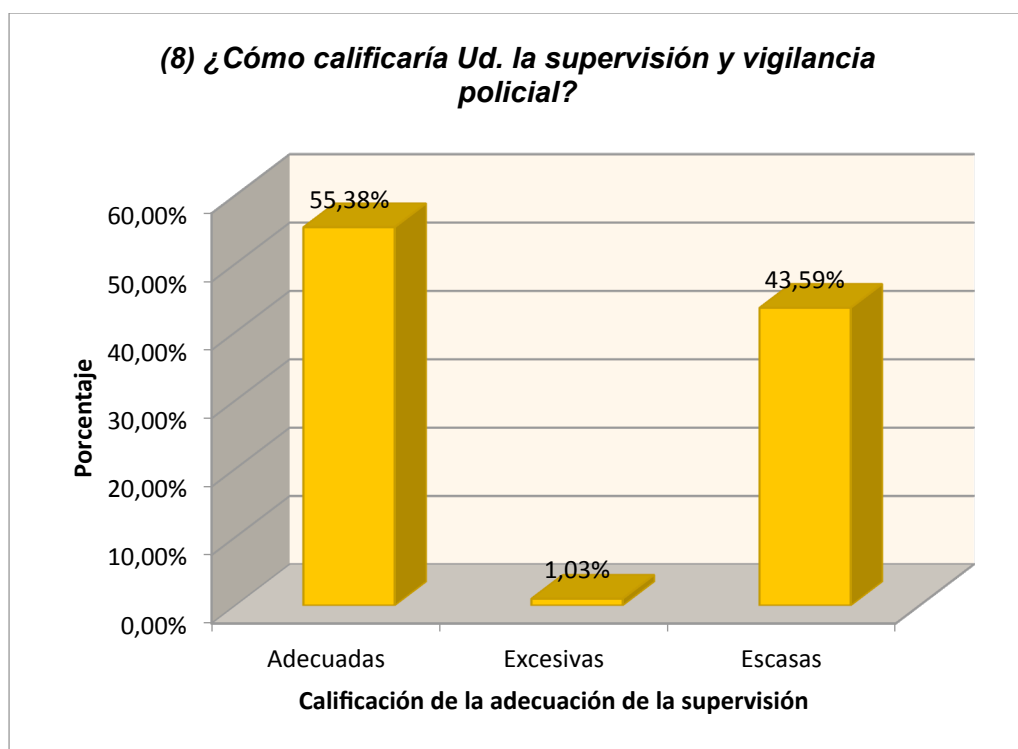


Gráfico 25. Valoración de la adecuación de la supervisión y control policial en tráfico

El papel de los agentes de tráfico se valoró a través de tres ítems: “los agentes se colocan en determinados lugares únicamente para pillarlos”, en donde el 50% de los encuestados estuvo “poco” de acuerdo; “los agentes se colocan en determinados lugares porque son los más peligrosos”, con el 57,4% “bastante” de acuerdo y “los agentes se colocan en determinados lugares para poder parar los vehículos con un adecuado nivel de seguridad” con el 52,7% “bastante” de acuerdo.

(9) Valore su grado de acuerdo con las siguientes afirmaciones:

|  | Nada  | Poco  | Bastante | Totalmente |
|--|-------|-------|----------|------------|
| Los agentes se colocan en determinados lugares únicamente para pillarnos   | 20,1% | 50,0% | 24,9%    | 5,1%       |
| Los agentes se colocan en determinados lugares porque son los más peligrosos                                     | 3,8%  | 25,9% | 57,4%    | 12,9%      |
| Los agentes se colocan en determinados lugares para poder parar los vehículos con un adecuado nivel de seguridad | 1,8%  | 6,1%  | 52,7%    | 39,4%      |

Tabla 27. Percepción de la situación policial en el control de infracción

Sobre el sistema de justicia en España y su funcionamiento en general y en los temas específicos del tráfico, se encuentra que el 52,5% de la muestra define su funcionamiento general como “regular” y el 33% como “muy malo”; en el ámbito del tráfico, el 57% lo considera “regular” y el 22% “muy malo”. Sólo 0,3% y 0,5%, respectivamente, creen que el sistema de justicia español es “muy bueno”.

Valore su grado de acuerdo con las siguientes afirmaciones:

|  | Muy malo | Regular | Bueno | Muy bueno |
|--|----------|---------|-------|-----------|
| (10) ¿Cómo valora el funcionamiento de la justicia en España?  | 33,0%    | 52,5%   | 14,2% | 0,3%      |
| (11) ¿Cómo valora el funcionamiento de la justicia en España en materia de tráfico y seguridad vial? | 22,0%    | 57,0%   | 20,5% | 0,5%      |

Tabla 28. Valoración del funcionamiento de la justicia y de la justicia en tráfico en España

El 64,05% de los encuestados afirma haberse visto involucrado en algún juicio de tráfico en algún momento, mientras que el 35,95% jamás ha asistido a algún escenario de este tipo como actor involucrado, independientemente del rol que allí pudiese tener o desempeñar.

Con respecto a los roles de aquellos participantes que afirmaron haber hecho parte de un juicio en el área del tráfico, se encontró que el 27,6% de ellos ha ejercido como testigo; el 23,4% como profesional; el 11,3% como víctima y sólo el 0,5% como inculgado.

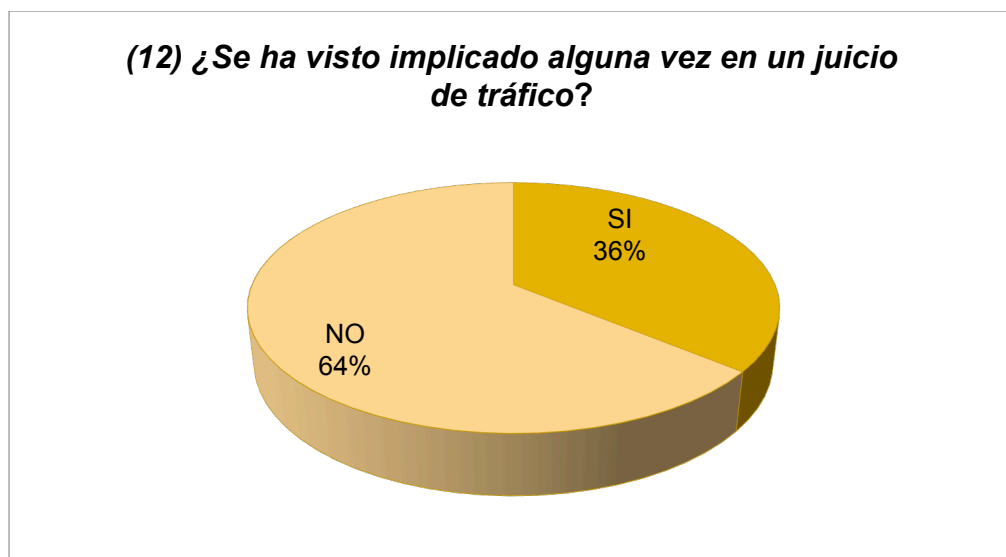


Gráfico 26. Implicación personal en los juicios de tráfico y seguridad vial

**(13) Si se ha visto implicado en un juicio de tráfico, lo ha hecho en calidad de:**

|             | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido |
|-------------|------------|------------|-------------------|
| Testigo     | 112        | 27,6       | 43,9              |
| Inculpado   | 2          | 0,5        | 0,8               |
| Víctima     | 46         | 11,3       | 18                |
| Profesional | 95         | 23,4       | 37,3              |
| Total       | 255        | 62,8       | 100               |
| Perdidos    | 151        | 37,2       |                   |
| Total       | 406        | 100        |                   |

Tabla 29. Rol asumido en la participación en los juicios de tráfico



El 65,5% de los encuestados considera que es justo que los conductores profesionales tengan un tratamiento diferencial con respecto a los conductores particulares. Además, el 92,8% cree que sería adecuado crear juzgados especializados en materia de tráfico y seguridad vial.

*Responda según su opinión:*

|  | Sí    | No    |
|--|-------|-------|
| (14) ¿Cree que es justo que el conductor profesional tenga un tratamiento diferente del conductor ordinario? | 65,5% | 34,5% |
| (15) ¿Se deberían crear juzgados especializados en materia de tráfico y seguridad vial?                      | 92,8% | 7,2%  |

Tabla 30. Valoración de diferentes aspectos de la justicia en tráfico

Finalmente, se preguntó por la eficacia atribuida a algunas alternativas o medidas que podrían implementarse para reducir los accidentes de tráfico. Se encontró que las mayormente valoradas como eficaces fueron: Retirada temporal del carné ( $X=7,75$ ;  $DT=2,07$ ); El carné por puntos ( $X=7,24$ ;  $DT=2,53$ ) y la Retirada total del carné ( $X=7,17$ ;  $DT=2,77$ ). Por su parte, las de menor eficacia percibida fueron: Ajustar la sanción económica a las posibilidades económicas del sancionado ( $X=5,56$ ;  $DT=3,32$ ); Incrementar el coste de la sanción

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

(X=5,24; DT=2,73) e Incrementar el coste de los seguros (X=3,24; DT=2,57).

| <i>(16) Valore de 0 a 10 la eficacia que cree que tendrían las siguientes medidas para disminuir los accidentes de tráfico</i> |              |                   |
|--|--------------|-------------------|
|  | <b>Media</b> | <b>Desv. típ.</b> |
| Retirada temporal del carné  | 7,75         | 2,071             |
| El carné por puntos  | 7,24         | 2,538             |
| Retirada total del carné   | 7,17         | 2,775             |
| Incrementar la responsabilidad penal (cárcel o prisión)  | 7,05         | 2,673             |
| Trabajos para beneficios de la comunidad   | 7,01         | 2,9               |
| Incrementar la supervisión policial  | 6,72         | 2,379             |
| Ajustar la sanción económica a las posibilidades económicas del sancionado   | 5,56         | 3,326             |
| Incrementar el coste de la sanción   | 5,24         | 2,732             |
| Incrementar el coste de los seguros  | 3,24         | 2,575             |

Tabla 31. Valoración de diferentes medidas para la disminución de los accidentes de tráfico

#### 4.5 Sobre la conducta Prosocial

En una escala de 0 a 10, se pidió a los participantes del estudio valorar la gravedad de una lista de delitos. Se encontró que los valorados como más relevantes fueron el homicidio ( $X=9,58$ ;  $DT=1,1$ ); los delitos contra la libertad o integridad sexual ( $X=9,45$ ;  $DT=1,2$ ) y los delitos contra la libertad y amenazas ( $X=8,65$ ;  $DT=1,68$ ). Los delitos considerados de “menor gravedad” fueron: lesiones ( $X=7,58$ ;  $DT=1,88$ ); delitos contra el patrimonio ( $X=7,3$ ;  $DT=1,87$ ) y contra el honor ( $X=5,37$ ;  $DT=2,29$ ). Los delitos contra la seguridad el tráfico se ubicaron en la mitad de la distribución, con  $X=8,33$  ( $DT=1,47$ ).

| <i>(1) Valore de 0 a 10 la gravedad de los siguientes delitos (0 significa nada grave y 10 muy grave):</i> |              |                   |
|--|--------------|-------------------|
|  | <b>Media</b> | <b>Desv. típ.</b> |
| Homicidio  | 9,58         | 1,101             |
| Agresión, abuso, acoso sexual o corrupción de menores (contra la libertad sexual)                          | 9,45         | 1,207             |
| Amenazas, secuestros, coacciones, detenciones ilegales, etc. (contra la libertad)                          | 8,65         | 1,686             |
| Contra la seguridad del tráfico  | 8,33         | 1,475             |

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|  |      |       |
|--|------|-------|
| Lesiones   | 7,58 | 1,885 |
| Hurto, robo, apropiación indebida, estafa, alteración de los precios... (contra el patrimonio) | 7,3  | 1,877 |
| Calumnias o injurias (contra el honor)   | 5,37 | 2,295 |

Tabla 32. Valoración de la gravedad de los delitos

Dentro de los delitos específicamente relacionados con la seguridad del tráfico, se encontró en una escala de 0 a 10 que los valorados como más graves son: Conducir un vehículo con temeridad manifiesta poniendo en peligro la vida o integridad de las personas ( $X=9,42$ ;  $DT=1,03$ ); Conducir bajo la influencia del alcohol u otras sustancias ( $X=9,41$ ;  $DT=1,06$ ) y Amenazas, secuestros, coacciones, detenciones ilegales, etc. (contra la libertad) ( $X=9,1$ ;  $DT=1,45$ ). Los tres menos valorados aritméticamente como graves dentro de esta lista fueron: Colocar obstáculos en la vía o modificar las condiciones de la misma ( $X=9,04$ ;  $DT=1,38$ ); Negarse a someterse a las pruebas legalmente establecidas para comprobar la presencia de alcohol u otras sustancias ( $X=8,8$ ;  $DT=1,46$ ) y la Omisión del deber de socorro ( $X=8,59$ ;  $DT=1,46$ ).

(2) *Valore de 0 a 10 la gravedad de los siguientes delitos contra la seguridad del tráfico*

|   | <b>Media</b> | <b>Desv. típ.</b> |
|---|--------------|-------------------|
| Conducir un vehículo con temeridad manifiesta poniendo en peligro la vida o integridad de las personas  | 9,42         | 1,039             |
| Conducir bajo la influencia del alcohol u otras sustancias  | 9,41         | 1,061             |
| Originar un grave riesgo para la circulación al colocar en la vía obstáculos imprevistos, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables o modificandol a señalización | 9,04         | 1,381             |
| Negarse a someterse a las pruebas legalmente establecidas para comprobar la presencia de alcohol u otras sustancias   | 8,8          | 1,462             |
| Omisión del deber de socorro  | 8,59         | 1,773             |

Tabla 33. Valoración de la gravedad de los delitos de tráfico

Finalmente, se pidió a los participantes que valorasen de 0 (nada) a 10 (mucho) qué tanto consideran que ellos y la población española son prosociales. Se encontró que la valoración propia de la prosocialidad tuvo una media de  $X=7,92$  ( $DT=1,56$ ) y de los demás, es

decir, la población en general, de  $X=5,91$ . La valoración de sí mismos en el tráfico fue de  $X=7,95$  ( $DT=1,555$ ) y de la población general en este ámbito específico de  $X=5,41$  ( $DT=2,19$ ). En síntesis, este ítem permite conocer, comparativamente, que los participantes asumen un mayor comportamiento prosocial de su parte que de los demás, tanto en términos generales como en el ámbito concreto del tráfico.

Valore de 0 a 10 las siguientes cuestiones:

|   | Media | Desv. típ. |
|---|-------|------------|
| (3) ¿En qué grado se considera usted una persona prosocial?   | 7,92  | 1,56       |
| (4) ¿Cómo calificaría la conducta prosocial en general (cooperación, ayuda...) de la población española?    | 5,91  | 2,135      |
| (5) ¿En qué grado se considera usted una persona prosocial en el tráfico?                                   | 7,95  | 1,555      |
| (6) ¿Cómo calificaría la conducta prosocial en el tráfico (cooperación, ayuda...) de la población española? | 5,41  | 2,198      |

Tabla 34. Percepción de la prosocialidad

#### 4.6 Resultados en función de otras variables de cruce

Todas las variables de cruce se emplearon como factores de contraste para el Análisis de Varianza (ANOVA) con respecto a las preguntas de orden cuantitativo que pudiesen proceder a ser cruzadas bajo validez de constructo e interés del dato.

Se registran los factores o dimensiones del estudio que arrojaron algún resultado significativo al cruce.

Las categorías continuas no significativas el cruce, que fueron la mayoría en la combinatoria, se omiten.

Descripción de las variables de agrupación:

**Género.** La variable género se agrupo en 2 grupos (Hombre; Mujer)

Grupo de edad: La variable edad, se agrupo en cinco grupos

- <=30
- 31-40
- 41-50
- 51-60
- >60)

**Años como policía:** La variable procede de la cuestión ¿Desde que año pertenece al cuerpo de la Policía Municipal? Las respuestas a la misma se agrupo en cuatro grupos.

- $\leq 10$
- 11-20
- 21-30
- $> 30$

El **rango según el Grado/escala** dio lugar a tres agrupaciones. La agrupación se realizó en función de las respuestas directas ante las siguientes opciones.

- Inspector Jefe (Escala Técnica o de Mando)
- Inspector (Escala Técnica o de Mando)
- Subinspector (Escala Técnica o de Mando)
- Oficial (Escala Técnica o de Mando)
- Suboficial (Escala Ejecutiva)
- Sargento (Escala Ejecutiva)
- Cabo (Escala Ejecutiva)
- Policía (Escala Ejecutiva)

Como se comentó (ver Tabla 6) son tres las escalas a las que pertenecen los participantes del estudio, en los tres casos de la Escala Ejecutiva:

- Sargento (Escala Ejecutiva)
- Cabo (Escala Ejecutiva)
- Policía (Escala Ejecutiva)

La siguiente variable de cruce considerada, el **espacio/lugar donde desarrolla mayormente su trabajo**, estableció dos grupos:



- Oficina o dependencias policiales
- En la calle

Se estableció el cruce con los **ámbitos en el que el participante hubiese trabajado a lo largo de su carrera profesional** en la Policía Municipal, utilizando dos grupos.

- Tráfico, Movilidad y Seguridad Vial
- Seguridad Ciudadana u otros

Por último, se estableció el cruce con diferentes variables relacionadas con los **hábitos de desplazamiento y conducción laboral**:

La frecuencia con la que el participante **se desplaza habitualmente andando** en su actividad policial. Utilizando seis grupos de mayor a menor frecuencia.

- Con menos frecuencia
- Unas pocas veces al año
- Unos pocos días al mes
- Unos pocos días a la semana
- Casi todos los días
- Todos los días

La frecuencia con la que el encuestado **conduce para ir y volver del trabajo a su domicilio**. Estableciéndose seis 6 grupos de mayor a menor frecuencia.

- Con menos frecuencia
- Unas pocas veces al año
- Unos pocos días al mes
- Unos pocos días a la semana
- Casi todos los días
- Todos los días

**El tipo de vehículo que conduce el participante habitualmente para ir del trabajo al domicilio**. Utilizándose cuatro grupos.

- Turismo
- Deportivo
- Motocicleta o ciclomotor
- Otro...

**El “cuándo” conduce con más frecuencia el entrevistado para ir al trabajo y al domicilio**. Utilizándose tres grupos.

- Por el día
- Por la noche
- Indistintamente

El **tiempo que conduce sin descansar** en sus desplazamientos profesionales en horas, dando lugar a dos grupos.

Y, los **Kilómetros recorridos al año** en desplazamientos profesionales, que dio lugar a dos grupos.

#### 4.6.1 Importancia atribuida a las causas del accidente de tráfico

##### 4.6.1.1 Género

| ANOVA de un factor                    |                   |    |                  |       |       |
|---------------------------------------|-------------------|----|------------------|-------|-------|
|                                       | Suma de cuadrados | gl | Media cuadrática | F     | Sig.  |
| Conductor                             | 26,307            | 1  | 26,307           | 4,901 | 0,027 |
| El tipo de vehículo                   | 32,439            | 1  | 32,439           | 4,447 | 0,036 |
| Las carreteras y estado de las mismas | 27,879            | 1  | 27,879           | 4,797 | 0,029 |
| La señalización                       | 43,078            | 1  | 43,078           | 7,216 | 0,008 |

Tabla 35. Importancia atribuida a las causas del accidente de tráfico en función del género.

|                                       | Sexo   | N   | Media | Desviación típica |
|---------------------------------------|--------|-----|-------|-------------------|
| Conductor (importancia)               | Mujer  | 49  | 8,1   | 2,124             |
|                                       | Hombre | 353 | 7,32  | 2,342             |
| El tipo de vehículo                   | Mujer  | 49  | 6,65  | 2,341             |
|                                       | Hombre | 347 | 5,78  | 2,747             |
| Las carreteras y estado de las mismas | Mujer  | 49  | 7,65  | 2,077             |
|                                       | Hombre | 347 | 6,85  | 2,454             |
| La señalización                       | Mujer  | 49  | 7,14  | 2,336             |
|                                       | Hombre | 347 | 6,14  | 2,458             |

Tabla 36. Descriptivos de la importancia atribuida a las causas del accidente de tráfico en función del género.

Al considerar la importancia que los encuestados otorgan a una serie de factores como causa de accidentes de tráfico en función del sexo se ha observado que, en todos los casos, las diferencias fueron significativas y que las mujeres puntúan de forma más elevada dichos factores que los hombres, destacando el papel crucial que el “Conductor”, es decir, el factor humano, juega como causa de los accidentes de tráfico. Estos resultados son homogéneos con los obtenidos por Alonso y colaboradores en la población general.

#### 4.6.1.2 Ámbitos de trabajo

ANOVA de un factor

|                                       | <b>Suma de cuadrados</b> | <b>gl</b> | <b>Media cuadrática</b> | <b>F</b> | <b>Sig.</b> |
|---------------------------------------|--------------------------|-----------|-------------------------|----------|-------------|
| Las carreteras y estado de las mismas | 66,177                   | 2         | 33,088                  | 5,766    | 0,003       |
| La señalización                       | 47,316                   | 2         | 23,658                  | 3,965    | 0,02        |
| La normativa y supervisión policial   | 67,831                   | 2         | 33,915                  | 4,214    | 0,015       |

Tabla 37. Importancia atribuida a las causas del accidente de tráfico en función del ámbito de desempeño laboral.

En los Gráfico 27, Gráfico 28 y Gráfico 29, se observan las diferencias observadas en cada medida en función del ámbito de trabajo del participante.

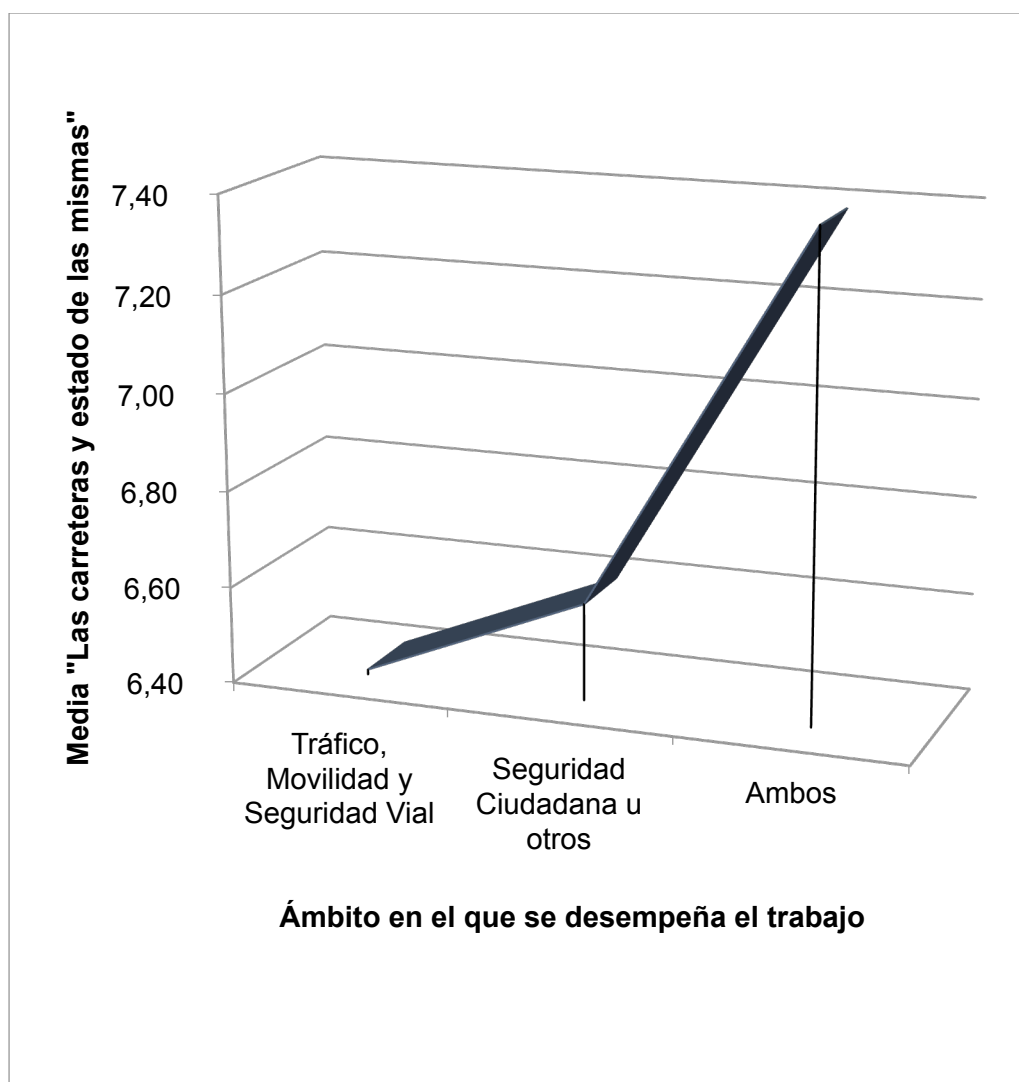


Gráfico 27. Valoración de "Las carreteras y estados de las mismas" en función del ámbito en el que se ha desempeñado el trabajo en la Policía Municipal.

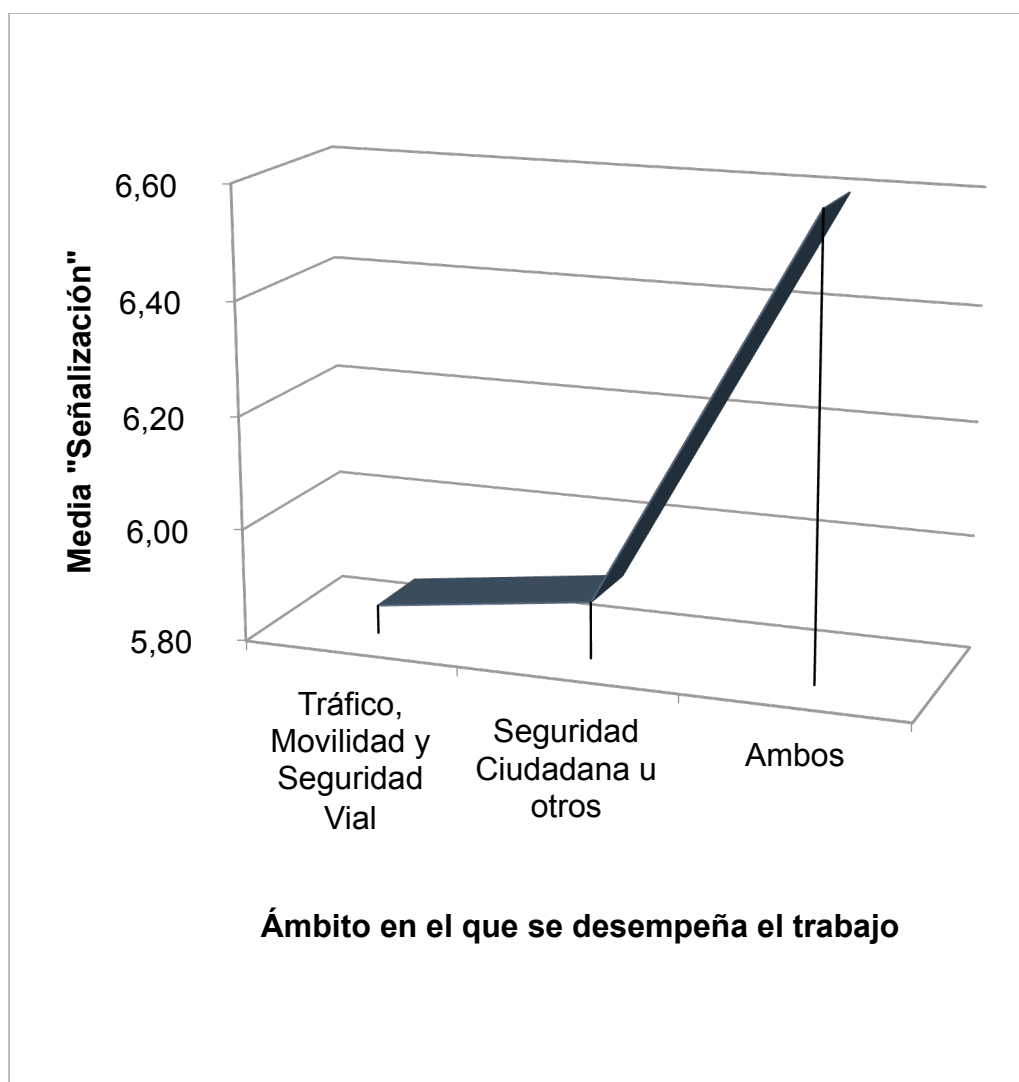


Gráfico 28. Valoración de "La Señalización" en función del ámbito en el que se ha desempeñado el trabajo en la Policía Municipal.

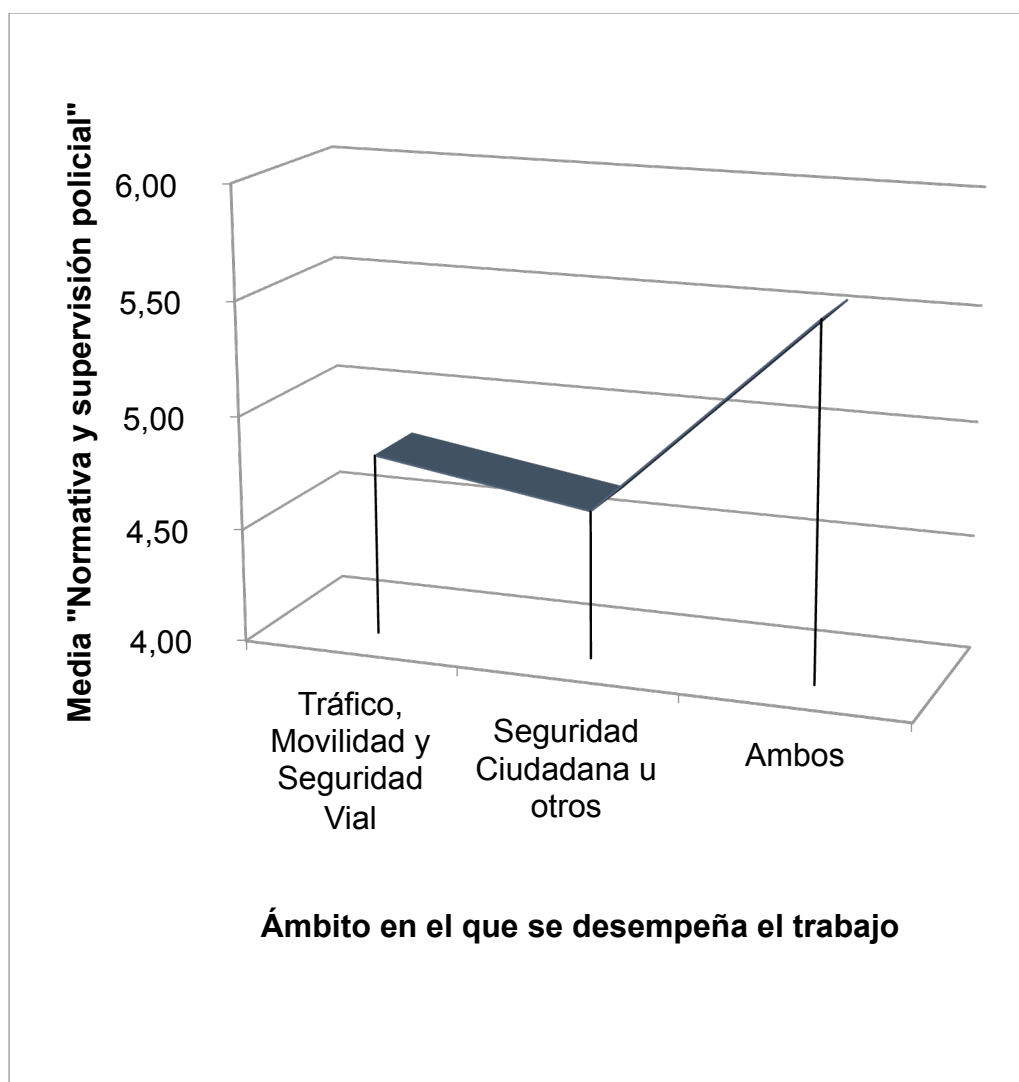


Gráfico 29. Valoración media de “La Normativa y supervisión policial” en función del ámbito en el que se ha desempeñado el trabajo en la Policía Municipal.

En cuanto al resto de variables de cruce consideradas, la edad, los años de antigüedad en el cuerpo, el grado o escala, si el participante trabaja en la oficina o dependencias policiales o en la calle



y el desplazamiento habitual andando a su actividad, no se encontraron diferencias significativas.

#### 4.6.2 Importancia atribuida a algunas medidas para la disminución de los accidentes de tráfico

##### 4.6.2.1 Género

| <b>ANOVA de un factor</b>                  |                          |           |                         |          |             |
|--|--------------------------|-----------|-------------------------|----------|-------------|
|  | <b>Suma de cuadrados</b> | <b>gl</b> | <b>Media cuadrática</b> | <b>F</b> | <b>Sig.</b> |
| Mejora de carreteras y calles de la ciudad | 52,419                   | 1         | 52,419                  | 11,912   | 0,001       |
| Mejora de los vehículos                    | 32,61                    | 1         | 32,61                   | 6,581    | 0,011       |
| Aumentar la presencia policial             | 27,006                   | 1         | 27,006                  | 4,076    | 0,044       |

Tabla 38. Importancia atribuida a algunas medidas para la disminución de los accidentes de género.

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|  |        | <b>N</b> | <b>Media</b> | <b>Desviación típica</b> |
|--|--------|----------|--------------|--------------------------|
| Mejora de carreteras y calles de la ciudad | Mujer  | 49       | 8,69         | 1,372                    |
|  | Hombre | 351      | 7,59         | 2,178                    |
| Mejora de los vehículos                    | Mujer  | 49       | 7,96         | 1,791                    |
|  | Hombre | 351      | 7,09         | 2,279                    |
| Aumentar la presencia policial             | Mujer  | 49       | 6,63         | 2,404                    |
|  | Hombre | 350      | 5,84         | 2,597                    |

Tabla 39. Descriptivos de la importancia atribuida a las medidas para reducir los accidente de tráfico en función del género.

4.6.2.2 Edad

| <b>ANOVA de un factor</b>      |                          |           |                         |          |             |
|--------------------------------|--------------------------|-----------|-------------------------|----------|-------------|
|                                | <b>Suma de cuadrados</b> | <b>gl</b> | <b>Media cuadrática</b> | <b>F</b> | <b>Sig.</b> |
| Aumentar la presencia policial | 66,326                   | 4         | 16,581                  | 2,638    | 0,034       |

Tabla 40. Importancia atribuida al aumento de la presencia policial para la disminución de los accidentes en función de la edad.

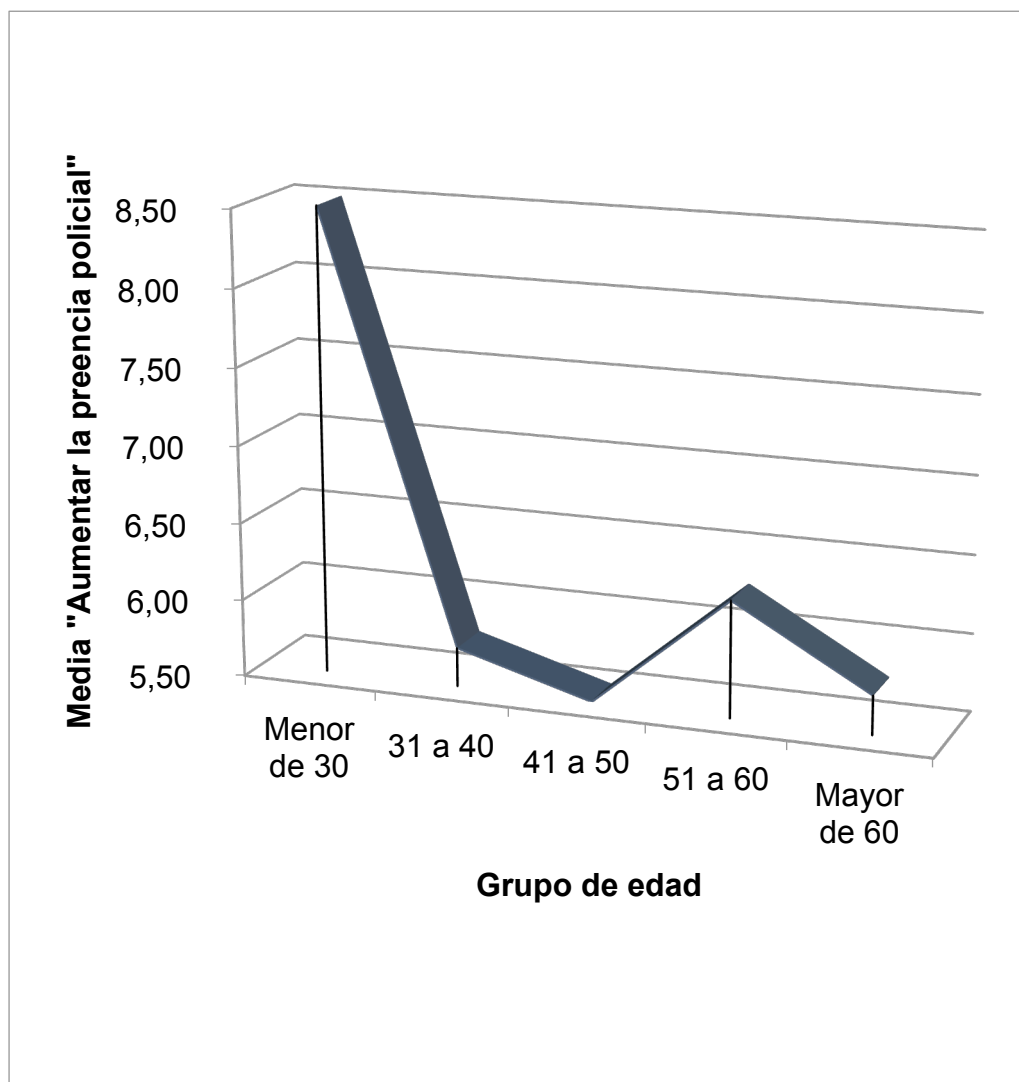


Gráfico 30. Diferencias en la valoración media de "Aumentar la presencia policial" en función de la edad.

4.6.2.3 Ámbitos de trabajo

| ANOVA de un factor                         |                   |    |                  |       |       |
|--|-------------------|----|------------------|-------|-------|
|  | Suma de cuadrados | gl | Media cuadrática | F     | Sig.  |
| Mejora de carreteras y calles de la ciudad | 75,693            | 2  | 37,846           | 8,716 | 0,00  |
| Mejora de los vehículos                    | 42,485            | 2  | 21,242           | 4,307 | 0,014 |
| Aumentar la presencia policial             | 50,893            | 2  | 25,446           | 3,87  | 0,022 |

Tabla 41. Importancia atribuida a las medidas para la reducción de accidentes de tráfico en función del ámbito de desempeño laboral.

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|  | Ámbito de trabajo                   | N   | Media | Desviación típica |
|--|-------------------------------------|-----|-------|-------------------|
| Mejora de carreteras y calles de la ciudad | Tráfico, Movilidad y Seguridad Vial | 67  | 6,97  | 2,374             |
|  | Seguridad Ciudadana u otros         | 127 | 7,5   | 2,319             |
|  | Ambos                               | 207 | 8,11  | 1,815             |
| Mejora de los vehículos                    | Tráfico, Movilidad y Seguridad Vial | 67  | 6,85  | 2,331             |
|  | Seguridad Ciudadana u otros         | 127 | 6,87  | 2,365             |
|  | Ambos                               | 207 | 7,51  | 2,09              |
| Aumentar la presencia policial             | Tráfico, Movilidad y Seguridad Vial | 67  | 5,64  | 2,404             |
|  | Seguridad Ciudadana u otros         | 127 | 5,53  | 2,681             |
|  | Ambos                               | 206 | 6,28  | 2,541             |

Tabla 42. Descriptivos de la importancia atribuida a las medidas para la reducción de accidentes de tráfico en función del ámbito de desempeño laboral.

En cuanto al resto de variables de cruce consideradas, los años de antigüedad en el cuerpo, el grado o escala, si el participante trabaja en la oficina o dependencias policiales o en la calle no se encontraron diferencias significativas.

#### 4.6.3 Efectividad percibida de medidas tecnológicas para el control del tráfico (cámaras y centros)

##### 4.6.3.1 Edad

ANOVA de un factor

|                    | Suma de cuadrados | gl | Media cuadrática | F     | Sig.  |
|--------------------|-------------------|----|------------------|-------|-------|
| Centros de control | 61,677            | 4  | 15,419           | 2,935 | 0,021 |

Tabla 43. Efectividad percibida en las medidas tecnológicas para el control de tráfico en función de la edad.

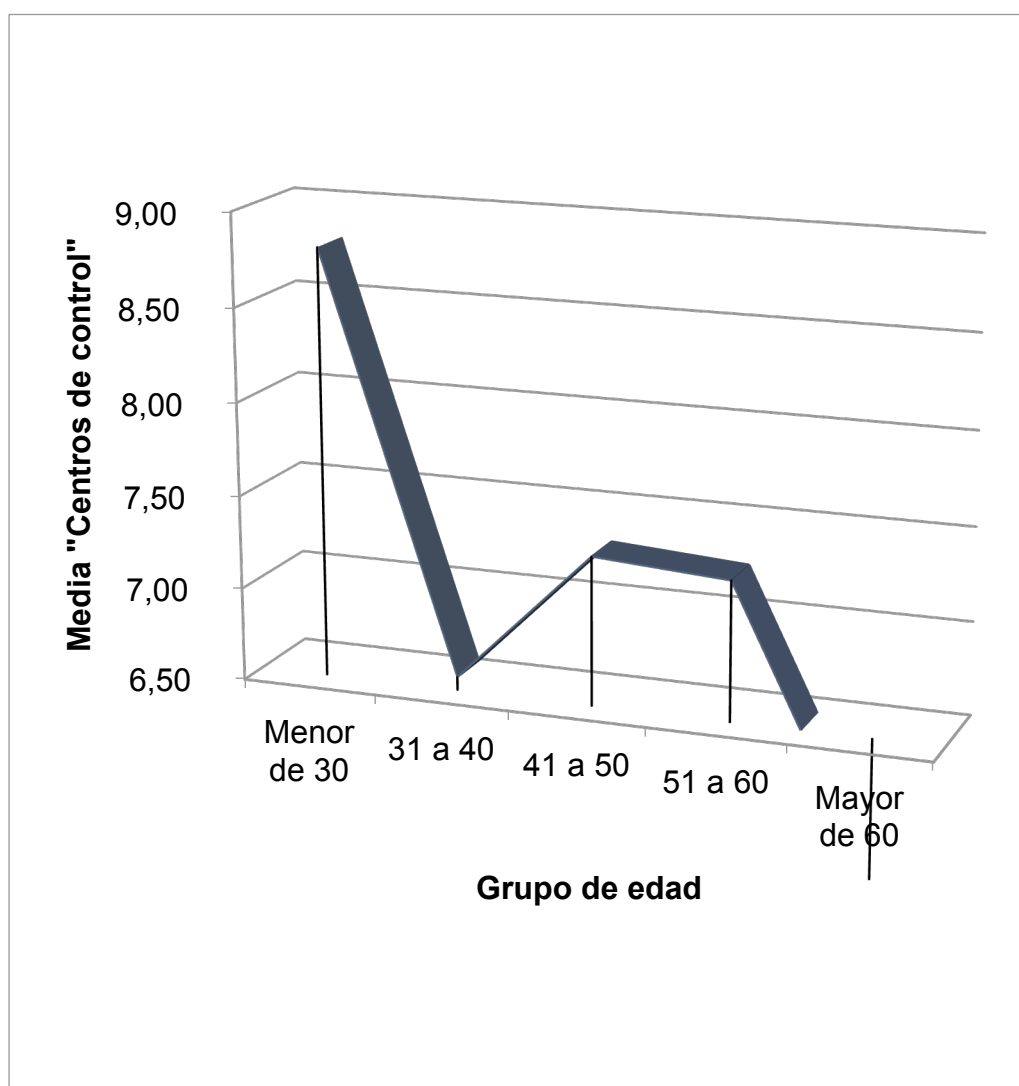


Tabla 44. Diferencias en la Media de Efectividad percibida de los centros de control de tráfico en función de la edad.

4.6.3.2 Ámbitos de trabajo

| ANOVA de un factor |                   |    |                  |       |       |
|--------------------|-------------------|----|------------------|-------|-------|
|                    | Suma de cuadrados | gl | Media cuadrática | F     | Sig.  |
| Cámaras            | 38,963            | 2  | 19,482           | 3,095 | 0,046 |
| Centros de control | 48,964            | 2  | 24,482           | 4,72  | 0,009 |

Tabla 45. Efectividad percibida en las medidas tecnológicas para el control de tráfico en función del ámbito de trabajo.

En cuanto al resto de variables de cruce consideradas, el género, la antigüedad en el servicio, el grado/escala o el trabajo en oficina o en la calle, no se encontraron diferencias significativas.



PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|                           |                                     | <b>N</b> | <b>Media</b> | <b>Desviación<br/>típica</b> |
|---------------------------|-------------------------------------|----------|--------------|------------------------------|
| <b>Cámaras</b>            | Tráfico, Movilidad y Seguridad Vial | 67       | 6,85         | 2,47                         |
|                           | Seguridad Ciudadana u otros         | 127      | 6,57         | 2,742                        |
|                           | Ambos                               | 209      | 7,26         | 2,37                         |
| <b>Centros de control</b> | Tráfico, Movilidad y Seguridad Vial | 67       | 7,13         | 2,131                        |
|                           | Seguridad Ciudadana u otros         | 126      | 6,66         | 2,518                        |
|                           | Ambos                               | 207      | 7,45         | 2,167                        |

Tabla 46. Descriptivos de la Efectividad percibida en las medidas tecnológicas para el control de tráfico en función del ámbito de trabajo.

4.6.4 Percepción de la agresividad vial en función de...

4.6.4.1 Género

| ANOVA de un factor  |                   |    |                  |        |       |
|---|-------------------|----|------------------|--------|-------|
|   | Suma de cuadrados | gl | Media cuadrática | F      | Sig.  |
| ¿Con qué frecuencia cree que se producen situaciones en la conducción donde la gente se muestra agresiva? | 9,714             | 1  | 9,714            | 3,965  | 0,047 |
| La agresividad en el tráfico se ha incrementado y sigue incrementándose                                   | 68,753            | 1  | 68,753           | 16,849 | 0,000 |

Tabla 47. Percepción de la agresividad en función del género

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|   | Sexo   | N   | Media | Desviación típica |
|---|--------|-----|-------|-------------------|
| ¿Con qué frecuencia cree que se producen situaciones en la conducción donde la gente se muestra agresiva? | Mujer  | 48  | 7,92  | 1,609             |
|   | Hombre | 348 | 7,44  | 1,559             |
| La agresividad en el tráfico se ha incrementado y sigue incrementándose                                   | Mujer  | 49  | 8,24  | 1,64              |
|   | Hombre | 349 | 6,98  | 2,067             |

Tabla 48. Descriptivos de la Percepción de la agresividad en función del género.

4.6.4.2 Antigüedad en el cuerpo

| ANOVA de un factor  |                   |    |                  |       |       |
|---|-------------------|----|------------------|-------|-------|
|   | Suma de cuadrados | gl | Media cuadrática | F     | Sig.  |
| La agresividad en el tráfico se ha incrementado y sigue incrementándose | 39,292            | 3  | 13,097           | 3,166 | 0,025 |

Tabla 49. Percepción de la evolución de la agresividad en función de la antigüedad en el cuerpo.

Tabla 50.

