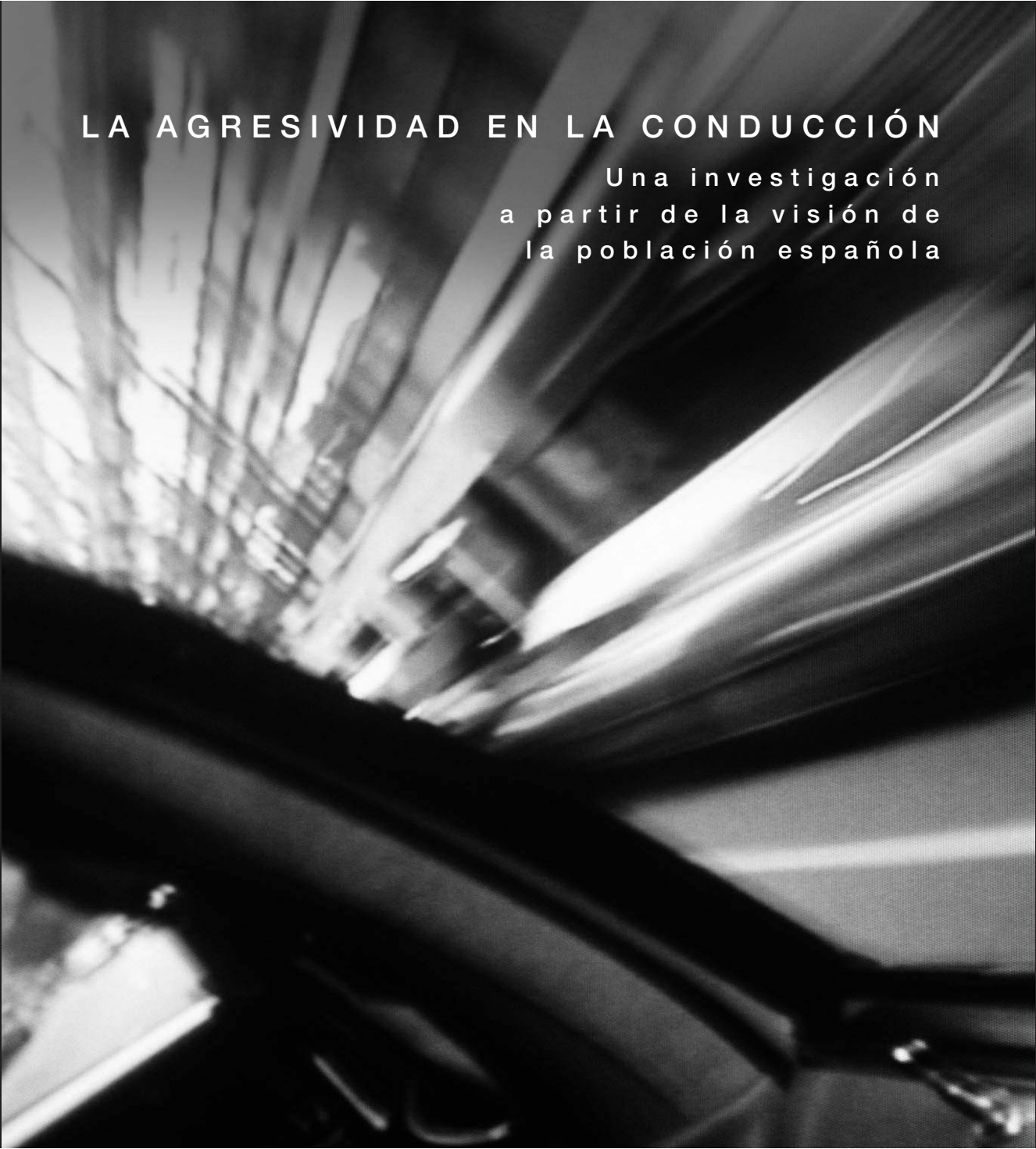




LA AGRESIVIDAD EN LA CONDUCCIÓN Una investigación a partir de la visión de la población española



LA AGRESIVIDAD EN LA CONDUCCIÓN

Una investigación
a partir de la visión de
la población española



www.attitudes.org

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

Cuadernos de Reflexión

Attitudes

Cuadernos

de Reflexión

Attitudes

LA AGRESIVIDAD EN
LA CONDUCCIÓN:

Una investigación a partir de la visión
de la población española.