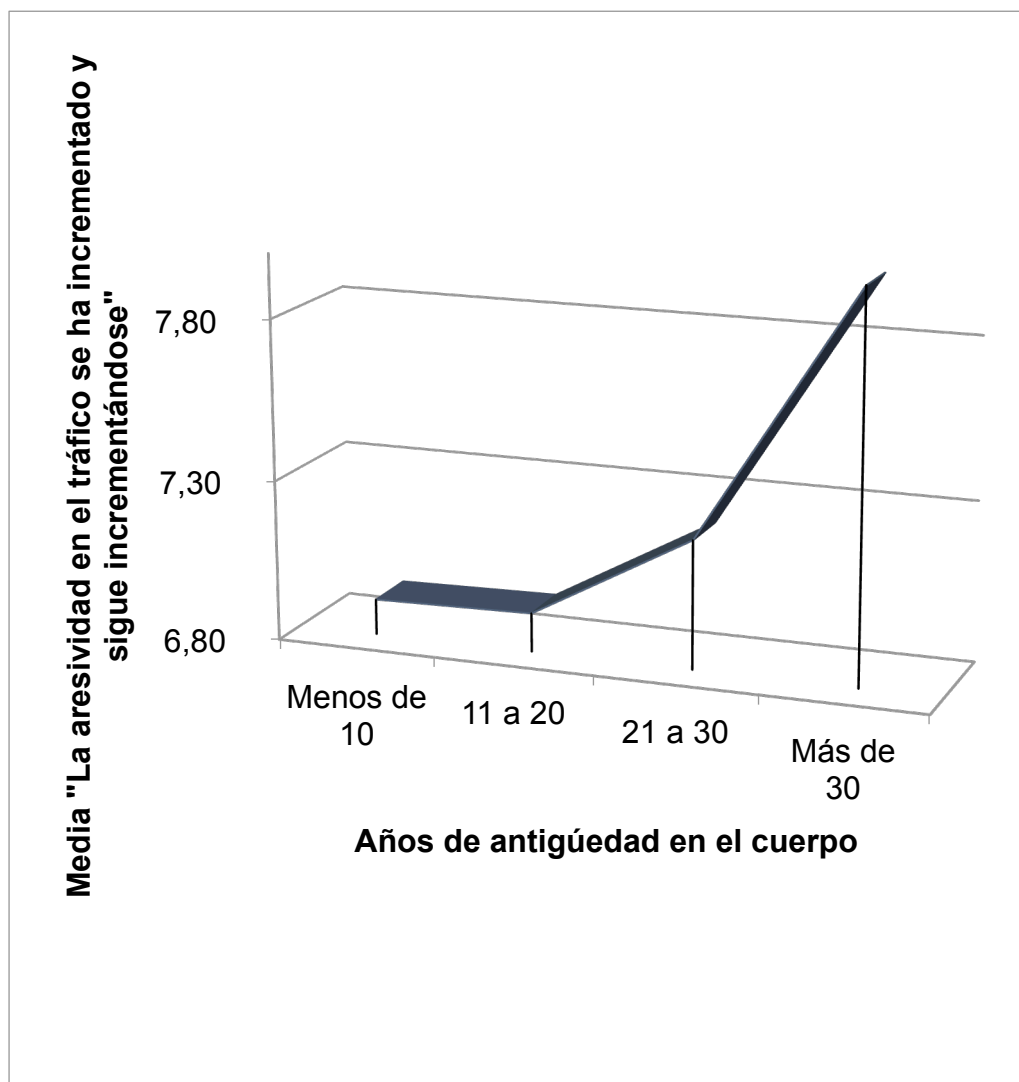


Tabla 51. Diferencias en la percepción de la evolución de la agresividad en el tráfico en función de los años de antigüedad en el cuerpo.

4.6.4.3 **Ámbito laboral**

ANOVA de un factor

|  | <b>Suma de cuadrados</b> | <b>gl</b> | <b>Media cuadrática</b> | <b>F</b> | <b>Sig.</b> |
|--|--------------------------|-----------|-------------------------|----------|-------------|
| ¿Qué influencia cree que tienen las conductas agresivas en los accidentes? | 19,892                   | 2         | 9,946                   | 3,39     | 0,035       |

*Tabla 52.* Percepción de la influencia de la agresividad en los accidentes función del ámbito de desempeño laboral.

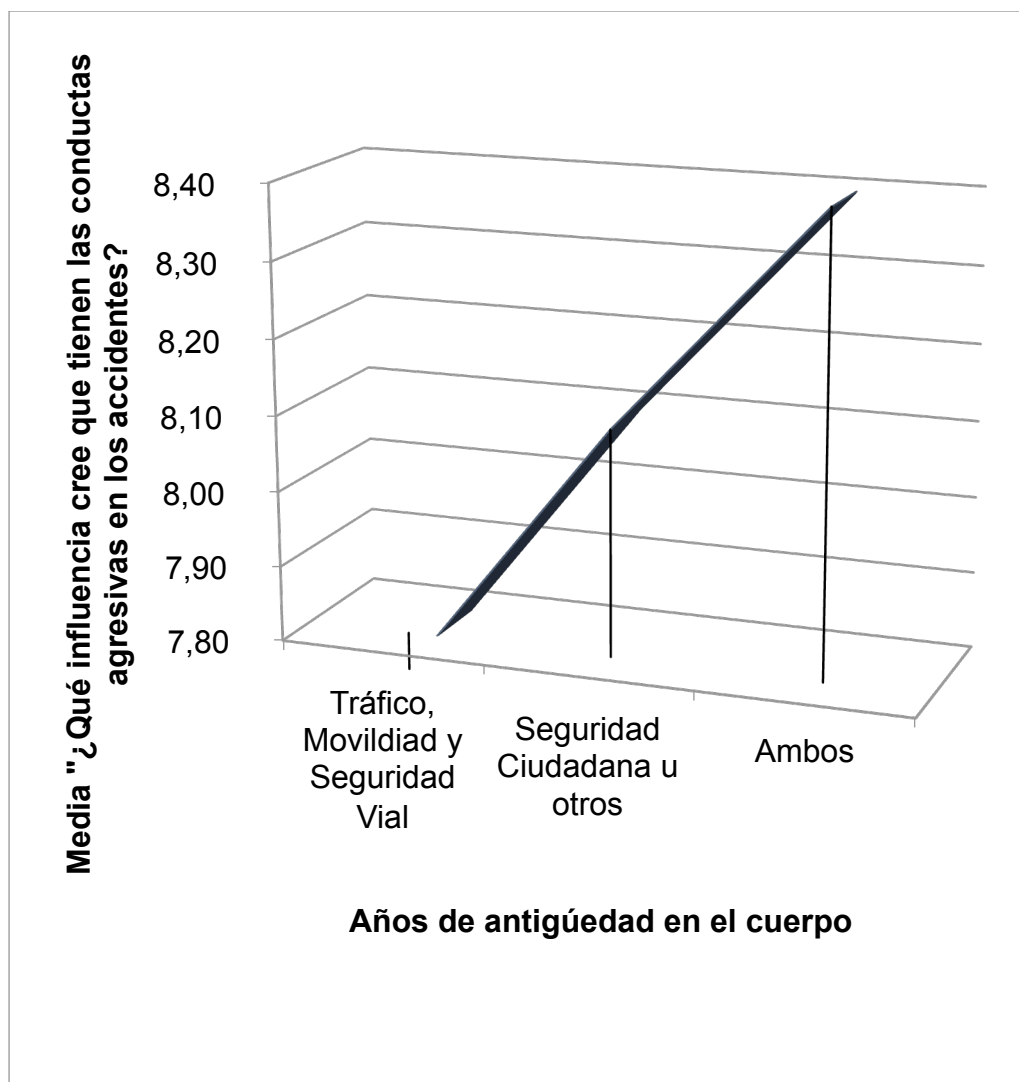


Tabla 53. Diferencias en la percepción de la influencia de la agresividad en los accidentes función del ámbito de desempeño laboral

En cuanto al resto de variables de cruce consideradas, la edad, el grado/escala o el trabajo en oficina o en la calle, no se encontraron diferencias significativas.

#### 4.6.4.4 Hábitos de desplazamiento y conducción laboral

Respecto a la frecuencia con al que el participante se desplaza habitualmente andando en su actividad policial no se registraron diferencias significativas con respecto a la percepción de la agresividad. En al Tabla 54 se registran los descriptivos correspondientes.

#### Descriptivos

|  |                             | N   | Media | Desviación típica |
|--|-----------------------------|-----|-------|-------------------|
| ¿Qué influencia cree que tienen las conductas agresivas en los accidentes? | Con menos frecuencia        | 115 | 8,14  | 1,816             |
|  | Unas pocas veces al año     | 71  | 8,23  | 1,596             |
|  | Unos pocos días al mes      | 70  | 8,11  | 1,664             |
|  | Unos pocos días a la semana | 56  | 8,02  | 1,977             |
|  | Casi todos los días         | 51  | 8,33  | 1,645             |

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|   |                             |     |      |       |
|---|-----------------------------|-----|------|-------|
|   | Todos los días              | 34  | 8,59 | 1,417 |
|   | Total                       | 397 | 8,2  | 1,719 |
| ¿Con qué frecuencia cree que se producen situaciones en la conducción donde la gente se muestra agresiva? | Con menos frecuencia        | 115 | 7,63 | 1,471 |
|   | Unas pocas veces al año     | 71  | 7,63 | 1,799 |
|   | Unos pocos días al mes      | 68  | 7,13 | 1,495 |
|   | Unos pocos días a la semana | 56  | 7,43 | 1,36  |
|   | Casi todos los días         | 51  | 7,55 | 1,677 |
|   | Todos los días              | 34  | 7,53 | 1,581 |
|   | Total                       | 395 | 7,5  | 1,562 |
| La agresividad en el tráfico se ha incrementado y sigue incrementándose                                   | Con menos frecuencia        | 115 | 7,31 | 2,019 |
|   | Unas pocas veces al año     | 71  | 7,38 | 2,052 |
|   | Unos pocos días al mes      | 69  | 6,84 | 2,112 |



PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|                             |     |      |       |
|-----------------------------|-----|------|-------|
| Unos pocos días a la semana | 56  | 6,88 | 1,964 |
| Casi todos los días         | 51  | 6,78 | 2,203 |
| Todos los días              | 34  | 7,62 | 1,985 |
| Total                       | 396 | 7,14 | 2,062 |

Tabla 54. Descriptivos de la Percepción de la agresividad en la conducción en función de la frecuencia con la que el participante se desplaza caminando habitualmente en su actividad policial.

En cuanto a la frecuencia con la que el encuestado conduce para ir y volver del trabajo a su domicilio tampoco se encontraron diferencias significativas. Ver en la Tabla 55 los descriptivos correspondientes.

**Descriptivos**

|                                     |                      | <b>N</b> | <b>Media</b> | <b>Desviación típica</b> |
|-------------------------------------|----------------------|----------|--------------|--------------------------|
| ¿Qué influencia cree que tienen las | Con menos frecuencia | 14       | 7,57         | 2,738                    |

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|  |   |                      |       |       |
|--|---|----------------------|-------|-------|
| conductas agresivas en los accidentes? | Unas pocas veces al año   | 13                   | 8,31  | 1,251 |
|  | Unos pocos días al mes  | 28                   | 7,96  | 1,666 |
|  | Unos pocos días a la semana   | 25                   | 8,24  | 1,3   |
|  | Casi todos los días   | 80                   | 8,14  | 1,791 |
|  | Todos los días  | 241                  | 8,27  | 1,7   |
|  | Total   | 401                  | 8,2   | 1,723 |
|  | ¿Con qué frecuencia cree que se producen situaciones en la conducción donde la gente se muestra agresiva? | Con menos frecuencia | 14    | 6,93  |
| Unas pocas veces al año                | 13  | 7                    | 1,732 |       |
| Unos pocos días al mes                 | 27  | 7,37                 | 1,497 |       |
| Unos pocos días a la semana            | 25  | 7,44                 | 1,261 |       |
| Casi todos los días                    | 80  | 7,39                 | 1,488 |       |
| Todos los días                         | 239   | 7,6                  | 1,61  |       |

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|   |                             |     |      |       |
|---|-----------------------------|-----|------|-------|
| La agresividad en el tráfico se ha incrementado y sigue incrementándose | Total                       | 398 | 7,49 | 1,572 |
|   | Con menos frecuencia        | 14  | 6,57 | 2,138 |
|   | Unas pocas veces al año     | 13  | 6,38 | 2,873 |
|   | Unos pocos días al mes      | 26  | 7,27 | 1,909 |
|   | Unos pocos días a la semana | 25  | 7,48 | 1,711 |
|   | Casi todos los días         | 80  | 6,81 | 1,956 |
|   | Todos los días              | 242 | 7,26 | 2,09  |
|   | Total                       | 400 | 7,14 | 2,066 |

Tabla 55. Descriptivos de la Percepción de la agresividad en la conducción en función de la frecuencia con la que el participante conduce para ir y volver del trabajo a su domicilio.

El tipo de vehículo que se conduce en los desplazamientos trabajo – casa no marcó diferencias significativas en la percepción de la agresividad. En la Tabla 56 se pueden observar los descriptivos.

Tampoco se encontraron diferencias respecto a cuándo se conduce con más frecuencia para ir y volver del trabajo (ver Tabla 58), el tiempo que se conduce sin descansar en los desplazamientos profesionales (ver Tabla 58) ni respecto a los kilómetros recorridos al año en desplazamientos profesionales (ver Tabla 59).

**Descriptivos**

|   |                          | <b>N</b> | <b>Media</b> | <b>Desviación típica</b> |
|---|--------------------------|----------|--------------|--------------------------|
| ¿Qué influencia cree que tienen las conductas agresivas en los accidentes?                                | Turismo                  | 334      | 8,2          | 1,651                    |
|   | Deportivo                | 3        | 8,67         | 1,528                    |
|   | Motocicleta o ciclomotor | 43       | 8,21         | 1,983                    |
|   | Otro                     | 6        | 8,17         | 1,329                    |
| ¿Con qué frecuencia cree que se producen situaciones en la conducción donde la gente se muestra agresiva? | Turismo                  | 331      | 7,55         | 1,509                    |
|   | Deportivo                | 3        | 7            | 2,646                    |
|   | Motocicleta o ciclomotor | 43       | 7,35         | 1,888                    |
|   | Otro                     | 6        | 7,33         | 1,506                    |
|   | Deportivo                | 3        | 5,67         | 4,041                    |
|   | Motocicleta o            | 43       | 6,67         | 2,417                    |

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

| ciclomotor |   |      |       |
|------------|---|------|-------|
| Otro       | 6 | 6,83 | 2,317 |

Tabla 56. Descriptivos de la Percepción de la agresividad en la conducción en función del tipo de vehículo utilizado por el participante para ir y volver del trabajo a su domicilio.

**Descriptivos**

|   |                 | <b>N</b> | <b>Media</b> | <b>Desviación típica</b> |
|---|-----------------|----------|--------------|--------------------------|
| ¿Qué influencia cree que tienen las conductas agresivas en los accidentes?                                | Por el día      | 201      | 8,23         | 1,723                    |
|   | Por la noche    | 6        | 8            | 1,789                    |
|   | Indistintamente | 187      | 8,19         | 1,637                    |
|   | Total           | 394      | 8,21         | 1,679                    |
| ¿Con qué frecuencia cree que se producen situaciones en la conducción donde la gente se muestra agresiva? | Por el día      | 199      | 7,56         | 1,61                     |
|   | Por la noche    | 6        | 6,33         | 1,751                    |
|   | Indistintamente | 186      | 7,48         | 1,5                      |
|   | Total           | 391      | 7,5          | 1,564                    |
| La agresividad en el tráfico se ha  | Por el día      | 200      | 7,39         | 2,044                    |
|   | Por la noche    | 6        | 6,5          | 1,871                    |

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|                                      |                 |     |      |       |
|--------------------------------------|-----------------|-----|------|-------|
| incrementado y sigue incrementándose | Indistintamente | 187 | 6,93 | 2,06  |
|                                      | Total           | 393 | 7,16 | 2,059 |

Tabla 57. Descriptivos de la Percepción de la agresividad en la conducción en función cuándo se conduce con más frecuencia para ir y volver del trabajo.

### Descriptivos

|   |              | N   | Media | Desviación típica |
|---|--------------|-----|-------|-------------------|
| ¿Qué influencia cree que tienen las conductas agresivas en los accidentes?                                | Menor tiempo | 215 | 8,19  | 1,578             |
|   | Mayor tiempo | 146 | 8,16  | 1,95              |
|   | Total        | 361 | 8,18  | 1,736             |
| ¿Con qué frecuencia cree que se producen situaciones en la conducción donde la gente se muestra agresiva? | Menor tiempo | 214 | 7,57  | 1,499             |
|   | Mayor tiempo | 145 | 7,39  | 1,676             |
|   | Total        | 359 | 7,5   | 1,573             |
| La agresividad en el tráfico se ha incrementado y sigue incrementándose                                   | Menor tiempo | 215 | 7     | 2,174             |
|   | Mayor tiempo | 145 | 7,3   | 1,941             |
|   | Total        | 360 | 7,12  | 2,086             |

Tabla 58. Descriptivos de la Percepción de la agresividad en la conducción en función del tiempo que se conduce sin descansar en los desplazamientos profesionales.

| <b>Descriptivos</b>   |              |          |              |                          |
|---|--------------|----------|--------------|--------------------------|
|   |              | <b>N</b> | <b>Media</b> | <b>Desviación típica</b> |
| ¿Qué influencia cree que tienen las conductas agresivas en los accidentes?                                | Menos KM/Año | 149      | 8,2          | 1,74                     |
|   | Más KM/Año   | 128      | 8,16         | 1,877                    |
|   | Total        | 277      | 8,18         | 1,801                    |
| ¿Con qué frecuencia cree que se producen situaciones en la conducción donde la gente se muestra agresiva? | Menos KM/Año | 148      | 7,48         | 1,482                    |
|   | Más KM/Año   | 127      | 7,72         | 1,522                    |
|   | Total        | 275      | 7,59         | 1,503                    |
| La agresividad en el tráfico se ha incrementado y sigue incrementándose                                   | Menos KM/Año | 148      | 7,04         | 2,04                     |
|   | Más KM/Año   | 127      | 7,41         | 1,9                      |
|   | Total        | 275      | 7,21         | 1,981                    |

Tabla 59. Descriptivos de la Percepción de la agresividad en la conducción en función los kilómetro recorridos al año en

desplazamientos profesionales.

#### 4.6.5 Percepción de la gravedad de los delitos de tráfico y contra la seguridad vial

##### 4.6.5.1 Género

ANOVA de un factor

|  | Suma de cuadrados | gl | Media cuadrática | F     | Sig.  |
|--|-------------------|----|------------------|-------|-------|
| Conducir bajo la influencia del alcohol u otras sustancias   | 6,777             | 1  | 6,777            | 6,074 | 0,014 |
| Conducir un vehículo con temeridad manifiesta poniendo en peligro la vida o integridad de las personas | 4,87              | 1  | 4,87             | 4,532 | 0,034 |

Tabla 60. Percepción de la gravedad de los delitos de tráfico en función del género.



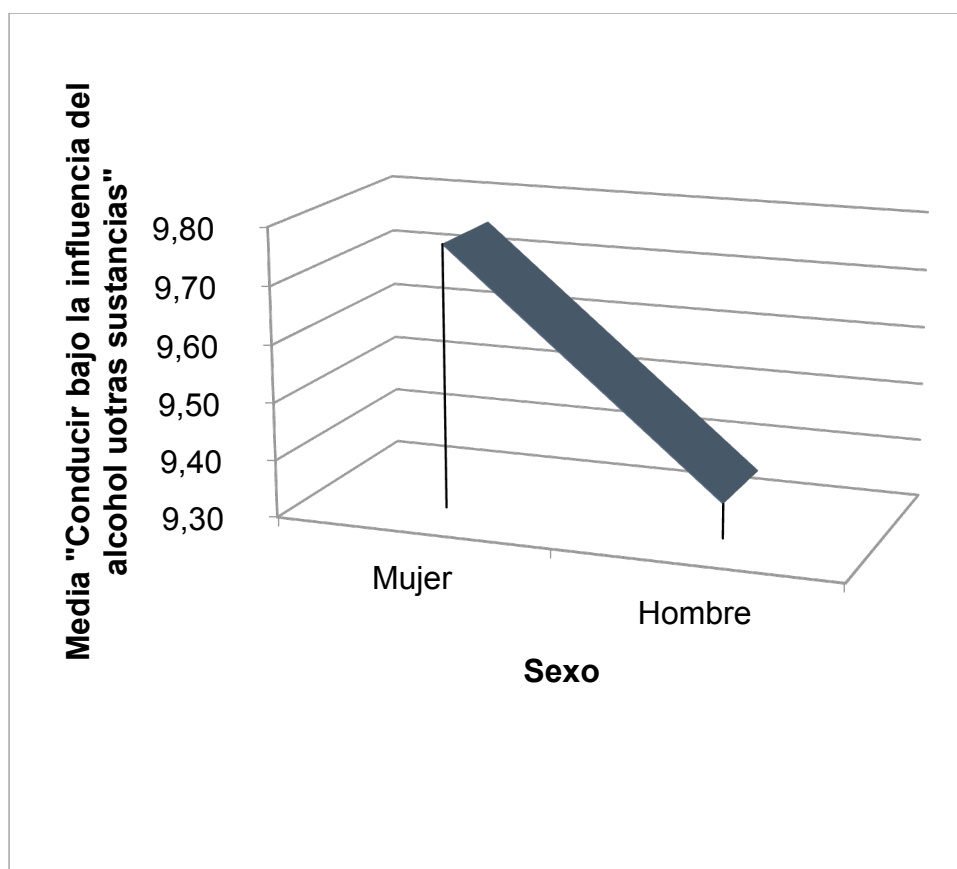


Tabla 61. Diferencias en la percepción de la gravedad de conducir bajo la influencia del alcohol u otras sustancias en función del género.

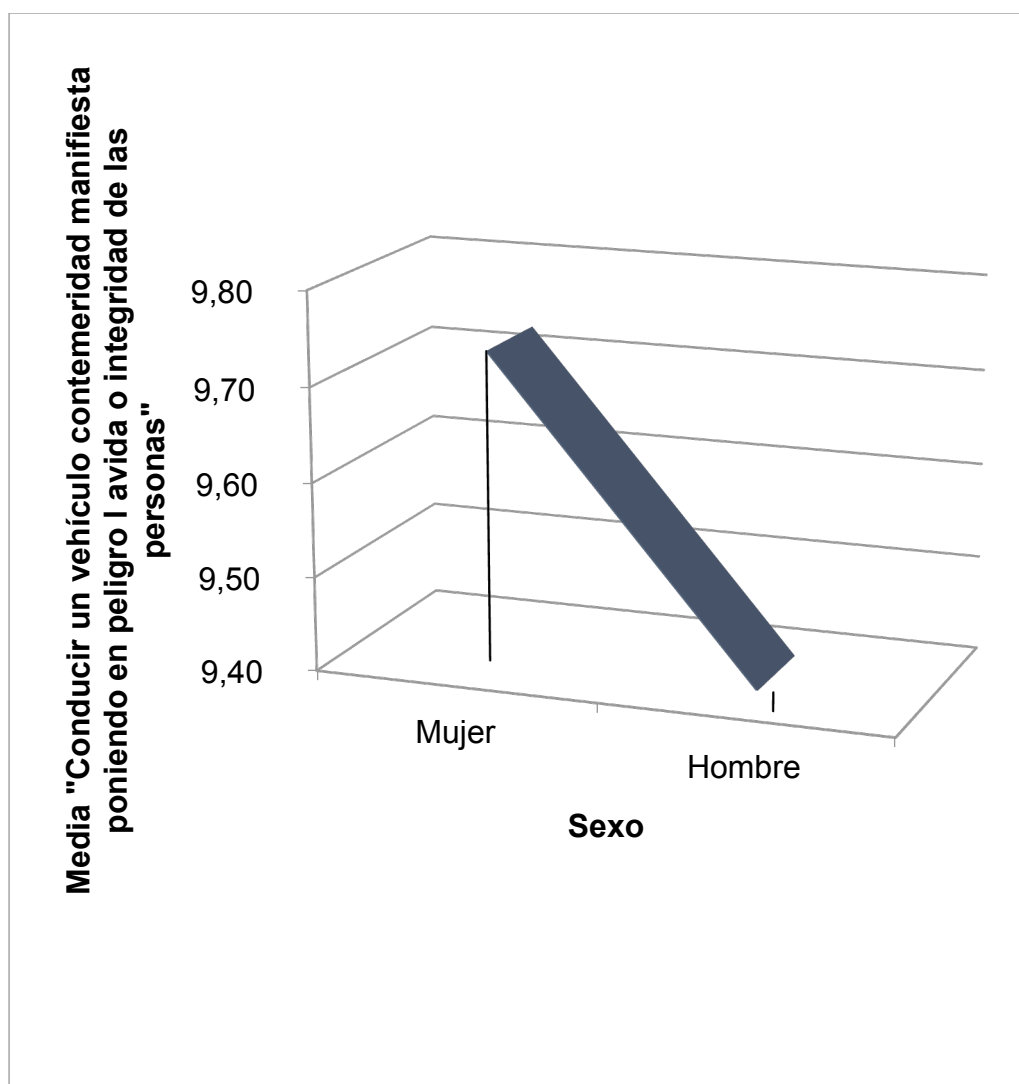


Tabla 62. Diferencias en la percepción de la gravedad de conducir un vehículo con temeridad manifiesta poniendo en peligro la vida o integridad de las personas” en función del género.

4.6.5.2 Edad

ANOVA de un factor

|   | Suma de cuadrados | gl | Media cuadrática | F     | Sig.  |
|---|-------------------|----|------------------|-------|-------|
| Amenazas, secuestros, coacciones, detenciones ilegales, etc. (contra la libertad) | 21,941            | 4  | 5,485            | 2,695 | 0,031 |

Tabla 63. Percepción de la gravedad de los delitos de tráfico en función de la edad.

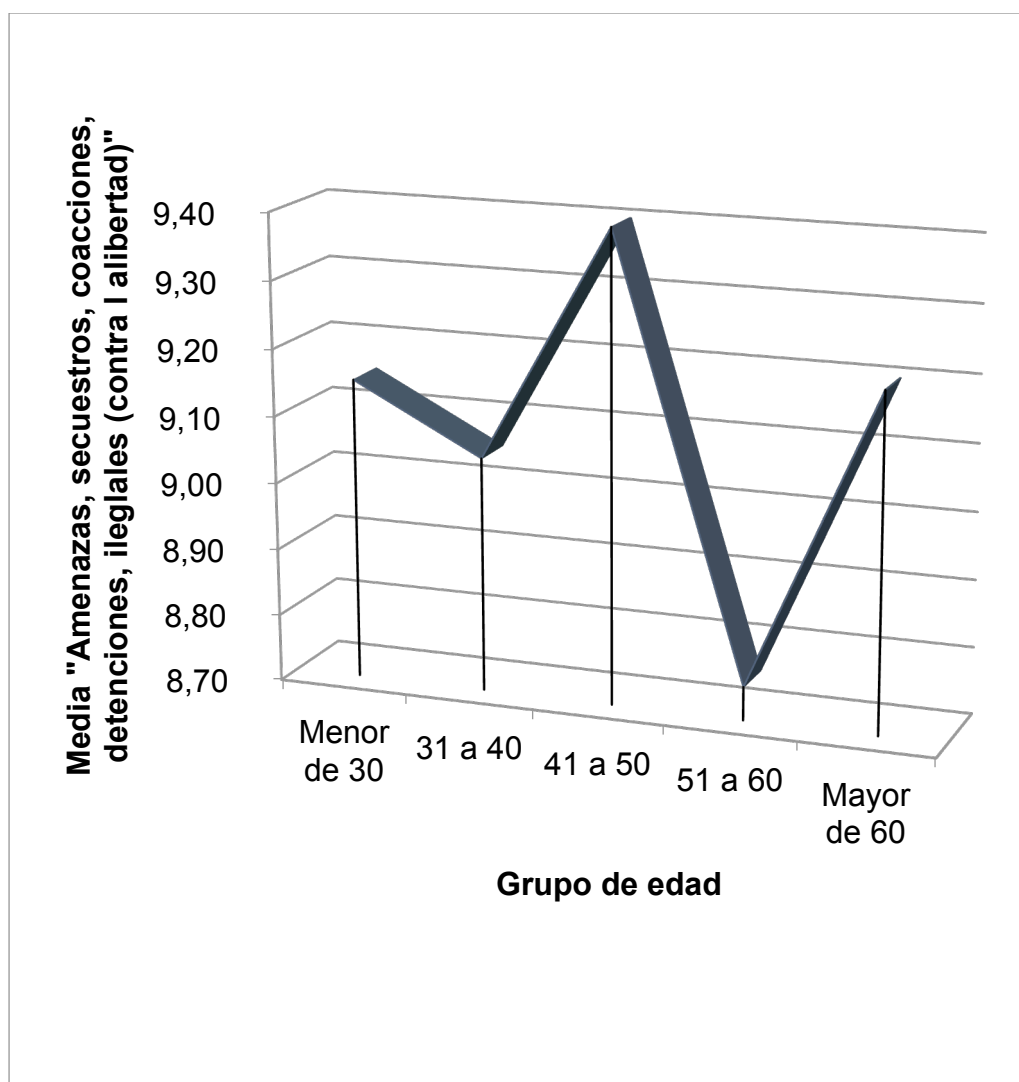


Tabla 64. Diferencias en la percepción de la gravedad de las Amenazas, secuestros, coacciones, detenciones ilegales, etc. (contra la libertad) en función de la edad.

En cuanto al resto de variables de cruce consideradas, antigüedad en el cuerpo, el grado/escala, el trabajo en oficina o en la calle, o el ámbito laboral no se encontraron diferencias significativas.

#### 4.6.5.3 Hábitos de desplazamiento y conducción laboral

Respecto a la frecuencia con la que el participante se desplaza habitualmente andando en su actividad policial no se registraron diferencias. En la Tabla 65 se registran los descriptivos correspondientes.

| <b>Descriptivos</b>  |                             |          |              |                          |
|--|-----------------------------|----------|--------------|--------------------------|
|  |                             | <b>N</b> | <b>Media</b> | <b>Desviación típica</b> |
| Conducir bajo la influencia del alcohol u otras sustancias | Con menos frecuencia        | 115      | 9,5          | 0,949                    |
|  | Unas pocas veces al año     | 68       | 9,35         | 1,033                    |
|  | Unos pocos días al mes      | 69       | 9,33         | 1,159                    |
|  | Unos pocos días a la semana | 54       | 9,44         | 1,144                    |
|  | Casi todos los días         | 50       | 9,36         | 1,225                    |

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|   |                             |     |      |       |
|---|-----------------------------|-----|------|-------|
|   | Todos los días              | 34  | 9,44 | 0,894 |
|   | Total                       | 390 | 9,41 | 1,059 |
| Negarse a someterse a las pruebas legalmente e establecidas para comprobar la presencia de alcohol u otras sustancias | Con menos frecuencia        | 115 | 8,83 | 1,306 |
|   | Unas pocas veces al año     | 69  | 8,64 | 1,847 |
|   | Unos pocos días al mes      | 70  | 8,63 | 1,456 |
|   | Unos pocos días a la semana | 53  | 9,13 | 1,21  |
|   | Casi todos los días         | 50  | 8,68 | 1,463 |
|   | Todos los días              | 34  | 8,97 | 1,337 |
|   | Total                       | 391 | 8,79 | 1,454 |
| Conducir un vehículo con temeridad manifiesta poniendo en peligro la vida o integridad de las personas                | Con menos frecuencia        | 115 | 9,47 | 0,901 |
|   | Unas pocas veces al año     | 68  | 9,35 | 1,033 |
|   | Unos pocos días al mes      | 70  | 9,5  | 1,004 |
|   | Unos pocos días a la semana | 54  | 9,33 | 1,197 |
|   | Casi todos los días         | 50  | 9,2  | 1,385 |
|   | Todos los días              | 34  | 8,97 | 1,337 |

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|   |                             |     |      |       |
|---|-----------------------------|-----|------|-------|
|   | Todos los días              | 34  | 9,68 | 0,684 |
|   | Total                       | 391 | 9,42 | 1,044 |
| Originar un grave riesgo para la circulación al colocar en la vía obstáculos imprevistos, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables o modificandol a señalización | Con menos frecuencia        | 115 | 9,04 | 1,259 |
|   | Unas pocas veces al año     | 67  | 9,03 | 1,37  |
|   | Unos pocos días al mes      | 70  | 8,89 | 1,749 |
|   | Unos pocos días a la semana | 54  | 9,07 | 1,301 |
|   | Casi todos los días         | 50  | 9,08 | 1,338 |
|   | Todos los días              | 33  | 9,15 | 1,253 |
|   | Total                       | 389 | 9,03 | 1,386 |
| Omisión del deber de socorro  | Con menos frecuencia        | 114 | 8,54 | 1,678 |
|   | Unas pocas veces al año     | 66  | 8,48 | 2,099 |
|   | Unos pocos días al mes      | 69  | 8,55 | 1,898 |
|   | Unos pocos días a la semana | 53  | 8,6  | 1,364 |
|   | Casi todos los días         | 50  | 8,54 | 1,961 |
|   | Todos los días              | 33  | 9,15 | 1,253 |

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|                |     |      |       |
|----------------|-----|------|-------|
| Todos los días | 33  | 8,91 | 1,528 |
| Total          | 385 | 8,57 | 1,778 |

Tabla 65. Descriptivos de la Percepción de la gravedad de los delitos en función de la frecuencia con la que el participante se desplaza caminando habitualmente en su actividad policial.

En cuanto a la frecuencia con la que el encuestado conduce para ir y volver del trabajo a su domicilio se encontraron diferencias significativas como se muestra a continuación Ver en la 0 los descriptivos correspondientes.

**Descriptivos**

|  | N                           | Media | Desviación típica |       |
|--|-----------------------------|-------|-------------------|-------|
| Conducir bajo la influencia del alcohol u otras sustancias | Con menos frecuencia        | 14    | 9,36              | 1,598 |
|  | Unas pocas veces al año     | 13    | 9,15              | 1,573 |
|  | Unos pocos días al mes      | 28    | 9,46              | 0,838 |
|  | Unos pocos días a la semana | 25    | 9,52              | 0,823 |



PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|   |                             |     |      |       |
|---|-----------------------------|-----|------|-------|
| Negarse a someterse a las pruebas legalmente e establecidas para comprobar la presencia de alcohol u otras sustancias | Casi todos los días         | 78  | 9,29 | 1,186 |
|   | Todos los días              | 237 | 9,45 | 0,997 |
|   | Total                       | 395 | 9,41 | 1,061 |
|   | Con menos frecuencia        | 14  | 8,79 | 1,805 |
|   | Unas pocas veces al año     | 13  | 9,08 | 1,553 |
|   | Unos pocos días al mes      | 28  | 8,79 | 1,258 |
|   | Unos pocos días a la semana | 26  | 9,04 | 1,183 |
|   | Casi todos los días         | 78  | 8,74 | 1,566 |
|   | Todos los días              | 237 | 8,77 | 1,461 |
|   | Total                       | 396 | 8,8  | 1,462 |
| Conducir un vehículo con temeridad manifiesta poniendo en peligro la vida o integridad de las personas                | Con menos frecuencia        | 14  | 9,29 | 1,49  |
|   | Unas pocas veces al año     | 12  | 8,92 | 1,676 |
|   | Unos pocos días al mes      | 28  | 9,36 | 0,911 |
|   | Unos pocos días a la semana | 26  | 9,69 | 0,549 |

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|   |                             |     |      |       |
|---|-----------------------------|-----|------|-------|
| Originar un grave riesgo para la circulación al colocar en la vía obstáculos imprevistos, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables o modificandol a señalización | Casi todos los días         | 78  | 9,26 | 1,211 |
|   | Todos los días              | 238 | 9,49 | 0,954 |
|   | Total                       | 396 | 9,42 | 1,039 |
|   | Con menos frecuencia        | 14  | 8,5  | 1,912 |
|   | Unas pocas veces al año     | 13  | 8,23 | 2,048 |
|   | Unos pocos días al mes      | 27  | 9,11 | 1,05  |
|   | Unos pocos días a la semana | 26  | 9,46 | 0,706 |
|   | Casi todos los días         | 78  | 8,81 | 1,668 |
|   | Todos los días              | 236 | 9,14 | 1,259 |
|   | Total                       | 394 | 9,04 | 1,381 |
| Omisión del deber de socorro  | Con menos frecuencia        | 14  | 8,93 | 2,056 |
|   | Unas pocas veces al año     | 13  | 8,23 | 1,878 |
|   | Unos pocos días al mes      | 26  | 8,77 | 1,394 |
|   | Unos pocos días a la semana | 25  | 9    | 1,08  |

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|                     |     |      |       |
|---------------------|-----|------|-------|
| Casi todos los días | 77  | 8,21 | 2,13  |
| Todos los días      | 235 | 8,65 | 1,709 |
| Total               | 390 | 8,59 | 1,773 |

Tabla 66. Descriptivos de la Percepción de la severidad de los delitos de tráfico en función de la frecuencia con la que el participante conduce para ir y volver del trabajo a su domicilio.

| ANOVA de un factor  |                   |    |                  |       |       |
|---|-------------------|----|------------------|-------|-------|
|   | Suma de cuadrados | gl | Media cuadrática | F     | Sig.  |
| Originar un grave riesgo para la circulación al colocar en la vía obstáculos imprevistos, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables o modificandol a señalización | 23,913            | 5  | 4,783            | 2,558 | 0,027 |

Tabla 67. Percepción de la gravedad de los delitos de tráfico en función de la de la frecuencia con la que el participante conduce para ir y volver del trabajo a su domicilio.

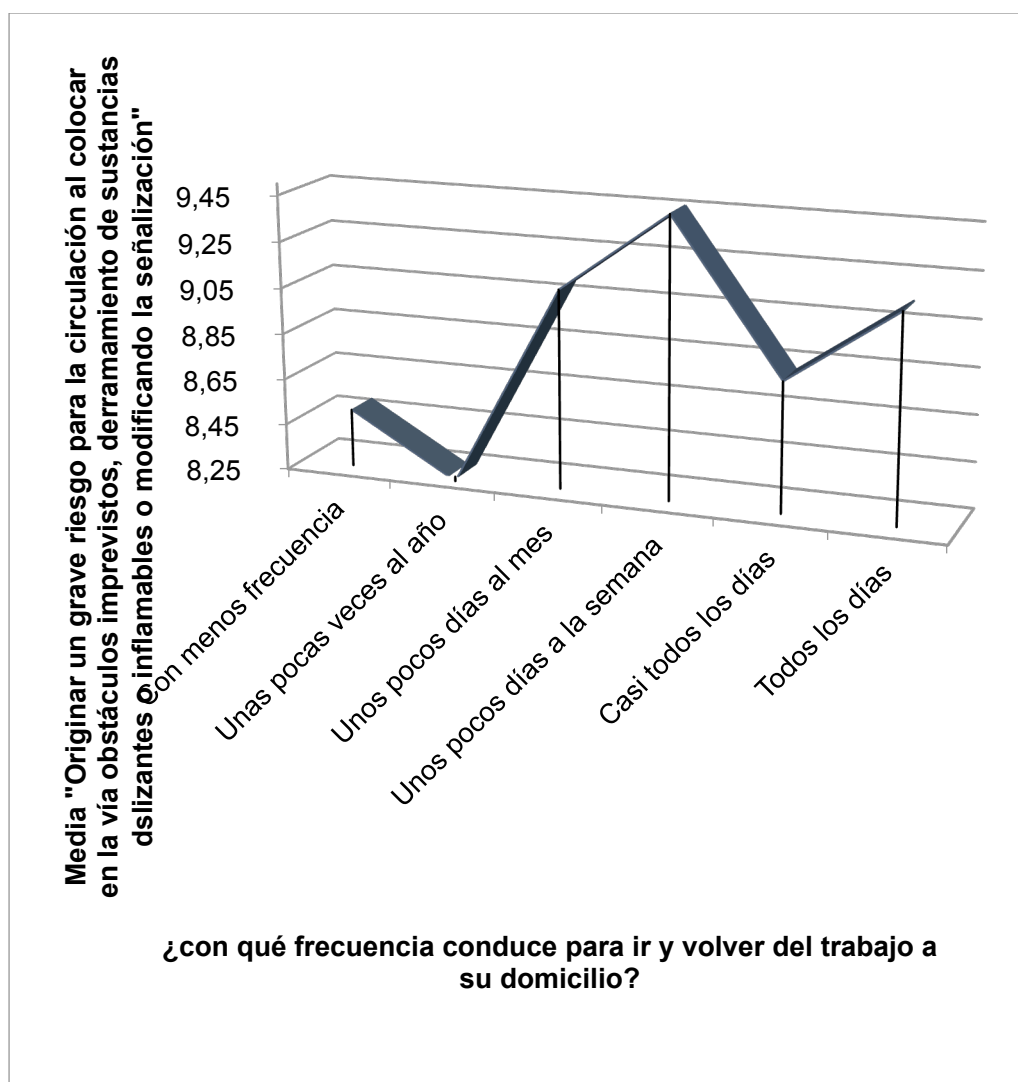


Tabla 68. Diferencias en la percepción de la gravedad de Originar un grave riesgo para la circulación al colocar en la vía obstáculos imprevistos, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables o modificandol a señalización en función de la frecuencia con la que el participante conduce para ir y volver del trabajo al domicilio.

*PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL*

El tipo de vehículo que se conduce en los desplazamientos trabajo – casa no marcó diferencias significativas en la percepción de la gravedad de los delitos de tráfico. A continuación se describen las diferencias que se pueden observar.

**Descriptivos**

|  |                          | <b>N</b> | <b>Media</b> | <b>Desviación típica</b> |
|--|--------------------------|----------|--------------|--------------------------|
| Conducir bajo la influencia del alcohol u otras sustancias   | Turismo                  | 328      | 9,45         | 1,057                    |
|  | Deportivo                | 3        | 9,33         | 1,155                    |
|  | Motocicleta o ciclomotor | 43       | 9,33         | 0,944                    |
|  | Otro                     | 6        | 8,17         | 1,835                    |
|  | Total                    | 380      | 9,41         | 1,068                    |
| Negarse a someterse a las pruebas legalmente e establecidas para comprobar la presencia de alcohol u otras | Turismo                  | 329      | 8,8          | 1,469                    |
|  | Deportivo                | 3        | 7            | 1                        |
|  | Motocicleta o ciclomotor | 43       | 8,91         | 1,377                    |
|  | Otro                     | 6        | 7,5          | 1,643                    |

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|   |                          |     |      |       |
|---|--------------------------|-----|------|-------|
| sustancias  | Total                    | 381 | 8,77 | 1,471 |
| Conducir un vehículo con temeridad manifiesta poniendo en peligro la vida o integridad de las personas  | Turismo                  | 330 | 9,42 | 1,064 |
|   | Deportivo                | 3   | 9,33 | 1,155 |
|   | Motocicleta o ciclomotor | 43  | 9,47 | 0,767 |
|   | Otro                     | 6   | 8,67 | 1,966 |
|   | Total                    | 382 | 9,41 | 1,053 |
| Originar un grave riesgo para la circulación al colocar en la vía obstáculos imprevistos, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables o modificandol a señalización | Turismo                  | 328 | 9,09 | 1,368 |
|   | Deportivo                | 3   | 7    | 3     |
|   | Motocicleta o ciclomotor | 42  | 8,98 | 1,115 |
|   | Otro                     | 6   | 8,5  | 1,871 |
|   | Total                    | 379 | 9,05 | 1,374 |
| Omisión del deber de socorro  | Turismo                  | 323 | 8,63 | 1,786 |
|   | Deportivo                | 3   | 5,33 | 3,786 |
|   | Motocicleta o ciclomotor | 43  | 8,44 | 1,385 |

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|            |     |      |       |  |
|------------|-----|------|-------|--|
| ciclomotor |     |      |       |  |
| Otro       | 6   | 8,17 | 1,941 |  |
| Total      | 375 | 8,58 | 1,783 |  |

Tabla 69. Descriptivos de la Percepción de la gravedad de los delitos de tráfico en función del tipo de vehículo utilizado por el participante para ir y volver del trabajo a su domicilio.

| ANOVA de un factor  |                   |    |                  |       |       |
|---|-------------------|----|------------------|-------|-------|
|   | Suma de cuadrados | gl | Media cuadrática | F     | Sig.  |
| Negarse a someterse a las pruebas legalmente e establecidas para comprobar la presencia de alcohol u otras sustancias | 20,104            | 3  | 6,701            | 3,148 | 0,025 |
| Originar un grave riesgo para la circulación al colocar en la vía obstáculos imprevistos, derramamiento de            | 15,059            | 3  | 5,02             | 2,697 | 0,046 |

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|   |        |   |       |       |       |
|---|--------|---|-------|-------|-------|
| sustancias deslizantes<br>o inflamables o<br>modificando la<br>señalización |        |   |       |       |       |
| Omisión del deber de<br>socorro   | 34,321 | 3 | 11,44 | 3,674 | 0,012 |

Tabla 70. Percepción de la gravedad de los delitos de tráfico en función de la frecuencia con la que el participante conduce para ir y volver del trabajo a su domicilio.



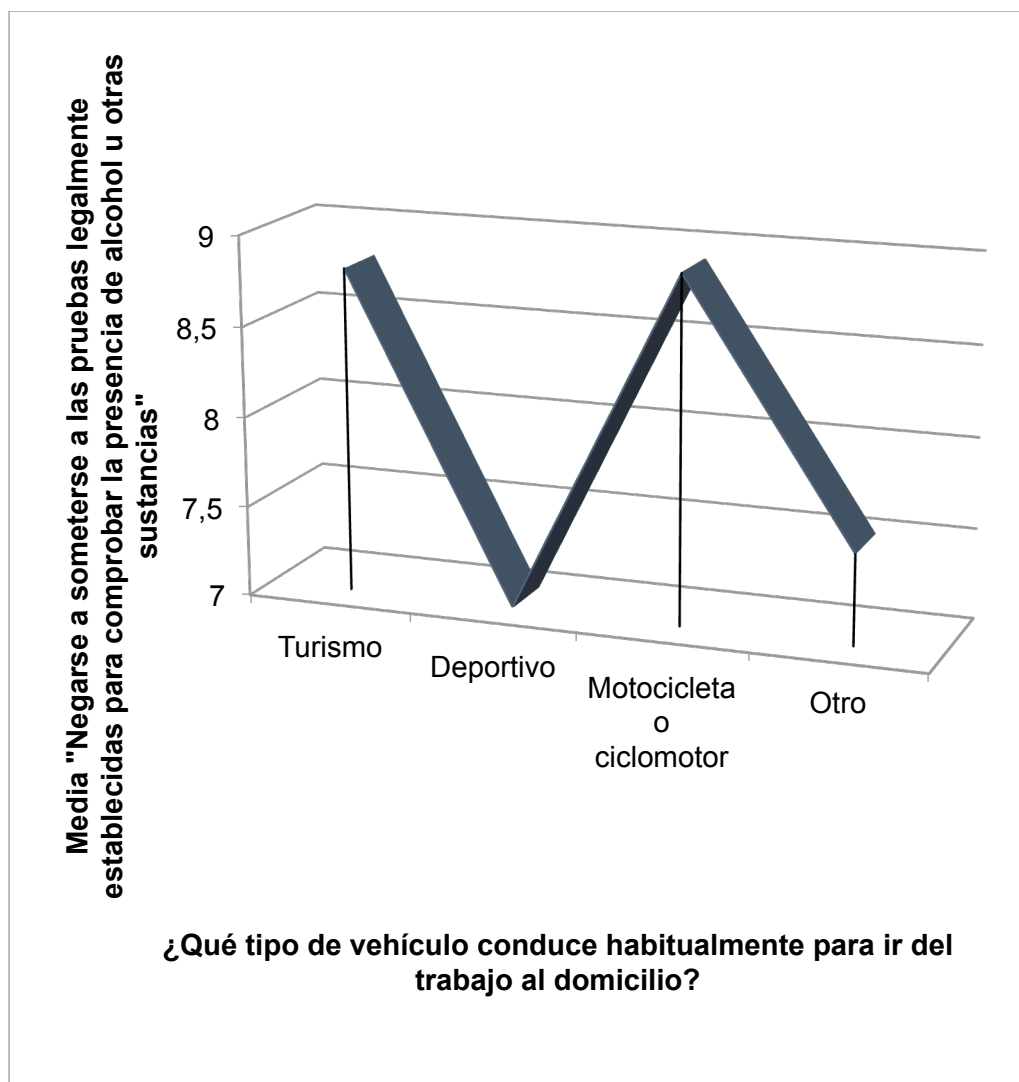


Tabla 71. Diferencias en la percepción de la gravedad de "Negarse a someterse a las pruebas legalmente establecidas para comprobar la presencia de alcohol u otras sustancias" en función de la frecuencia con la que el participante conduce para ir y volver del trabajo al domicilio.

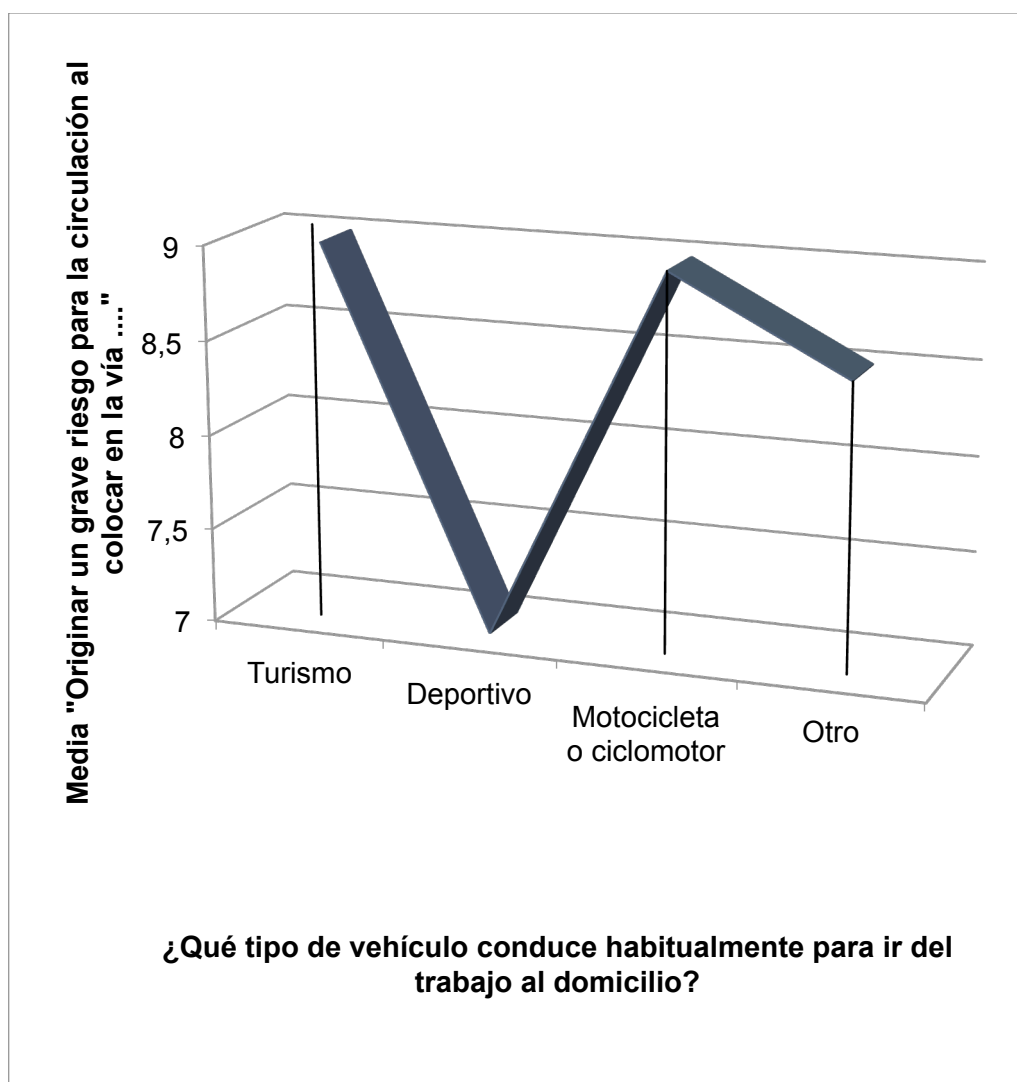


Gráfico 31. Diferencias en la percepción de la gravedad de “Origenar un grave riesgo para la circulación al colocar en la vía obstáculos imprevistos, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables o modificando la señalización” en función del tipo de vehículo que se conduce de forma habitual para ir del trabajo al domicilio.

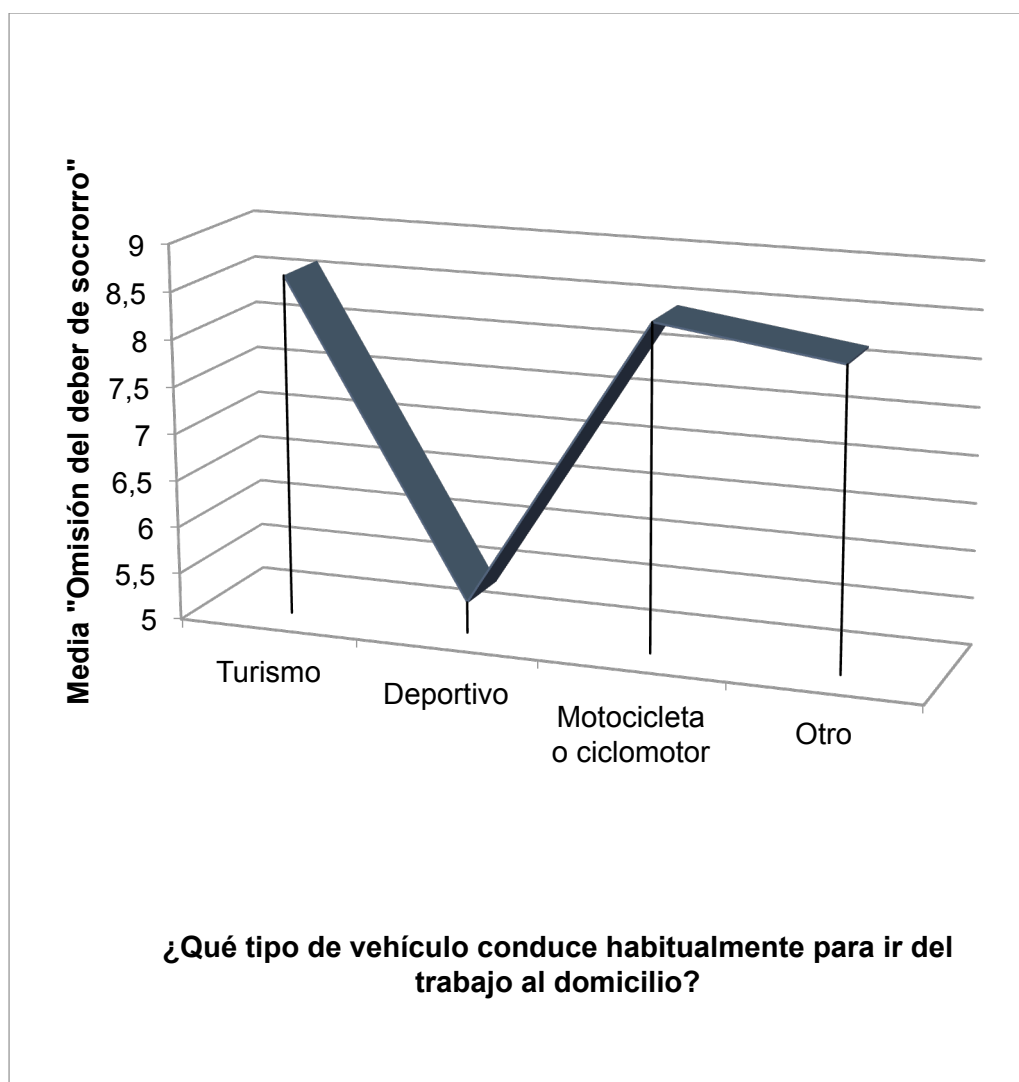


Gráfico 32. Diferencias en la percepción de la gravedad de la “Omisión del deber de socorro” en función del tipo de vehículo que se conduce habitualmente para ir del trabajo al domicilio.

Tampoco se encontraron diferencias respecto a cuándo se conduce con más frecuencia para ir y volver del trabajo (ver Tabla 72), el tiempo que se conduce sin descansar en los desplazamientos

**PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL**

profesionales (ver Tabla 73) ni respecto a los kilómetros recorridos al año en desplazamientos profesionales (ver Tabla 74).

**Descriptivos**

|   |                 | <b>N</b> | <b>Media</b> | <b>Desviación típica</b> |
|---|-----------------|----------|--------------|--------------------------|
| Conducir bajo la influencia del alcohol u otras sustancias  | Por el día      | 198      | 9,34         | 1,194                    |
|   | Por la noche    | 6        | 9,17         | 1,329                    |
|   | Indistintamente | 184      | 9,48         | 0,905                    |
|   | Total           | 388      | 9,4          | 1,068                    |
| Negarse a someterse a las pruebas legalmente establecidas para comprobar la presencia de alcohol u otras sustancias | Por el día      | 199      | 8,78         | 1,432                    |
|   | Por la noche    | 6        | 9,17         | 1,329                    |
|   | Indistintamente | 184      | 8,79         | 1,502                    |
|   | Total           | 389      | 8,79         | 1,461                    |
| Conducir un vehículo con temeridad manifiesta poniendo en peligro la vida o integridad de las personas              | Por el día      | 199      | 9,36         | 1,189                    |
|   | Por la noche    | 6        | 9,83         | 0,408                    |
|   | Indistintamente | 184      | 9,46         | 0,88                     |
|   | Total           | 389      | 9,42         | 1,046                    |

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|   |                 |     |      |       |
|---|-----------------|-----|------|-------|
| Originar un grave riesgo para la circulación al colocar en la vía obstáculos imprevistos, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables o modificando la señalización | Por el día      | 199 | 9,01 | 1,463 |
|   | Por la noche    | 6   | 9,83 | 0,408 |
|   | Indistintamente | 182 | 9,04 | 1,319 |
|   | Total           | 387 | 9,04 | 1,388 |
| Omisión del deber de socorro  | Por el día      | 194 | 8,72 | 1,659 |
|   | Por la noche    | 6   | 8,67 | 1,366 |
|   | Indistintamente | 183 | 8,45 | 1,892 |
|   | Total           | 383 | 8,59 | 1,772 |

Tabla 72. Descriptivos de la Percepción de la gravedad de los delitos de tráfico la conducción en función cuándo se conduce con más frecuencia para ir y volver del trabajo.

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

**Descriptivos**

|   |              | <b>N</b> | <b>Media</b> | <b>Desviación típica</b> |
|---|--------------|----------|--------------|--------------------------|
| Conducir bajo la influencia del alcohol u otras sustancias  | Menor tiempo | 211      | 9,39         | 1,087                    |
|   | Mayor tiempo | 143      | 9,42         | 1,058                    |
|   | Total        | 354      | 9,4          | 1,074                    |
| Negarse a someterse a las pruebas legalmente establecidas para comprobar la presencia de alcohol u otras sustancias | Menor tiempo | 212      | 8,67         | 1,529                    |
|   | Mayor tiempo | 143      | 8,93         | 1,402                    |
|   | Total        | 355      | 8,77         | 1,483                    |
| Conducir un vehículo con temeridad manifiesta poniendo en peligro la vida o integridad de las personas              | Menor tiempo | 211      | 9,46         | 1,047                    |
|   | Mayor tiempo | 144      | 9,35         | 1,054                    |
|   | Total        | 355      | 9,42         | 1,05                     |
|   | Menor tiempo | 211      | 9,1          | 1,34                     |
| Originar un grave   | Mayor tiempo | 143      | 8,97         | 1,332                    |
|   | Total        | 354      | 9,05         | 1,336                    |
|   | Menor tiempo | 211      | 9,39         | 1,087                    |

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|  |              |     |      |       |
|--|--------------|-----|------|-------|
| riesgo para la<br>circulación al colocar<br>en la vía obstáculos<br>imprevistos,<br>derramamiento de<br>sustancias<br>deslizantes o<br>inflamables o<br>modificando la<br>señalización | Mayor tiempo | 143 | 9,42 | 1,058 |
|  | Total        | 354 | 9,4  | 1,074 |
| Omisión del deber de<br>socorro  | Menor tiempo | 212 | 8,67 | 1,529 |
|  | Mayor tiempo | 142 | 8,69 | 1,651 |
|  | Total        | 349 | 8,54 | 1,79  |

Tabla 73. Descriptivos de la Percepción de la gravedad de los delitos de tráfico la conducción en función del tiempo que se conduce sin descansar en sus desplazamientos profesionales.

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

**Descriptivos**

|   |              | <b>N</b> | <b>Media</b> | <b>Desviación típica</b> |
|---|--------------|----------|--------------|--------------------------|
| Conducir bajo la influencia del alcohol u otras sustancias  | Menos KM/Año | 146      | 9,45         | 0,997                    |
|   | Más KM/Año   | 128      | 9,37         | 1,114                    |
|   | Total        | 274      | 9,41         | 1,052                    |
| Negarse a someterse a las pruebas legalmente establecidas para comprobar la presencia de alcohol u otras sustancias   | Menos KM/Año | 147      | 8,8          | 1,569                    |
|   | Más KM/Año   | 127      | 8,75         | 1,442                    |
|   | Total        | 274      | 8,78         | 1,509                    |
| Conducir un vehículo con temeridad manifiesta poniendo en peligro la vida o integridad de las personas                | Menos KM/Año | 146      | 9,45         | 0,99                     |
|   | Más KM/Año   | 128      | 9,37         | 1,149                    |
|   | Total        | 274      | 9,41         | 1,066                    |
| Originar un grave riesgo para la circulación al colocar en la vía obstáculos imprevistos, derramamiento de sustancias | Menos KM/Año | 145      | 9,09         | 1,219                    |
|   | Más KM/Año   | 127      | 9,03         | 1,403                    |
|   | Total        | 272      | 9,06         | 1,306                    |
|   | Menos KM/Año | 146      | 9,45         | 0,997                    |
|   | Más KM/Año   | 128      | 9,37         | 1,114                    |
|   | Total        | 274      | 9,41         | 1,052                    |
|   | Menos KM/Año | 147      | 8,8          | 1,569                    |



PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|   |              |     |      |       |
|---|--------------|-----|------|-------|
| deslizantes o inflamables o modificando la señalización |              |     |      |       |
| Omisión del deber de socorro                            | Menos KM/Año | 142 | 8,73 | 1,517 |
|   | Más KM/Año   | 127 | 8,43 | 2,091 |
|   | Total        | 269 | 8,58 | 1,813 |

Tabla 74. Descriptivos de la Percepción de la gravedad de los delitos de tráfico la conducción en función de los kilómetros recorridos al año en desplazamientos profesionales.

#### 4.6.6 Eficacia de las medidas orientadas a la seguridad vial

##### 4.6.6.1 Género

ANOVA de un factor

|                                     | Suma de cuadrados | gl | Media cuadrática | F     | Sig.  |
|-------------------------------------|-------------------|----|------------------|-------|-------|
| Incrementar el coste de los seguros | 34,292            | 1  | 34,292           | 5,214 | 0,023 |
| Incrementar la supervisión policial | 34,158            | 1  | 34,158           | 6,103 | 0,014 |

Tabla 75. Valoración de la eficacia de las medidas orientadas a la seguridad vial en función del género.

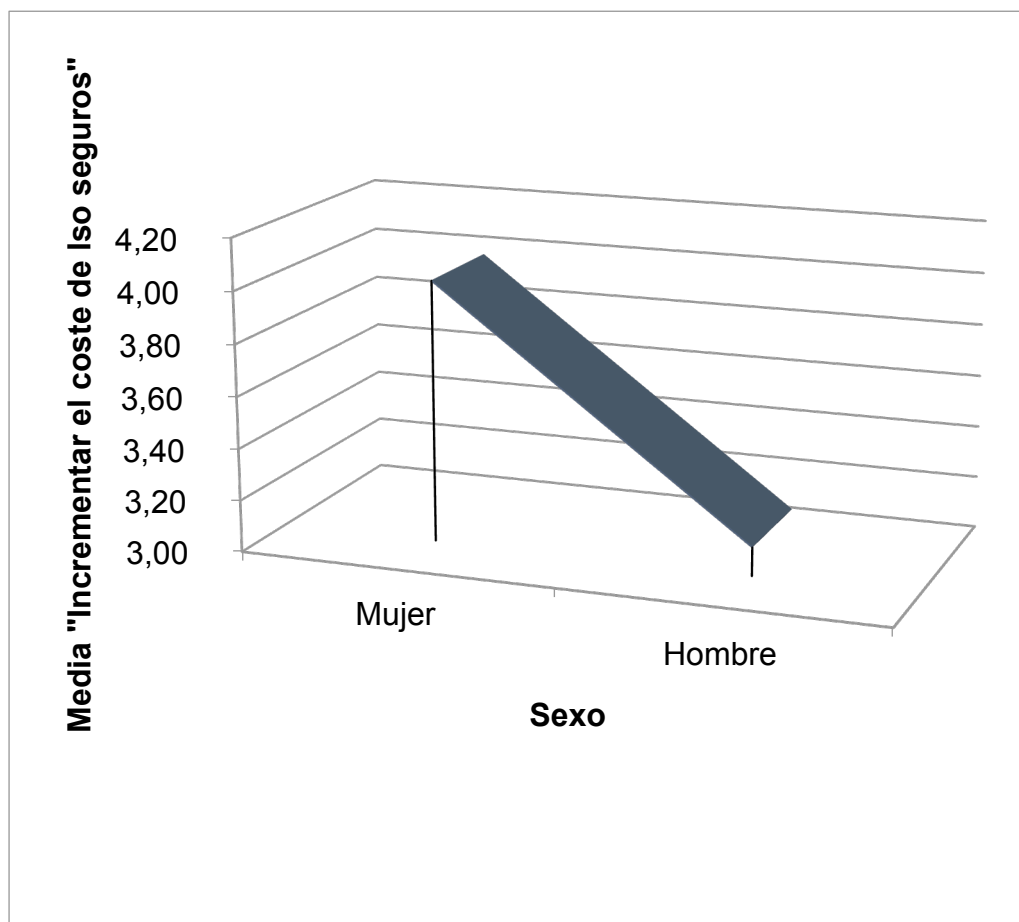


Tabla 76. Diferencias en la valoración de la eficacia de Incrementar el coste de los seguros en función del género.

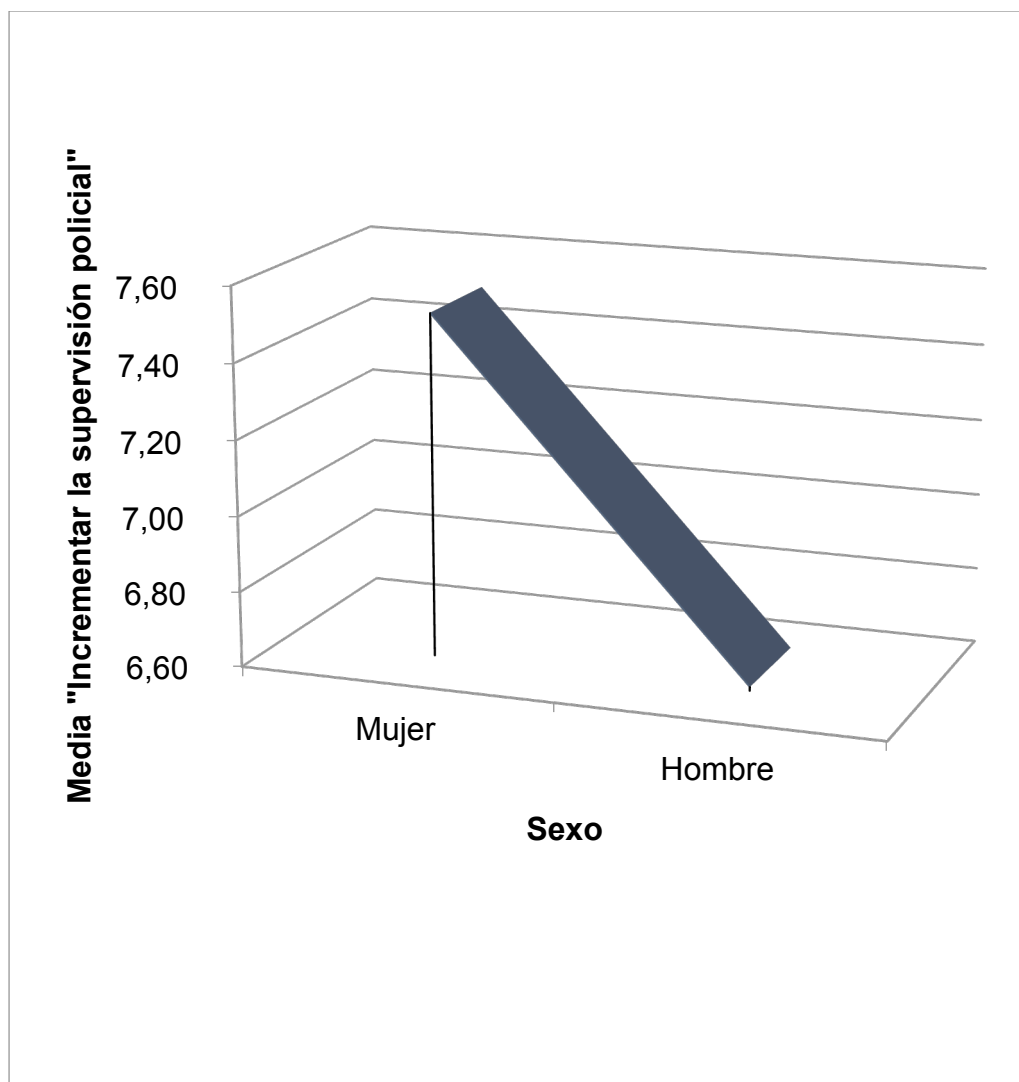


Tabla 77. Diferencias en la valoración de la eficacia de Incrementar el la supervisión policial en función del género.

4.6.6.2 Edad

ANOVA de un factor

|                                    | Suma de cuadrados | gl | Media cuadrática | F | Sig.  |
|------------------------------------|-------------------|----|------------------|---|-------|
| Incrementar el coste de la sanción | 118,333           | 4  | 29,583           | 4 | 0,003 |

Tabla 78. Valoración de la eficacia de las medidas orientadas a la seguridad vial (incrementar el coste de la sanción) en función de la edad.

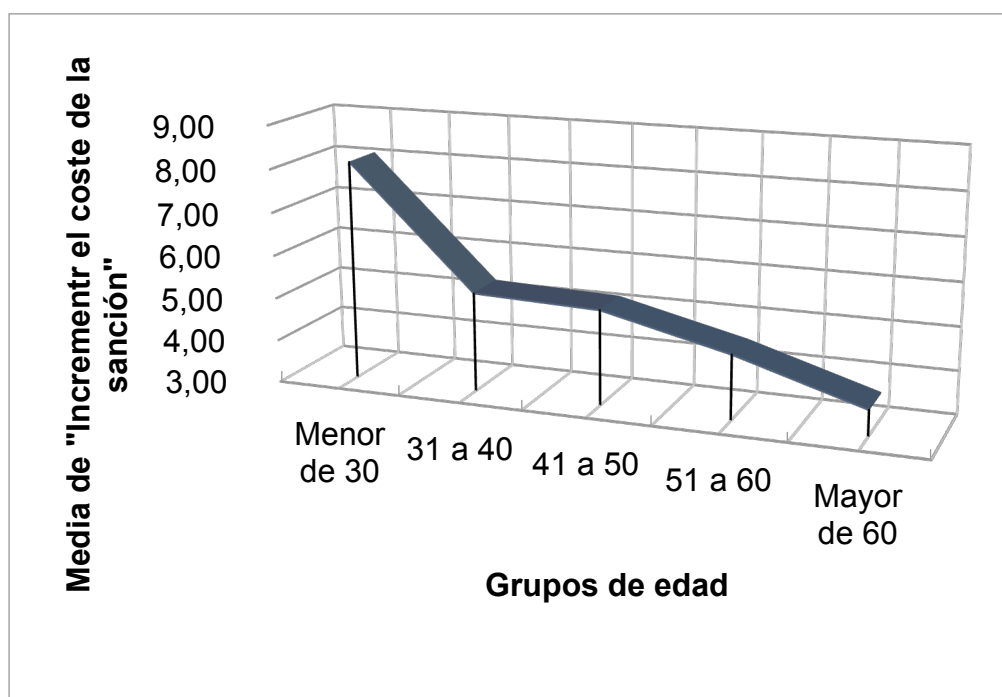


Tabla 79. Diferencias en la percepción de la eficacia de incrementar el coste de la sanción en función de la edad.

4.6.6.3 Antigüedad en el cuerpo

| ANOVA de un factor                                      |                   |    |                  |      |       |
|---|-------------------|----|------------------|------|-------|
|   | Suma de cuadrados | gl | Media cuadrática | F    | Sig.  |
| Incrementar la responsabilidad penal (cárcel o prisión) | 60,944            | 3  | 20,315           | 2,96 | 0,032 |

Tabla 80. Valoración de la eficacia de incrementar la responsabilidad penal en función de la antigüedad en el cuerpo.

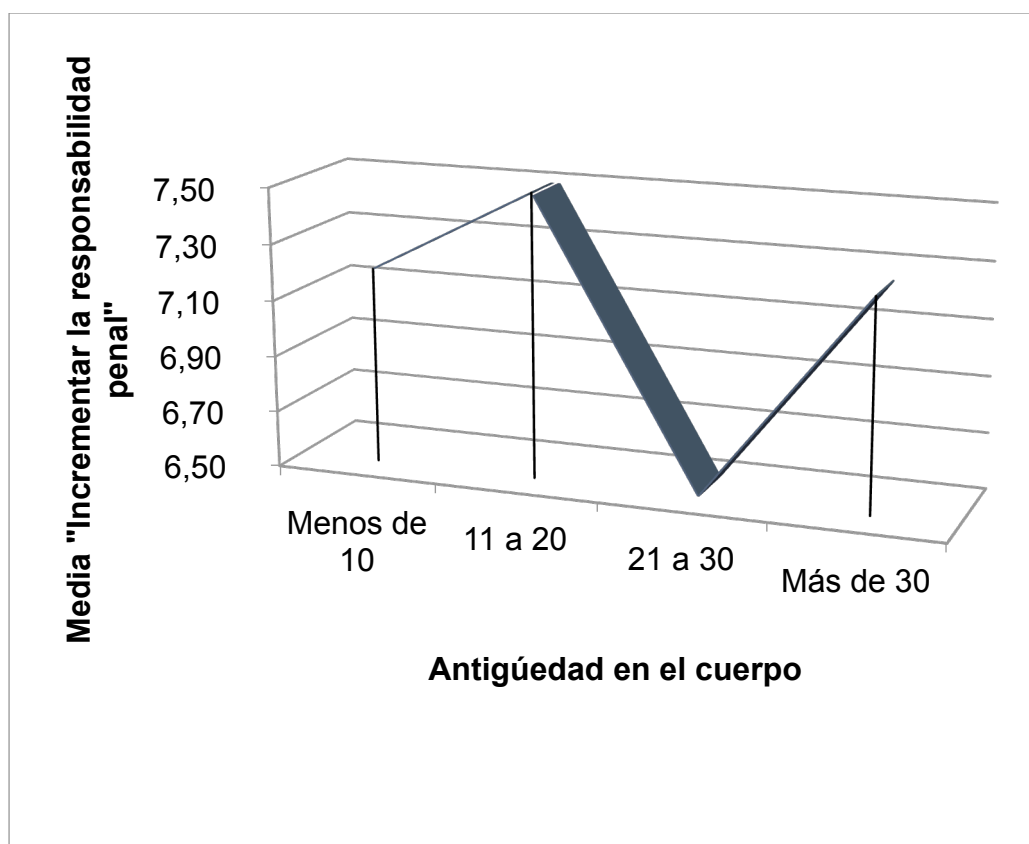


Tabla 81. Diferencias en la percepción de la eficacia de Incrementar la responsabilidad penal en función de la antigüedad en el cuerpo.

#### 4.6.6.4 Desempeño laboral en oficina o calle

En cuanto al resto de variables de cruce consideradas, el grado/escala o el ámbito en el que se haya trabajado no se encontraron diferencias significativas.

ANOVA de un factor

|                                     | Suma de cuadrados | gl | Media cuadrática | F     | Sig.  |
|-------------------------------------|-------------------|----|------------------|-------|-------|
| Incrementar la supervisión policial | 30,118            | 1  | 30,118           | 5,401 | 0,021 |

Tabla 82. Valoración de la eficacia de incrementar la supervisión policial en función del lugar de desempeño laboral.

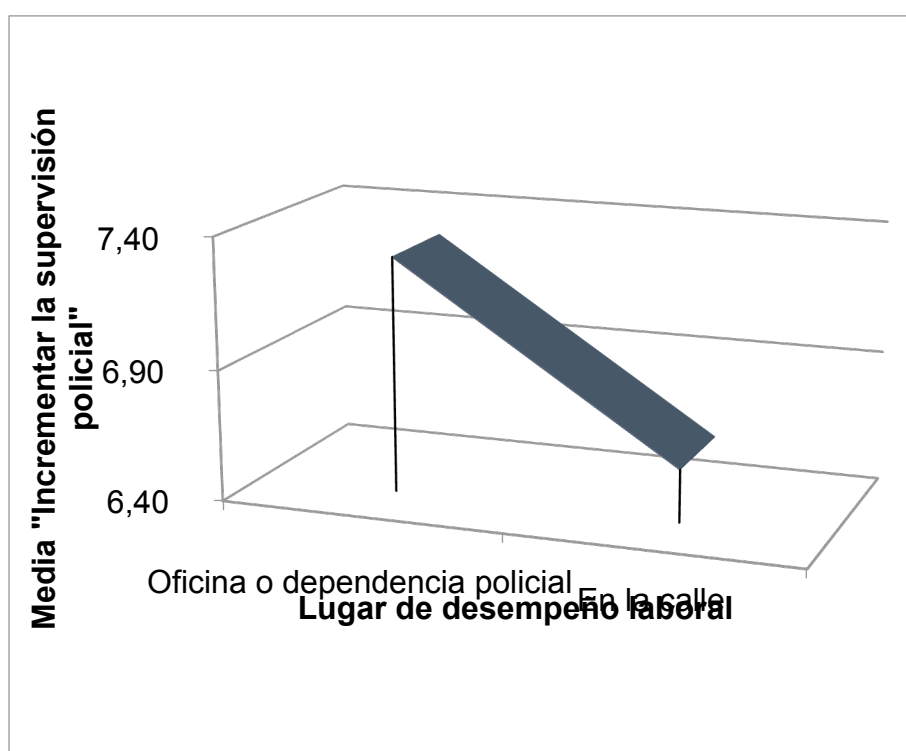


Gráfico 33. Diferencias en la percepción de la eficacia de Incrementar la supervisión policial en función de ellugar de desempeño de la actividad laboral.

#### 4.6.6.5 Hábitos de desplazamiento y conducción laboral

Respecto a la frecuencia con la que el participante se desplaza habitualmente andando en su actividad policial se registraron diferencias significativas, que abordamos tras los descriptivos correspondientes (Tabla 83).

#### Descriptivos

|  |                             | <b>N</b> | <b>Media</b> | <b>Desviación típica</b> |
|--|-----------------------------|----------|--------------|--------------------------|
| Incrementar el coste de la sanción   | Con menos frecuencia        | 114      | 5,25         | 2,7                      |
|  | Unas pocas veces al año     | 69       | 5,65         | 2,634                    |
|  | Unos pocos días al mes      | 68       | 4,78         | 3,026                    |
|  | Unos pocos días a la semana | 54       | 5,48         | 2,773                    |
|  | Casi todos los días         | 51       | 5,51         | 2,386                    |
|  | Todos los días              | 33       | 4,55         | 2,728                    |
|  | Total                       | 389      | 5,25         | 2,728                    |
| Ajustar la sanción económica a las posibilidades económicas del sancionado | Con menos frecuencia        | 114      | 5,25         | 3,433                    |
|  | Unas pocas veces al año     | 69       | 6,41         | 2,866                    |



PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|                             |                             |     |      |       |
|-----------------------------|-----------------------------|-----|------|-------|
|                             | Unos pocos días al mes      | 69  | 5,41 | 3,533 |
|                             | Unos pocos días a la semana | 54  | 5,43 | 3,19  |
|                             | Casi todos los días         | 51  | 4,73 | 3,156 |
|                             | Todos los días              | 33  | 6,58 | 3,64  |
|                             | Total                       | 390 | 5,55 | 3,337 |
| Retirada temporal del carné | Con menos frecuencia        | 113 | 7,7  | 2,108 |
|                             | Unas pocas veces al año     | 69  | 7,7  | 1,865 |
|                             | Unos pocos días al mes      | 69  | 7,83 | 2,196 |
|                             | Unos pocos días a la semana | 54  | 7,74 | 1,885 |
|                             | Casi todos los días         | 51  | 7,25 | 2,374 |
|                             | Todos los días              | 32  | 8,88 | 1,408 |
|                             | Total                       | 388 | 7,77 | 2,063 |
| Retirada total del carné    | Con menos frecuencia        | 111 | 7,18 | 2,952 |
|                             | Unas pocas veces al año     | 69  | 7,09 | 2,588 |

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|   |                             |     |      |       |
|---|-----------------------------|-----|------|-------|
| Incrementar el coste de los seguros                     | Unos pocos días al mes      | 69  | 7,29 | 2,87  |
|   | Unos pocos días a la semana | 53  | 7,13 | 2,689 |
|   | Casi todos los días         | 51  | 6,84 | 2,626 |
|   | Todos los días              | 33  | 7,85 | 2,682 |
|   | Total                       | 386 | 7,19 | 2,767 |
|   | Con menos frecuencia        | 112 | 3,46 | 2,802 |
|   | Unas pocas veces al año     | 69  | 3,25 | 2,379 |
|   | Unos pocos días al mes      | 69  | 3,36 | 2,701 |
|   | Unos pocos días a la semana | 54  | 2,87 | 2,282 |
|   | Casi todos los días         | 50  | 2,98 | 2,503 |
| Incrementar la responsabilidad penal (cárcel o prisión) | Todos los días              | 33  | 2,88 | 2,342 |
|   | Total                       | 387 | 3,21 | 2,561 |
|   | Con menos frecuencia        | 113 | 7,38 | 2,568 |
|   | Unas pocas veces al año     | 69  | 7,41 | 2,372 |

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|                                     |                             |     |      |       |
|-------------------------------------|-----------------------------|-----|------|-------|
| Incrementar la supervisión policial | Unos pocos días al mes      | 69  | 7,04 | 2,746 |
|                                     | Unos pocos días a la semana | 54  | 6,57 | 2,846 |
|                                     | Casi todos los días         | 50  | 6,42 | 2,914 |
|                                     | Todos los días              | 33  | 7    | 2,739 |
|                                     | Total                       | 388 | 7,06 | 2,677 |
|                                     | Con menos frecuencia        | 114 | 6,81 | 2,285 |
|                                     | Unas pocas veces al año     | 69  | 6,62 | 2,474 |
|                                     | Unos pocos días al mes      | 69  | 6,84 | 2,518 |
|                                     | Unos pocos días a la semana | 54  | 6,39 | 2,31  |
|                                     | Casi todos los días         | 51  | 6,94 | 2,176 |
|                                     | Todos los días              | 33  | 6,42 | 2,681 |
|                                     | Total                       | 390 | 6,71 | 2,379 |

Tabla 83. Descriptivos de la Percepción de la efectividad de las medidas para la reducción de accidentes en función de la frecuencia con la que el participante se desplaza caminando habitualmente en su actividad policial.

ANOVA de un factor

|  | Suma de cuadrados | gl | Media cuadrática | F     | Sig.  |
|--|-------------------|----|------------------|-------|-------|
| Ajustar la sanción económica a las posibilidades económicas del sancionado | 132,155           | 5  | 26,431           | 2,416 | 0,036 |
| Retirada temporal del carné  | 53,809            | 5  | 10,762           | 2,579 | 0,026 |

Tabla 84. Percepción de la eficacia de las medidas para al reducción de accidentes en función de la frecuencia con la que el participante se desplaza habitualmente andando en su actividad policial.

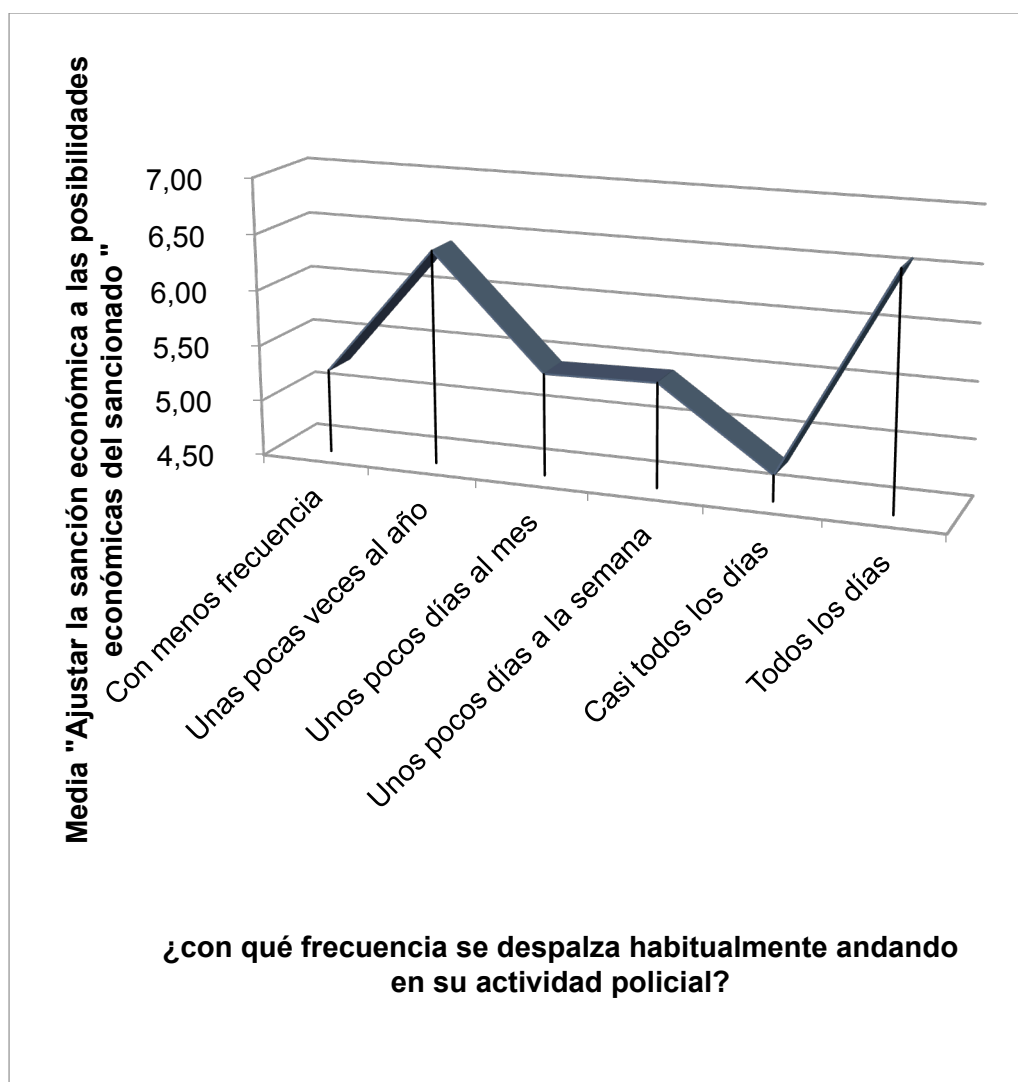


Tabla 85. Diferencias en la percepción de la eficacia de "Ajustar la sanción económica a las posibilidades económicas del sancionado" en función de la frecuencia con la que el participante se despalza habitualmente andando en su actividad policial.

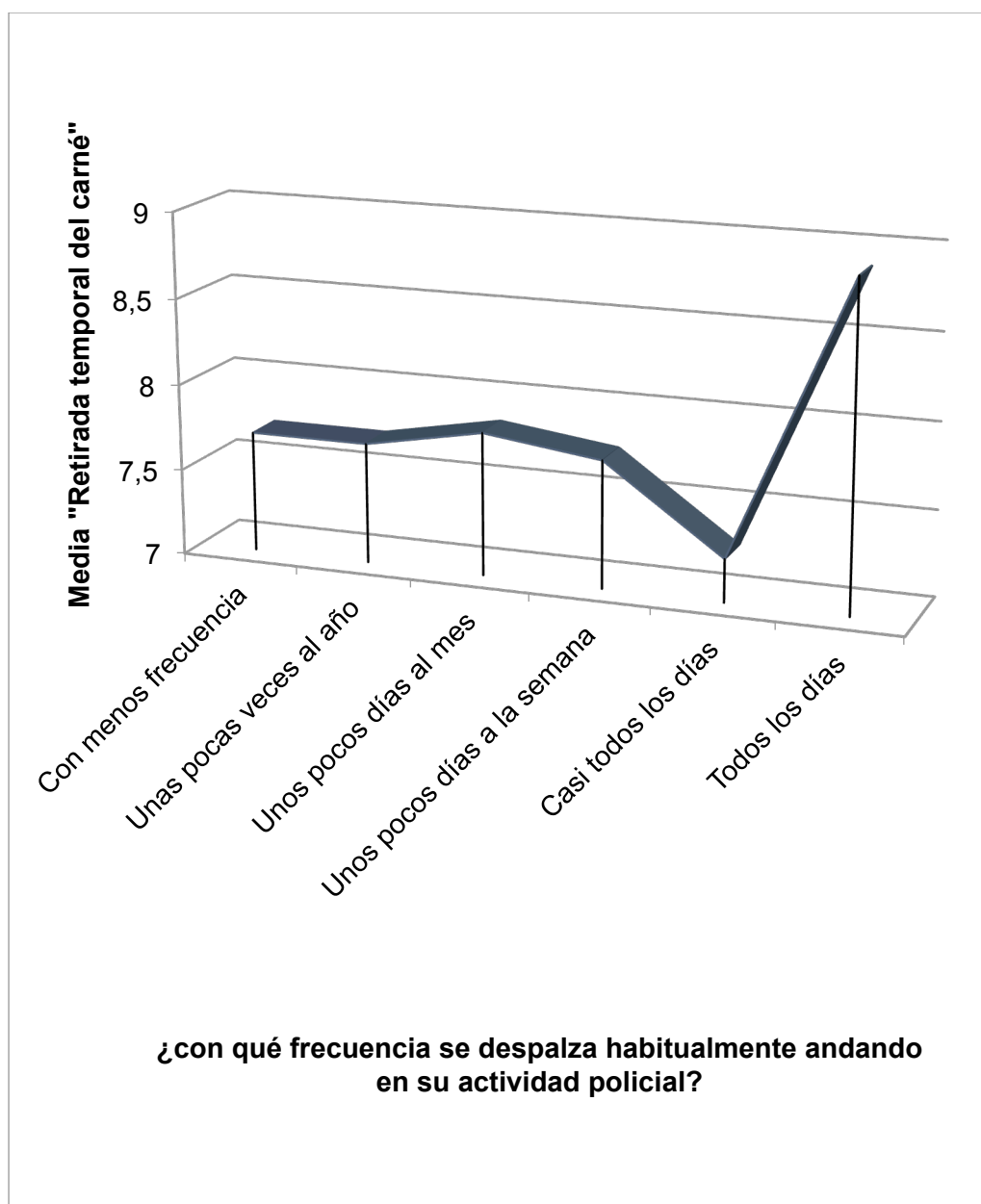


Tabla 86. Diferencias en la percepción de la eficacia de "Retirada temporal del carné" en función de la frecuencia con la que el participante se despalza habitualmente andando en su actividad policial.

**PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL**

En cuanto a la frecuencia con la que el encuestado conduce para ir y volver del trabajo a su domicilio no se encontraron diferencias significativas Ver en la Tabla 88 los descriptivos correspondientes.

**Descriptivos**

|  |                             | <b>N</b> | <b>Media</b> | <b>Desviación típica</b> |
|--|-----------------------------|----------|--------------|--------------------------|
| Incrementar el coste de la sanción   | Con menos frecuencia        | 14       | 4,64         | 2,468                    |
|  | Unas pocas veces al año     | 13       | 5,62         | 2,434                    |
|  | Unos pocos días al mes      | 29       | 5,21         | 2,498                    |
|  | Unos pocos días a la semana | 26       | 5,54         | 2,626                    |
|  | Casi todos los días         | 77       | 4,52         | 2,713                    |
|  | Todos los días              | 235      | 5,46         | 2,786                    |
|  | Total                       | 394      | 5,24         | 2,732                    |
| Ajustar la sanción económica a las posibilidades económicas del sancionado | Con menos frecuencia        | 14       | 5,14         | 2,958                    |
|  | Unas pocas veces al año     | 13       | 5,69         | 2,926                    |

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|                             |                             |     |      |       |
|-----------------------------|-----------------------------|-----|------|-------|
|                             | Unos pocos días al mes      | 29  | 5,24 | 3,136 |
|                             | Unos pocos días a la semana | 26  | 4,77 | 3,445 |
|                             | Casi todos los días         | 78  | 5,53 | 3,425 |
|                             | Todos los días              | 235 | 5,71 | 3,359 |
|                             | Total                       | 395 | 5,56 | 3,326 |
| Retirada temporal del carné | Con menos frecuencia        | 13  | 6,85 | 2,115 |
|                             | Unas pocas veces al año     | 13  | 7,31 | 2,213 |
|                             | Unos pocos días al mes      | 29  | 7,79 | 1,84  |
|                             | Unos pocos días a la semana | 26  | 7,85 | 2,222 |
|                             | Casi todos los días         | 78  | 7,51 | 2,295 |
|                             | Todos los días              | 234 | 7,89 | 1,99  |
|                             | Total                       | 393 | 7,75 | 2,071 |
| Retirada total del carné    | Con menos frecuencia        | 14  | 5,07 | 2,868 |
|                             | Unas pocas veces al año     | 13  | 6,77 | 2,421 |



PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|   |                             |     |      |       |
|---|-----------------------------|-----|------|-------|
| Incrementar el coste de los seguros                     | Unos pocos días al mes      | 28  | 7,54 | 2,063 |
|   | Unos pocos días a la semana | 25  | 7,28 | 2,865 |
|   | Casi todos los días         | 78  | 7,01 | 2,784 |
|   | Todos los días              | 233 | 7,31 | 2,818 |
|   | Total                       | 391 | 7,17 | 2,775 |
|   | Con menos frecuencia        | 14  | 4,43 | 3,005 |
|   | Unas pocas veces al año     | 13  | 2,69 | 2,136 |
|   | Unos pocos días al mes      | 29  | 4,24 | 2,681 |
|   | Unos pocos días a la semana | 25  | 2,96 | 1,881 |
|   | Casi todos los días         | 77  | 2,9  | 2,532 |
| Incrementar la responsabilidad penal (cárcel o prisión) | Todos los días              | 234 | 3,22 | 2,607 |
|   | Total                       | 392 | 3,24 | 2,575 |
|   | Con menos frecuencia        | 14  | 6,29 | 3,024 |
|   | Unas pocas veces al año     | 13  | 6,46 | 2,259 |

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|                                     |                             |     |      |       |
|-------------------------------------|-----------------------------|-----|------|-------|
| Incrementar la supervisión policial | Unos pocos días al mes      | 29  | 7,34 | 2,159 |
|                                     | Unos pocos días a la semana | 26  | 6,5  | 3,153 |
|                                     | Casi todos los días         | 78  | 6,86 | 2,617 |
|                                     | Todos los días              | 233 | 7,21 | 2,692 |
|                                     | Total                       | 393 | 7,05 | 2,673 |
|                                     | Con menos frecuencia        | 14  | 6,43 | 2,311 |
|                                     | Unas pocas veces al año     | 13  | 7,46 | 2,106 |
|                                     | Unos pocos días al mes      | 29  | 6,83 | 2,139 |
|                                     | Unos pocos días a la semana | 26  | 6,92 | 2,134 |
|                                     | Casi todos los días         | 78  | 6,38 | 2,488 |
|                                     | Todos los días              | 235 | 6,77 | 2,42  |
|                                     | Total                       | 395 | 6,72 | 2,379 |

Tabla 87. Descriptivos de la Percepción de la eficacia de las medidas parar la reducción de accidentes en función de la frecuencia con la que el participante conduce para ir y volver del trabajo a su domicilio.

**PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL**

El tipo de vehículo que se conduce en los desplazamientos trabajo – casa no marcó diferencias significativas en la percepción de la gravedad de los delitos de tráfico. A continuación se describen las diferencias que se pueden observar.

**Descriptivos**

|  |                          | <b>N</b> | <b>Media</b> | <b>Desviación típica</b> |
|--|--------------------------|----------|--------------|--------------------------|
| Incrementar el coste de la sanción   | Turismo                  | 327      | 5,29         | 2,707                    |
|  | Deportivo                | 3        | 4,67         | 0,577                    |
|  | Motocicleta o ciclomotor | 43       | 4,95         | 3,062                    |
|  | Otro                     | 6        | 5,67         | 2,338                    |
|  | Total                    | 379      | 5,25         | 2,73                     |
| Ajustar la sanción económica a las posibilidades económicas del sancionado | Turismo                  | 328      | 5,69         | 3,271                    |
|  | Deportivo                | 3        | 3,67         | 4,726                    |
|  | Motocicleta o ciclomotor | 43       | 5,19         | 3,819                    |
|  | Otro                     | 6        | 4            | 1,549                    |
|  | Total                    | 380      | 5,59         | 3,331                    |

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|                                     |                          |     |      |       |
|-------------------------------------|--------------------------|-----|------|-------|
| Retirada temporal del carné         | Turismo                  | 326 | 7,75 | 2,041 |
|                                     | Deportivo                | 3   | 7,67 | 2,082 |
|                                     | Motocicleta o ciclomotor | 43  | 8,02 | 2,209 |
|                                     | Otro                     | 6   | 7,83 | 1,941 |
|                                     | Total                    | 378 | 7,78 | 2,053 |
| Retirada total del carné            | Turismo                  | 324 | 7,23 | 2,742 |
|                                     | Deportivo                | 3   | 9,67 | 0,577 |
|                                     | Motocicleta o ciclomotor | 43  | 6,88 | 3,049 |
|                                     | Otro                     | 6   | 7    | 2,53  |
|                                     | Total                    | 376 | 7,21 | 2,768 |
| Incrementar el coste de los seguros | Turismo                  | 326 | 3,34 | 2,606 |
|                                     | Deportivo                | 3   | 0,33 | 0,577 |
|                                     | Motocicleta o ciclomotor | 42  | 2,4  | 2,231 |
|                                     | Otro                     | 6   | 3,83 | 2,639 |
|                                     | Total                    | 377 | 3,22 | 2,582 |

Tabla 88. Descriptivos de la Percepción de la eficacia de las medidas para la reducción de accidentes de tráfico en función del tipo de vehículo utilizado por el participante para ir y volver del trabajo a su domicilio.

ANOVA de un factor

|                                     | <b>Suma de cuadrados</b> | <b>gl</b> | <b>Media cuadrática</b> | <b>F</b> | <b>Sig.</b> |
|-------------------------------------|--------------------------|-----------|-------------------------|----------|-------------|
| Incrementar el coste de los seguros | 59,902                   | 3         | 19,967                  | 3,044    | 0,029       |

*Tabla 89.* Percepción de la eficacia de Incrementar el coste de los seguros en función en función del tipo de vehículo utilizado por el participante para ir y volver del trabajo a su domicilio.

Respecto a cuándo se conduce con más frecuencia para ir y volver del trabajo, las diferencias significativas registradas se describen tras los descriptivos. (ver Tabla 58).

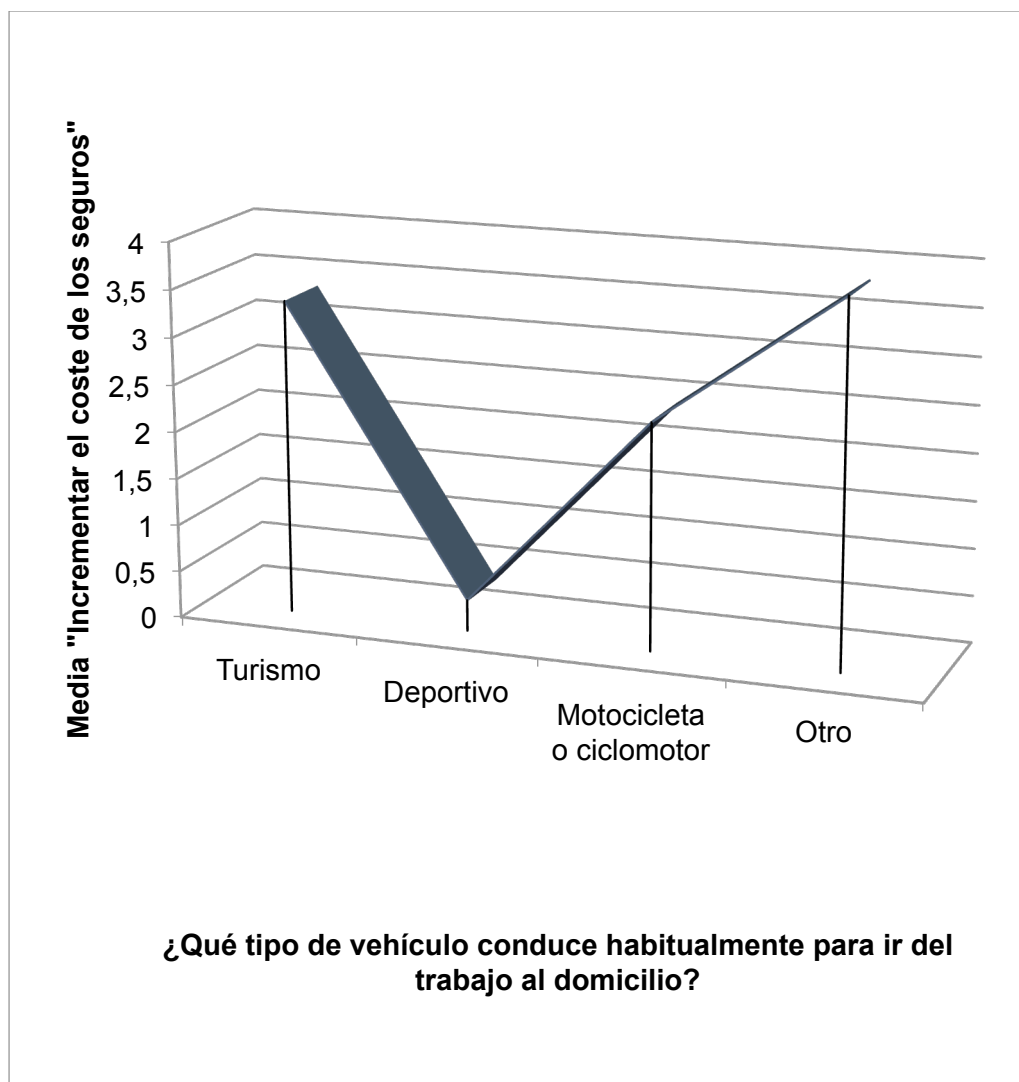


Tabla 90. Diferencias en la percepción de la eficacia de Incrementar el coste de los seguros en función de la frecuencia con la que el participante conduce para ir y volver del trabajo al domicilio.

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

**Descriptivos**

|  |                 | <b>N</b> | <b>Media</b> | <b>Desviación típica</b> |
|--|-----------------|----------|--------------|--------------------------|
| Incrementar el coste de la sanción   | Por el día      | 197      | 5,49         | 2,756                    |
|  | Por la noche    | 6        | 6,67         | 2,944                    |
|  | Indistintamente | 184      | 4,95         | 2,674                    |
|  | Total           | 387      | 5,25         | 2,732                    |
| Ajustar la sanción económica a las posibilidades económicas del sancionado | Por el día      | 198      | 5,69         | 3,259                    |
|  | Por la noche    | 6        | 5,5          | 4,461                    |
|  | Indistintamente | 184      | 5,43         | 3,388                    |
|  | Total           | 388      | 5,56         | 3,333                    |
| Retirada temporal del carné  | Por el día      | 196      | 7,81         | 2,025                    |
|  | Por la noche    | 6        | 9,67         | 0,516                    |
|  | Indistintamente | 184      | 7,66         | 2,134                    |
|  | Total           | 386      | 7,77         | 2,076                    |
| Retirada total del carné   | Por el día      | 195      | 7,37         | 2,626                    |
|  | Por la noche    | 6        | 8,83         | 2,041                    |

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|   |                 |     |      |       |
|---|-----------------|-----|------|-------|
| Incrementar el coste de los seguros                     | Indistintamente | 183 | 6,97 | 2,91  |
|   | Total           | 384 | 7,2  | 2,766 |
|   | Por el día      | 196 | 3,58 | 2,719 |
|   | Por la noche    | 6   | 4,33 | 3,204 |
| Incrementar la responsabilidad penal( cárcel o prisión) | Indistintamente | 183 | 2,77 | 2,273 |
|   | Total           | 385 | 3,21 | 2,553 |
|   | Por el día      | 197 | 7,19 | 2,554 |
|   | Por la noche    | 6   | 8,17 | 1,941 |
| Incrementar la supervisión policial                     | Indistintamente | 183 | 6,93 | 2,775 |
|   | Total           | 386 | 7,08 | 2,654 |
|   | Por el día      | 198 | 6,78 | 2,499 |
|   | Por la noche    | 6   | 8,83 | 1,169 |
|   | Indistintamente | 184 | 6,58 | 2,25  |
|   | Total           | 388 | 6,72 | 2,381 |

Tabla 91. Descriptivos de la Percepción de la eficacia de las medidas para la reducción de accidente en función de cuándo se conduce con más frecuencia para ir y volver del trabajo.



Sólo se registraron diferencias en la medida de “incrementar el coste de los seguros”, con una media más alta para quienes conducen por la noche.

ANOVA de un factor

|                                     | Suma de cuadrados | gl | Media cuadrática | F     | Sig.  |
|-------------------------------------|-------------------|----|------------------|-------|-------|
| Incrementar el coste de los seguros | 69,989            | 2  | 34,994           | 5,494 | 0,004 |

Tabla 92. Percepción de la eficacia de Incrementar el coste de los seguros en función de cuándo se conduce con más frecuencia para ir y volver del trabajo.

En cuanto a las diferencias respecto al tiempo que se conduce sin descansar en los desplazamientos profesionales y la percepción de determinadas medidas para la reducción de los accidentes de tráfico, se describen a continuación.

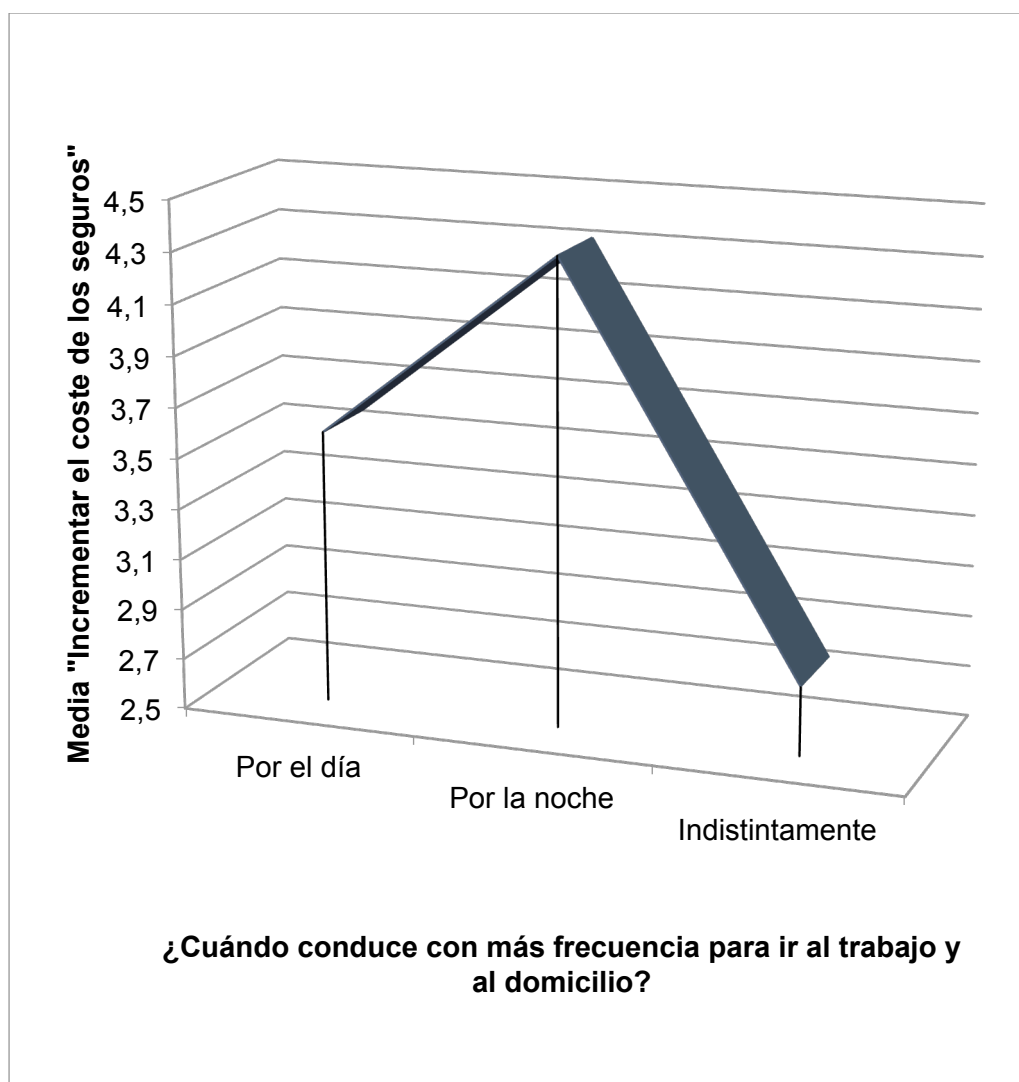


Tabla 93. Diferencias en la percepción de la eficacia de Incrementar el coste de los seguros en función de la frecuencia con la que el participante conduce para ir y volver del trabajo al domicilio.

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

**Descriptivos**

|  |              | <b>N</b> | <b>Media</b> | <b>Desviación típica</b> |
|--|--------------|----------|--------------|--------------------------|
| Incrementar el coste de la sanción   | Menor tiempo | 212      | 5,45         | 2,585                    |
|  | Mayor tiempo | 142      | 5,01         | 2,899                    |
|  | Total        | 354      | 5,27         | 2,72                     |
| Ajustar la sanción económica a las posibilidades económicas del sancionado | Menor tiempo | 212      | 6,21         | 3,252                    |
|  | Mayor tiempo | 143      | 4,9          | 3,353                    |
|  | Total        | 355      | 5,68         | 3,351                    |
| Retirada temporal del carné  | Menor tiempo | 212      | 7,81         | 2,018                    |
|  | Mayor tiempo | 142      | 7,79         | 2,073                    |
|  | Total        | 354      | 7,8          | 2,037                    |
| Retirada total del carné   | Menor tiempo | 211      | 7,11         | 2,806                    |
|  | Mayor tiempo | 141      | 7,33         | 2,595                    |
|  | Total        | 352      | 7,2          | 2,722                    |
| Incrementar el coste de los seguros  | Menor tiempo | 211      | 3,22         | 2,615                    |
|  | Mayor tiempo | 141      | 3,23         | 2,612                    |

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|   |              |     |      |       |
|---|--------------|-----|------|-------|
|   | Total        | 352 | 3,22 | 2,61  |
| Incrementar la<br>responsabilidad penal<br>(cárcel o prisión) | Menor tiempo | 211 | 7,14 | 2,67  |
|   | Mayor tiempo | 143 | 7,08 | 2,574 |
|   | Total        | 354 | 7,12 | 2,628 |
| Incrementar la supervisión<br>policial                        | Menor tiempo | 212 | 7    | 2,31  |
|   | Mayor tiempo | 143 | 6,33 | 2,417 |
|   | Total        | 355 | 6,73 | 2,373 |
| El carné por puntos   | Menor tiempo | 211 | 7,27 | 2,463 |
|   | Mayor tiempo | 143 | 7,38 | 2,432 |
|   | Total        | 354 | 7,32 | 2,448 |
| Trabajos para beneficios de<br>la comunidad                   | Menor tiempo | 208 | 7,07 | 2,799 |
|   | Mayor tiempo | 141 | 7,13 | 2,948 |
|   | Total        | 349 | 7,1  | 2,856 |

Tabla 94. Descriptivos de la Percepción de la eficacia de las medidas para la reducción de accidentes de tráfico en función del tiempo que se conduce sin descansar en sus desplazamientos profesionales.

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

ANOVA de un factor

|  | Suma de cuadrados | gl | Media cuadrática | F      | Sig.  |
|--|-------------------|----|------------------|--------|-------|
| Ajustar la sanción económica a las posibilidades económicas del sancionado | 146,587           | 1  | 146,587          | 13,517 | 0,00  |
| Incrementar la supervisión policial  | 38,487            | 1  | 38,487           | 6,947  | 0,009 |

Tabla 95. Percepción de la eficacia las medidas de reducción de los accidentes de tráfico en función del tiempo que se conduce sin descansar en sus desplazamientos profesionales..

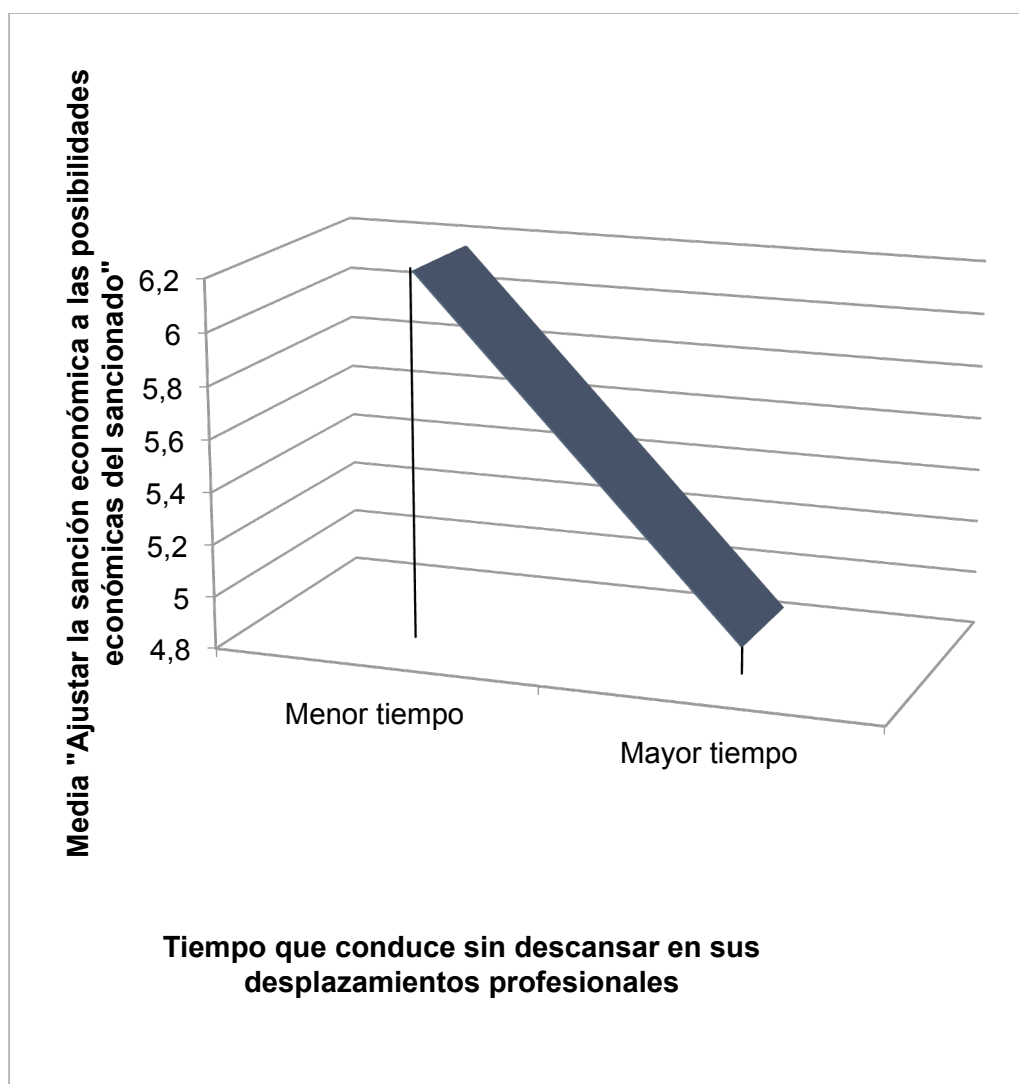


Gráfico 34. Diferencias en la percepción de Ajustar la sanción económica a las posibilidades económicas del sancionado en función del tiempo que conduce sin descansar en sus desplazamientos profesionales.

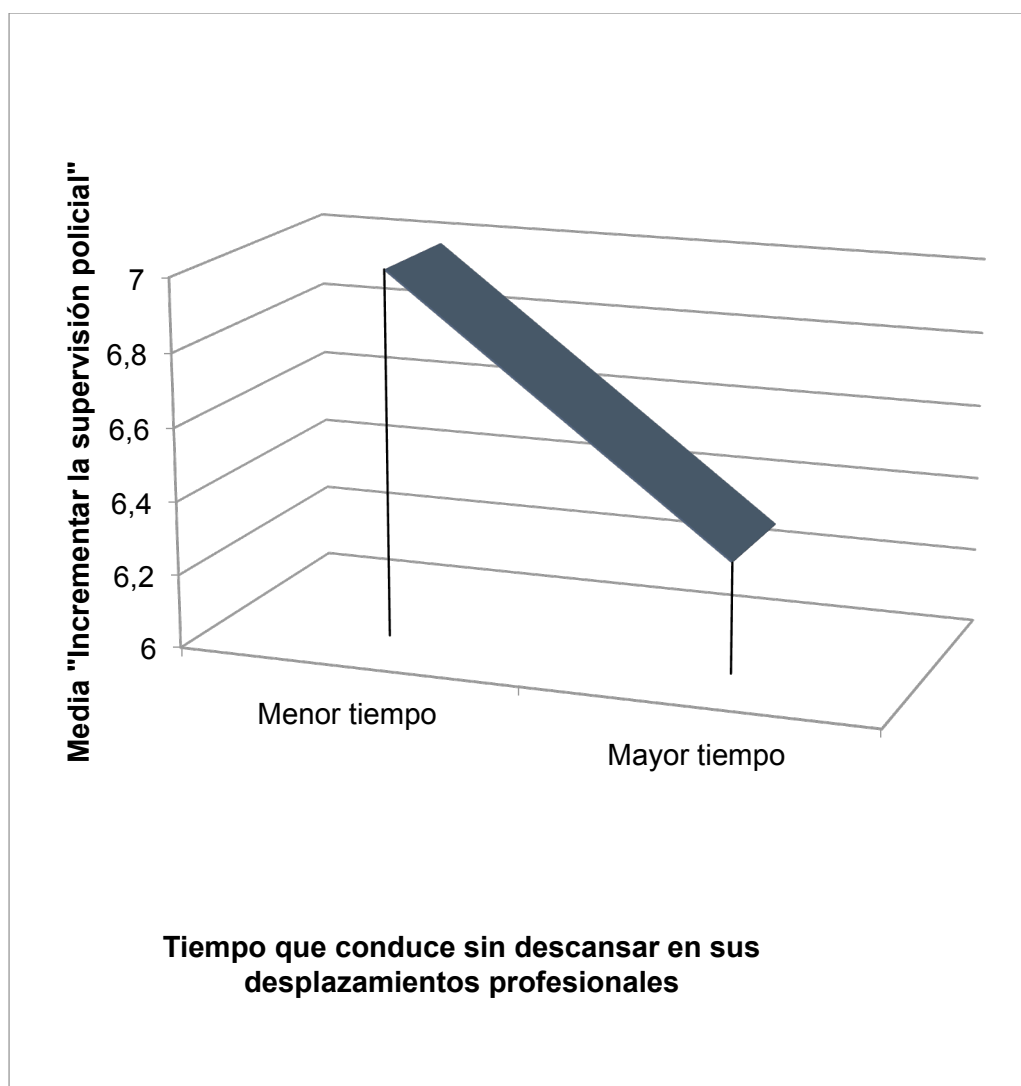


Gráfico 35. Diferencias en la percepción de Incrementar la supervisión policial en función del tiempo que conduce sin descansar en sus desplazamientos profesionales.

En cuanto a los kilómetros recorridos al año en desplazamientos profesionales no se encontraron diferencias significativas. Ver los descriptores en la Tabla 96.

**PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL**

**Descriptivos**

|  |              | <b>N</b> | <b>Media</b> | <b>Desviación típica</b> |
|--|--------------|----------|--------------|--------------------------|
| Incrementar el coste de la sanción   | Menos KM/Año | 147      | 5,5          | 2,623                    |
|  | Más KM/Año   | 128      | 5,07         | 2,776                    |
|  | Total        | 275      | 5,3          | 2,699                    |
| Ajustar la sanción económica a las posibilidades económicas del sancionado | Menos KM/Año | 148      | 5,7          | 3,272                    |
|  | Más KM/Año   | 128      | 5,84         | 3,422                    |
|  | Total        | 276      | 5,76         | 3,337                    |
| Retirada temporal del carné  | Menos KM/Año | 148      | 7,84         | 2,145                    |
|  | Más KM/Año   | 128      | 7,94         | 1,898                    |
|  | Total        | 276      | 7,88         | 2,031                    |
| Retirada total del carné   | Menos KM/Año | 146      | 7,14         | 2,821                    |
|  | Más KM/Año   | 127      | 7,42         | 2,623                    |
|  | Total        | 273      | 7,27         | 2,729                    |
| Incrementar el coste de los seguros  | Menos KM/Año | 146      | 3,26         | 2,533                    |
|  | Más KM/Año   | 127      | 3,21         | 2,672                    |
|  | Total        | 273      | 3,24         | 2,593                    |
| Incrementar la   | Menos KM/Año | 148      | 6,98         | 2,842                    |



**PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL**

|  |              |     |      |       |
|--|--------------|-----|------|-------|
| responsabilidad penal( cárcel o prisión) | Más KM/Año   | 128 | 7,16 | 2,522 |
|  | Total        | 276 | 7,07 | 2,695 |
|  |              |     |      |       |
| Incrementar la supervisión policial      | Menos KM/Año | 148 | 6,95 | 2,363 |
|  | Más KM/Año   | 128 | 6,7  | 2,315 |
|  | Total        | 276 | 6,84 | 2,34  |
| El carné por puntos                      | Menos KM/Año | 148 | 7,64 | 2,428 |
|  | Más KM/Año   | 128 | 7,19 | 2,442 |
|  | Total        | 276 | 7,43 | 2,44  |
| Trabajos para beneficios de la comunidad | Menos KM/Año | 145 | 7,08 | 2,971 |
|  | Más KM/Año   | 126 | 7,3  | 2,696 |
|  | Total        | 271 | 7,18 | 2,843 |

*Tabla 96.* Descriptivos de la Percepción de la eficacia de las medidas para la reducción de accidentes de tráfico en función de los kilómetros recorridos al año en desplazamientos profesionales.

#### 4.6.7 Percepción del comportamiento prosocial en el tráfico

##### 4.6.7.1 Género

ANOVA de un factor

|  |              | Suma de cuadrados | gl  | Media cuadrática | F    | Sig.  |
|--|--------------|-------------------|-----|------------------|------|-------|
| ¿En qué grado se considera usted una persona prosocial?  | Inter-grupos | 9,491             | 1   | 9,491            | 3,92 | 0,048 |
|  | Intra-grupos | 944,213           | 390 | 2,421            |      |       |
|  | Total        | 953,704           | 391 |                  |      |       |
| ¿Cómo calificaría la conducta prosocial en general (cooperación, ayuda...) de la población española? | Inter-grupos | 24,55             | 1   | 24,55            | 5,47 | 0,02  |
|  | Intra-grupos | 1763,769          | 393 | 4,488            |      |       |
|  | Total        | 1788,319          | 394 |                  |      |       |

Tabla 97. Valoración de la prosocialidad en el tráfico en función del género.

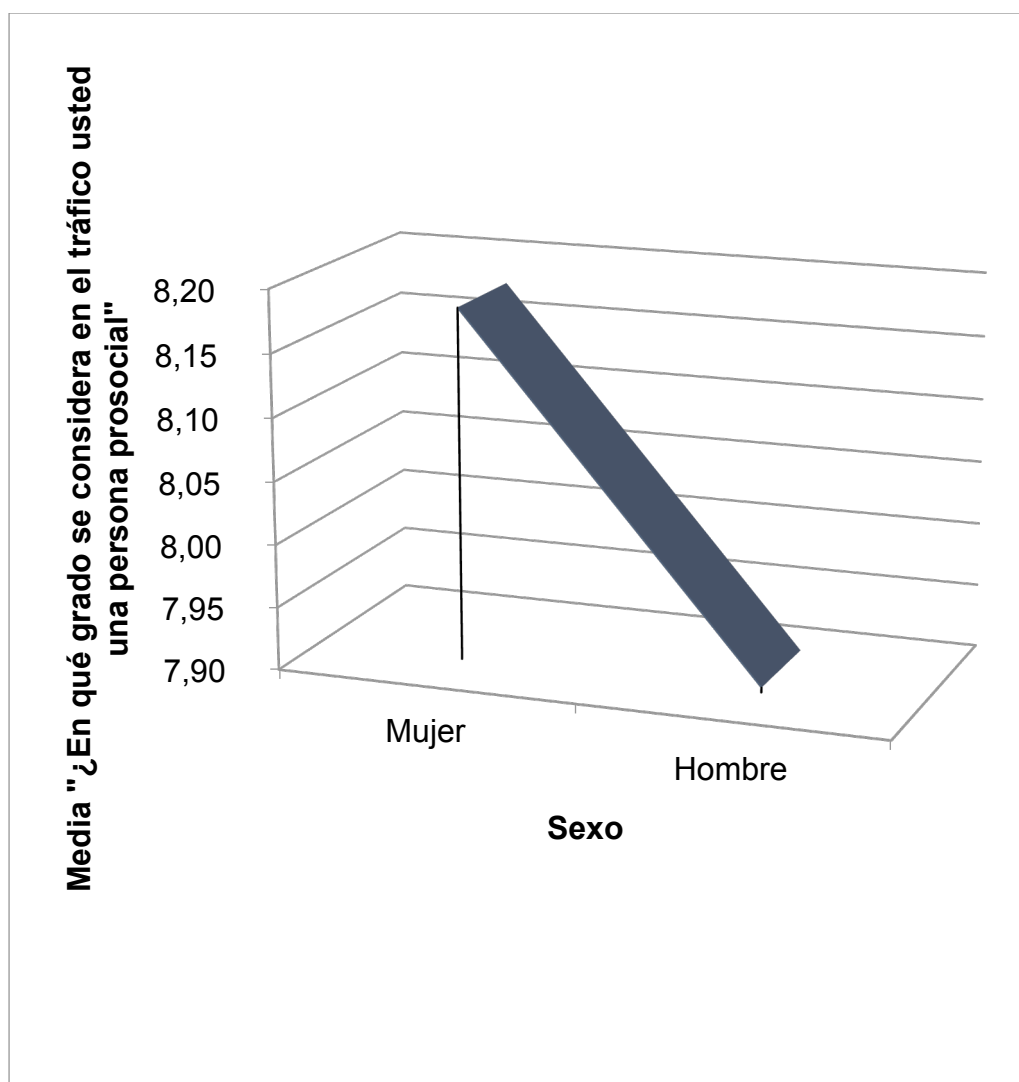


Tabla 98. Diferencias en la autovaloración de la prosocialidad en el tráfico en función del género.

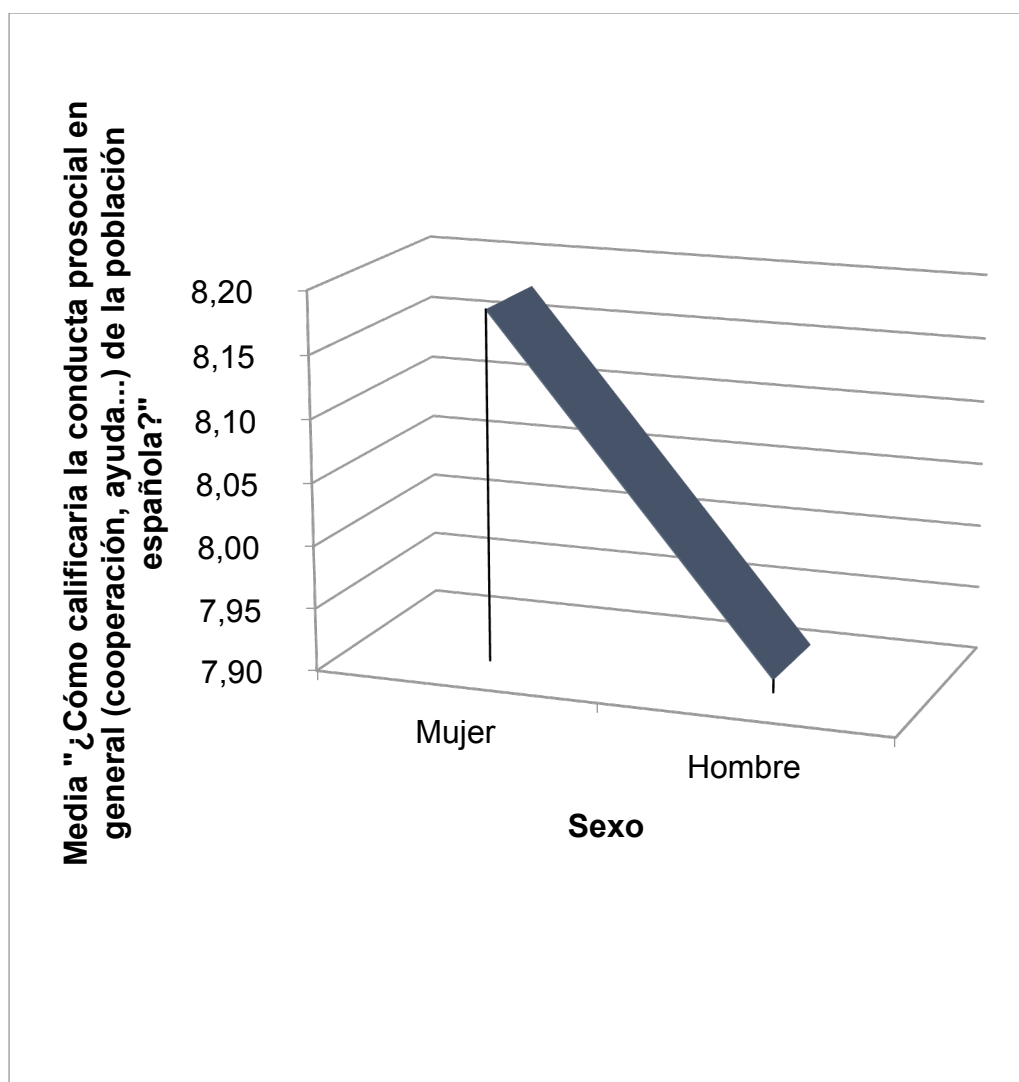


Tabla 99. Diferencias en la valoración de la prosocialidad en función del género.

#### 4.6.7.2 Antigüedad en el cuerpo

Sólo se registraron diferencias significativas entre los grupos 21-30 y más de 30 años de antigüedad, siendo mayor la media para el primero.

| Variable dependiente   | (I) Edad | (J) Edad  | Diferencia de medias (I-J) | Error típico | Sig.  | Límite inferior | Límite superior |
|--|----------|-----------|----------------------------|--------------|-------|-----------------|-----------------|
| ¿Cómo calificaría la conducta prosocial en general (cooperación, ayuda...) de la población española? | 21 a 30  | Más de 30 | 1,036                      | 0,393        | 0,043 | 0,02            | 2,05            |

Tabla 100. Diferencias en la valoración de la prosocialidad en función de la antigüedad en el Cuerpo.

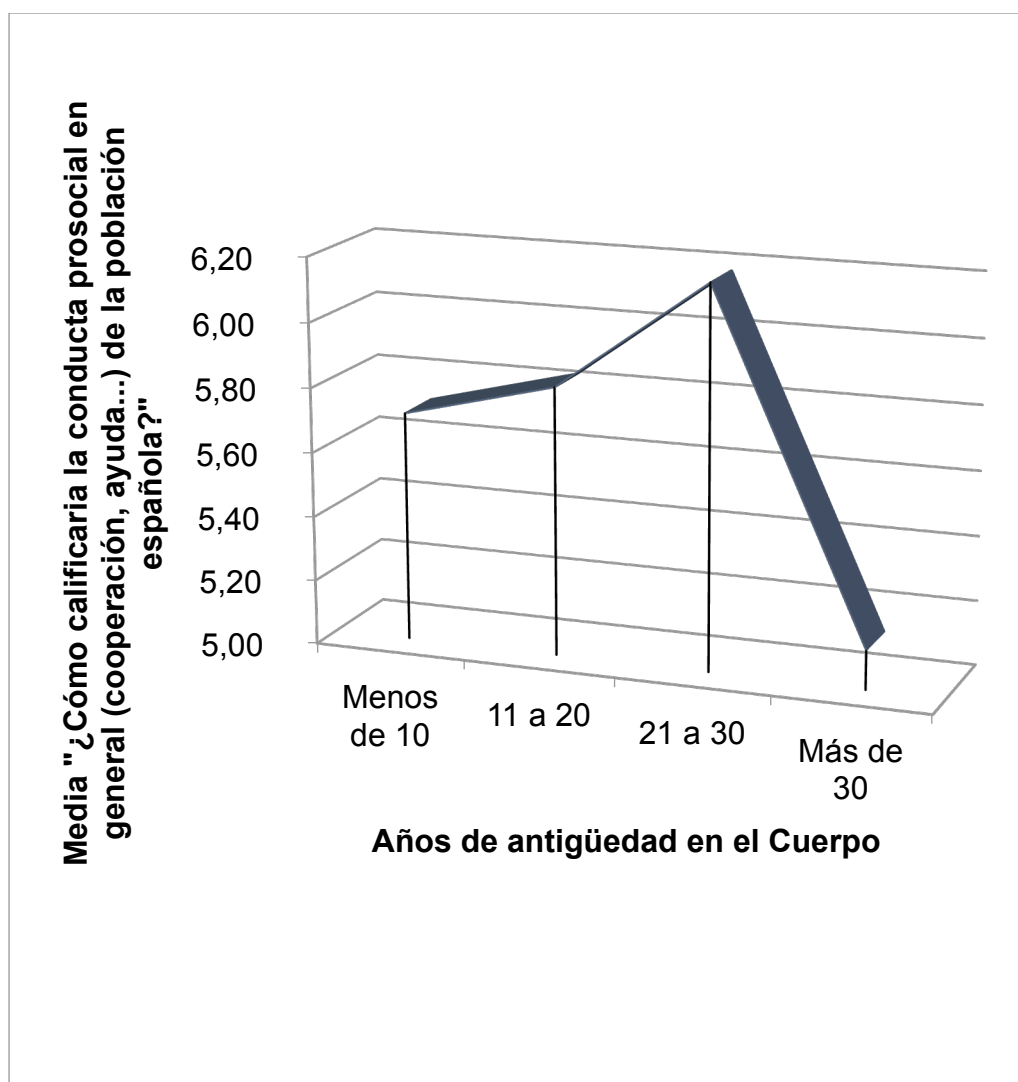


Tabla 101. Diferencias en la valoración de la prosocialidad en función de la antigüedad en el Cuerpo.

En cuanto al resto de variables de cruce consideradas, la edad, grado/escala, trabajo en oficina o calle o el ámbito en el que se haya trabajado no se encontraron diferencias significativas.

#### 4.6.7.3 Hábitos de desplazamiento y conducción laboral

A continuación se describen las diferencias significativas encontradas en la percepción de la prosocialidad en función del desplazamiento habitual caminando en la actividad policial.

#### Descriptivos

|  |                             | N   | Media | Desviación típica |
|--|-----------------------------|-----|-------|-------------------|
| ¿En qué grado se considera usted una persona prosocial?  | Con menos frecuencia        | 115 | 7,84  | 1,571             |
|  | Unas pocas veces al año     | 69  | 8,01  | 1,64              |
|  | Unos pocos días al mes      | 68  | 7,99  | 1,607             |
|  | Unos pocos días a la semana | 55  | 7,73  | 1,581             |
|  | Casi todos los días         | 50  | 8,24  | 1,255             |
|  | Todos los días              | 33  | 7,82  | 1,57              |
|  | Total                       | 390 | 7,93  | 1,552             |
| ¿Cómo calificaría la conducta prosocial en general (cooperación, ayuda...) de la población española? | Con menos frecuencia        | 114 | 5,82  | 1,938             |
|  | Unas pocas veces al año     | 69  | 5,22  | 2,406             |

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|   |                             |     |      |       |
|---|-----------------------------|-----|------|-------|
| ¿En qué grado se considera, en el tráfico, usted una persona prosocial?                                 | Unos pocos días al mes      | 70  | 6,19 | 2,142 |
|   | Unos pocos días a la semana | 55  | 6,05 | 2,121 |
|   | Casi todos los días         | 51  | 6,61 | 2,06  |
|   | Todos los días              | 34  | 5,91 | 1,975 |
|   | Total                       | 393 | 5,92 | 2,133 |
|   | Con menos frecuencia        | 116 | 8,02 | 1,37  |
|   | Unas pocas veces al año     | 68  | 8,09 | 1,802 |
|   | Unos pocos días al mes      | 69  | 7,71 | 1,707 |
|   | Unos pocos días a la semana | 55  | 7,76 | 1,71  |
|   | Casi todos los días         | 51  | 8,14 | 1,312 |
| ¿Cómo calificaría la conducta prosocial en el tráfico (cooperación, ayuda...) de la población española? | Todos los días              | 34  | 7,91 | 1,357 |
|   | Total                       | 393 | 7,95 | 1,553 |
|   | Con menos frecuencia        | 116 | 5,34 | 2,134 |
|   | Unas pocas veces al año     | 69  | 4,81 | 2,334 |



PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|                             |     |      |       |
|-----------------------------|-----|------|-------|
| Unos pocos días al mes      | 70  | 5,74 | 2,301 |
| Unos pocos días a la semana | 54  | 5,65 | 2,103 |
| Casi todos los días         | 51  | 5,75 | 2,018 |
| Todos los días              | 33  | 5,55 | 2,048 |
| Total                       | 393 | 5,43 | 2,187 |

Tabla 102. Descriptivos de la valoración de la prosocialidad en el tráfico en función de la frecuencia con la que los participantes se desplazan habitualmente caminando en la actividad policial

**ANOVA de un factor**

|   | <b>Suma de<br/>cuadrados</b> | <b>gl</b> | <b>Media<br/>cuadrática</b> | <b>F</b> | <b>Sig.</b> |
|---|------------------------------|-----------|-----------------------------|----------|-------------|
| ¿En qué grado se considera usted una persona prosocial?   | 9,039                        | 5         | 1,808                       | 0,748    | 0,588       |
| ¿Cómo calificaría la conducta prosocial en general (cooperación, ayuda...) de la población española?    | 65,165                       | 5         | 13,033                      | 2,935    | 0,013       |
| ¿En qué grado se considera, en el tráfico, usted una persona prosocial?                                 | 9,537                        | 5         | 1,907                       | 0,788    | 0,559       |
| ¿Cómo calificaría la conducta prosocial en el tráfico (cooperación, ayuda...) de la población española? | 42,333                       | 5         | 8,467                       | 1,789    | 0,114       |

*Gráfico 36.* Valoración de la prosocialidad en el tráfico en función de la frecuencia con la que los participantes se desplazan habitualmente caminando en la actividad policial

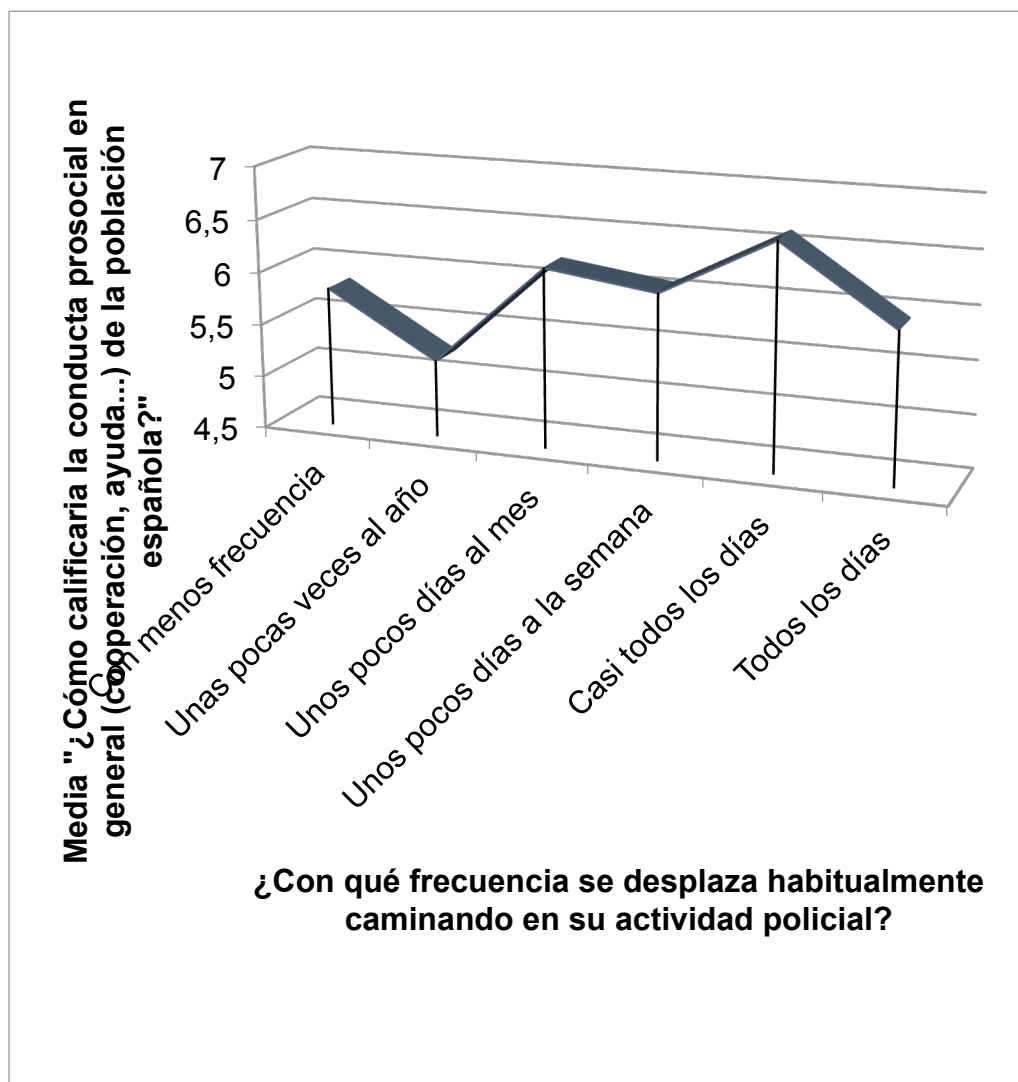


Gráfico 37. Diferencias de la valoración de la prosocialidad en general de la población española en función de la frecuencia con la que los participantes se desplazan habitualmente caminando en la actividad policial

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

En relación con la frecuencia de la conducción para ir y volver del trabajo al domicilio, no se encontraron diferencias significativas. Ver descriptivos en Tabla 103.