Autores:

Francisco Alonso

Jaime Sanmartín

Constanza Calatayud

Cristina Esteban

Luis Montoro

Beatriz Alamar

Francisco Toledo

Enrique Chofre

Ignacio Lijarcio

Mauricio Chisvert

Vicente Carrascosa

Con la colaboración de INTRAS

© 2002 Attitudes

Colección: Cuadernos de Reflexión Attitudes

© 2002 los autores: Francisco Alonso,
Jaime Sanmartín, Constanza Calatayud,
Cristina Esteban, Luis Montoro, Beatriz Alamar,
Francisco Toledo, Enrique Chofre, Ignacio Lijarcio,
Mauricio Chisvert y Vicente Carrascosa

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

1ª edición: octubre 2002
ISBN: 84-921875-3-0
Depósito Legal: B-42068-2002
Impreso en papel reciclado

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

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

ÍNDICE

[1]	Introducción	7		
[1.1	Una reflexión para un inicio	8		
[1.2	De vuelta al tráfico	10		
[1.3	Los primeros pasos de un largo camino	20		
[1.4	Dar el paso de realizar un estudio de población: objetivos de este estudio	22		
[1.5	Objetivos de la investigación	28		
[2]	La investigación	33		
[2.1	Muestra utilizada	34		
2.1.1	Distribución de la muestra	35		
2.1.2	Otras características de la muestra	38		
[2.2	Descripción del cuestionario	41		
2.2.1	Datos de los sujetos relacionados con la conducción	42		
2.2.2	Opiniones generales relativas a la percepción e importancia de la agresividad en la conducción	43		
2.2.3	Comportamientos que se consideran agresivos en la conducción y su frecuencia de realización	45		
2.2.4	Situaciones y tipos de vehículos asociados con la agresividad	47		
2.2.5	Soluciones globales y medidas para reducir la agresividad en la conducción	48		
[2.3	Aplicación y formato del cuestionario	49		
[3]	Resultados del estudio	53		
[3.1	Percepciones y opiniones generales en torno a la agresividad en la conducción	54		
3.1.1	Percepción de la importancia de la agresividad en la conducción	56		
3.1.2	Percepción de la frecuencia de la agresividad en la conducción	57		
3.1.3	Percepción de la influencia de la agresividad en los accidentes	60		
3.1.4	Percepción del incremento de la agresividad en la conducción	61		
3.1.5	Percepción sobre si los hombres conducen de forma más agresiva	63		
3.1.6	Percepción sobre si los jóvenes conducen de forma más agresiva	65		
[3.2	Comportamientos que se consideran agresivos en la conducción y su frecuencia de realización	69		
3.2.1	Percepción de los comportamientos que se consideran agresivos	76		
3.2.2	Percepción de la frecuencia de los comportamientos en la conducción realizados por el encuestado	89		
3.2.3	Percepción de la frecuencia de los comportamientos en la conducción realizados por otros	97		
[3.3	Percepción sobre las situaciones en las que se producen conductas agresivas con mayor frecuencia	113		
3.3.1	Diferencias en función de algunas características y circunstancias de los sujetos	115		
[3.4	Tipos de vehículos asociados a la agresividad	128		
3.4.1	Diferencias en función de algunas características y circunstancias de los sujetos	128		
[3.5	Soluciones globales para reducir la agresividad en la conducción	140		
[3.6	Medidas para reducir la agresividad en la conducción	142		
3.6.1	Diferencias en función de algunas características y circunstancias de los sujetos	144		
[4]	Conclusiones	159		
	BIBLIOGRAFÍA	180		
	ANEXOS	181		
	ANEXO 1: Cuestionario utilizado para la entrevista telefónica	181		
	Índice de tablas	192		
	Índice de gráficas	192		

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Una reflexión para un inicio

No hace mucho uno de los autores de este estudio nos contaba:

«... levanté mis ojos del libro alarmado por el grito de lo que creía una señorita en peligro, y vi asombrado en la pantalla del televisor un coche y un slogan “más agresivo que nunca”..»

Al día siguiente comentando el suceso con el resto de autores y, dada esa corriente tendencia a evocar situaciones similares, recordamos otros anuncios con coches que vuelan, que insinúan que las limitaciones establecidas por las señales no están hechas para ellos, que asedian a otros vehículos, etc. Coches que rompen no sólo las leyes de la física o la legalidad, sino de los comportamientos cívicos y éticos más básicos.

También nos vino a la memoria un entrenador y un jugador de un conocido equipo vasco declarando a los cuatro vientos que el único camino para derrotar a otro equipo, habitualmente inmaculadamente blanco, era “jugar con agresividad”; tampoco pudimos dejar de pensar en películas donde los héroes practican o predicán la agresividad y la violencia, dibujos animados donde se llega a situaciones sádicas; *comics* donde se pueden ver torturas, agresiones físicas y psicológicas de todo tipo, juegos para todo tipo de plataformas y soportes, que simulan con todo lujo de detalles y realismo agresiones de todo tipo, incluso en los que delinquir o vulnerar la legalidad hace ganar el juego; prensa y revistas repletas de titulares y noticias en ocasiones brutales; y telediarios y programas presuntamente culturales o divulgativos, o *reality shows*, donde la

La agresividad aparece como un valor dominante en comics, películas, anuncios, juegos, prensa, etc.

La cultura da forma a la mente de las personas y continuamente estamos recibiendo señales asociadas con la agresividad.

agresividad aparece como el valor dominante, como la disposición a actuar que nos hace triunfar en la vida.

Y recordamos a todo ese conjunto de “productos famosos” que pregonan conductas, valores y actitudes insolidarias, competitivas, chaqueteras, farisaicas, incluso xenófobas, que llegan a justificar ciertos tipos de violencia apelando a cualquier ideología, palabra por cierto cada vez más deteriorada y mal utilizada. O en cómo los psicópatas se han convertido en personajes, en la ficción y en la realidad, totalmente fashion, sobre los que se escriben *best-sellers* o se ruedan películas millonarias en espectadores.

Para llegar a la conclusión, no sin tristeza pero tampoco con resignación, de que la agresión y la violencia se manufacturan de mil formas, cuidándose sobremanera su estética, para eso que ahora y siempre se han llamado “públicos objetivos”, segmentos demográficos, poblacionales, políticos, ideológicos, económicos, incluso, modernamente atendiendo a todos los géneros y no sólo al masculino, y eso a lo largo de todo el ciclo vital. Desde los casi bebés hasta los ancianos y las ancianas reciben una y otra vez miles de señales y señuelos que ayudan a construir y / o modificar hábitos, actitudes, valores y, en definitiva, conductas.

Y toda esa secuencia de asociaciones, como una cascada, casi nos ahogaron, por terribles, por evidentes en unos casos e insidiosas en otros, por su capacidad para generar opinión y... acción.

«La cultura da forma a la mente, la cultura nos aporta la caja de herramientas a través de la cual construimos, no solo nuestros mundos, sino nuestras propias concepciones de nosotros mismos y nuestros poderes...»

La cultura tiene un papel capacitador en el desarrollo mental... La mente no podría existir si no fuera por la cultura. La evolución de la mente homínida está ligada al desarrollo de una forma de vida en la que la realidad está representada por un simbolismo compartido por los miembros de una comunidad cultural, en la que una forma de vida técnico-social es a la vez organizada y construida en términos de ese simbolismo. Ese modo simbólico no solo es compartido por una comunidad, sino conservado, elaborado y transmitido a generaciones sucesivas que, a través de este legado, continúan manteniendo la identidad y forma de vida de la cultura. La cultura da forma a las mentes de los individuos... aunque los significados están en la mente, tienen su origen en la cultura en la que se crea. Esto es lo que permite la comunicabilidad y la negociabilidad de los significados.» (Bruner, 1997, 12, 21)

Pero, creyéndonos más que unos pesimistas inteligentes unos optimistas no ingenuos, nos calmamos y coincidimos en que se puede hacer algo, que estábamos haciendo algo... Pero antes de explicar eso volvamos al tráfico para reflexionar un poco más en este problema.

1.2 De vuelta al tráfico

“En Japón, la cortesía es parte de la vida diaria..., pero si quieres experimentar una descortesía japonesa, súbete a un coche. Parece como si la cara cortés desapareciera tan pronto como se comienza a ser una figura anónima dentro de una caja de metal blanca (incluso el color de

los coches se ajusta a una norma y nueve de cada diez coches son blanco hueso). Pero, este extraño cambio de personalidad ciertamente, no es único de los japoneses”
(Sandqvist, 1997)

Vivimos en la civilización del automóvil.