**Descriptivos**

|   |                             | <b>N</b>  | <b>Media</b> | <b>Desviación típica</b> |
|---|-----------------------------|-----------|--------------|--------------------------|
| ¿En qué grado se considera usted una persona prosocial? | Con menos frecuencia        | 13        | 8,08         | 1,656                    |
|   | Unas pocas veces al año     | 13        | 7,92         | 1,441                    |
|   | Unos pocos días al mes      | 29        | 7,79         | 1,236                    |
|   | Unos pocos días a la semana | 26        | 7,69         | 1,225                    |
|   | Casi todos los días         | 77        | 7,73         | 1,635                    |
|   | Todos los días              | 237       | 8,01         | 1,608                    |
|   | Total                       | 395       | 7,92         | 1,56                     |
|   | ¿Cómo calificaría la        | Con menos | 13           | 5,92                     |

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|   |   |                      |      |       |
|---|---|----------------------|------|-------|
| conducta prosocial en general (cooperación, ayuda...) de la población española? | frecuencia  |                      |      |       |
|   | Unas pocas veces al año   | 13                   | 5,69 | 2,689 |
|   | Unos pocos días al mes  | 28                   | 5,89 | 1,969 |
|   | Unos pocos días a la semana   | 26                   | 6,77 | 1,336 |
|   | Casi todos los días   | 79                   | 6,34 | 1,934 |
|   | Todos los días  | 239                  | 5,68 | 2,24  |
|   | Total   | 398                  | 5,91 | 2,135 |
|   | ¿En qué grado se considera, en el tráfico, usted una persona prosocial? | Con menos frecuencia | 13   | 8,23  |
| Unas pocas veces al año   |   | 13                   | 8    | 1,225 |
| Unos pocos días al mes  |   | 29                   | 7,72 | 2,12  |
| Unos pocos días a la semana   |   | 26                   | 7,65 | 1,294 |

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|   |                             |     |      |       |
|---|-----------------------------|-----|------|-------|
| ¿Cómo calificaría la conducta prosocial en el tráfico (cooperación, ayuda...) de la población española? | Casi todos los días         | 79  | 7,76 | 1,673 |
|   | Todos los días              | 238 | 8,05 | 1,486 |
|   | Total                       | 398 | 7,95 | 1,555 |
|   | Con menos frecuencia        | 13  | 5,08 | 1,847 |
|   | Unas pocas veces al año     | 13  | 4,77 | 2,351 |
|   | Unos pocos días al mes      | 28  | 5,07 | 2,21  |
|   | Unos pocos días a la semana | 26  | 6,23 | 1,423 |
|   | Casi todos los días         | 79  | 5,65 | 2,07  |
|   | Todos los días              | 239 | 5,33 | 2,302 |
|   | Total                       | 398 | 5,41 | 2,198 |

Tabla 103. Descriptivos de la valoración de la prosocialidad en función de la frecuencia con la que los participantes conducen para ir y volver del trabajo al domicilio.

Tampoco se encontraron diferencias respecto al tipo de vehículo que conduce habitualmente el encuestado para ir del trabajo al domicilio. (Ver Tabla 104).

**Descriptivos**

|  |                          | <b>N</b> | <b>Media</b> | <b>Desviación típica</b> |
|--|--------------------------|----------|--------------|--------------------------|
| ¿En qué grado se considera usted una persona prosocial?  | Turismo                  | 329      | 7,92         | 1,588                    |
|  | Deportivo                | 3        | 6,67         | 1,528                    |
|  | Motocicleta o ciclomotor | 43       | 7,93         | 1,404                    |
|  | Otro                     | 6        | 7,83         | 1,722                    |
|  | Total                    | 381      | 7,91         | 1,568                    |
| ¿Cómo calificaría la conducta prosocial en general (cooperación, ayuda...) de la población española? | Turismo                  | 333      | 6            | 2,096                    |
|  | Deportivo                | 3        | 4            | 1,732                    |
|  | Motocicleta o ciclomotor | 42       | 5,38         | 2,06                     |
|  | Otro                     | 6        | 6,17         | 2,639                    |

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|   |                          |     |      |       |
|---|--------------------------|-----|------|-------|
| ¿En qué grado se considera, en el tráfico, usted una persona prosocial?                                 | Total                    | 384 | 5,92 | 2,106 |
|   | Turismo                  | 332 | 7,97 | 1,547 |
|   | Deportivo                | 3   | 6    | 1     |
|   | Motocicleta o ciclomotor | 43  | 8,05 | 1,344 |
|   | Otro                     | 6   | 7,83 | 1,941 |
|   | Total                    | 384 | 7,96 | 1,534 |
| ¿Cómo calificaría la conducta prosocial en el tráfico (cooperación, ayuda...) de la población española? | Turismo                  | 332 | 5,48 | 2,203 |
|   | Deportivo                | 3   | 4    | 0     |
|   | Motocicleta o ciclomotor | 43  | 5,14 | 2,111 |
|   | Otro                     | 6   | 6,17 | 2,317 |
|   | Total                    | 384 | 5,45 | 2,189 |

Tabla 104. Descriptivos de la valoración de la prosocialidad en función del tipo de vehículo con el que los participantes conducen para ir y volver del trabajo al domicilio.



PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

En función de Cuándo se conduce con más frecuencia para ir al trabajo y al domicilio, no se encontraron diferencias significativas. Podemos observar los descriptivos al respecto en la Tabla 105.

Descriptivos

|  |                 | <b>N</b> | <b>Media</b> | <b>Desviación típica</b> |
|--|-----------------|----------|--------------|--------------------------|
| ¿En qué grado se considera usted una persona prosocial?  | Por el día      | 198      | 7,89         | 1,672                    |
|  | Por la noche    | 6        | 8            | 0,894                    |
|  | Indistintamente | 185      | 7,92         | 1,448                    |
|  | Total           | 389      | 7,91         | 1,557                    |
| ¿Cómo calificaría la conducta prosocial en general (cooperación, ayuda...) de la población española? | Por el día      | 200      | 5,85         | 2,072                    |
|  | Por la noche    | 6        | 6,17         | 1,835                    |
|  | Indistintamente | 186      | 5,96         | 2,204                    |
|  | Total           | 392      | 5,91         | 2,129                    |
| ¿En qué grado se considera, en el tráfico,   | Por el día      | 200      | 7,92         | 1,644                    |
|  | Por la noche    | 6        | 7,17         | 2,639                    |

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|   |                 |     |      |       |
|---|-----------------|-----|------|-------|
| usted una persona prosocial?  | Indistintamente | 186 | 7,99 | 1,41  |
|   | Total           | 392 | 7,94 | 1,554 |
| ¿Cómo calificaría la conducta prosocial en el tráfico (cooperación, ayuda...) de la población española? | Por el día      | 200 | 5,5  | 2,219 |
|   | Por la noche    | 6   | 4,33 | 1,633 |
|   | Indistintamente | 186 | 5,39 | 2,169 |
|   | Total           | 392 | 5,43 | 2,188 |

Tabla 105. Descriptivos de la valoración de la prosocialidad en función del cuándo conducen para ir y volver del trabajo al domicilio.

En cuanto el tiempo que conduce el entrevistado sin descansar en sus desplazamientos profesionales no hay diferencias significativas.

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

Descriptivos

|   |              | N   | Media | Desviación típica |
|---|--------------|-----|-------|-------------------|
| ¿En qué grado se considera usted una persona prosocial?   | Menor tiempo | 211 | 7,95  | 1,539             |
|   | Mayor tiempo | 144 | 7,94  | 1,631             |
|   | Total        | 355 | 7,95  | 1,575             |
| ¿Cómo calificaría la conducta prosocial en general (cooperación, ayuda...) de la población española?    | Menor tiempo | 215 | 5,84  | 2,064             |
|   | Mayor tiempo | 142 | 5,98  | 2,249             |
|   | Total        | 357 | 5,89  | 2,137             |
| ¿En qué grado se considera, en el tráfico, usted una persona prosocial?                                 | Menor tiempo | 215 | 7,9   | 1,635             |
|   | Mayor tiempo | 142 | 8,02  | 1,509             |
|   | Total        | 357 | 7,95  | 1,585             |
| ¿Cómo calificaría la conducta prosocial en el tráfico (cooperación, ayuda...) de la población española? | Menor tiempo | 214 | 5,27  | 2,119             |
|   | Mayor tiempo | 143 | 5,59  | 2,281             |
|   | Total        | 357 | 5,4   | 2,188             |

Tabla 106. Descriptivos de la valoración de la prosocialidad en función del tiempo que se conduce sin descansar en sus desplazamientos profesionales.

*PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL*

Las diferencias en función de los kilómetros recorridos al año en desplazamientos profesionales en relación a la percepción de la prosocialidad se describen a continuación.

**Descriptivos**

|  |              | <b>N</b> | <b>Media</b> | <b>Desviación típica</b> |
|--|--------------|----------|--------------|--------------------------|
| ¿En qué grado se considera usted una persona prosocial?  | Menos KM/Año | 148      | 7,82         | 1,702                    |
|  | Más KM/Año   | 126      | 8,15         | 1,47                     |
|  | Total        | 274      | 7,97         | 1,606                    |
| ¿Cómo calificaría la conducta prosocial en general (cooperación, ayuda...) de la población española? | Menos KM/Año | 147      | 5,93         | 2,115                    |
|  | Más KM/Año   | 128      | 5,66         | 2,168                    |
|  | Total        | 275      | 5,8          | 2,14                     |
| ¿En qué grado se considera, en el tráfico, usted una persona prosocial?                              | Menos KM/Año | 150      | 7,95         | 1,543                    |
|  | Más KM/Año   | 126      | 8,13         | 1,497                    |
|  | Total        | 276      | 8,03         | 1,522                    |
| ¿Cómo calificaría la   | Menos KM/Año | 149      | 5,57         | 2,09                     |

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

|  |            |     |      |       |
|--|------------|-----|------|-------|
| conducta prosocial en el tráfico (cooperación, ayuda...) de la población española? | Más KM/Año | 127 | 5    | 2,309 |
|  | Total      | 276 | 5,31 | 2,208 |

Tabla 107. Descriptivos de la valoración de la prosocialidad en función de los kilómetros anuales recorridos en los desplazamientos profesionales.

ANOVA de un factor

|   | Suma de cuadrados | gl | Media cuadrática | F     | Sig. |
|---|-------------------|----|------------------|-------|------|
| ¿Cómo calificaría la conducta prosocial en el tráfico (cooperación, ayuda...) de la población española? | 22,312            | 1  | 22,312           | 4,637 | 0,03 |

Tabla 108. Valoración de la prosocialidad en función de los kilómetros anuales recorridos en los desplazamientos profesionales.

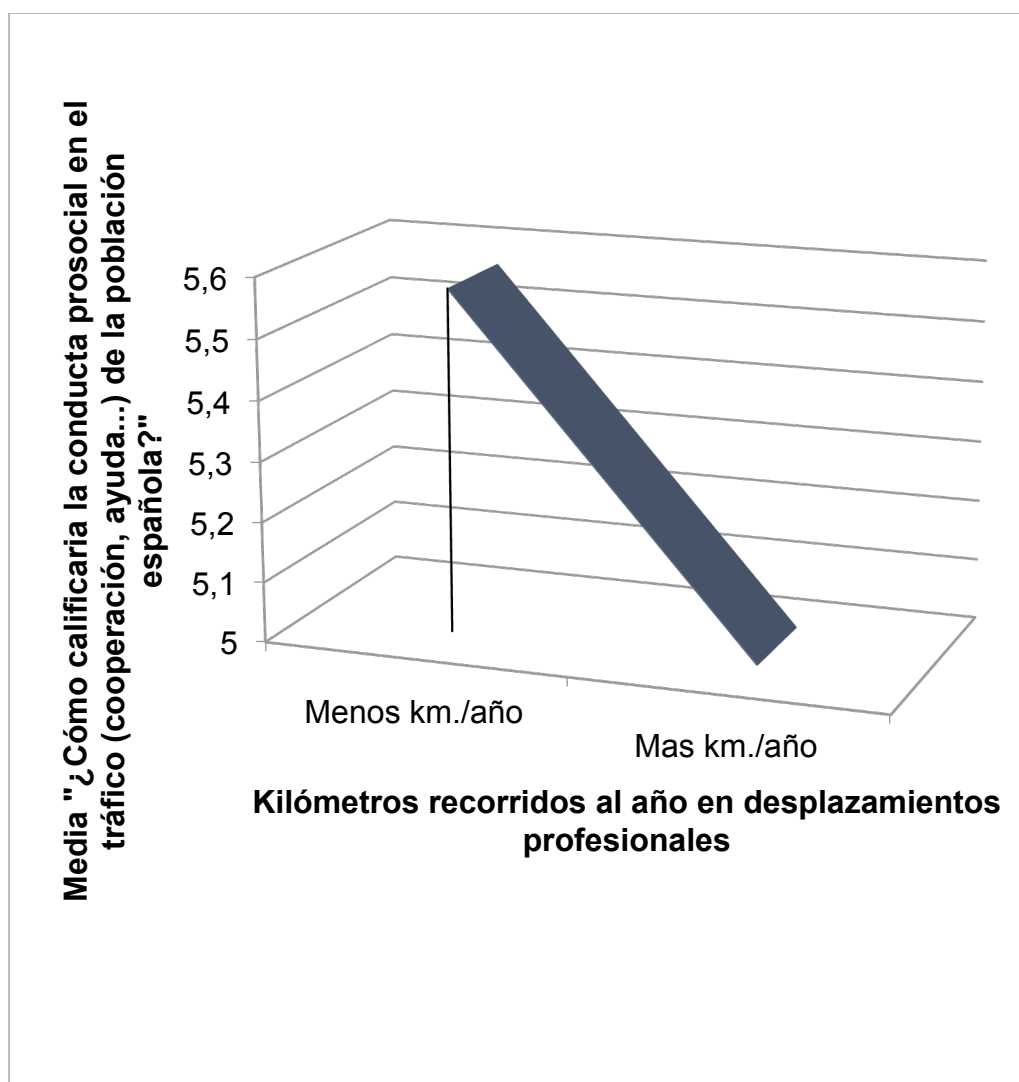


Gráfico 38. Diferencias en la valoración de la prosocidad en el tráfico de la población española en función de los kilómetros recorridos al año en desplazamientos profesionales.

## **5 Análisis comparativo**

Si comparamos la escala perceptiva con la de la población general, encontramos que las valoraciones son ordinalmente prácticamente idénticas, pese a que las puntuaciones otorgadas por la población general son inferiores.

El conductor es el factor con mayor responsabilidad en la accidentalidad vial de acuerdo con la percepción policial, frente a factores como la vía, el vehículo, la señalización o la propia normativa y la supervisión policial con diferencia (ver Gráfico 40). Estas valoraciones coinciden íntimamente con los resultados obtenidos por Alonso et al. (2005b) en la población general de conductores (ver Gráfico 40).

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

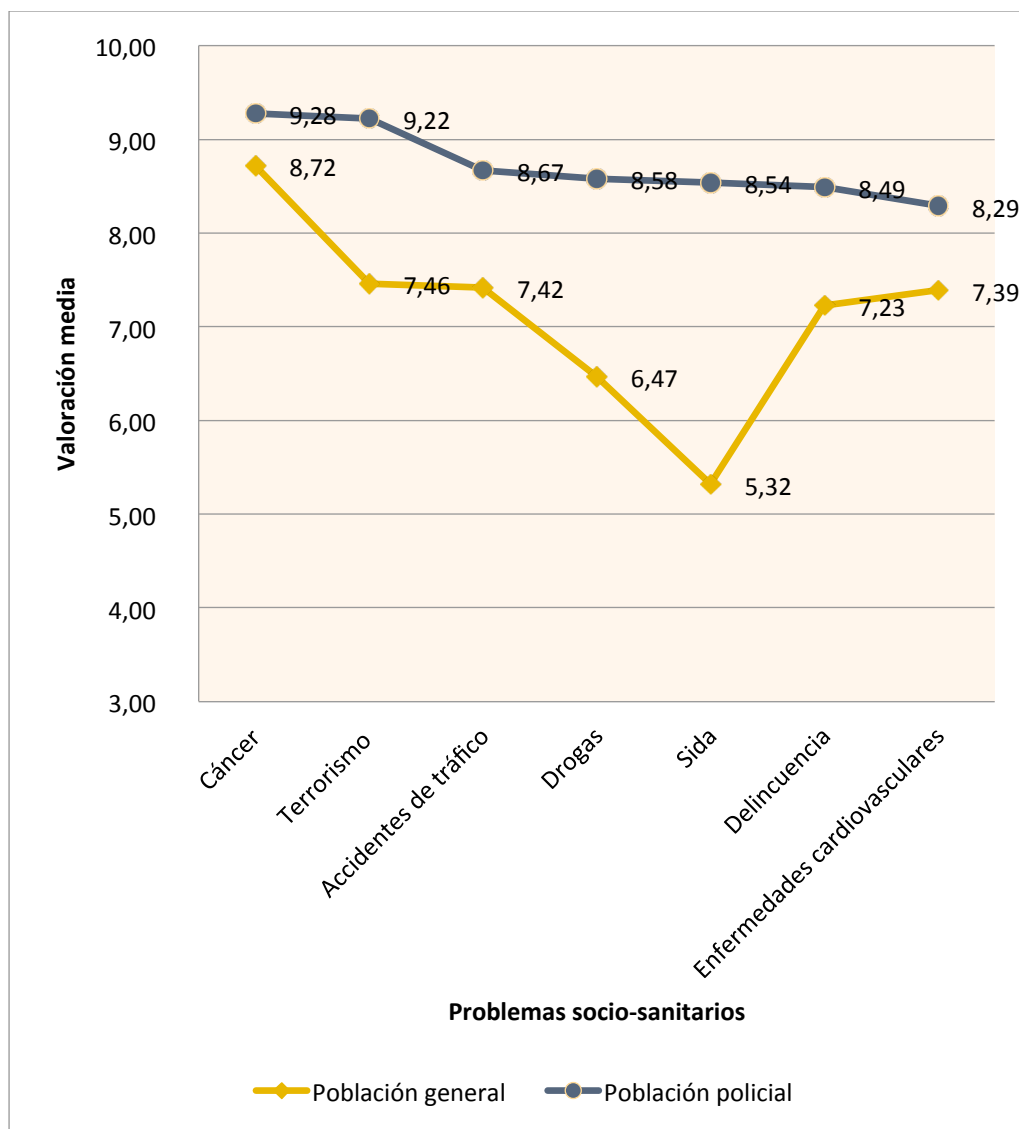


Gráfico 39. Comparativa valoración de los problemas sociales y sanitarios



PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

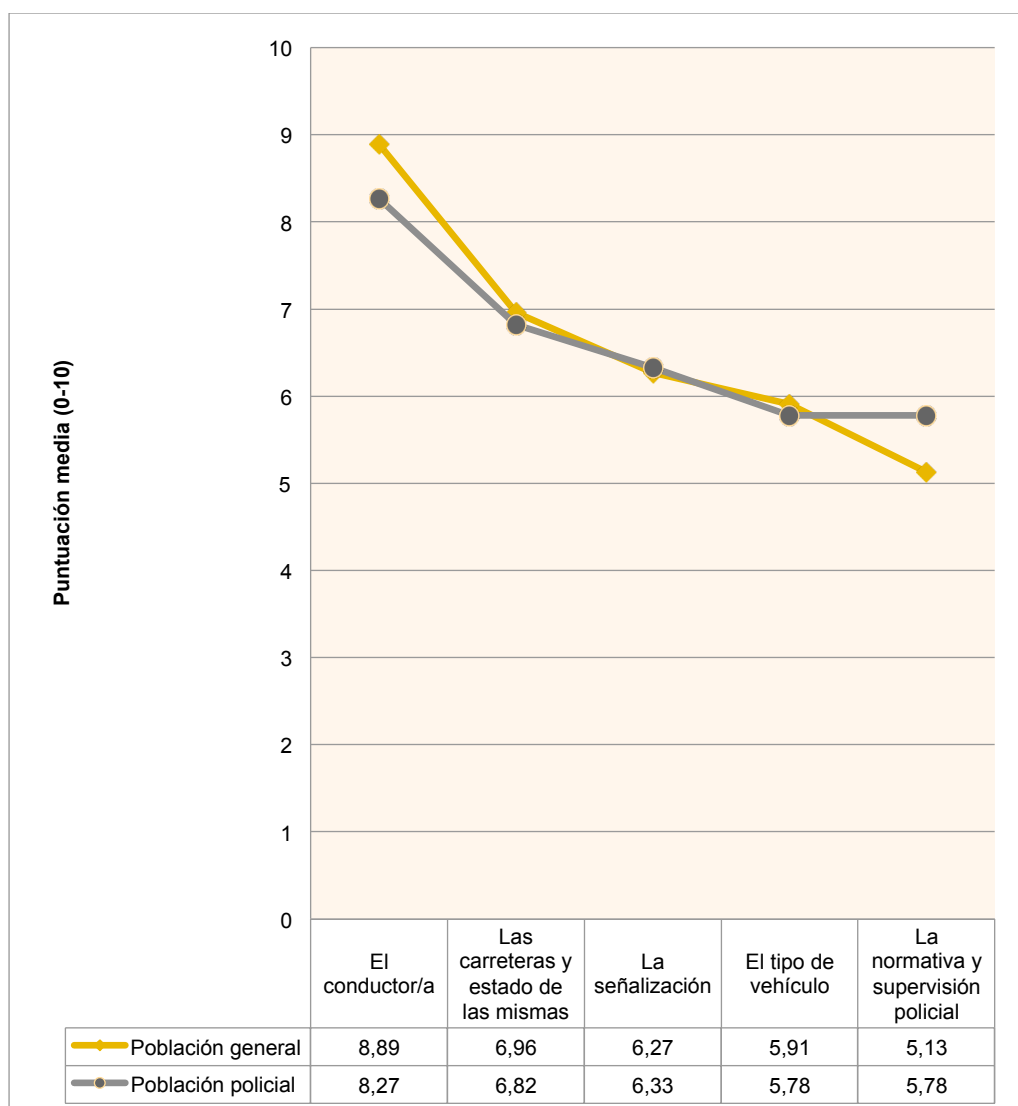


Gráfico 40. Comparativa de la valoración media de los factores causa de los accidentes de tráfico.

Si los resultados obtenidos, respecto a la valoración de la eficacia de las medidas para la reducción de los accidentes de tráfico, son comparados con los hallados para la población general podemos

observar que la mayor discrepancia reside precisamente en la valoración otorgada por la población general al aumento de la presencia policial como medida para la reducción de los accidentes de tráfico. Siendo esta medida más valorada por la población que por los propios policías, a la hora de juzgar su propia función.

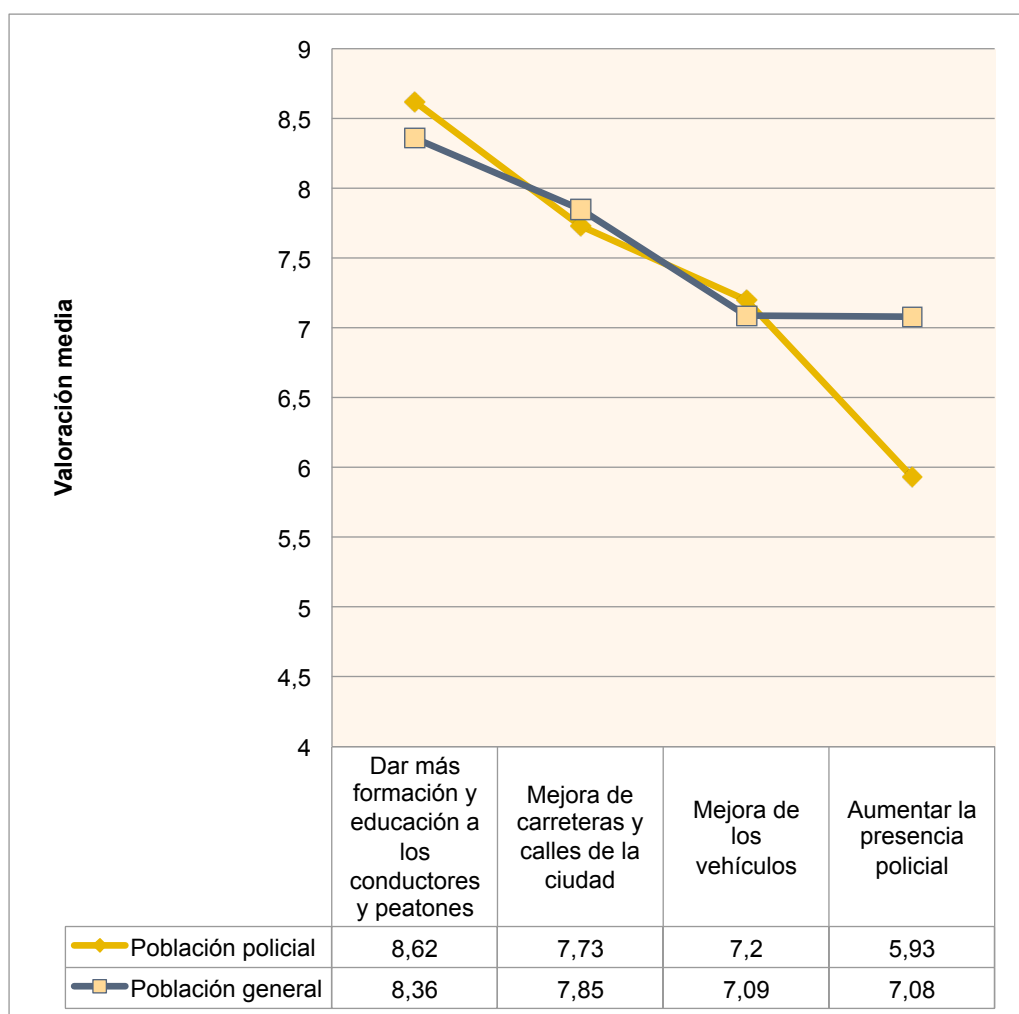


Gráfico 41. Comparativa de la valoración media de medidas para la reducción de los accidentes de tráfico.

Si comparamos los resultados que apuntaban que la agresividad en la conducción tiene una altísima influencia en la accidentalidad vial, y su alta percepción de la frecuencia de la incidencia de la agresividad vial y su continuo incremento con los resultados hallados por Alonso et al., 2003b, encontramos siempre una tendencia a puntuar la agresividad como más influyente, más importante, de mayor frecuencia y con tendencia a aumentar en ambas poblaciones.

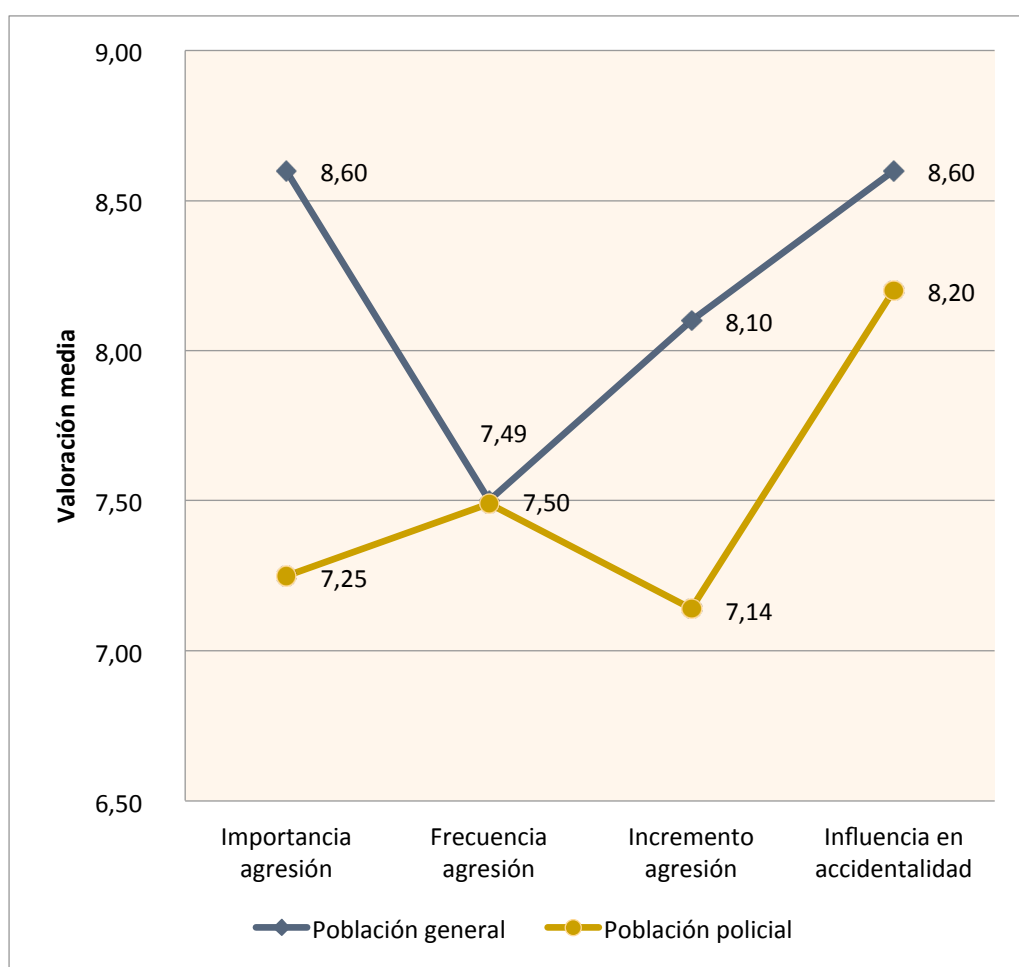


Gráfico 42. Diferencias en la percepción de la agresividad en el tráfico

Respecto a los tópicos relativos a la edad y el sexo y su relación con la agresividad en la conducción la opinión policial, establece una mayor valoración de la agresividad en hombres y jóvenes frente a mujeres y edades más avanzadas. Si estos resultados los comparamos con los manifestados por la población general (Alonso et al., 2003b) observamos que estos tópicos están más arraigados en la población general.

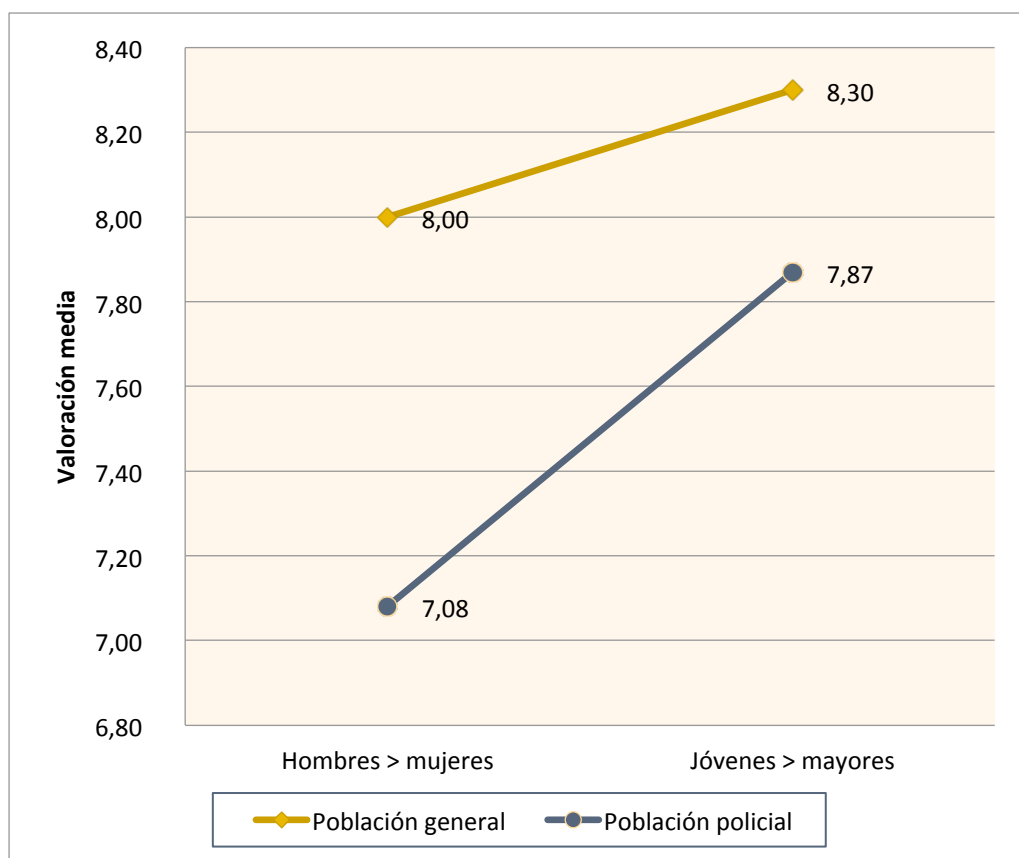


Gráfico 43. Comparación de las valoraciones medias sobre la relación de la agresividad con la edad y el sexo en población policial vs. población general.

Para analizar los comportamientos considerados como agresivos en el tráfico, se conformó en una lista de 24 ítems relativos a hechos que se pueden observar con mayor o menor frecuencia durante el transcurso de la conducción de vehículos. La valoración que se realiza, para cada uno de los comportamientos de la escala es bastante distinta. Esto refleja, como es natural, su variada incidencia en la valoración del comportamiento agresivo en la conducción, tal como se observó en el estudio de Alonso et al., 2003b. Sin embargo, en determinados comportamientos llama la atención la distancia en algunos comportamientos como “Hacer carreras con otro conductor” ya que en el caso de la población general es mucho menos considerada una conducta agresiva ( $X=7,23$ ), mientras que la policía considera que la agresividad de esta conducta es muy alta ( $X=8,77$ ). Otra diferencia relevante es la observada en “Utilizar el carril de la derecha para adelantar”, en este caso se trata de una conducta es considerada como mas agresiva por la policía que por la población general con una diferencia considerable, ocurriendo lo mismo, aunque en menor grado con los siguientes comportamientos: “Hacer que la puerta del coche golpee contra la de otro coche que está aparcado al lado”, de nuevo considerada una conducta más agresiva en el tráfico por la población general, o “No señalizar las maniobras de giros y cambios de carril” o “Conducir bajo la influencia del alcohol”.

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

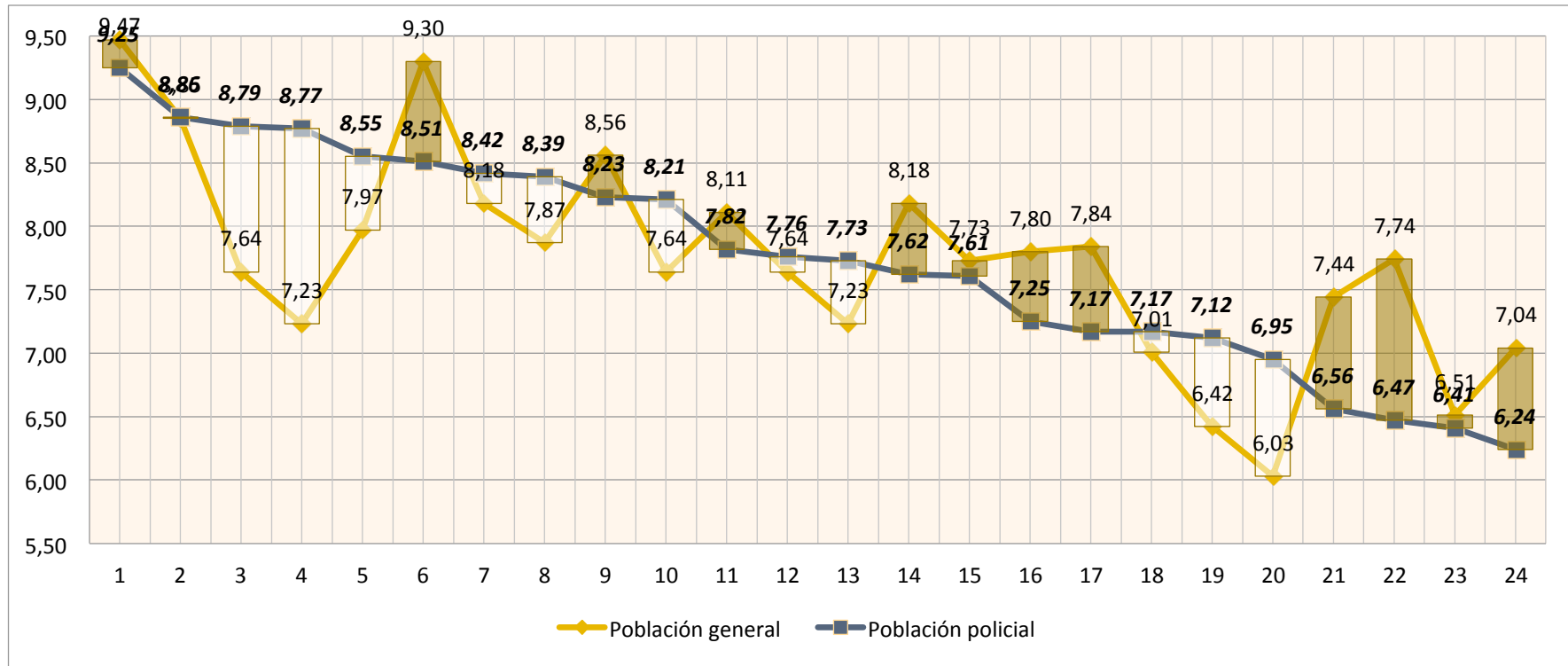


Gráfico 44. Comparativa de valores medios de agresividad asignada a comportamientos en tráfico población policial vs. población general.

*PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL*

**Leyenda de comportamientos**

- 1 Producir daños a otras personas con algún tipo de objeto o arma, o con puñetazos y patada
- 2 Parar y salir del coche con el propósito de enfrentarse a otro usuario de la vía
- 3 Saltarse los semáforos en rojo
- 4 Hacer carreras con otro conductor
- 5 Cerrar con el vehículo, impidiendo el paso
- 6 Conducir bajo la influencia del alcohol
- 7 Frenar repentinamente el vehículo, para provocar que el de atrás frene bruscamente
- 8 Aproximar el vehículo por detrás, "pisando los talones
- 9 Hacer movimientos repentinos e inesperados para amenazar a otro conductor
- 10 Gritar e insultar verbalmente
- 11 Incorporarse bruscamente en el carril provocando el frenado del otro vehículo
- 12 Cambiar repentina y frecuentemente de carril
- 13 Hacer gestos rudos o insultantes
- 14 Acelerar cuando otro conductor quiere adelantar
- 15 No ceder el paso cuando el otro usuario de la vía tiene el derecho
- 16 No ceder el paso en un paso para peatones
- 17 Conducir a alta velocidad por encima del ritmo normal de circulación de la vía
- 18 Ocupar rápidamente una plaza libre de aparcamiento mientras otro vehículo está a la espera
- 19 Tocar el pito insistentemente o de forma continua
- 20 Hacer, con las luces largas, señales repetidas o insistentes
- 21 No señalizar las maniobras de giros y cambios de carril
- 22 Utilizar el carril de la derecha para adelantar
- 23 Pasarse el semáforo en ámbar
- 24 Hacer que la puerta del coche golpee contra la de otro coche que está aparcado al lado

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

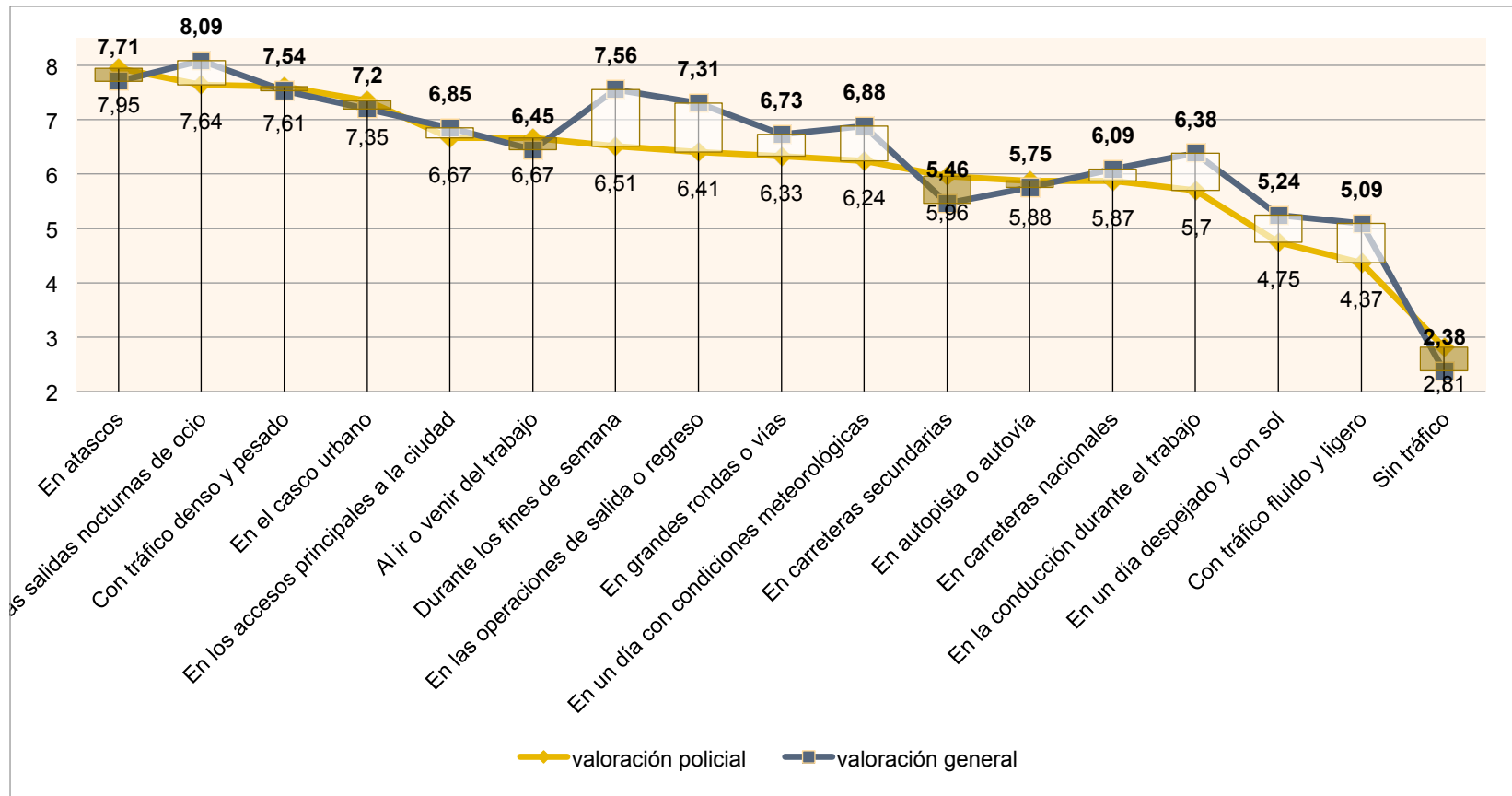


Gráfico 45. Valoración comparativa de la potencialidad de las situaciones de tráfico para provocar la agresividad vial entre policías vs. población general.



Las valoraciones generales sobre la probabilidad de observar en distintas situaciones agresividad en el tráfico muestra, en general, valoraciones medio-altas (con el fin de simplificar se han recogido sus estadísticos juntos en el Gráfico 22, donde la situación “*sin tráfico*” nos puede servir como línea base para valorar la incidencia de las otras situaciones, que comentaremos.

Sin embargo, de nuevo debemos hacer referencia a las diferencias encontradas entre la población general estudiada por Alonso et al., (2003) y la población policial estudiada. Llama la atención (ver Gráfico 45) la valoración de los fines de semana como situación proclive a ser escenario de la agresividad vial, un escenario mas valorado por la población general al igual que las operaciones de salida y regreso, las condiciones meteorológicas adversas, la conducción durante el trabajo o el tráfico fluido o ligero. Por el contrario, la policía considera más susceptible de provocar agresividad en la conducción las carreteras secundarias, y la ida y venida del trabajo.

Si nos detenemos en los diferentes bloques en los que se pueden agrupar las diferentes situaciones, encontramos un primer bloque en el que podemos considerar aquellas situaciones que tienen que ver con el **tipo de vía**. En las diferencias y en su dirección, presentes en todas las valoraciones realizadas por policías y población general, destaca, como ya hemos comentado la menor valoración de la población general en el casco urbano, carreteras secundarias y la autopista o autovía como situaciones viales proclives a generar violencia en menor grado que lo que considera la policía. Mientras que estos últimos

## PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

consideran menos proclives que los “generales” las siguientes situaciones: acceso a las ciudades, grandes rondas y vías, y las carreteras nacionales (ver Gráfico 46).

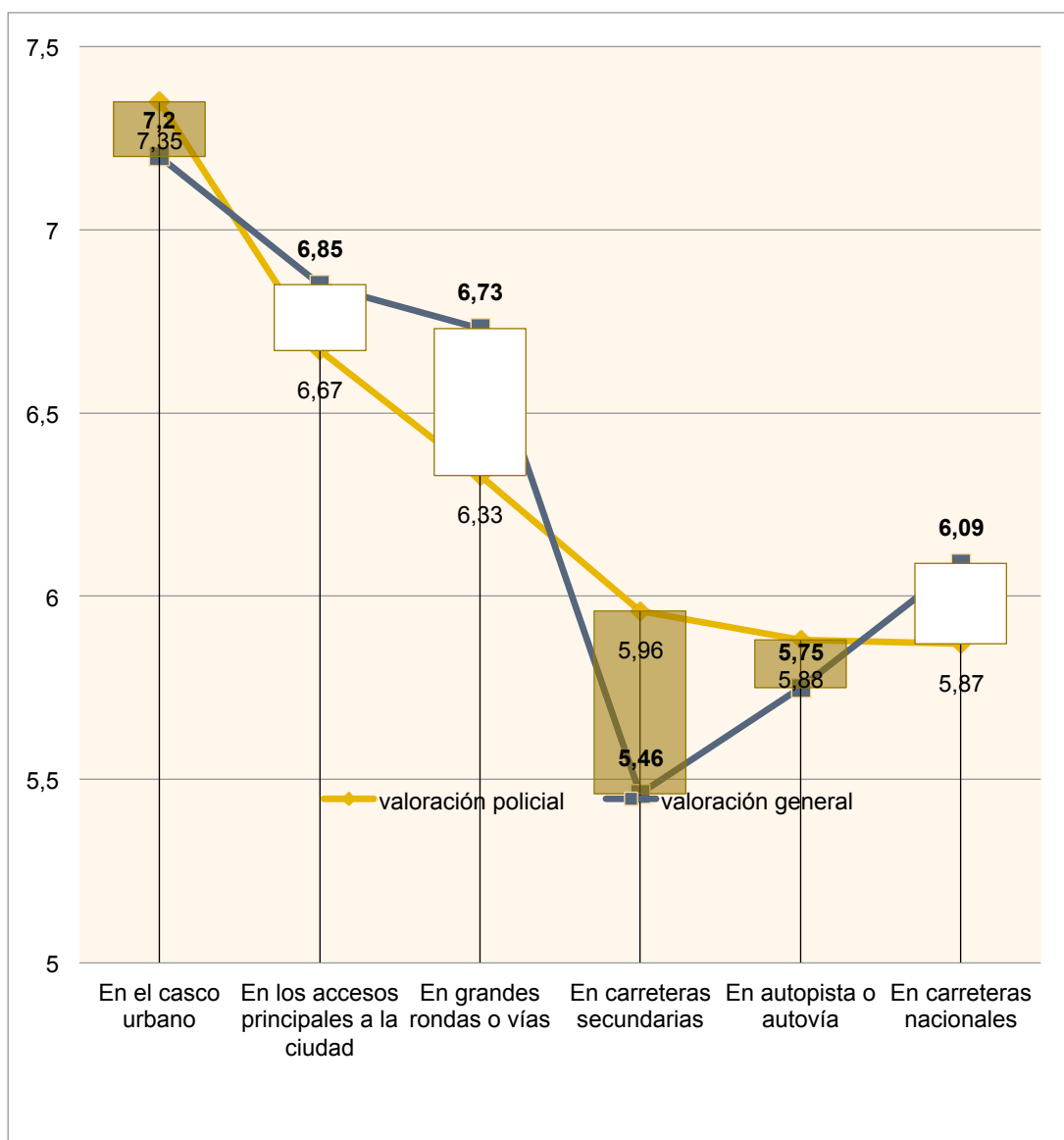


Gráfico 46. Valoración comparativa de la potencialidad del tipo de vía para provocar la agresividad vial entre policías vs. población general.

En un segundo bloque consideramos aquellas situaciones que se dan en función del **tipo de desplazamiento** (ver Gráfico 45), encontramos en el extremo superior, en ambos grupos (policías vs. población general) las “*salidas nocturnas de ocio*”; con una valoración intermedia los “*fines de semana*” y las “*operaciones de salida o regreso*”, y por debajo los desplazamientos relacionados con el trabajo. Ahora bien, si la población general ha mantenido el mismo patrón de valoración que la población policial, aunque manteniendo las puntuaciones algo por encima, se da el caso contrario en “ir y venir del trabajo”. Este es el único caso en el que se han invertido las valoraciones, siendo la policía la que puntúa más alto la potencial agresividad de esta situación.

## PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

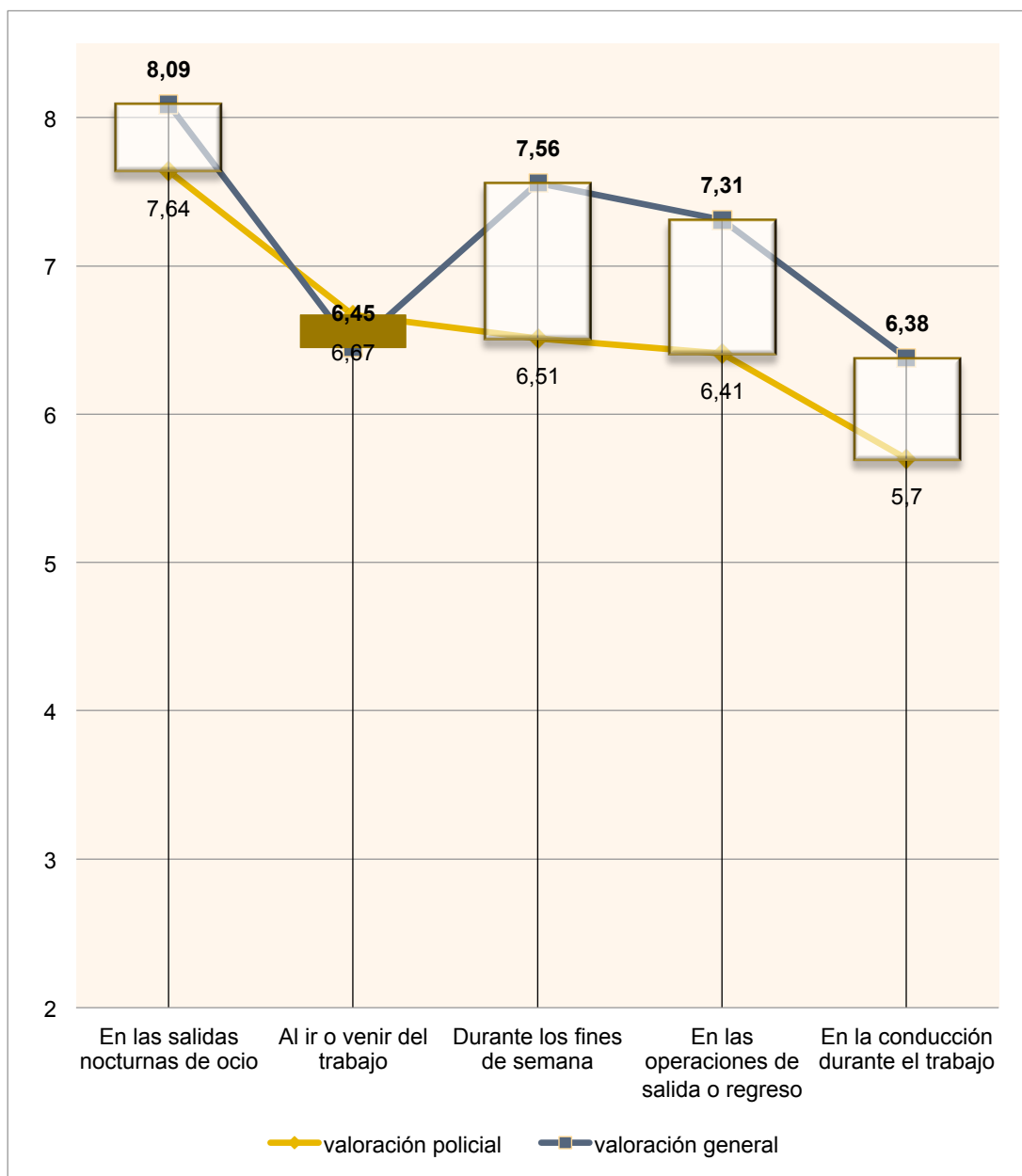


Gráfico 47. Valoración comparativa del tipo de desplazamiento para provocar la agresividad vial entre policías vs. población general.

Por otro lado, la meteorología (Gráfico 48) aparece con menor incidencia respecto a las otras situaciones, aunque destaca la valoración que se hace en “condiciones meteorológicas adversas” frente a los días despejados y con sol. Sin embargo, en ambas situaciones la valoración policial de estas situaciones es menor.

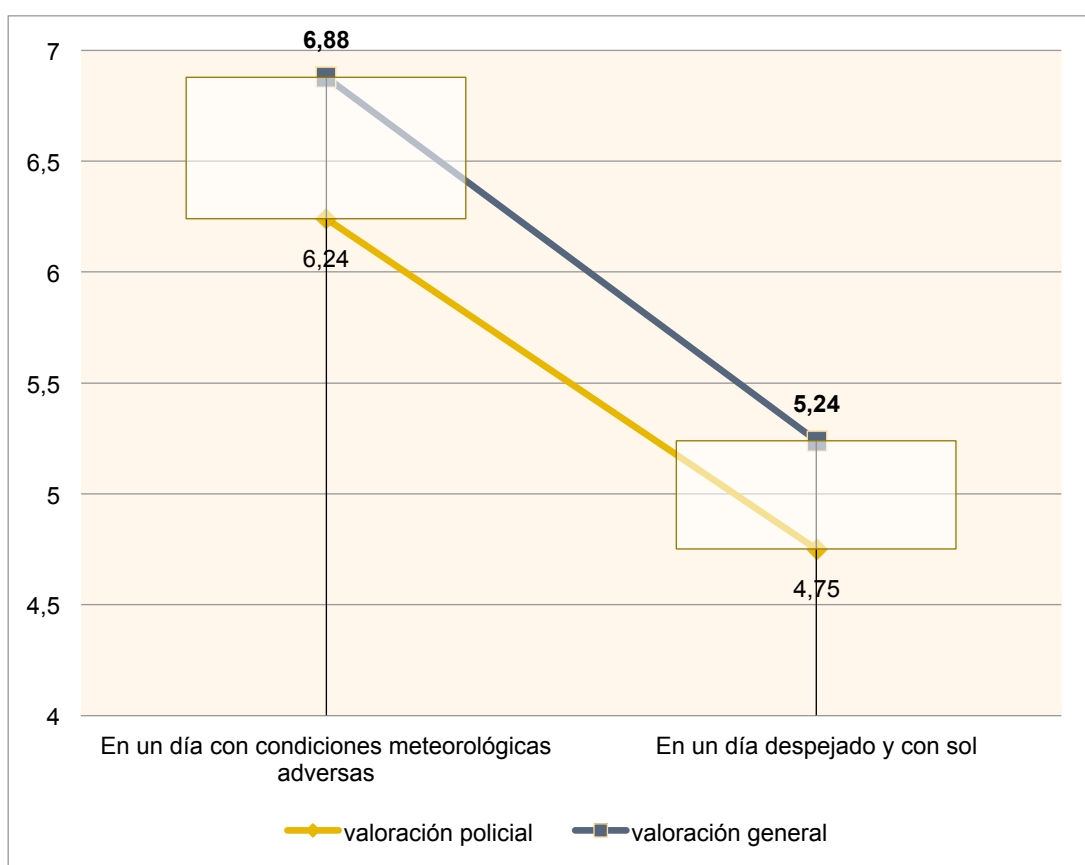


Gráfico 48. Valoración comparativa de la potencialidad de la meteorología tráfico para provocar la agresividad vial

Finalmente, la **densidad de tráfico** (Gráfico 49) muestra un patrón claro que recorre casi toda la escala de valoración, en la que los atascos y el tráfico pesado marcan su influencia frente a un punto medio de tráfico (denso o fluido) y con una situación extremadamente baja en el caso de que no haya tráfico. En este caso es la población general la que otorga menores valores a las diferentes situaciones de densidad de tráfico, a excepción de una situación con tráfico fluido y ligero en que dan más potencial agresivo que la policía.

En cuanto a los **tipos de vehículos** que pueden verse implicados en situaciones de agresividad en el tráfico, en el caso de la población general, pudimos observar (Gráfico 50) tres grupos. El primero y más valorado formado por motocicletas, deportivos y ciclomotores; en la zona intermedia los taxis, las furgonetas, camiones y todo terrenos; y en el extremo inferior los autobuses. En cuanto a la “agresividad” atribuida a los diferentes tipos de vehículos por parte de los agentes entrevistados se observaron, un primer grupo, el más valorado, formado por deportivos, taxis y furgonetas, excluyendo en este caso las motocicletas y ciclomotores, que formarían parte de una zona intermedia junto a los camiones. Se valora de nuevo la mínima agresividad a todo terrenos y autobuses.

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

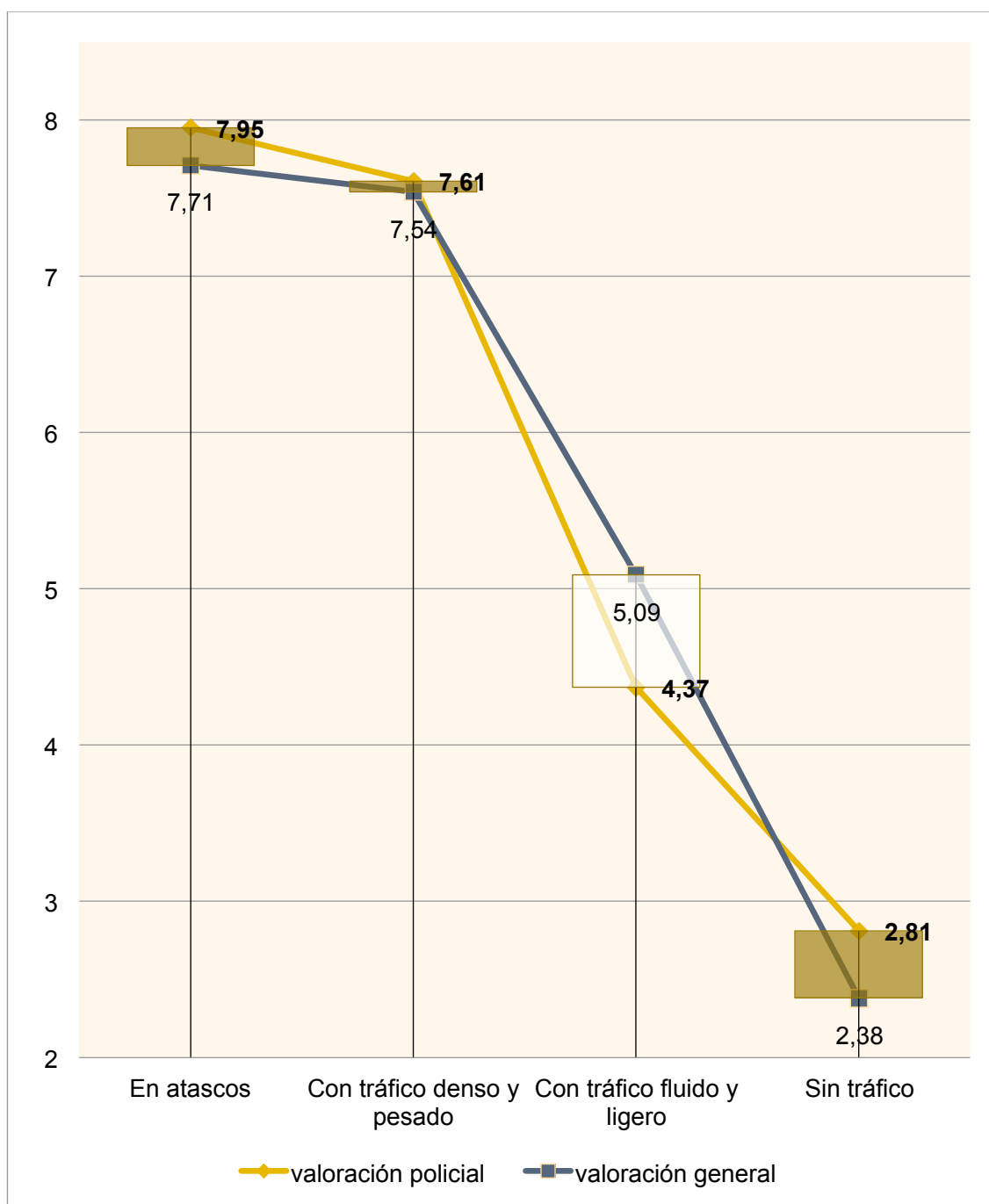


Gráfico 49. Valoración comparativa de la potencialidad de las la densidad de tráfico para provocar la agresividad vial entre policías vs. población general.

Si nos detenemos en las diferencias en las puntuaciones, la máxima coincidencia se da en la agresividad asignada a los deportivos, aunque, el vehículo más agresivo para la policía. Destacan por ser valorados como menos agresivos por la policía las motocicletas, los ciclomotores y con menor diferencia los camiones, mientras que el resto de vehículos, los taxis, furgonetas, todo terrenos y, en menor grado, los autobuses, fueron valorados como más agresivos.

#### **5.1.1 Respetto a la educación y la formación vial**

Utilizando una escala de 0 a 10 en función del grado de acuerdo con cada una de las afirmaciones planteadas respecto a la formación y educación vial (su prevalencia, relación con la edad y el género),

Los policías encuestados han considerado que existe falta de formación y educación en nuestra sociedad. Si comparamos este indicador con el de la población general estudiada por Alonso et al., 2004b, observamos que este último grupo lo hace de forma menos acusada (Gráfico 51). También se observó que respecto a su relación con la edad y el género, valoran más moderadamente los tópicos que establecen que los jóvenes y los varones son más agresivos en el tráfico que la población general.



PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

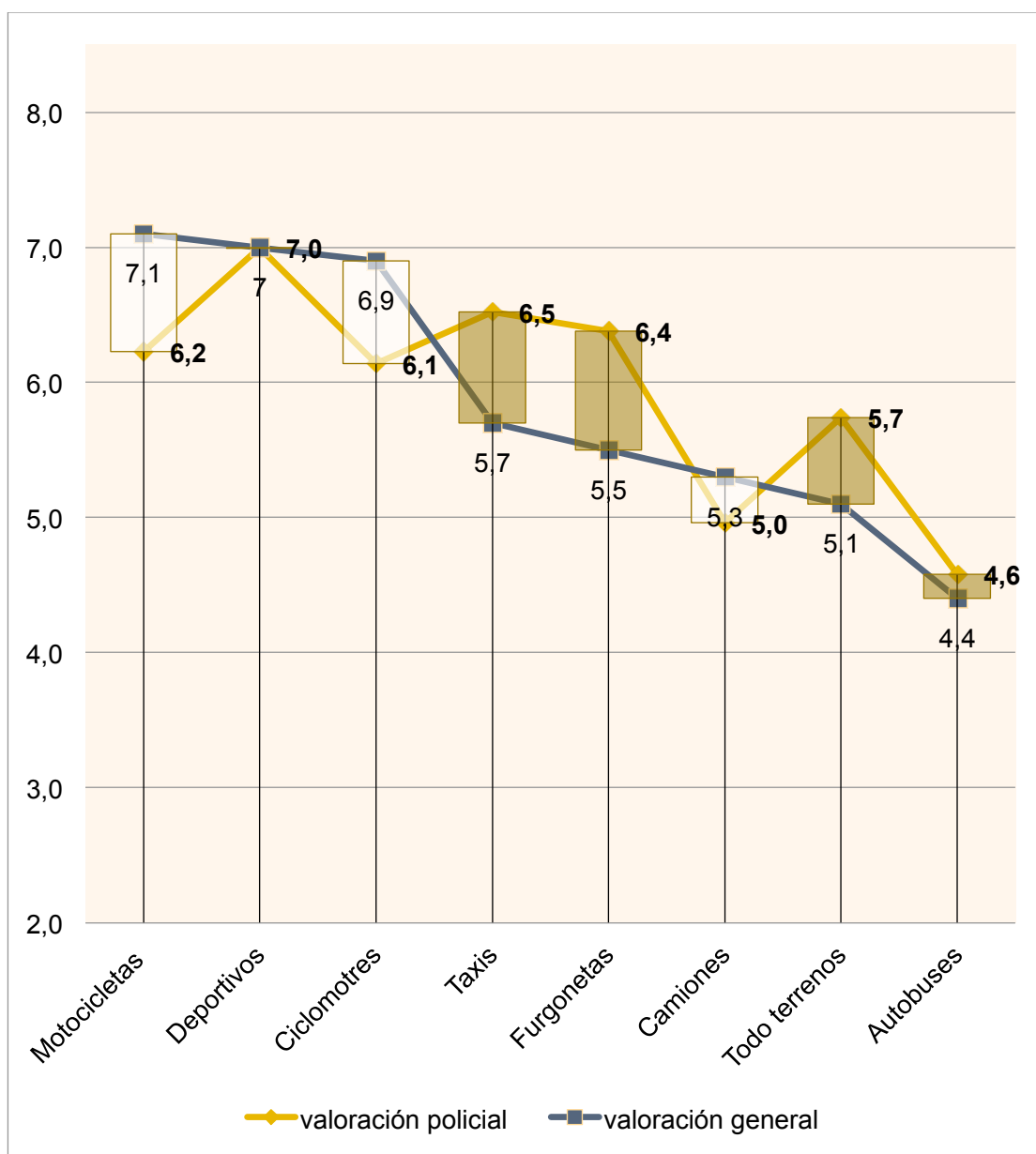


Gráfico 50. Valoración comparativa de la potencialidad de las la densidad de tráfico para provocar la agresividad vial entre policías vs. población general.

## PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

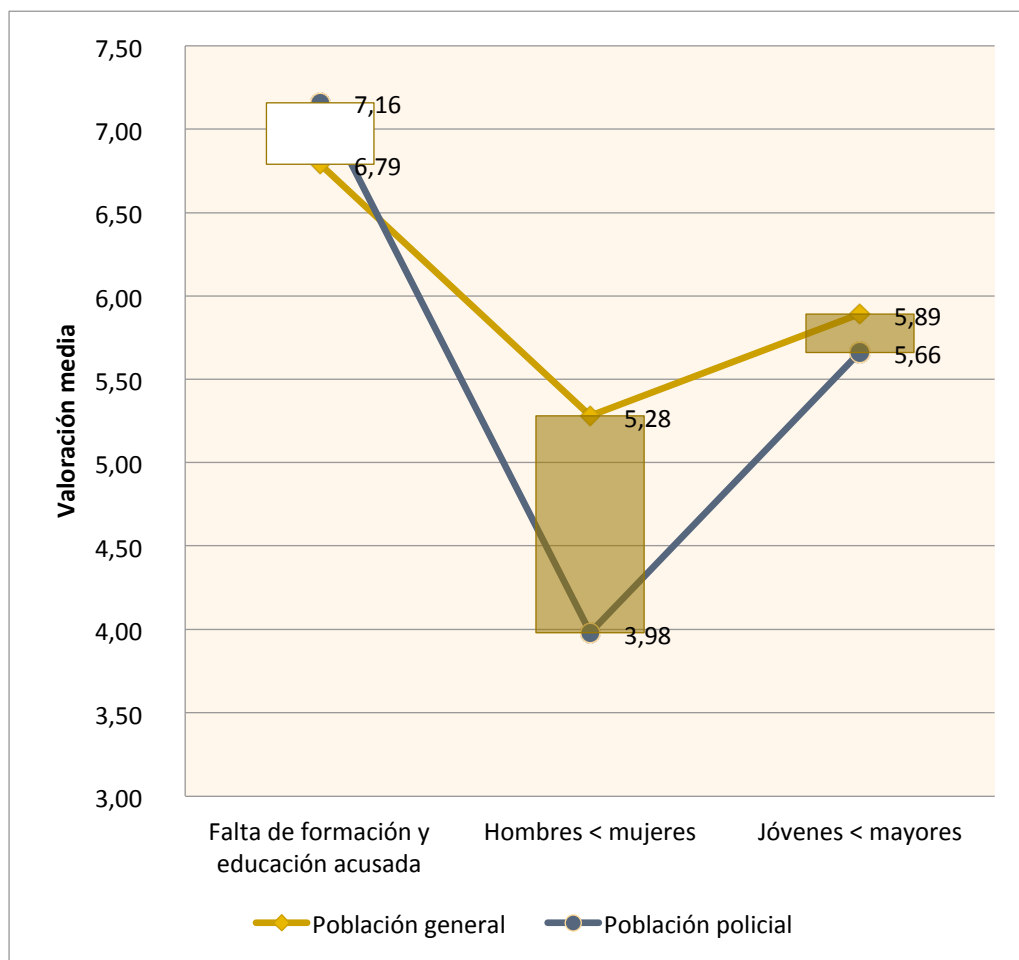


Gráfico 51. Valoración comparativa de opiniones generales sobre la formación y educación vial entre policías vs. población general.

La percepción que tienen en general los policías encuestados sobre la contribución de diferentes agentes sociales en su educación y formación vial es bastante alta (por encima del valor medio en la escala de 0 a 10). Sin embargo, existen diferencias notables cuando

comparamos estas valoraciones con las realizadas por la población general, en cuyo caso la mayoría de agentes educativos fueron valorados por debajo de la media (ver Gráfico 52).

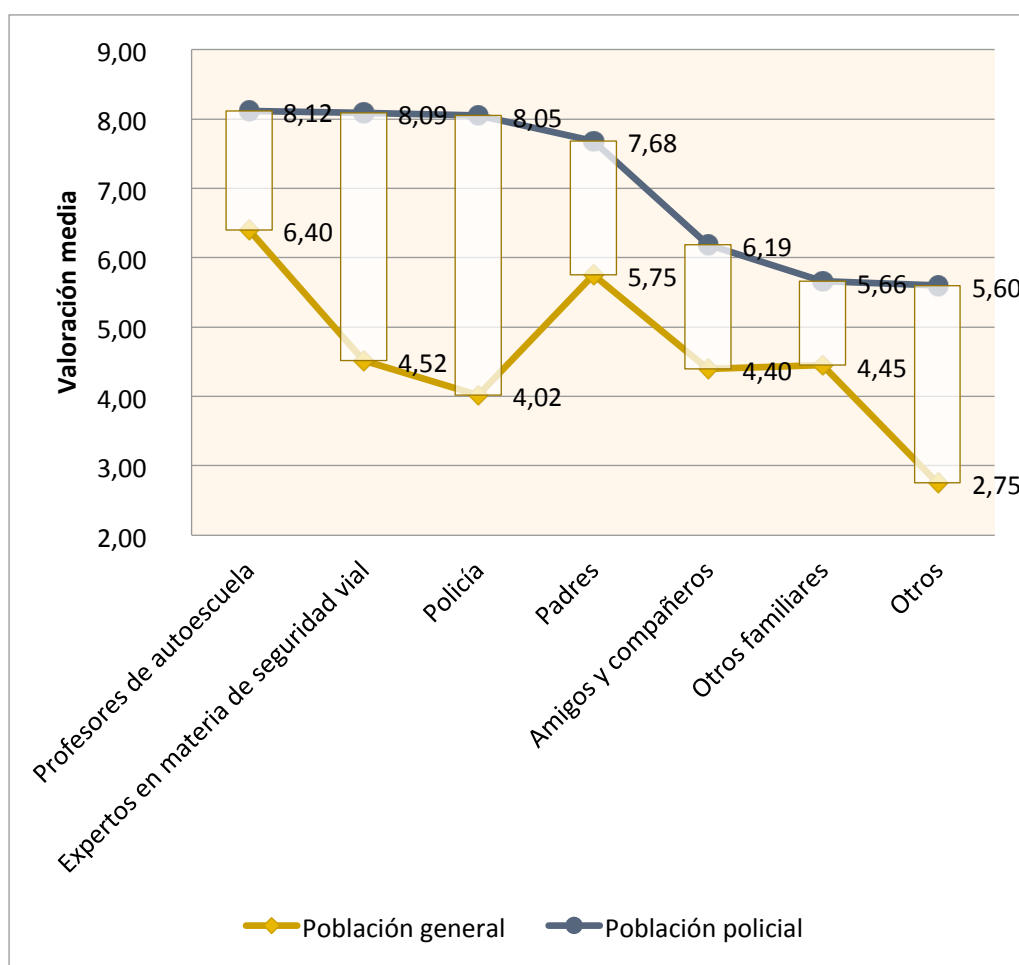


Gráfico 52. Valoración comparativa de la contribución de diferentes agentes a la formación y educación vial entre policías vs. población general.

### **5.1.2 Respecto a los aspectos del ciclo legislativo-judicial**

Se ha podido observar en la descripción de resultados como la alta autovaloración de los conocimientos (“muchos” o “bastantes”) se tornan en “pocos o ningunos” en la valoración de los mismos en la población general por parte de los policías entrevistados (Gráfico 53).

En el análisis de resultados pudimos confirmar que la gran mayoría de agentes entrevistados (96,9%) consideran que conocen “bastante” o mucho” las normas y leyes de tráfico. Sin embargo, cuando se trata de las valoraciones autoasignadas por los conductores de la población general analizadas por Alonso et al., (2005b) respecto a sus conocimientos, éstos últimos reconocen en mayor proporción su falta de conocimiento, un grado de conocimiento escasamente calificado como muy alto (mucho) (ver Gráfico 53).

## PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

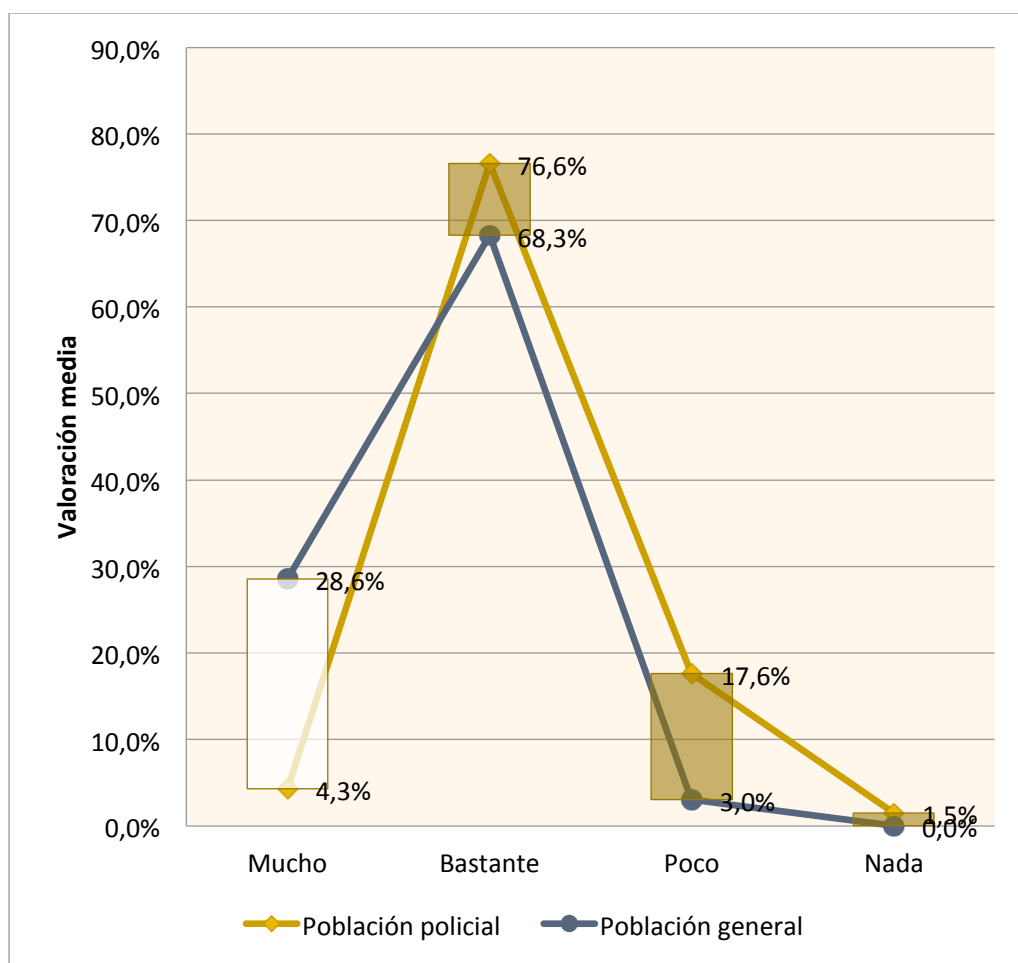


Gráfico 53. Valoración comparativa del propio conocimiento en materia de normativa y legislación en tráfico entre policías vs. población general.

También se pudieron observar como se vio en la descripción de resultados, la alta valoración de los conocimientos se tornan en “poco o nada” en la población general de acuerdo con la percepción policial (Gráfico 54).

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

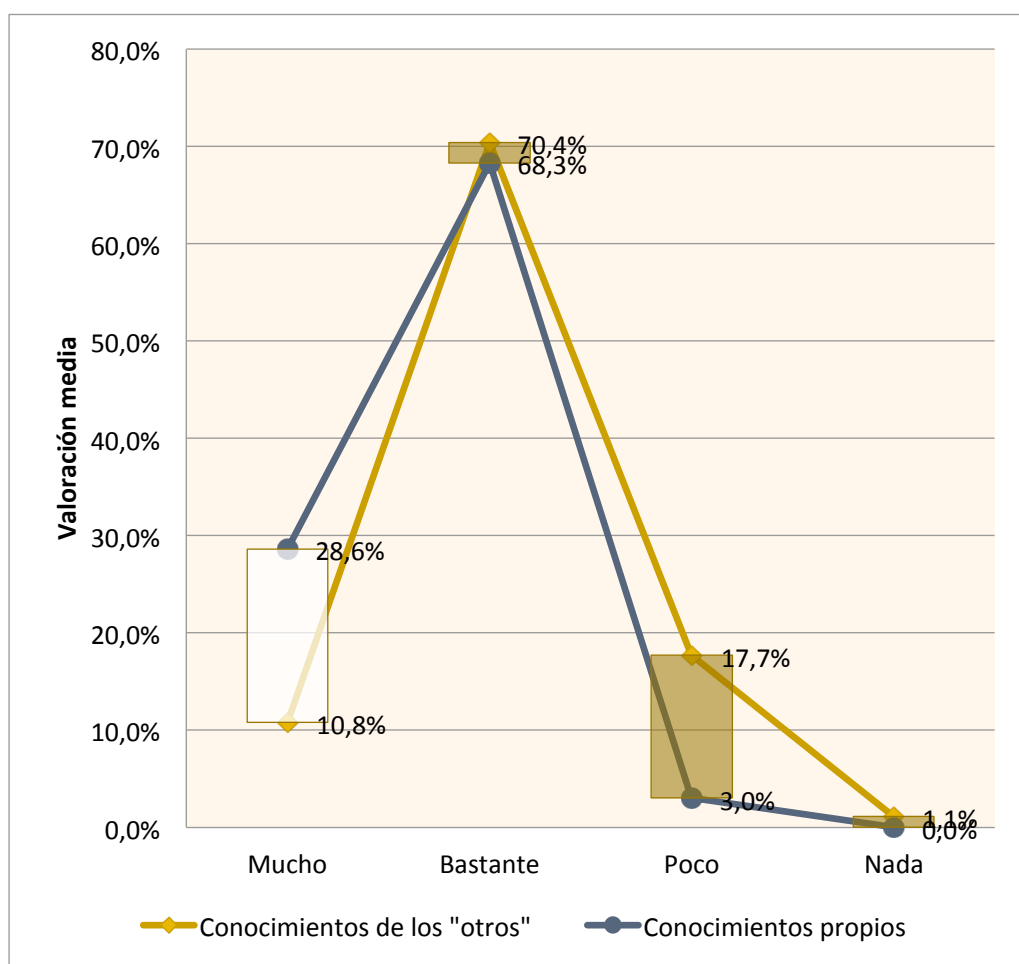


Gráfico 54. Valoración comparativa del propio conocimiento en materia de normativa y legislación en tráfico y la de los demás entre la policía.

La alta eficacia atribuida a las normas y la legislación de tráfico como medida para la reducción de accidentes, es inferior a la atribuida por la población general analizada por Alonso et al. (2005b).

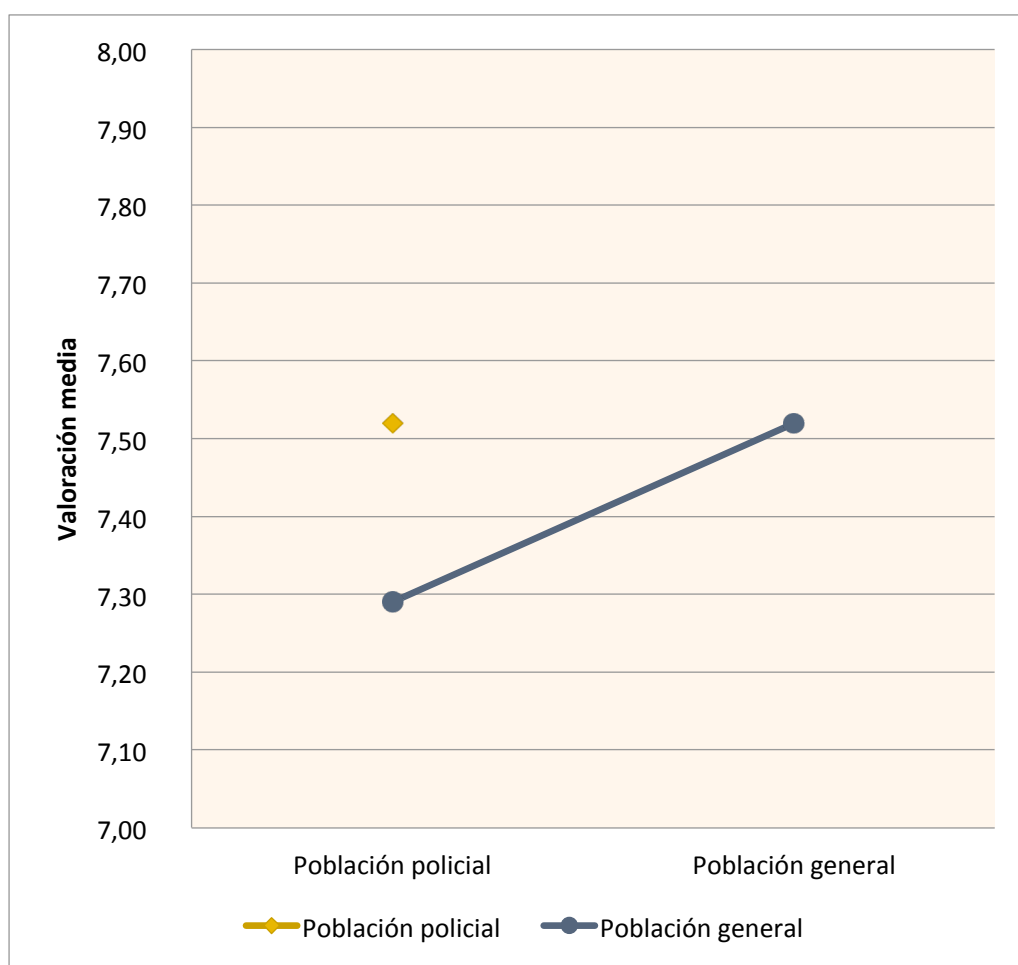


Gráfico 55. Valoración comparativa de la eficacia de la normativa y legislación en tráfico entre policías y población general.

Si bien la policía local califica las leyes y normas de tráfico como justas, adecuadas y bien hechas, las diferencias encontradas con la calificación realizada por la población general en el estudio de Alonso et al., (2005b) difieren en cierto grado. Por ejemplo, respecto a si las leyes son justas/injustas, la diferencia estriba en que la población general les atribuye una mayor justicia (Ver gráfico 56).

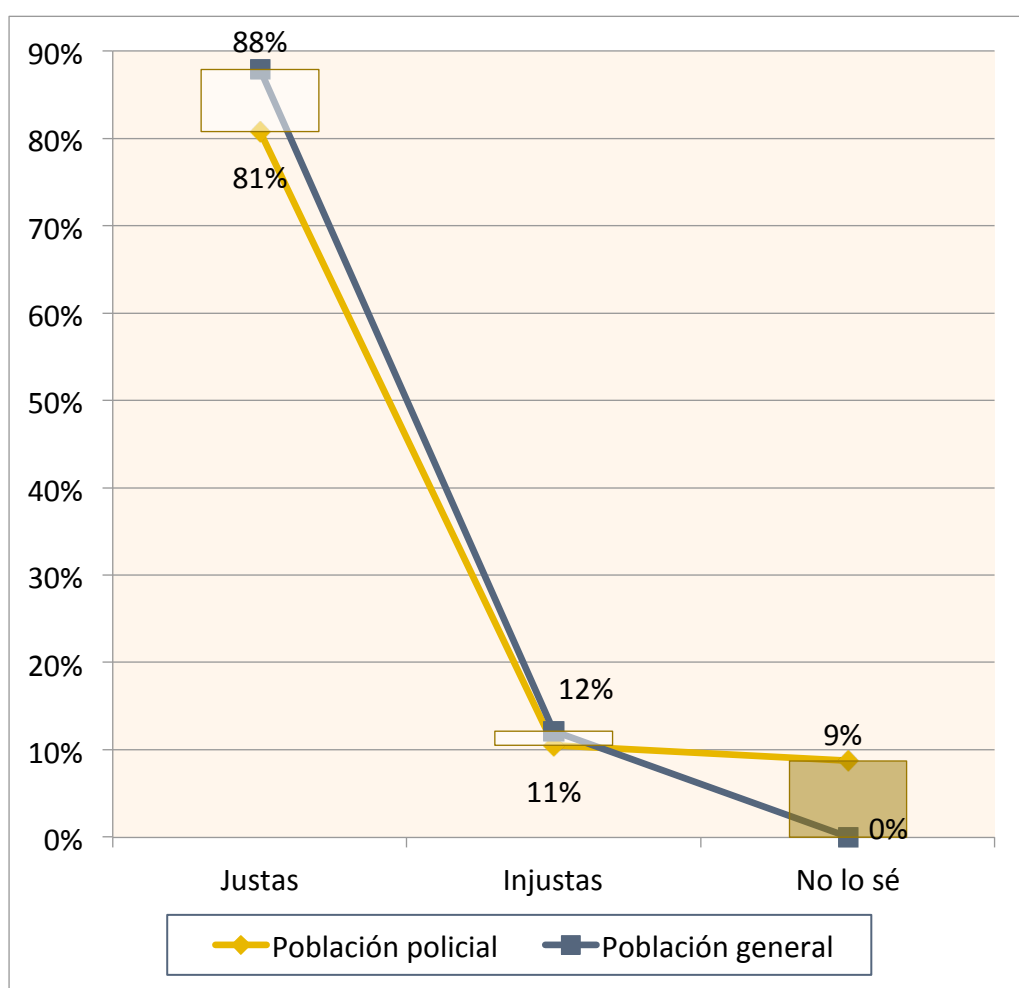


Gráfico 56. Distribución porcentual comparativa de conductores vs. policías en función de la calificación de las normas (justas/injustas)



Respecto a la adecuación de la norma, pese a que en ambos grupos la calificación mayoritaria tiende a señalar que las normas son adecuadas, la principal diferencia radica en calificarlas como excesivas por parte de la policía y por ende, como escasas por la población general (Gráfico 57).

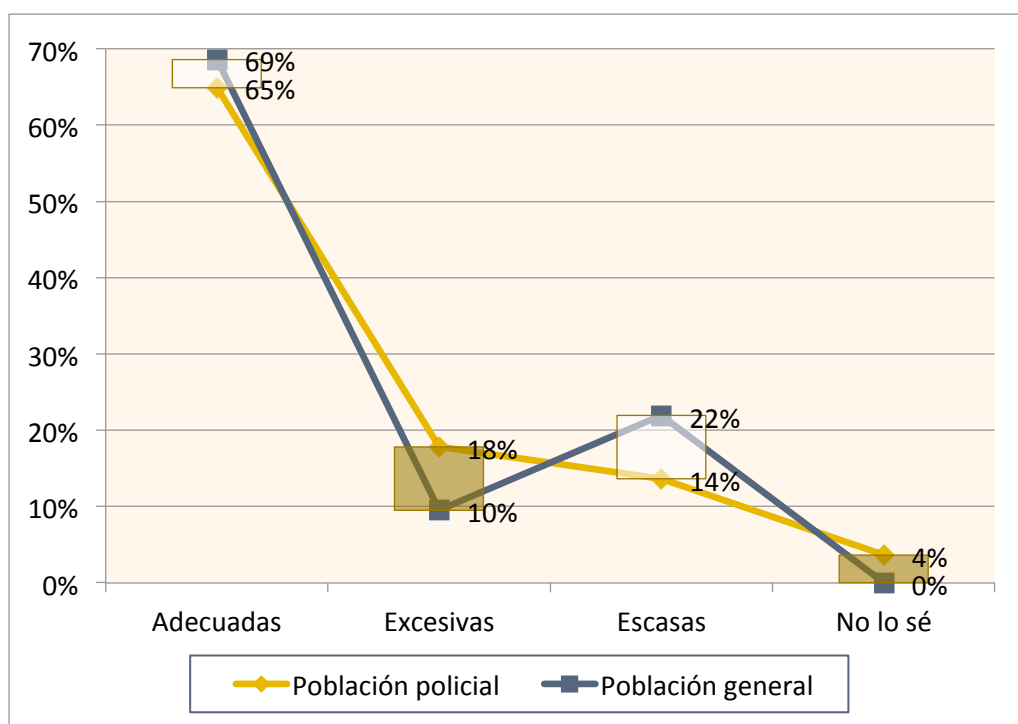


Gráfico 57. Distribución porcentual comparativa de conductores vs. policías en función de la calificación de las normas como adecuadas.

Finalmente, con respecto a si están bien o mal hechas, es la población general la que considera en mayor proporción que las leyes están bien hechas (Gráfico 58).

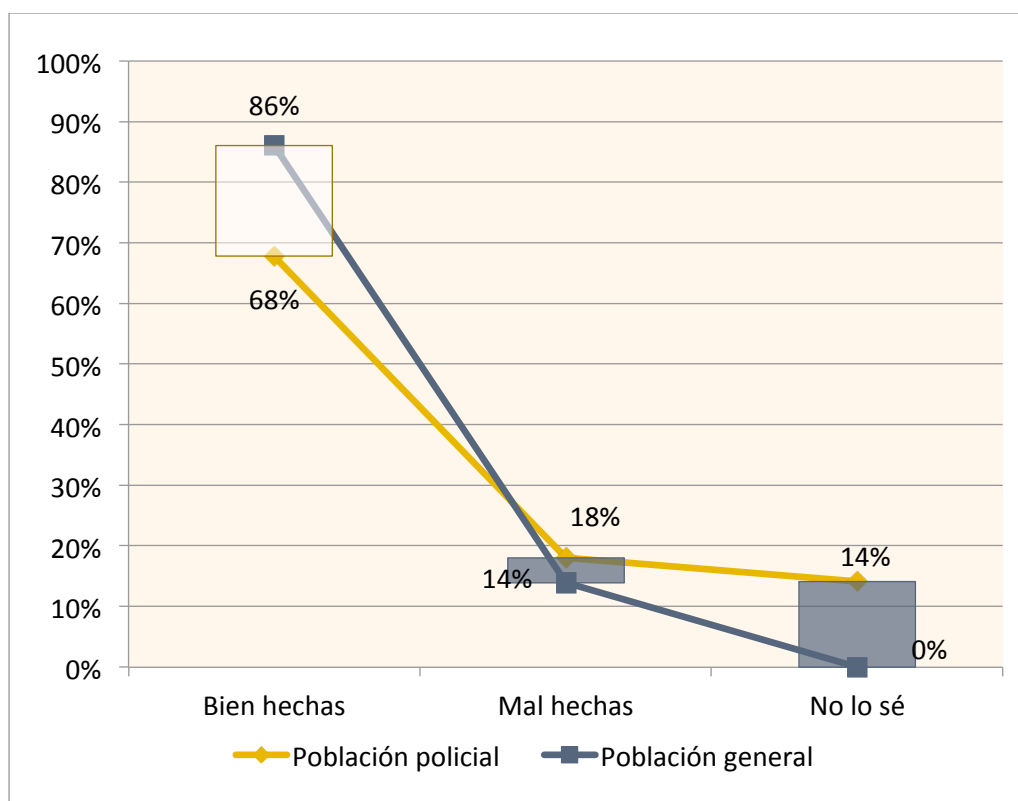


Gráfico 58. Distribución porcentual comparativa de conductores vs. policías en función de la calificación de las normas como bien hechas o mal hechas.

Al analizar los criterios para establecer el **tipo de sanción** ha puesto de manifiesto que los policías entrevistados muestran su acuerdo en que éstas deben basarse en criterios de peligrosidad, gravedad y consecuencias. Sin embargo, el criterio más aceptado es el de peligrosidad de la acción o conducta. Estos resultados son acordes con los resultados obtenidos en la población general por Alonso et al., (2005b). El grado de acuerdo difirió mínimamente como se aprecia en

el Gráfico 59, aunque en el caso de la policía pesarían algo más las consecuencias que la gravedad.

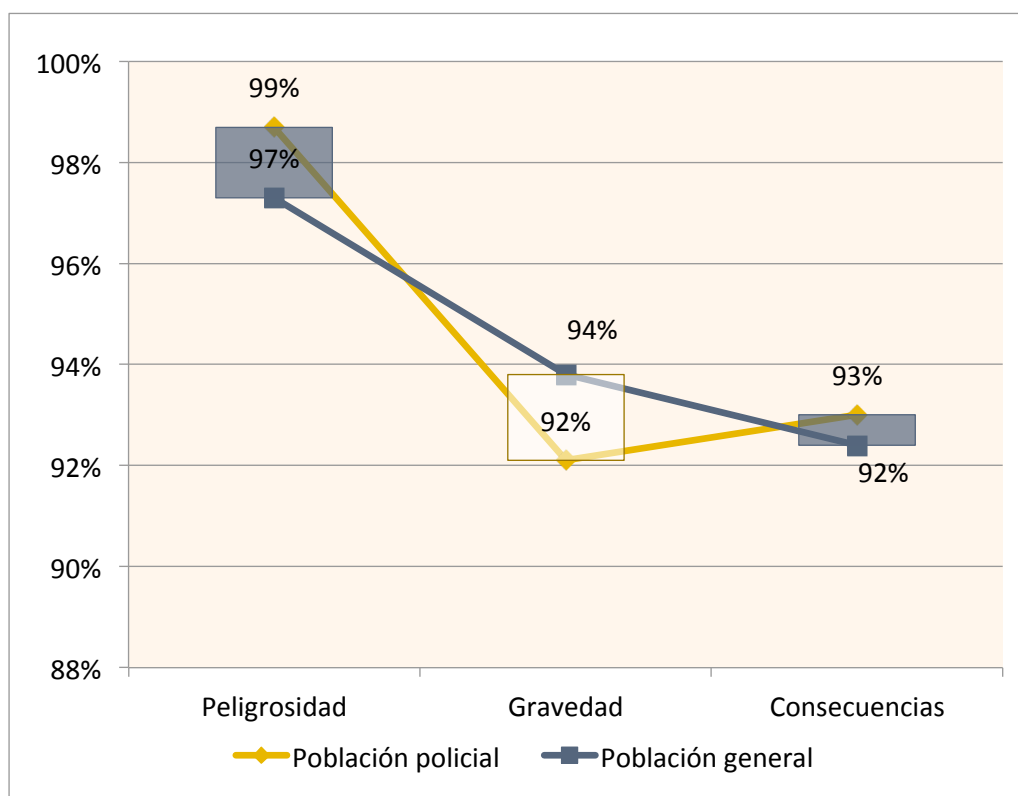


Gráfico 59. Distribución porcentual comparativa de conductores vs. policías en función de los criterios para establecer el tipo de sanción.

Los resultados comentados establecen que la policía considera que hay que aplicar todo tipo de sanciones a los infractores (económicas, prisión, suspensión temporal y retirada del carnet). Sin

embargo, el tipo de sanción con menos apoyo hace referencia a la retirada del permiso de conducir y en segundo lugar la prisión.

El análisis de las creencias sobre la finalidad de la supervisión policial ha puesto de manifiesto, que la policía considera que la principal finalidad de la sanción es la finalidad castigadora, con un valor intermedio de la función recaudatoria y la finalidad menos aceptada es la finalidad educativa, que no alcanza el nivel de acuerdo medio.

Al comparar esta percepción con la de la población general analizada por Alonso et al., (2005b), aunque ambos grupos coinciden en la primacía de la finalidad castigadora, la población general curiosamente confía más que la policía en la finalidad educativa frente a la recaudatoria de la sanción (ver Gráfico 60).

## PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

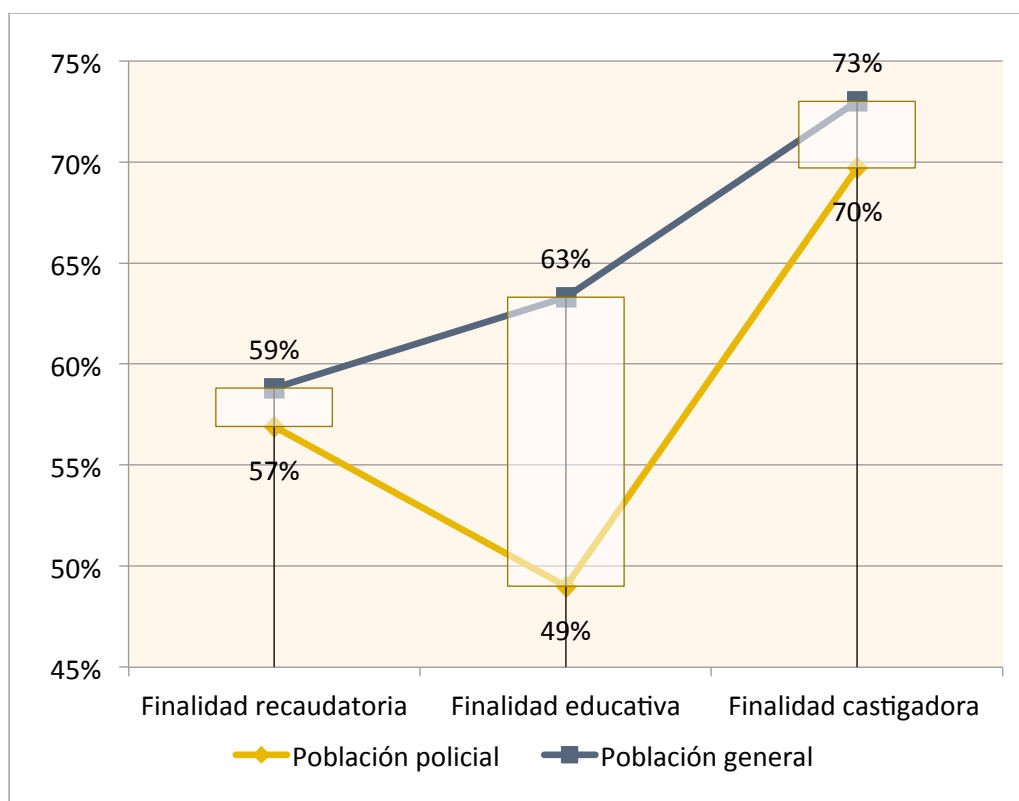


Gráfico 60. Distribución porcentual comparativa de conductores vs. policías en función de la valoración de la finalidad de la sanción.

En cuanto a la supervisión policial, más de la mitad de entrevistados consideró que ésta es adecuada, aunque con poca diferencia con el porcentaje que consideró que era escasa respecto a las necesidades actuales. En este sentido, no podríamos aceptar la hipótesis inicial que consideraba que la policía local piensa que la supervisión o vigilancia policial es escasa.

Si que se observaron diferencias de grado y de tendencia con los resultados de la población general. Así son más participantes de la población general los que piensan que la supervisión policial es escasa y muchos menos los que piensan que es adecuada (ver Gráfico 61).

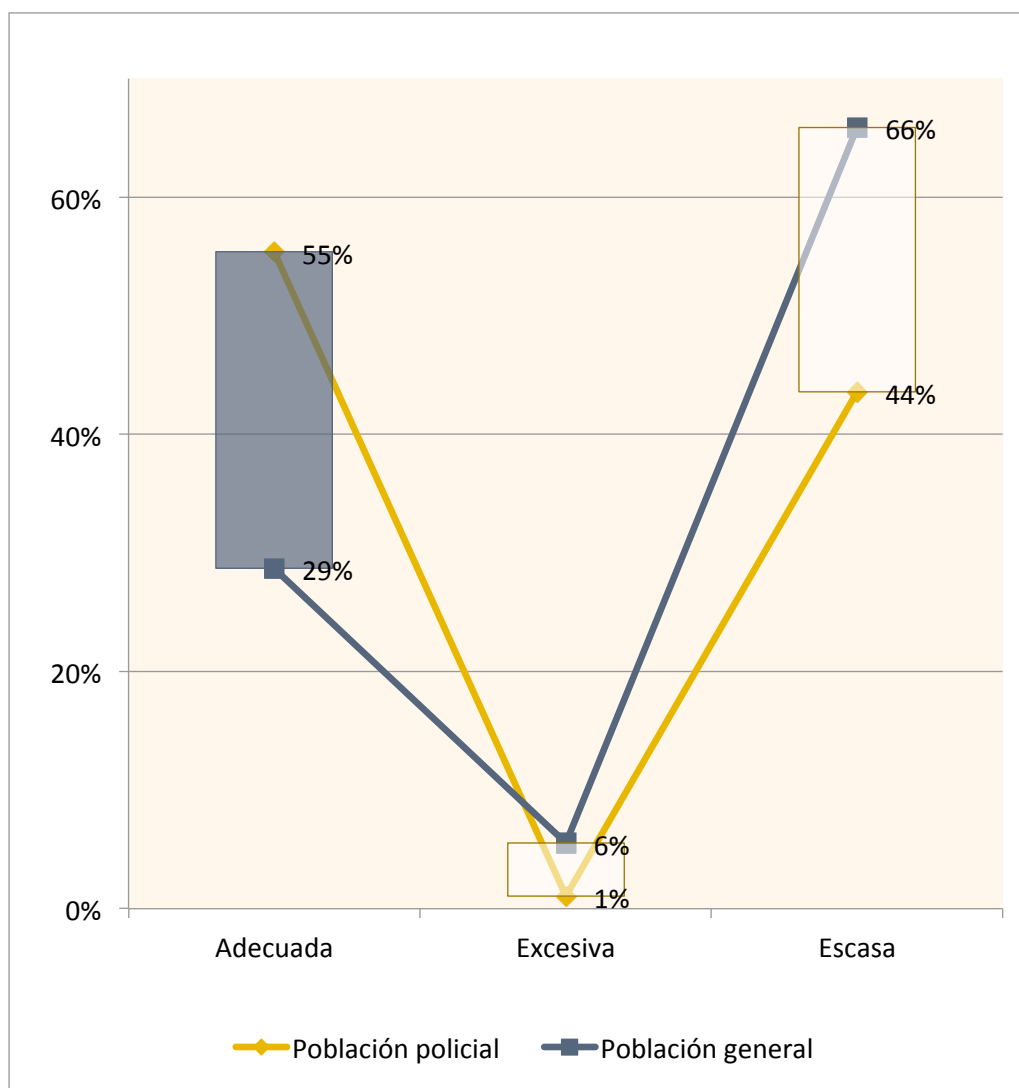


Gráfico 61. Distribución porcentual comparativa de conductores vs. policías en función de la valoración de la supervisión policial.

En cuanto al papel de los agentes en los controles policiales el análisis de las creencias sobre la finalidad de la supervisión policial en el trabajo de Alonso et al., (2005b) puso de manifiesto que un elevado porcentaje de conductores piensa que los agentes se colocan en determinados lugares para “pillarnos”. Es decir, casi la tercera parte de la muestra de conductores analizada por Alonso et al., (2005b) estaba bastante o completamente de acuerdo con que la finalidad de la vigilancia policial es “pillar” a los conductores. La función de vigilar y velar por la seguridad de los usuarios de la vía también es reconocida por un porcentaje importante de usuarios. Sin embargo, el grado de desacuerdo ante la afirmación de que los agentes se colocan en los sitios más peligrosos fue elevado. Casi la mitad de los usuarios estuvieron poco o nada de acuerdo con que la vigilancia policial se sitúa en los lugares más peligrosos.

Es de gran interés comparar estas respuestas con la que los verdaderos protagonistas, los agentes policiales, por su directa implicación en estas creencias. Al analizar un análisis comparativo se observa (ver Gráfico 62) que la mayor discrepancia entre policía y población general es la que se refiere a que los agentes se colocan en determinados lugares únicamente para pillarnos.

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

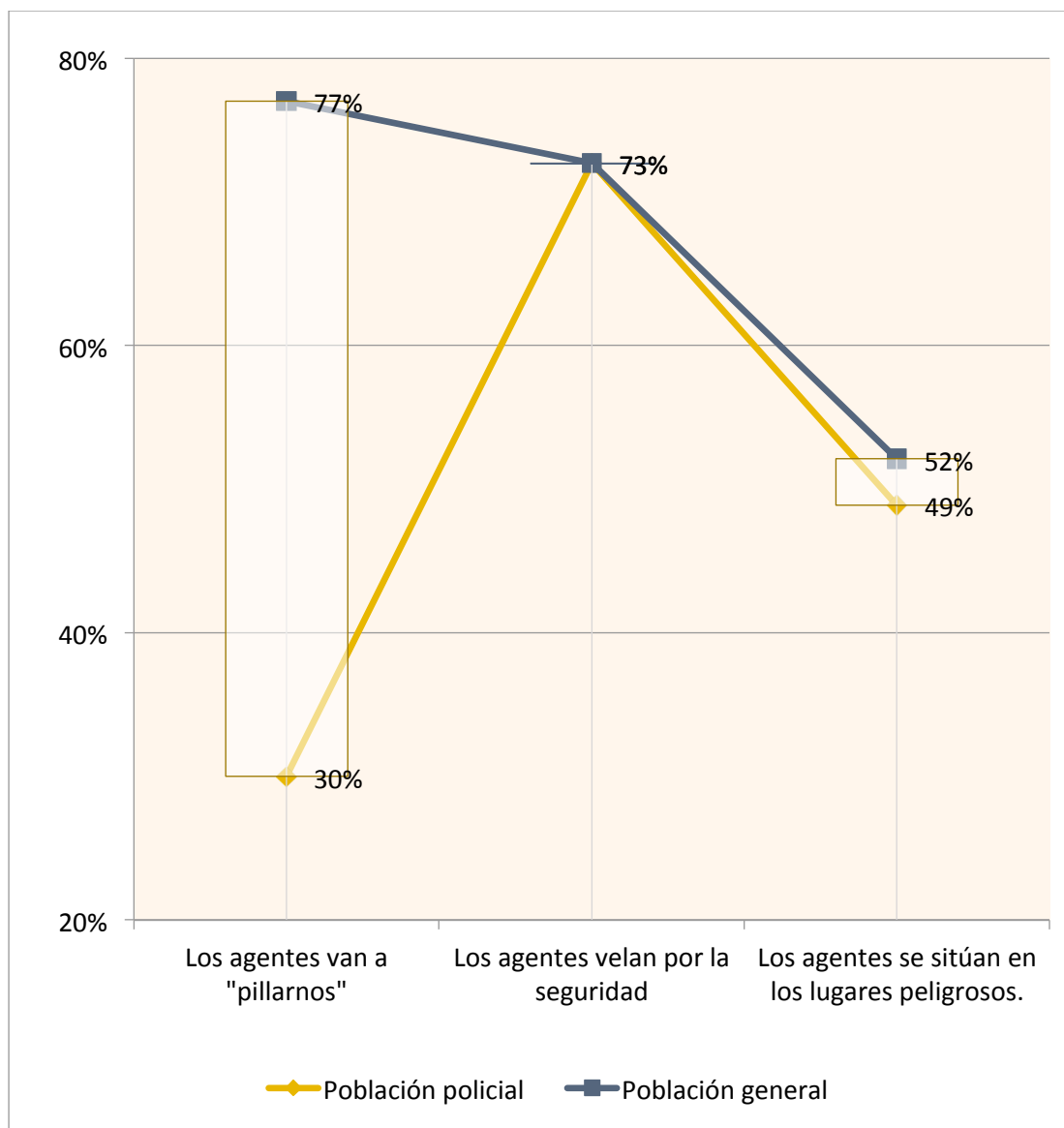


Gráfico 62. Distribución porcentual comparativa del acuerdo de conductores vs. policías en función de la valoración de la situación policial en el control y vigilancia.



PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

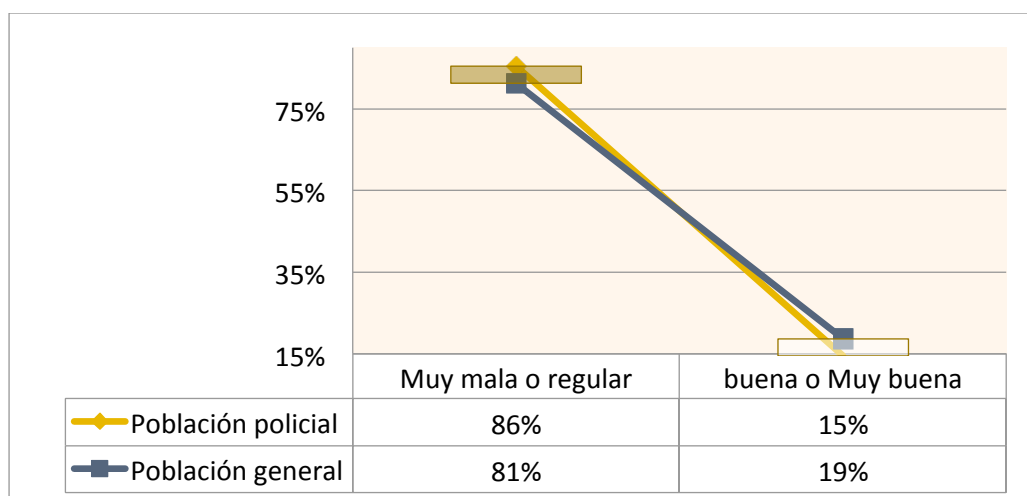


Gráfico 63. Distribución porcentual comparativa del acuerdo de conductores vs. policías en función de la valoración de la justicia en España.

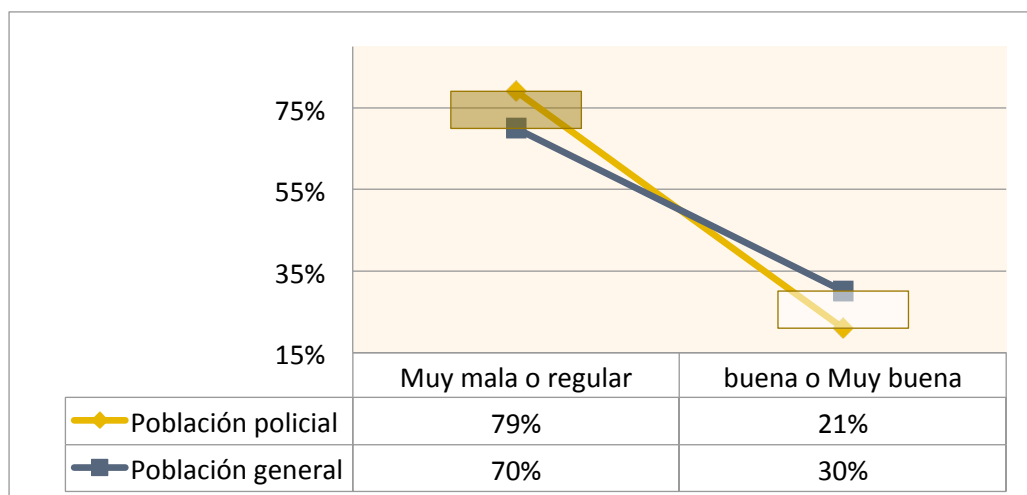


Gráfico 64. Distribución porcentual comparativa del acuerdo de conductores vs. policías en función de la valoración de la justicia en el tráfico en España.

La valoración de la justicia coincide con el patrón de la que realizó la población general (ver Gráfico 63 y Gráfico 64) si bien, las diferencias entre ambos grupos son más señaladas cuando se trata de valorar la justicia en el tráfico, siendo más generosa la población general a la hora de calificar positivamente la justicia tanto general como en el tráfico .

Como se observa en el Gráfico 65 la policía se ve implicado en más juicios de tráfico que la población general.

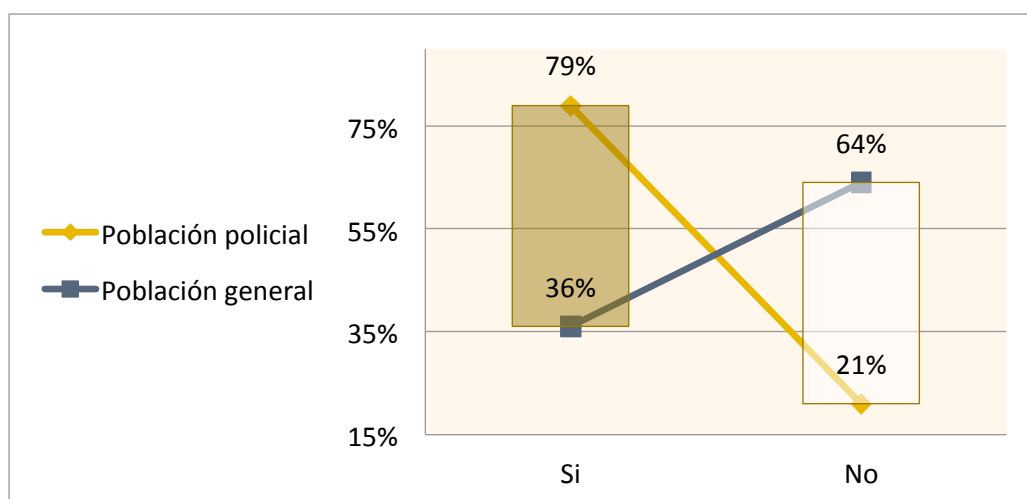


Gráfico 65. Distribución porcentual comparativa del acuerdo de conductores vs. policías en función de su implicación en juicios de tráfico.

Al preguntar a los participantes por la calidad de su implicación, se introdujo la categoría “profesional” en el caso de la policía. Si

eliminamos esta categoría, (un 23% de la muestra de policías se ve implicado como profesional), la distribución en el resto de categorías la población general difiere de la policía en su implicación como víctima y como inculpado, asimilándose como testigos.

Así, aunque en principio no podemos aceptar la hipótesis, su implicación como profesional podría modular los resultados. Lo que podemos señalar es la diferencia en su implicación como víctimas y como inculpados, ya que la policía se ve implicado como tal con mucha menor frecuencia (Gráfico 66).

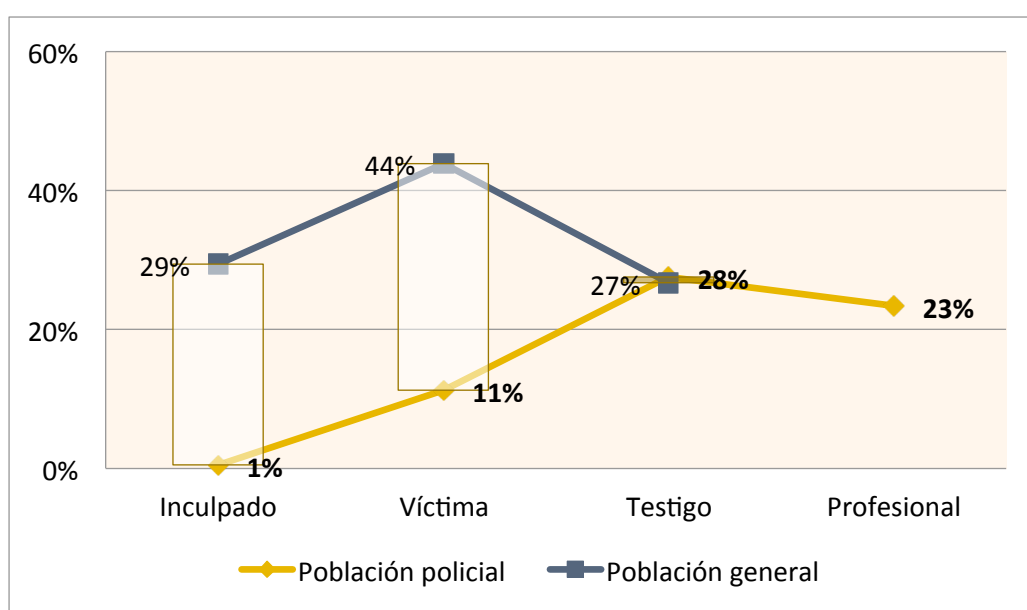


Gráfico 66. Distribución porcentual comparativa del acuerdo de conductores vs. policías en función de su rol en la implicación en juicios de tráfico.

Más de la tres cuartas partes de la policía, como se estableció en la hipótesis inicial considera que el conductor profesional debe tener un tratamiento diferente al conductor ordinario. Igualmente aceptaríamos la hipótesis que estableció que la policía considera que se deberían crear juzgados especializados en materia de tráfico y seguridad vial como se estableció inicialmente.

Los resultados señalaron que en la valoración de la eficacia entre 0-10 (donde 0 es nada eficaz y 10 muy eficaz), la mayoría de puntuaciones asignadas a las diferentes medidas supera la puntuación media, excepto la medida basada en “Incrementar el coste de los seguros”.

En cualquier caso, y como venimos haciendo, si comparamos la eficacia asignada a cada medida con la que realizaron los participantes del estudio de Alonso et al., (2005b) encontramos que éstas difieren en algunas de estas medidas como son: “incrementar la supervisión policial”.

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

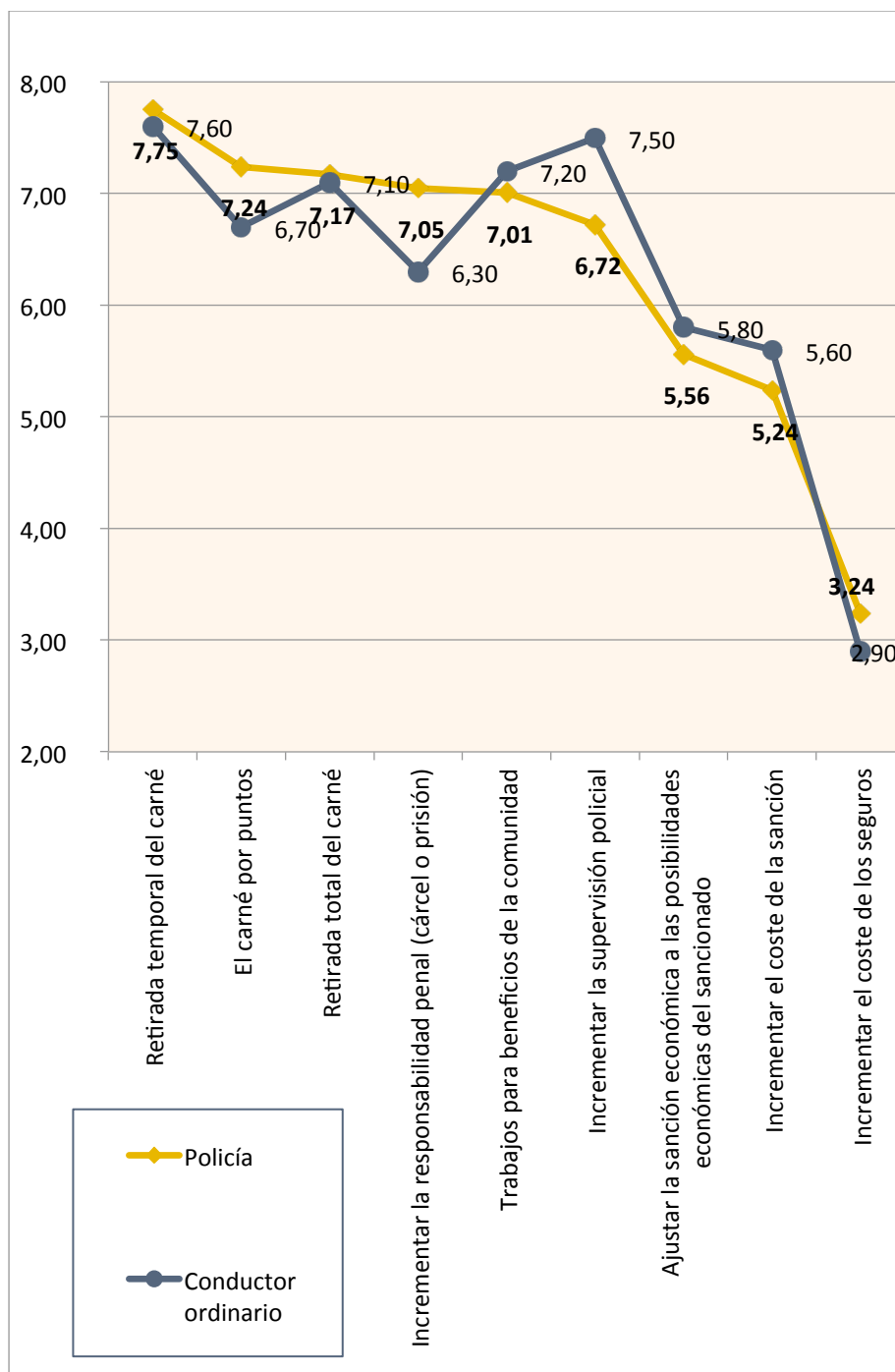


Gráfico 67. Análisis comparativo de la valoración de diferentes medidas.

### 5.1.3 La conducta prosocial

Los policías participantes en el estudio califican de delito muy grave el delito de homicidio. No ocurre lo mismo con los delitos de amenaza, secuestro, etc. y el delito de lesiones, considerados por la policía como un delito grave y no muy grave, ni con los delitos de agresión, abuso etc., valorados en este caso como muy graves frente a la hipótesis de una gravedad más moderada. Si que se cumple la hipótesis de que los delitos de calumnias o injurias (contra el honor) son los valorados como de menor gravedad.

Como se observar en el Gráfico 68 el caso de la población de conductores generales (Alonso et al., 2007b), las valoraciones realizadas por la población general son elevadas ya que todas ellas superan el valor 8. Concretamente, los conductores españoles consideran que los delitos más graves son las agresiones contra la libertad sexual (agresión, abuso, acoso sexual o corrupción de menores) y el homicidio. A continuación, y también con una elevada puntuación se sitúan los delitos contra la libertad (amenazas, secuestros, coacciones, detenciones ilegales, etc.) seguidos por los delitos de lesiones por agresión. Los delitos contra la seguridad del tráfico han obtuvieron una valoración de 9,1 a la que siguen los delitos contra el patrimonio (hurtos, robos, apropiación indebida, estafa, alteración de los precios) y los delitos contra el honor (lesiones, calumnias o injurias).

PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

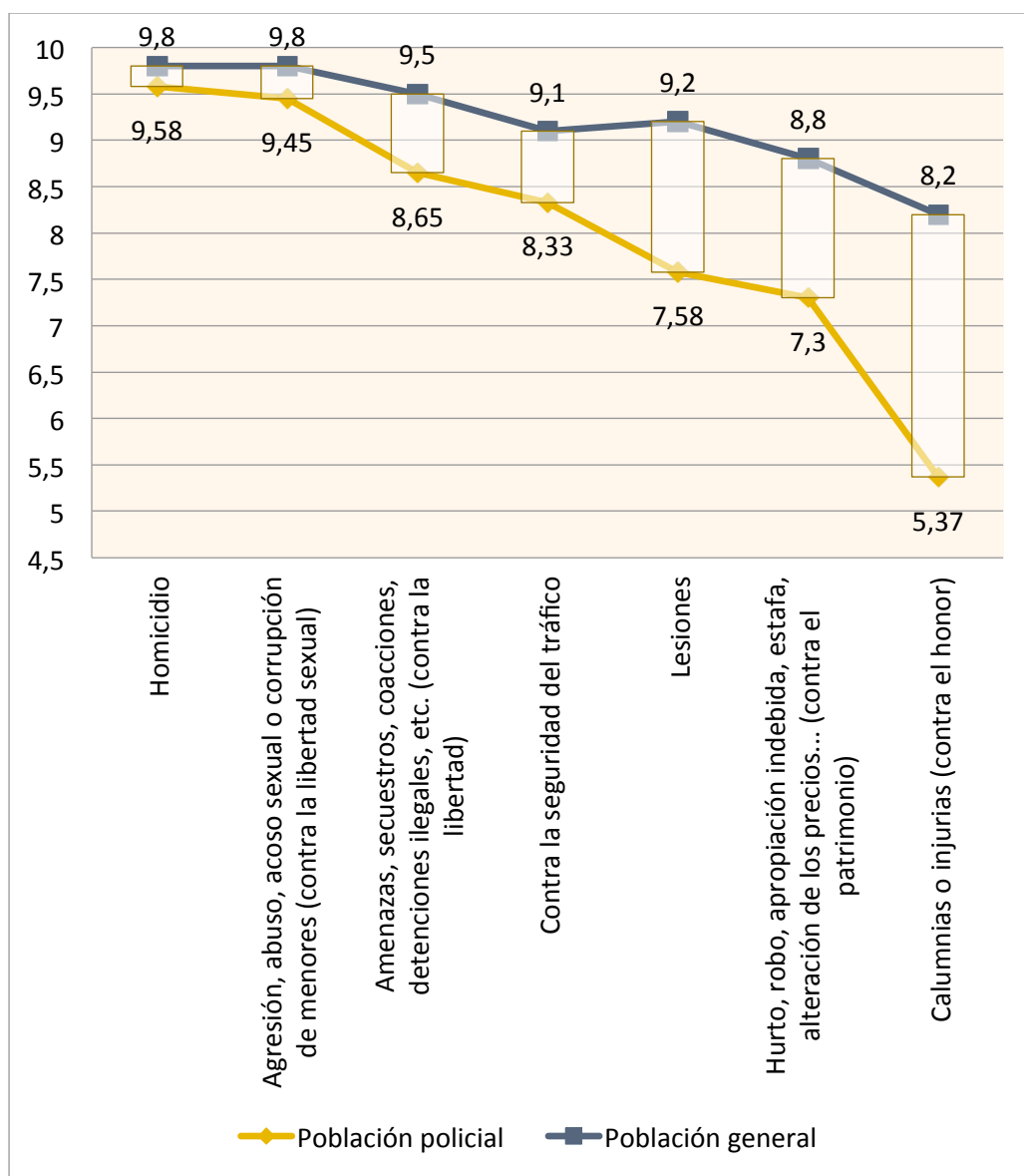


Gráfico 68. Análisis comparativo de la valoración de diferentes delitos.

De esta forma si comparamos la valoración realizada por la población general comprobamos el mismo patrón de ordenación de la

gravedad de los diferentes delitos propuestos (ver Gráfico 69. Sin embargo, en todas las valoraciones la población general ha sido más generosa a la hora de valorar la gravedad de los delitos, aumentando la diferencia a medida que aumenta la gravedad de los delitos casi sistemáticamente.

Cuando se trata de emitir una puntuación (0-10) sobre la gravedad de una serie de delitos contra la seguridad del tráfico, todos los delitos contra la seguridad vial presentados; y en todos los casos superaron una puntuación de 8,5 (sobre 10). El delito considerado más grave es el de “Conducir un vehículo con temeridad manifiesta, poniendo en peligro la vida o integridad de las personas” y muy cercano a éste “Conducir bajo la influencia del alcohol y otras drogas”. La gravedad de los delitos de colocar en la vía obstáculos que originen riesgo para la circulación, s, seguidos del delito de negarse a someterse las pruebas de presencia de alcohol y otras sustancias fueron valorados con puntuaciones medias. Sin embargo, la “Omisión del deber de socorro” ha sido considerado por la policía local como el delito contra la seguridad del tráfico menos grave.

Sin embargo, cuando comparamos esta valoración con la realizada por los conductores participantes en el estudio de Alonso et al., (2007b), la diferencia más significativa que encontramos se centra en la “Omisión del deber de socorro”.



PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

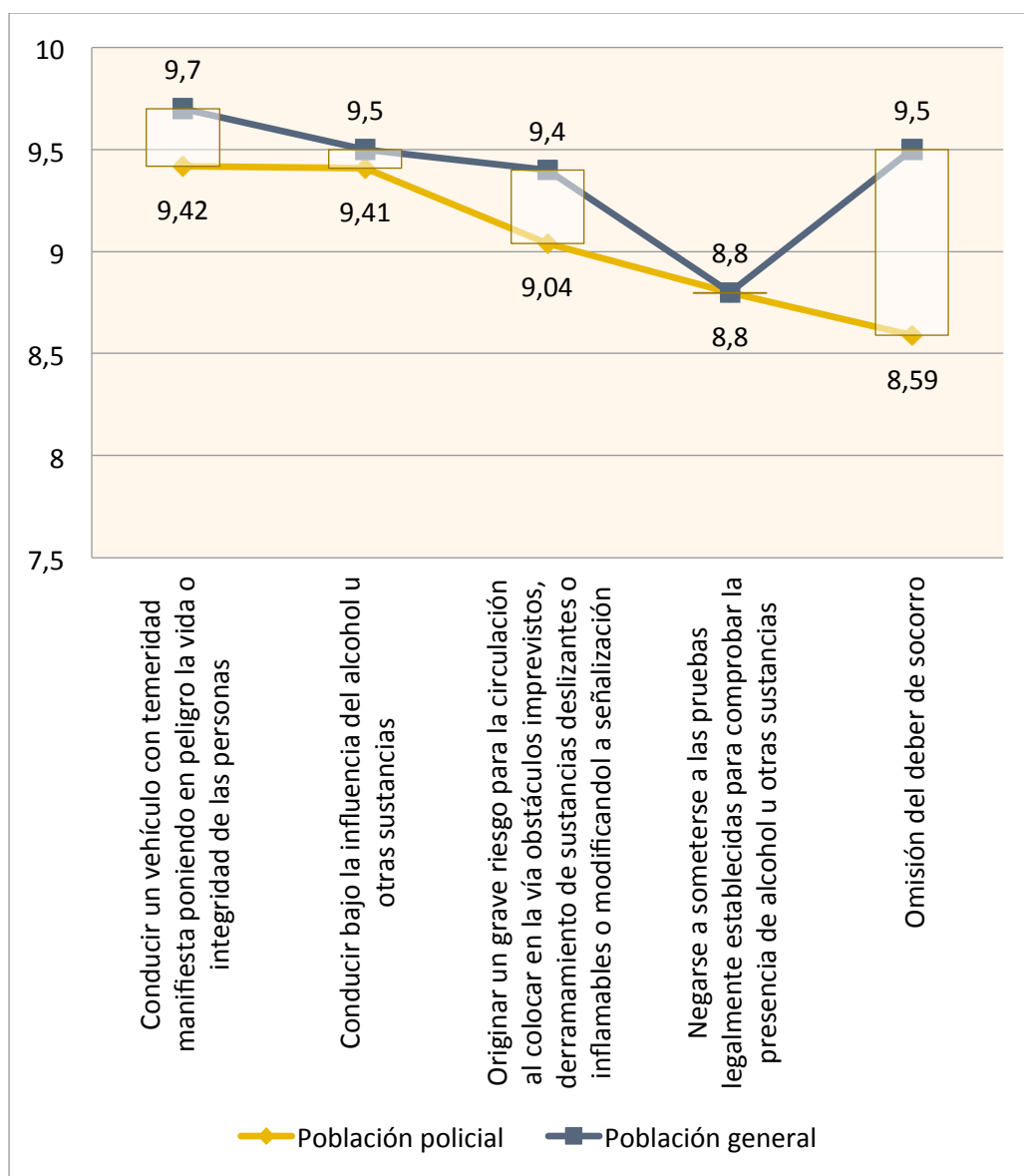


Gráfico 69. Análisis comparativo de la valoración de diferentes delitos de tráfico

## PERCEPCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA MUNICIPAL

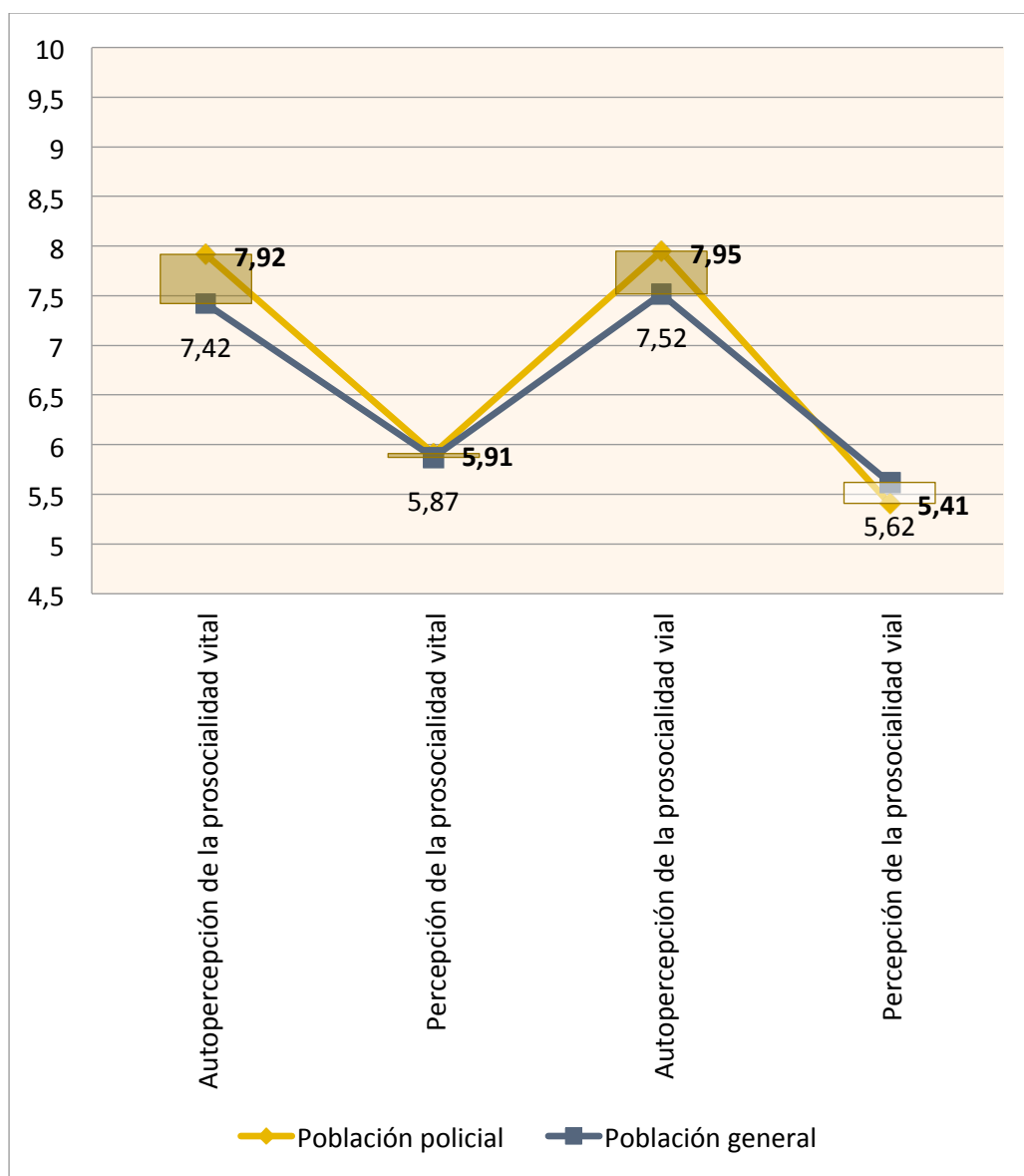


Gráfico 70. Análisis comparativo de la valoración de la prosocialidad vital y vial.

La autopercepción de la prosocialidad de la policía en el ámbito vital es superior a la valoración que realiza de la prosocialidad de sí

mismos en el ámbito del tráfico. Sin embargo, considera su prosocialidad en ambos ámbitos por encima de los que lo hace la población general.

A la hora de valorar la prosocialidad de los “otros”, aunque la policía es más generosa valorando la prosocialidad de los demás en el ámbito vial, no lo es tanto en el ámbito del tráfico.



## **6 Discusión y conclusiones**

Los accidentes de tráfico son el tercer problema social más valorado por la policía municipal. Siendo un problema sanitario el del cáncer el que ocupa el primer lugar en el interés de los participantes. Como problema social, el terrorismo, sería el problema que más preocupación suscita.

En consecuencia, podemos afirmar que la percepción de los accidentes de tráfico como problema social -y en comparación con otros problemas sociales en la población policial- es muy alta, confirmándose la hipótesis planteada referida a que dada la naturaleza laboral de la actividad policial, la policía local percibe el problema del tráfico y la seguridad vial como más importante que otros problemas de índole social y sanitaria.

De acuerdo con los resultados obtenidos, el conductor es el factor con mayor responsabilidad en la accidentalidad vial de acuerdo con la percepción policial, frente a factores como la vía, el vehículo, la señalización o la propia normativa y la supervisión policial con

diferencia, elementos sustentado estadísticamente a través de los análisis realizados.

Estos datos nos conducen a aceptar la hipótesis de que la policía local percibe al conductor como el factor más importante entre los distintos factores causantes de los accidentes de tráfico.

En contra de la hipótesis de que la policía local percibiría aumentar la presencia policial como la medida más importante para disminuir los accidentes de tráfico, los resultados apuntaron que esta es precisamente la medida menos valorada. Por el contrario es la formación y la educación vial de conductores y peatones la medida más valorada para la lucha de esa *lacra social* que son los accidentes de tráfico.

Establecimos la hipótesis de que la policía local percibiría los accidentes en ciudad como más frecuentes y graves que los accidentes en carretera, por su mayor implicación como testigos de los mismos.

En efecto, la policía local percibe el accidente de tráfico en las ciudades como más frecuente pero no así su gravedad. Se encontró que la mayoría de los participantes coinciden en que los accidentes en carretera, si bien son menos frecuentes, tienden a ser, a la vez, más graves que en la ciudad, teniendo en cuenta factores determinantes de la gravedad como la velocidad y los elementos de seguridad de la carretera.

Como se había hipotetizado inicialmente, la policía considera más efectiva la supervisión policial en el ámbito urbano que en la carretera.

En la misma línea, los centros de control de tráfico son más valorados en función de su utilidad que las cámaras de vigilancia.

La policía municipal participa de numerosas funciones relacionadas con la seguridad vial, más allá de las actividades relacionadas con la supervisión y el control de tráfico. En este sentido, ha llamado nuestra atención que más de un cuarta parte de la muestra considere que no posee la formación suficiente para su actividad profesional y su posible injerencia en asuntos de seguridad vial. Nuestra hipótesis inicial apuntaba a que la policía consideraría tener suficiente información, por lo que no se cumple esta hipótesis. Este aspecto, en específico, es uno de los que nos ha de llevar a plantear la necesidad de aumentar la formación del cuerpo de Policía Municipal de Madrid en materia de tráfico y seguridad vial.

Tras el análisis de resultados podemos afirmar como establecíamos en la hipótesis inicial que la policía local que la agresividad en la conducción tiene una altísima influencia en la accidentalidad vial, valora de manera sustancial la importancia de la agresividad en la conducción. Además, su incidencia, en términos de frecuencia también aparece como altamente percibida, aunque un poco menos y se observa también que hay un alto grado de acuerdo en que se ha incrementado y sigue incrementándose.

Otro aspecto que se trata en estas cuestiones de tipo general hace referencia a los tópicos relativos a la edad y el sexo (variables que teóricamente podrían tener alguna injerencia en términos de encontrar diferencias según estas) y su relación con la agresividad en la conducción. En este sentido, se ha observado que la opinión policial,

de acuerdo con las hipótesis iniciales planteadas, establece una mayor valoración de la agresividad en hombres y jóvenes frente a mujeres y edades más avanzadas. Si estos resultados los comparamos con los manifestados por la población general (Alonso et al., 2003), observamos que estos tópicos están más arraigados en la población general que en el cuerpo mismo de policía local.

Para analizar los comportamientos considerados como *agresivos* en el tráfico, se conformó en una lista de 24 ítems relativos a hechos que se pueden observar con mayor o menor frecuencia durante el transcurso de la conducción de vehículos.

La valoración que se realiza de los comportamientos agresivos en la conducción refleja una tendencia diferencial en la valoración del comportamiento agresivo en la conducción. Sin embargo, llama la atención la distancia en algunos comportamientos como “Hacer carreras con otro conductor” ya que en el caso de la población general es mucho menos considerada una conducta agresiva mientras que la policía considera que la agresividad de esta conducta es muy alta. Otra diferencia relevante es la observada en “Utilizar el carril de la derecha para adelantar”, en este caso se trata de una conducta es considerada como mas agresiva por la policía que por la población general con una diferencia considerable, ocurriendo lo mismo, aunque en menor grado con el resto de comportamientos, tal vez por ser conductas que pueden afectar más directamente a un usuario y no tanto al sistema de tráfico en general (Alonso et al., 2007).

Tal vez por lo mencionado anteriormente, la policía valora como *más agresivas* (en comparación con la valoración realizada por la



población general), conductas como “Saltarse los semáforos en rojo”, “Hacer, con las luces largas, señales repetidas o insistentes”, o “Tocar el pito insistentemente o de forma continua”.

Al valorar algunas situaciones del tráfico como más o menos probables de observar agresividad en ellas, lo más llamativo del estudio fueron las discrepancias entre la población general versus los integrantes de la institución policial.

Si nos referimos al tipo de vía, la ordenación es clara y posiblemente relacionada con sus niveles de circulación en la población objeto de estudio (a mayor, más alta valoración) que suponen mayor probabilidad de encuentro y roce próximo con otros vehículos. Pero la cuestión que nos preocupa es por qué la población general difiere de la policía cuando valora la “agresividad” en función de los diferentes tipos de vía”, el tipo de desplazamiento, etc.

Los **tipos de vehículos** que pueden verse implicados en situaciones de agresividad en el tráfico también han sido valorados. Establecimos la hipótesis inicial de que la policía local percibiría los diferentes vehículo como fuente de diferentes grados de agresividad. Así ha sido en los resultados, siendo el grupo de vehículos considerados como “más agresivos” los deportivos, taxis y furgonetas (frente a los deportivos, motocicletas y ciclomotores, como los más agresivos). Merece la pena plantearse el siguiente interrogante para el desarrollo de futuros estudios en el área: *¿A qué puede deberse estas diferencias?*

Establecimos las hipótesis iniciales de que la policía valoraría que la formación y la educación vial es cada día más acusada, y que es menor en los jóvenes que en los mayores, así como en los hombres que en las mujeres.

Tras el análisis de resultados, observamos que en general los policías encuestados, a grandes rasgos, consideran que existe falta de formación y educación ya que valora altamente que cada día es más acusada en nuestra sociedad, lo que nos lleva a aceptar la hipótesis inicial y, además, lo hacen de forma mucho más acusada que la población general (Alonso et al., 2003b).

Sin embargo, los policías entrevistados fueron más cautos con los tópicos de edad y género respecto a la educación y la formación ya que se alejan del tópico de que hombres y jóvenes posean menos educación vial, por lo que no pudimos aceptar la hipótesis inicial. Cabe entonces preguntarnos por qué la policía considera más educada vialmente a la población general que lo que la consideran los demás usuarios (Alonso et al., 2003b) y consideran con menos educación que la esperada a mayores y mujeres.

La valoración de la contribución de diferentes agentes sociales en la educación y formación vial de los encuestados es, como establecía la hipótesis inicial muy alta. Aceptamos por ello dicha hipótesis inicial. En este sentido, lo verdaderamente llamativo fue sus diferencias con la población general, en cuyo caso la mayoría de agentes educativos fueron valorados por debajo de la media. ¿Por qué?

Las hipótesis iniciales apuntaban a una autovaloración por parte de la policía mayor de sus conocimientos sobre las normas y la legislación actual en materia de tráfico que la que poseería los “otros” conductores en general. Los resultados apoyan esta hipótesis como se ha podido comprobar. ¿Por qué? Pese a que no reciben más formación y educación ¿Son realmente más conocedores de la legislación por la propia naturaleza de su desempeño laboral y su propia formación general? No olvidemos que la educación vial es mucho más que el conocimiento de la legislación, las normas de tráfico y la señalización (Alonso et al., 2003b).

Este alto conocimiento de normativas y leyes de tráfico se acentúa cuando, de acuerdo con la hipótesis inicial, los conocimientos de los demás son valorados como pocos o ningunos. ¿por qué la policía “ve” tan poco conocimientos en los usuarios ordinarios de la vía?

La hipótesis inicial apuntaba a una alta valoración por parte de la policía acerca de la eficacia de las normas y la legislación de tráfico para la evitación y reducción de accidentes. Así, se puede afirmar como se desprende de los resultados. Sin embargo la eficacia atribuida a esta medida es inferior a la atribuida por la población general. Si la policía considera que el conocimiento de la norma y la legislación es bajo por parte de la población, es lógico que considere que es una medida para la reducción de accidentes de dudosa eficacia cuanto menos.

Si bien la hipótesis inicial referida a que la policía local califica las leyes y normas de tráfico como justas, adecuadas y bien hechas, se

confirma con los resultados obtenidos, las diferencias encontradas con la calificación realizada por la población general son patentes en el sentido de que la población general las considera más justas, más adecuadas (aunque más escasas) y mejor hechas que la policía.

Al analizar los criterios para establecer el tipo de sanción ha puesto de manifiesto que la mayor parte de policías entrevistados muestran su acuerdo en que éstas deben basarse en criterios de peligrosidad, gravedad y consecuencias, de acuerdo con la hipótesis inicial establecida y con la valoración de la población general, siendo el criterio más aceptado el de la peligrosidad de la acción o conducta en ambos grupos. Estamos de acuerdo en minimizar, aunque las diferencias son escasas, la gravedad y las consecuencias que pueden depender de factores variables.

En nuestra hipótesis inicial establecíamos que la policía local piensa que hay que aplicar todo tipo de sanciones a los infractores (económicas, prisión, suspensión temporal y retirada del carnet). Dados los resultados obtenidos podemos confirmar esta hipótesis.

El análisis de las creencias sobre la finalidad de la supervisión policial ha puesto de manifiesto, en oposición a las hipótesis iniciales planteadas, que la finalidad de la sanción con la que la policía está más de acuerdo es la finalidad castigadora, con un valor intermedio de la función recaudatoria y la finalidad menos aceptada es la finalidad educativa, que no alcanza el nivel de acuerdo medio. La diferencia que ha llamado la atención es la discrepancia respecto a la función educativa de la sanción.

Más de la mitad de entrevistados consideró que la supervisión policial es adecuada respecto a las necesidades actuales. En este sentido, no podríamos aceptar la hipótesis inicial que consideraba que la policía local piensa que la supervisión o vigilancia policial es escasa. Sin embargo, al comparar los resultados con los de la población general destaca que se considera principalmente que la supervisión policial es escasa y son muchos menos los que piensan que es adecuada. ¿En qué radican estas diferencias? Considera realmente la policía que “ya no puede hacer nada más por la seguridad vial”...

¿Que finalidad es la que prima realmente en la policía en su colocación en determinados lugares, la seguridad, la peligrosidad, el “pillar”? Nuestra hipótesis establecía que la policía local no estaría de acuerdo con que los agentes se colocan en determinados lugares únicamente para pillarlos y defienden su localización en determinados lugares debido a que son más peligrosos o para poder parar los vehículos con un adecuado nivel de seguridad principalmente. Tras el análisis de los resultados pudimos confirmar esta hipótesis. Sin embargo, la población general con la que comparamos nuestros resultados defendían que los agentes se colocan en determinados lugares únicamente para pillarlos, una creencia que la propia policía ha desechado, primando la peligrosidad y en menor grado la seguridad.

Cuando se trató la valoración de la justicia en nuestro país se pudo confirmar la hipótesis de que la policía local valora como bueno el funcionamiento de la justicia en España pero valora como regular el funcionamiento de la justicia en España en materia de tráfico y seguridad vial. Sin embargo, como ya hemos comentado es más

generosa la población general a la hora de calificar positivamente la justicia tanto general como en el tráfico. Si, como se confirma a continuación, la policía tiene mayor implicación en juicios de tráfico (como establecía la hipótesis inicial) en calidad sobre todo de profesional, realmente deberíamos plantearnos si la justicia es sobrevalorada por la población general.

Dados los resultados, podemos confirmar que la policía, como se estableció en la hipótesis inicial considera que el conductor profesional debe tener un tratamiento diferente al conductor ordinario. Igualmente aceptaríamos la hipótesis de que la policía considera que se deberían crear juzgados especializados en materia de tráfico y seguridad vial como se estableció inicialmente.

La hipótesis inicial estableció que la policía local valoraría como alta la eficacia de un conjunto de medidas. Dados los resultados podemos aceptar la hipótesis, ya que la mayoría de puntuaciones asignadas a las diferentes medidas superó la puntuación media, excepto la medida basada en “Incrementar el coste de los seguros”. Lo que nos llamó la atención de los resultados obtenidos es que de nuevo el incremento de la supervisión policial mucho más valorada por los conductores ordinarios frente a la policía.

Las hipótesis iniciales establecían tres grados de gravedad de una serie de delitos. Así, establecimos las hipótesis de que la policía local valora como **muy graves** los delitos de lesiones, los delitos de homicidio, los delitos de amenazas, secuestros, etc.; como **graves** los delitos de hurto etc., los delitos de agresión, abuso, etc. y los delitos contra la seguridad del tráfico; y, como **poco grave** los delitos de

calumnias o injurias. No se cumple totalmente la hipótesis ya que la gravedad asignada por la policía no responde al orden establecido. Nos llama la atención, sin embargo, la generosidad de las valoraciones realizadas por la población general que en todos los casos son más elevadas que las realizadas por la policía.

La hipótesis relativa a que la policía local valora como muy grave todos los delitos contra la seguridad del tráfico: (Conducir bajo la influencia del alcohol u otras sustancias; Amenazas, secuestros, coacciones, detenciones ilegales, etc. (contra la libertad); Negarse a someterse a las pruebas legalmente establecidas para comprobar la presencia de alcohol u otras sustancias Conducir un vehículo con temeridad manifiesta poniendo en peligro la vida o integridad de las personas; Omisión del deber de socorro; y, Originar un grave riesgo para la circulación al colocar en la vía obstáculos imprevistos, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables o modificando la señalización. En este caso, la hipótesis inicial, puede ser confirmada, ya que contemplaba que la policía local ha calificado todos los delitos reseñados como de muy graves. Sin embargo, la diferencia más significativa que encontramos respecto a la población general se centra en la “Omisión del deber de socorro”. ¿Por qué es mas importante o más grave este delito entre la población general (para la que es el segundo delito más grave), a la vez que es el menos grave para la policía?

Cómo establecíamos en la hipótesis inicial, la autopercepción de la prosocialidad de la policía en el ámbito vital es superior a la valoración que realiza de la prosocialidad de sí mismos en el ámbito del

tráfico. Cuando se trata de valorar la prosocialidad de los demás, se reproduce el mismo patrón.



## 7 Bibliografía

- AASHTO (2010). *Highway Safety Manual*. Washington DC: American Association of State Highway and Transportation Officials.
- Ajzen, I. y Fishbein, M. (2005). The influence of Attitudes on Behavior. En Dolores Albarración, B, T. Johnson y M.P. Zanna (Eds). *The Handbook of Attitudes*. London: Lawrence Erlbaum Associates.
- Ajzen, I. y Fishbein, M. (2000). Attitudes and the attitude-behavior relation: reasoned and automatic processes. En W. Stroebe, M Hewstone. (Eds.) *European Review of Social Psychology*, 11, 1-33. Chichester: Wiley
- Ajzen, I. y Fishbein, M. (Eds.) (1980). *Understanding attitudes and predicting social behaviour*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hill.
- Allport G.W. (1954). *The nature of prejudice*, Garden City, NY: Doubleday Anchor Books
- Alonso, F., Sanmartín, J., Calatayud, C., Esteban, C., Alamar, B. and Ballestar, M. L. (2005a). *La justicia en el Tráfico. Conocimiento y valoración de la población española*. Cuadernos de Reflexión Attitudes, Attitudes, Barcelona.
- Alonso, F., Esteban, C., Calatayud, C., Medina, J. E. and Alamar, B. (2005b). *La Justicia en el Tráfico. Análisis del ciclo legislativo-*

*ejecutivo a nivel internacional. Cuadernos de Reflexión Attitudes, Attitudes, Barcelona.*

Alonso, F.; Esteban, C.; Calatayud, C.; Sanmartín, J.; Montoro, L.; Tortosa, F.; Toledo, F.; Egido, A. y Sanfeliu, A. (2002a). *La agresividad en la conducción: Una visión a partir de las investigaciones internacionales. Cuadernos de Reflexión Attitudes*. Barcelona: Attitudes con la colaboración del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS).

Alonso, F.; Sanmartín, J.; Calatayud, C.; Esteban, C.; Montoro, L.; Alamar, B.; Toledo, F.; Chofre, E.; Lijarcio, I.; Chisbert, M. y Carrascosa, V. (2002b). *La agresividad en la conducción. Una investigación a partir de la visión de la población española. Cuadernos de Reflexión Attitudes*. Barcelona: Attitudes con la colaboración del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS).

Alonso, F.; Esteban, C.; Calatayud, C.; Medina, J. E.; Montoro, L. y Egido, A. (2003a). *Formación y educación vial. Una visión a partir de algunas prácticas internacionales. Cuadernos de Reflexión Attitudes*. Barcelona: Attitudes con la colaboración del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS).

Alonso, F.; Sanmartín, J.; Calatayud, C.; Esteban, C.; Montoro, L.; Alamar, B.; López, E.; Lijarcio, I. y Toledo, F. (2003b). *Formación y educación vial. Una visión a través de la población española. Cuadernos de Reflexión Attitudes*. Barcelona: Attitudes con la colaboración del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS).

- Alonso, F.; Esteban, C.; Calatayud, C.; Montoro, L. y Alamar, B. (2004a). *Los jóvenes en el tráfico. Circunstancias culturales, sociales y psicológicas. Cuadernos de Reflexión Attitudes*. Barcelona: Attitudes con la colaboración del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS).
- Alonso, F.; Sanmartín, J.; Calatayud, C.; Esteban, C.; Montoro, L.; Alamar, B.; López, E. y Ballestar, M. L. (2004b). *Los jóvenes en el tráfico. Una visión en primera persona. Cuadernos de Reflexión Attitudes*. Barcelona: Attitudes con la colaboración del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS).
- Alonso, F.; Esteban, C.; Calatayud, C.; Pastor, J. C.; Alamar, B. y Medina, J. E. (2007a). *La conducta social en el tráfico: fundamentos para la intervención. Cuadernos de Reflexión Attitudes*. Barcelona: Attitudes con la colaboración del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS).
- Alonso, F.; Sanmartín, J.; Esteban, C.; Calatayud, C.; Alamar, B.; López, E. y Pastor, J. C. (2007b). *La conducta social en el tráfico: Práctica y valoración de la población española. Cuadernos de Reflexión Attitudes*. Barcelona: Attitudes con la colaboración del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS).
- Alonso, F., Esteban, C., Calatayud, C, Alamar, B. y Egido, A. (2008a). *Salud vial. Teoría y prácticas de los trastornos físicos y psíquicos en la conducción*. Barcelona: Attitudes.
- Alonso, F., Esteban, C., Calatayud, C, Alamar, B., Fernández, C. y Medina, J. E. (comp.) (2008b). *Conclusiones de las 7as*

*jornadas de reflexión Attitudes: Salud vial ¿el conductor a terapia?* Barcelona: Attitudes.

Alonso, F., Sanmartín, J., Esteban, C., Calatayud, C., Alamar, B., and López, E. (2008c) *Salud Vial. Diagnóstico de los conductores españoles*. Barcelona: Attitudes.

Amundsen, A. y Bjørnskau, T. (2003). *Utrygghet og risikokompensasjon i transportsystemet*. En kunnskapsoversikt for RISIT-programmet. TØI rapport 622/2003. Oslo: Toi.

Bates , L. J., Antrobus, E., Bennett, S. y Martien, P. (2015). Comparing Police and Public Perceptions of a Routine Traffic Encounter. *Police Quarterly*, 18, 4, 442-468.

Bjørnskau, T. (2008). *Risiko i trafikken 2005-2007*, report 986. Institute of Transport Economics, Oslo.

CIS (2015). Barómetro de Marzo, 2015. *Avance de resultados*, Estudio nº 3057. Madrid: CIS. Disponible en: <http://estaticos.elmundo.es/documentos/2015/04/07/Cis.pdf>.

Corbett, C. y Simon, F. (1991). Police and public perceptions of the seriousness of traffic offences. *British Journal of Criminology*, 31, 2, 153-164.

Dextre, J. C. (2010a). *Introducción a la presentación del Highway Safety Manual*. Seminario Internacional organizado por el Área de Transporte de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima.

Dextre, J. C. (2010b). *Seguridad Vial: la necesidad de un nuevo marco teórico* (Tesis doctoral). Departamento de Geografía, Universidad Autónoma de Barcelona, Bellaterra.

- Dobbenberg, H. y List, R.S. (2007). De aanpak van subjectieve verkeersonveiligheid. Een onderzoek naar het terugdringen van de subjectieve verkeersonveiligheid in 30 km/u-gebieden. Christelijke Hogeschool Windesheim, Zwolle.
- Drexte, J. C. y Cebollada, A. (2014). Notas en torno a la seguridad vial. Una revisión desde las ciencias sociales. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 60(2), 419-433. Disponible en [http://ddd.uab.cat/pub/dag/dag\\_a2014m6-9v60n2/dag\\_a2014m6-9v60n2p419.pdf](http://ddd.uab.cat/pub/dag/dag_a2014m6-9v60n2/dag_a2014m6-9v60n2p419.pdf)
- Dula, C. S. y Geller, E. S. (2003). Risky, aggressive, or emotional driving: addressing the need for consistent communication. *Research Journal of Safety*, 34, 559-66.
- Elvik, R. (1997). *Problemmotat: Gang- og sykkeltrafikk - ulykker, miljø og framkommelighet*, Working paper TST/0820/97, Institute of Transport Economics, Oslo.
- Elvik, R. y Bjornskau, T. (2005). «How accurately does public perceive differences in transport risk?: An exploratory analysis of scales representing perceived risk». *Accident Analysis & Prevention*, 37, 1005-1011.
- Elvik, R.; Erke, A. y Vaa, T. (2008). *Trafikksikkerhetshandboken*. Disponible en: <http://tsh.toi.no>.
- Elvik, R.; Kolbenstvedt, M. y Strangeby, I. (1999). *Gå eller sykle?: Fakta om omfang, sikkerhet og miljø*, report 432. Oslo: Institute of Transport Economics.
- Erwin, P. (2001). *Attitudes and persuasi3n*. New York: Psychology press

- Fishbein, M. (1963). An investigation of the relationship between beliefs about an object and the attitude toward that object. *Human Relations*, 16, 233-240.
- Forward, S. y Ojala, M. (2008). *The attitudes of the police to traffic surveillance: Comparing the results 1999 with 2007* (Polisens attityder till trafikövervakning En jämförelse mellan år 1999 och år 2007). Linköping: VTI rapport 616. Disponible en: <http://www.vti.se/en/publications/pdf/the-attitudes-of-the-police-to-traffic-surveillance-comparing-the-results-1999-with-2007.pdf>
- González-Iglesias, B., Gómez-Fraguela, J. A. y Luengo-Martín, M. A. (2012). Driving anger and traffic violations: Gender differences. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 15, 404-412.
- Hauer, E. (1999). *Safety in Geometric Design Standards*. Toronto: Department of Civil Engineering. University of Toronto. Disponible en : [https://ceprofs.civil.tamu.edu/dlord/CVEN\\_635\\_Course\\_Material/Safety\\_in\\_Geometric\\_Design\\_Standards.pdf](https://ceprofs.civil.tamu.edu/dlord/CVEN_635_Course_Material/Safety_in_Geometric_Design_Standards.pdf)
- Houwing, S., Hagenzieker, M., Mathijssen, R., Bernhoft, I. M., Hels, T., Janstrup, K., ... y Verstraete, A. (2011a). DRUID-Deliverable 2.2. 3: Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in general traffic. *Part II: Country reports*.
- Houwing, S., Hagenzieker, M., Mathijssen, R., Bernhoft, I., Hels, T., Janstrup, K., y Verstraete, A. (2011b). DRUID Deliverable 2.2. 3: Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic. Part 1. *Disponbiel en: www.druid-project.eu*.

- Jariot, M. y Montané, J. (2009). Actitudes y velocidad en jóvenes. Aplicación de un programa de educación vial. RELIEVE, 15(1). Disponible en:  
[http://www.uv.es/RELIEVE/v15n1/RELIEVEv15n1\\_2.htm](http://www.uv.es/RELIEVE/v15n1/RELIEVEv15n1_2.htm)
- Jia, K.; Fleiter, J. J.; King, M. J.; Sheehan, M. C.; Dunne, M. P. y Ma, W. (2013). Reducing alcohol-related driving on China's roads: Traffic police officers' perceptions and practice. In Road Safety on Four Continents 16th International Conference, 15-17 May 2013, Grand Gongda Jianguo Hotel, Beijing, China. Disponible en: <http://eprints.qut.edu.au/58922/4/58922.pdf>
- Lawenforcement.com (2012). *The important role of the public perception of law enforcement*. Disponible en <http://www.lawenforcement.com>)
- Magableh, F., Grzebieta, R. y Job, R.F.S. (2015). *Views of Drivers and Traffic Police on selected Road Safety Issues in Jordan*. Transport and Road Safety (TARS) Research, University of New South Wales, Sydney, Australia. Disponible en <http://www.psd.gov.jo/images/jti/images/024.pdf>.
- Menkehorst, H., van der Molen, H.H. y Miedema, B. (1990). The measurement of subjective experiencing of traffic safety in residential areas. En: *Living and Moving in Cities*, Actes du Congrès. Parijs, 29-31 januari 1990. Centre D'Études des Transports Urbains, Bagneux, pp. 317-322.
- Miedema, B., Menkehorst, H. y van der Molen, H.H. (1988). The subjective experience of traffic safety, consequences for design. En Rothengatter, J.A. y de Bruin, R.A. (eds.), *Road*

- user behaviour. Theory and Research*. Van Gorcum, Assen, p. 435-442.
- Miedema, B., Menkhorst, H. y van der Molen, H.H. (1987). *De beleving van verkeersonveiligheid in woonwijken*. Rijksuniversiteit Groningen, Verkeerskundig Studiecentrum, VSC, Haren.
- Montané, J., Jariot, M. y Rodríguez, M. (2007). *Qüestionari d'Avaluació de les competències del formador viari (Acom-form)*. Barcelona: Barcelona: Generalitat de Catalunya: Departament d'Interior. Servei Català de trànsit. (Grup ERESv UAB)
- OECD Road Transport Research (1994). *Improving road safety by attitude modification*. París: OECD
- Plasmans, N. y Tuinenburg, D. (2006). *Eindevaluatie Pilot subjectieve verkeersonveiligheid regio IJsselland*. Aangeboden door de begeleidingsgroep TSV IJsselland. BVOM, Soesterberg.
- Raub, R. A. y Wark, R. I. (2001). "Analysis of the aggressive driving survey given during the 17-18 (39 workshop National Research Council, Washington, DC". November 6-17, 2000 And to Selected TRB Committees at the 2001 Annual Meeting.
- Ross, R. y Antonowicz , D. (2004). *Antisocial Drivers: Prosocial Driver Training for Prevention and Rehabilitation*. Springfield, IL: Charles C. Thomas.
- Sánchez, F. (2008). Attitudes to road safety. *Psychosocial Intervention*, 17(1), 45-59.
- Sansone, R. A. y Sansone, L. A. (2010). Road Rage: What's Driving It? *Psychiatry (Edgmont)*, 7, 14-8.



- SARTRE 3 consortium (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe) (2004). European drivers and road risk. SARTRE3 report. Paris: Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité INRETS.
- SARTRE 4 (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe) (2012). European road users' risk perception and mobility. SARTRE4 report. Paris: Julien Cestac & Patricia Delhomme (IFSTTAR, France) Eds.
- Săucan, D.; Micle, M.; Popa, C. y Oancea, G. (2012). Violence and aggressiveness in traffic. *Procedia - Social and Behavioral Sciences* 33, 343 - 347.
- Schwarz, N. y Bohner, G. (2001). The Construction of Attitudes. En A. Tesser & N. Schwarz (Eds.) (2001), *Intrapersonal Processes* (Blackwell Handbook of Social Psychology), Oxford, UK: Blackwell, 436-457.
- Shaikh, M. A., Shaikh, I.A. y Siddiqui, Z. (2011). Road rage behaviour and experiences of rickshaw drivers in Rawalpindi, Pakistan. *Eastern Mediterranean Health*, 17, 719-21.
- Sjoberg, L. (1993). «Uro Och riskuppfatning». En: Contributions to FRN/Risk Ollegiets Symposium. Estocolmo.
- Smart, R. G. y Mann, R. E. (2002). Is road rage a serious traffic problem? *Journal of Traffic Medicine*, 3, 183-9.
- Sorensen, M. y Mosslemi, M. (2009). *Subjective and Objective Safety: The effect of Road Safety Measures on Subjective Safety among Vulnerable Road Users*. Oslo: Institute of Transport Economics. Norwegian Centre for Transport Research.

- SWOV (2012). *Subjective safety in traffic*. SWOV Fact sheet. Leidschendam, the Netherlands: SWOV.
- Teixeira, J. C., Gnecco de Camargo y Mollica, C. (2005). *The perceptions of the traffic police as to their role within the traffic system – case study for ilha do governador, Rio de Janeiro*. ICTCT extra workshop. Campo Grande 2005. Disponible en [http://www.ictct.org/migrated\\_2014/ictct\\_document\\_nr\\_95\\_S3\\_Braga.pdf](http://www.ictct.org/migrated_2014/ictct_document_nr_95_S3_Braga.pdf).
- Thurstone (1931). The indifference function. *Journal of Social Psychology*, 2, 139-167
- Traynor, T. L. (2009). The impact of state level behavioral regulations on traffic fatality rates. *Journal of Safety Research*, 40, 421–426.
- Vaa, T. (1991a). Vurdering av sammenheng mellom opplevd utrygghet og ulykkesrisiko. Bilføreres opplevde utrygghet: Vurdering av måleproblemer, Working paper TST/0264//91, Institute of Transport Economics, Oslo.
- van Haaf, R. (2002). *Verkeershinder in de woonomgeving. Een handleiding met beoordelingsmethoden en mogelijke maatregelen voor verschillende soorten verkeershinder*. Faculteit Civiele Techniek en Geowetenschappen, Sectie Infrastructuurplanning, Technische Universiteit Delft.
- Wicker, A.W. (1969). Attitudes versus actions: The relationship of verbal and overt behavioural responses to attitude objects. *Journal of Social Issues*, 25, 41-78.

- Wijeratne, L. T., Williams, S. S., Rodrigo, M.D.A., Peris, M.U.P.K., Kawamura, N. y Wickremasinghe, A.R. (2011). Validation of the Kessler's psychological distress scale among the Sinhalese population in Sri Lanka. *South Asian J Psy*, 2, 21-5.
- Wright, V., 2010. *Deterrence in Criminal Justice. Evaluating certainty vs severity of punishment*. Washington, D.C.: The Sentencing Project: Research and Advocacy for Reform. 2010 November, 2010. Disponible en: URL: [http://www.sentencingproject.org/detail/news.cfm?news\\_id=1040](http://www.sentencingproject.org/detail/news.cfm?news_id=1040).
- Zegeer, J.; Candia, M. y Ruíz, C. (2010). «*Presentación del Highway Safety Manual*». En: Seminario Internacional. Lima (Perú): Área de Transporte de la Pontificia Universidad Católica del Perú.



## 8 Apéndices

### Encuesta

#### (A) DATOS PERSONALES

##### (1) Sexo

- Hombre..... (\_\_\_)
- Mujer..... (\_\_\_)

##### (2) Edad .....

##### (3) Estado Civil

- Soltero
- Casado
- Unión libre
- Separado
- viudo

##### (4) Titulación superior que tenga (licenciado, doctor, etc. en)

- Primaria
- Bachillerato
- Técnico
- Universitario
- Especialización
- Máster

- Doctorado
- (5) ¿Desde que año pertenece al cuerpo de la policía municipal?
- (6) ¿Cuál es su grado/escala?
- Inspector Jefe (Escala Técnica o de Mando)
  - Inspector (Escala Técnica o de Mando)
  - Subinspector (Escala Técnica o de Mando)
  - Oficial (Escala Técnica o de Mando)
  - Suboficial (Escala Ejecutiva)
  - Sargento (Escala Ejecutiva)
  - Cabo (Escala Ejecutiva)
  - Policía (Escala Ejecutiva)
- (7) Indique el espacio/lugar donde desarrolla mayormente su trabajo
- Oficina o dependencia
  - En la calle
- (8) ¿En qué ámbitos ha trabajado a lo largo de su carrera profesional en la Policía Municipal?
- Tráfico, Movilidad y Seguridad Vial (\_\_\_)
  - Seguridad Ciudadana u otros (\_\_\_)
- (9) ¿Con que frecuencia se desplaza habitualmente en un vehículo policial?
- Todos los días..... (\_\_\_)
  - Casi todos los días ..... (\_\_\_)
  - Unos pocos días a la semana ..... (\_\_\_)
  - Unos pocos días al mes..... (\_\_\_)
  - Unas pocas veces al año ..... (\_\_\_)
  - Con menos frecuencia ..... (\_\_\_)
- (10) ¿En qué tipo de vehículo oficial se traslada?

- Turismo (\_\_\_)
  - Motocicleta
  - Ciclomotor (\_\_\_)
  - Otro .....
- (11) En los desplazamientos profesionales, ¿Conduce usted?
- Sí ..... (\_\_\_)
  - No..... (\_\_\_)
- (12) En su actividad profesional ¿Cuándo conduce con más frecuencia?
- Por el día ..... (\_\_\_)
  - Por la noche ..... (\_\_\_)
  - Indistintamente ..... (\_\_\_)
- (13) En sus desplazamientos profesionales: ¿cuánto tiempo conduce de forma continua y sin descansar? Responda en horas
- Horas ..... (\_\_\_) (\_\_\_)
- (14) En sus desplazamientos profesionales: ¿Cuántos kilómetros cree que puede realizar aproximadamente al año? ·
- Kilómetros ..... (\_\_\_)
- (15) En sus desplazamientos profesionales:  
Independientemente de quien fuera el causante ¿En cuántos accidentes de tráfico se ha visto implicado en toda su vida?
- Como conductor ..... (\_\_\_)
  - Como pasajero ..... (\_\_\_)
  - Como peatón ..... (\_\_\_)

- (16) ¿Con que frecuencia se desplaza habitualmente andando en su actividad policial?
- Todos los días..... (\_\_\_)
  - Casi todos los días ..... (\_\_\_)
  - Unos pocos días a la semana ..... (\_\_\_)
  - Unos pocos días al mes..... (\_\_\_)
  - Unas pocas veces al año ..... (\_\_\_)
  - Con menos frecuencia ..... (\_\_\_)
- (17) ¿Con qué frecuencia conduce para ir y volver del trabajo a su domicilio?
- Todos los días..... (\_\_\_)
  - Casi todos los días ..... (\_\_\_)
  - Unos pocos días a la semana ..... (\_\_\_)
  - Unos pocos días al mes..... (\_\_\_)
  - Unas pocas veces al año ..... (\_\_\_)
  - Con menos frecuencia ..... (\_\_\_)
- (18) ¿Qué tipo de vehículo conduce habitualmente para ir y volver del trabajo a su domicilio?
- Turismo (\_\_\_)
  - Deportivo (\_\_\_)
  - Motocicleta o ciclomotor (\_\_\_)
  - Otro .....
- (19) Para ir y volver del trabajo a su domicilio ¿Cuándo conduce con más frecuencia?
- Por el día ..... (\_\_\_)
  - Por la noche ..... (\_\_\_)
  - Indistintamente ..... (\_\_\_)



- (20) ¿Con que frecuencia se desplaza habitualmente andando para ir y volver del trabajo a su domicilio?
- Todos los días..... (\_\_\_)
  - Casi todos los días ..... (\_\_\_)
  - Unos pocos días a la semana ..... (\_\_\_)
  - Unos pocos días al mes..... (\_\_\_)
  - Unas pocas veces al año ..... (\_\_\_)
  - Con menos frecuencia ..... (\_\_\_)
- (21) En sus desplazamientos para ir y volver del trabajo a su domicilio: ¿cuánto tiempo conduce de forma continua y sin descansar?
- Horas ..... (\_\_\_)
- (22) En sus desplazamientos para ir y volver del trabajo a su domicilio: ¿Cuántos kilómetros cree que puede realizar aproximadamente al año? •
- Kilómetros ..... (\_\_\_)
- (23) En sus desplazamientos para ir y volver del trabajo a su domicilio: Independientemente de quien fuera el causante ¿En cuántos accidentes de tráfico se ha visto implicado en toda su vida?
- (1.a) Como conductor ..... (\_\_\_)
- (1.b) Como pasajero ..... (\_\_\_)
- (1.c) Como peatón ..... (\_\_\_)
- (24) ¿Le han puesto alguna multa o cualquier otra sanción en los últimos tres años excluyendo las de aparcamiento?
- Sí ..... (\_\_\_)
  - No ..... (\_\_\_)

- (25) ¿Le han puesto alguna multa o cualquier otra sanción en los últimos tres años por aparcamiento?
- Sí ..... (\_\_\_)
  - No ..... (\_\_\_)
- (26) En su trabajo: Independientemente de quien fuera el causante y la causa ¿En cuántos accidentes laborales se ha visto implicado en toda su vida? (\_\_\_)

(B) SOBRE EL PROBLEMA DE LA SEGURIDAD VIAL

- (1) A continuación, encontrará 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 ..... (\_\_\_)
- (2) 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.

- El tipo de vehículo ..... (\_\_\_)
- Las carreteras y estado de las mismas ..(\_\_\_)
- La señalización..... (\_\_\_)
- La normativa y supervisión policial ..... (\_\_\_)
- El conductor/a ..... (\_\_\_)

(3) Para disminuir los accidentes de tráfico, valore de 0 a 10 la importancia que tienen las siguientes medidas :

- Mejora de carreteras y calles de la ciudad  
.....(\_\_\_)
- Mejora de los vehículos..... (\_\_\_)
- Aumentar la presencia policial ..... (\_\_\_)
- Dar más formación y educación a los conductores y peatones.....(\_\_\_)

(4) Respecto a los accidentes en las ciudades y en las carreteras

- Los accidentes en carretera son más frecuentes y menos graves que en la ciudad
- Los accidentes en carretera son más frecuentes y más graves que en la ciudad
- Los accidentes en carretera son menos frecuentes y menos graves que en la ciudad
- Los accidentes en carretera son menos frecuentes y más graves que en la ciudad

(5) ¿Considera que un policía municipal tiene la misma probabilidad de sufrir un accidente de tráfico que otro ciudadano?

- Si
- No

(6) ¿Cree que la supervisión policial es más efectiva en el ámbito urbano que en las carreteras?

- Si
- No

(7) Valore la utilidad que da usted a los sistemas de control automático (cámaras, centros de control, etc.) para mejorar su actividad de supervisión y control de los conductores. Utilice una escala de 0 a 10, significando el 0 que no son de mucha utilidad y 10 que son de muchísima. Por supuesto, puede utilizar los valores intermedios para matizar su opinión.

(a) Cámaras

(b) Centros de control

(8) ¿Considera que tiene la suficiente formación para intervenir sobre seguridad vial?

- Si
- No

### (C) SOBRE LA AGRESIVIDAD EN LA CONDUCCIÓN

(1) Por favor conteste utilizando una escala de 0 a 10, siendo el 0 el valor menor y 10 el mayor, puede utilizar los valores medios para matizar su opinión

(1.b) • Su habilidad como conductor en comparación con otros conductores ES DE: \_\_\_\_\_

(1.c) • Su prudencia a la hora de conducir en comparación con otros conductores ES DE:

\_\_\_\_\_

(1.d) • La importancia que tiene para usted el tema de la agresividad en la conducción ES DE:

\_\_\_\_\_

(1.e) • Qué influencia cree que tienen las conductas agresivas en los accidentes ES DE: \_\_\_\_\_

(2) DígameCuál es su grado de acuerdo con las siguientes frases: utilice una escala de 0 a 10 significando el 0 que no está de acuerdo y10 muy de acuerdo. Por supuesto puede utilizar los valores intermedios para matizar su opinión.

- Los hombres conducen de forma más agresiva que las mujeres: \_\_\_\_\_
- Los jóvenes conducen de forma más agresiva que las personas de mayor edad: \_\_\_\_\_
- La agresividad en el tráfico se ha incrementado y sigue incrementándose: \_\_\_\_\_

(3) Considera Ud. que las siguientes situaciones son conductas agresivas. Valore de 0 a 10 hasta qué punto considera que los siguientes comportamientos suponen una conducta agresiva, representando el 0 que no son agresivas y el 10 muy agresivas, puede utilizar los valores medios para matizar su opinión

- Producir daños a otras personas con algún tipo de objeto o arma, o con puñetazos y patadas: \_\_\_\_\_
- Parar y salir del coche con el propósito de enfrentarse a otro usuario de la vía: \_\_\_\_\_
- Gritar e insultar verbalmente: \_\_\_\_\_
- Hacer gestos rudos o insultantes: \_\_\_\_\_
- Hacer, con las luces largas, señales repetidas o insistentes: \_\_\_\_\_
- Tocar el pito insistentemente o de forma continua: \_\_\_\_\_

- Frenar repentinamente el vehículo, para provocar que el de atrás frene bruscamente: \_\_\_\_\_
- Aproximar el vehículo por detrás, “pisando los talones” : \_\_\_\_\_
- Cerrar con el vehículo, impidiendo el paso: \_\_\_\_\_
- No ceder el paso cuando el otro usuario de la vía tiene el derecho: \_\_\_\_\_
- Incorporarse bruscamente en el carril provocando el frenado del otro vehículo: \_\_\_\_\_
- Cambiar repentina y frecuentemente de carril: \_\_\_\_\_
- Hacer carreras con otro conductor: \_\_\_\_\_
- Saltarse los semáforos en rojo: \_\_\_\_\_
- Pasarse el semáforo en ámbar: \_\_\_\_\_
- • Utilizar el carril de la derecha para adelantar: \_\_\_\_\_
- Conducir a alta velocidad por encima del ritmo normal de circulación de la vía: \_\_\_\_\_
- Conducir bajo la influencia del alcohol: \_\_\_\_\_
- No señalizar las maniobras de giros y cambios de carril: \_\_\_\_\_
- Hacer que la puerta del coche golpee contra la de otro coche que está aparcado al lado: \_\_\_\_\_
- Acelerar cuando otro conductor quiere adelantar: \_\_\_\_\_
- Hacer movimientos repentinos e inesperados para amenazar a otro conductor: \_\_\_\_\_
- Ocupar rápidamente una plaza libre de aparcamiento mientras otro vehículo está a la espera: \_\_\_\_\_
- No ceder el paso en un paso para peatones: \_\_\_\_\_

(4) Valore de 0 a 10 las situaciones donde se pueden observar con mayor frecuencia conductas de agresividad en el tráfico. El 0 significa que la probabilidad de que se de una situación de agresividad es muy baja y el 10 que la probabilidad es muy alta. Puede utilizar los valores intermedios para matizar su opinión.

- En los accesos principales a la ciudad: \_\_\_\_\_
- En grandes rondas o vías: \_\_\_\_\_
- En el casco urbano: \_\_\_\_\_
- En autopista o autovía: \_\_\_\_\_
- En carreteras nacionales: \_\_\_\_\_
- En carreteras secundarias: \_\_\_\_\_
- Al ir o venir del trabajo: \_\_\_\_\_
- • En la conducción durante el trabajo: \_\_\_\_\_
- • En las operaciones de salida o regreso: \_\_\_\_\_
- • Durante los fines de semana: \_\_\_\_\_
- • En las salidas nocturnas de ocio: \_\_\_\_\_
- • En un día despejado y con sol: \_\_\_\_\_
- • En un día con condiciones meteorológicas adversas como lluvia, niebla, etc: \_\_\_\_\_
- • En atascos: \_\_\_\_\_
- • Con tráfico denso y pesado: \_\_\_\_\_
- • Con tráfico fluido y ligero: \_\_\_\_\_
- • Sin tráfico: \_\_\_\_\_

(5) Por favor, valore ahora con qué frecuencia se encuentran implicados los siguientes vehículos en conductas agresivas en la conducción. Por favor utilice una escala de 0 a 10, significando el 0 que nunca se encuentran implicados y el 10 que siempre se

encuentran implicados. Puede utilizar los valores medios para matizar su opinión

- • Deportivos: \_\_\_\_\_
- • Taxis: \_\_\_\_\_
- • Motocicletas: \_\_\_\_\_
- • Autobuses: \_\_\_\_\_
- • Ciclomotores: \_\_\_\_\_
- • Furgonetas: \_\_\_\_\_
- • Todo terrenos: \_\_\_\_\_
- • Camiones: \_\_\_\_\_

(D) SOBRE LA EDUCACIÓN Y LA FORMACIÓN VIAL

(1) Indique 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.

- 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 ..... (\_\_\_)
- Los jóvenes muestran menor formación y educación vial que las personas de mayor edad ..... (\_\_\_)
- Los hombres muestran menor formación y educación vial que las mujeres ..... (\_\_\_)



(2) 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

- (a) Padres .....
- (b) Otros familiares .....
- (c) Amigos y compañeros.....
- (d) Profesores de autoescuela .....
- (e) Expertos en materia de seguridad vial ....
- (f) Policía .....
- (g) Otros .....

(E) SOBRE LOS ASPECTOS LEGISLATIVOS Y JUDICIALES EN TRÁFICO

(1) ¿Conoce las normas o legislación actual en materia de tráfico y seguridad vial? (ENT: Leer escala)

- Mucho ..... (\_\_\_)
- Bastante ..... (\_\_\_)
- Poco ..... (\_\_\_)
- Nada ..... (\_\_\_)

(2) ¿Cree que la gente conoce las normas o legislación actual en materia de tráfico y seguridad vial? (ENT: Leer escala)

- Mucho ..... (\_\_\_)
- Bastante ..... (\_\_\_)
- Poco ..... (\_\_\_)
- Nada ..... (\_\_\_)

(3) Qué eficacia diría usted que tienen las normas de tráfico como medida para evitar los accidentes de tráfico. Utilice una escala de 0 a 10 en la que 0 significa que las normas son totalmente

ineficaces para evitar los accidentes de tráfico y 10 que son totalmente eficaces. (\_\_\_)

(4) ¿Cómo calificaría Ud. las normas en materia de tráfico?

- Justas (\_\_\_) • Injustas (\_\_\_) • No lo sé (\_\_\_)
- Adecuadas (\_\_\_) Excesivas (\_\_\_) Escasas (\_\_\_) No lo sé (\_\_\_)
- Bien hechas (\_\_\_) Mal hechas (\_\_\_) No lo sé (\_\_\_)

(5) Para establecer el tipo de sanción por una infracción, se debería tener en cuenta:

- La peligrosidad de la conducta. ESTÁ USTED...  
Totalmente (\_\_\_) Bastante (\_\_\_) Poco (\_\_\_) Nada de acuerdo (\_\_\_)
- La gravedad de la infracción según el código de circulación. ESTÁ USTED...  
Totalmente (\_\_\_) • Bastante (\_\_\_) • Poco (\_\_\_) • Nada de acuerdo (\_\_\_)
- Las consecuencias de la infracción. ESTÁ USTED  
Totalmente (\_\_\_) • Bastante (\_\_\_) • Poco (\_\_\_) • Nada de acuerdo (\_\_\_)

(6) ¿Qué tipo de sanción debería aplicarse a los infractores causantes de las víctimas graves o mortales? (ENT: Preguntar por cada uno de los tipos de sanciones). SÍ NO

- Sanciones económicas ..... (\_\_\_) (\_\_\_)
- Prisión ..... (\_\_\_) (\_\_\_)
- Suspensión temporal ..... (\_\_\_) (\_\_\_)
- • Retirada total del carné ..... (\_\_\_) (\_\_\_)

(7) Manifieste su grado de acuerdo con las siguientes afirmaciones.  
(ENT: Leer la escala en cada una de ellas).

- (7.a) La finalidad de la sanción es fundamentalmente recaudatoria. ESTÁ USTED...
- Totalmente (\_\_\_) • Bastante (\_\_\_) • Poco (\_\_\_) • Nada de acuerdo (\_\_\_)
- (7.b) Es fundamentalmente educativa. ESTÁ USTED
- Totalmente (\_\_\_) • Bastante (\_\_\_) • Poco (\_\_\_) • Nada de acuerdo (\_\_\_)
- (7.c) Es fundamentalmente castigadora.
- Totalmente (\_\_\_) Bastante (\_\_\_) Poco (\_\_\_) Nada de acuerdo (\_\_\_)
- (8) Piensa que la supervisión o vigilancia policial es:
- Escasa . (\_\_\_) • Adecuada (\_\_\_) • Excesiva (\_\_\_)
- (9) Valore su grado de acuerdo con las siguientes afirmaciones (ENT: Leer la escala en cada una de ellas)
- (9.a) P Los agentes se colocan en determinados lugares únicamente para pillarnos. ESTÁ USTED...
- Totalmente (\_\_\_) • Bastante (\_\_\_) • Poco (\_\_\_) • Nada de acuerdo (\_\_\_)
- (9.b) Los agentes se colocan en determinados lugares porque son los más peligrosos. ESTÁ USTED...
- Totalmente (\_\_\_) • Bastante (\_\_\_) • Poco (\_\_\_) • Nada de acuerdo (\_\_\_)
- (9.c) Los agentes se colocan en determinados lugares para poder parar los vehículos con un adecuado nivel de seguridad. ESTÁ USTED...
- Totalmente (\_\_\_) • Bastante (\_\_\_) • Poco (\_\_\_) • Nada de acuerdo (\_\_\_)

- (10) En términos generales, ¿cómo valora el funcionamiento de la justicia en España? (ENT: Leer escala).
- Muy bueno . (\_\_\_) • Bueno.. (\_\_\_) • Regular (\_\_\_) • Muy malo (\_\_\_)
- (11) ¿Cómo valora el funcionamiento de la justicia en España en materia de tráfico y seguridad vial? (ENT: Leer escala)
- Muy bueno . (\_\_\_) • Bueno.. (\_\_\_) • Regular (\_\_\_) • Muy malo (\_\_\_)
- (12) ¿Se ha visto implicado en alguna ocasión en un juicio de tráfico?
- Sí ..... (\_\_\_)
  - No ..... (\_\_\_)
- (13) En calidad de:
- Testigo ..... (\_\_\_)
  - Inculpado ..... (\_\_\_)
  - Víctima ..... (\_\_\_)
  - Profesional ..... (\_\_\_)
- (14) ¿Cree que es justo que el conductor profesional tenga un tratamiento diferente del conductor ordinario?
- Sí ..... (\_\_\_)
  - No ..... (\_\_\_)
- (15) ¿Se deberían crear juzgados especializados en materia de tráfico y seguridad vial?
- Sí ..... (\_\_\_)
  - No ..... (\_\_\_)

(16) Valore de 0 a 10 la eficacia que cree que tendrían las siguientes medidas para disminuir los accidentes de tráfico. (ENT: Únicamente cuando el entrevistado no entienda la pregunta se le aclara: 0 significa que son totalmente ineficaces y 10 que son totalmente eficaces).

- Incrementar el coste de la sanción .....
- Ajustar la sanción económica a las posibilidades económicas del sancionado ..
- Retirada temporal del carné .....
- Retirada total del carné .....
- Incrementar el coste de los seguros .....
- Incrementar la responsabilidad penal (cárcel o prisión) .....
- Incrementar la supervisión policial .....
- El carné por puntos .....
- Trabajos para beneficios de la comunidad INCLUIR .....

(F) SOBRE LA CONDUCTA PROSOCIAL EN EL TRÁFICO

(1) Valore de 0 a 10 la gravedad de los siguientes delitos (0 significa NADA GRAVE y 10 MUY GRAVE):

- Lesiones (\_\_\_)
- Homicidio (\_\_\_)
- Hurto, robo, apropiación indebida, estafa, alteración de los precios...(contra el patrimonio) (\_\_\_)
- Calumnias o injurias (contra el honor) (\_\_\_)

- Amenazas, secuestros, coacciones, detenciones ilegales, etc. (contra la libertad) (\_\_\_)
- Agresión, abuso, acoso sexual o corrupción de menores (contra la libertad sexual) (\_\_\_)
- Contra la seguridad del tráfico .....(\_\_\_)

(2) Valore de 0 a 10 la gravedad de los siguientes delitos contra la seguridad del tráfico (0 significa NADA GRAVE y 10 MUY GRAVE):

- Conducir bajo la influencia del alcohol u otras sustancias (\_\_\_)
- Negarse a someterse a las pruebas legalmente establecidas para comprobar la presencia de alcohol u otras sustancias (\_\_\_)
- Conducir un vehículo con temeridad manifiesta poniendo en peligro la vida o integridad de las personas (\_\_\_)
- Originar un grave riesgo para la circulación al colocar en la vía obstáculos imprevistos, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables o modificando la señalización (\_\_\_)
- Omisión del deber de socorro (\_\_\_)

(3) Una persona prosocial, es aquella que manifiesta conductas de ayuda, solidaridad, cooperación, es decir que se preocupa mucho por los demás. En una escala de 0 a 10 (0 significa NADA y 10 MUCHO), ¿en qué grado se considera usted una persona prosocial? (\_\_\_)

- (4) En una escala de 0 a 10 (0 significa NADA y 10 MUCHO), ¿cómo calificaría la conducta prosocial en general (cooperación, ayuda...) de la población española? (\_\_\_)
- (5) En el ámbito del tráfico, una persona prosocial, es aquella que ayuda, coopera, colabora y facilita la conducción y la circulación de otros usuarios. En una escala de 0 a 10 y como conductor (0 significa NADA y 10 MUCHO), ¿en qué grado se considera usted una persona prosocial?. (\_\_\_)
- (6) En una escala de 0 a 10 (0 significa NADA y 10 MUCHO), ¿cómo calificaría la conducta prosocial en el tráfico (cooperación, ayuda...) de la población española? (\_\_\_)