No es arbitrario ni casual que en nuestro inicio relatemos un acontecimiento que asocia la agresividad y la conducción. En realidad lo hacemos como botón de muestra de la gran relación que hay entre la tarea de conducción y esta respuesta emocional, conductual, social y cultural. Partimos de una idea general: el automóvil es un “motor” esencial en nuestra sociedad, amén de un reflejo de la misma.

En efecto, el automóvil hace tiempo que ha dejado de ser un objeto de lujo para convertirse en un elemento de trabajo; hasta el punto de formar parte integrante, de pleno derecho de nuestra sociedad al mismo nivel que la televisión. Las implicaciones de esta situación son múltiples, concerniendo tanto a la economía, como a la salud, a la psicología, a la vida social, etc. En la actualidad, no resultaría excesivo afirmar que vivimos en la civilización del automóvil.

No en vano, los publicistas siempre tan perspicaces fueron los primeros en darse cuenta de este hecho. Así, hace ya algunos años nos mostraron a través de infinidad de eslóganes, no sólo la relevancia que este objeto tecnológico puede tener en nuestras vidas, sino también anticipar algunas de las implicaciones que la simbiosis individuo-automóvil puede tener en el comportamiento humano y en su interacción con el entorno. En estos momentos, su imagen es tan familiar, que es parte esencial del paisaje, su presencia se encuentra en cualquier ámbito: se le consagran revistas especializadas, emisiones de televisión y radio. La publicidad para los nuevos modelos florece por todas partes, sin hacer

El automóvil forma parte de nuestras vidas, cada vez somos más dependientes de este objeto tecnológico.

referencia a los tan apasionados (a nosotros nos lo parecen) como escasos debates sobre la seguridad en las carreteras. Todo ello reflejo a su vez del peso que representa la industria del automóvil y afines en la actividad económica de la mayoría de los países.

Por otra parte, estudios llevados a cabo estos últimos años ponen de manifiesto nuestra dependencia creciente del automóvil. Así, ha aumentado la media de desplazamientos anuales con mayor número de kilómetros recorridos, el parque vehicular y el número de licencias de conducción. Estas cifras en constante progresión, tienen como consecuencia un aumento neto del tráfico, generando situaciones desconocidas hace algunos años cuando el coche nos permitía "ganar tiempo" y los atascos se producían en las grandes urbes en situaciones muy precisas. Era la época en que los fabricantes apostaban por la velocidad para promover sus novedades, los mejores coches nos posibilitaban ir más rápido, desatendiendo los consejos y advertencias realizadas por numerosas instituciones y autoridades de diversa índole y procedencia.

En la actualidad, ha habido una evolución en los hábitos de exigencia, se hace hincapié en los conceptos de seguridad y bienestar y se impone el automóvil en el que "se puede vivir". En realidad, lo consideramos un lugar de confort en el que podemos escuchar música, llamar por teléfono y llevar a cabo otro tipo de comportamientos no necesariamente muy seguros si se realizan mientras se conduce. Existe una tendencia a considerarlo como un refugio, se percibe como la prolongación de nuestro "territorio" privado y un muro de contención contra las agresiones de los otros, esto es, como estar en casa. No es de extrañar que se soporten mal las miradas ajenas o el hecho de que alguien "lo toque", se juzgue como una

El automóvil es considerado como un "territorio" privado, una extensión del "self".

intromisión en nuestra esfera privada. Esta evolución en la forma de considerar a "este objeto de transporte", utilitario en principio, nos incita a afirmar que el automóvil no garantiza ya la transición entre el interior y el exterior, sino que se ha convertido en una prolongación de la esfera doméstica, del "self", representando para algunos un lugar de trabajo o incluso una residencia secundaria.

En este contexto, podemos volver a preguntarnos ¿cómo influye el automóvil en nuestros comportamientos? Y hay una respuesta inmediata y clara: su omnipresencia se traduce en demasiadas ocasiones en más tensión, más cansancio físico y en más agresividad.

La conducta agresiva al volante no es nueva, lo que inquieta es, como demuestran algunos estudios, que se está incrementando de forma preocupante. Cuando conducimos seguimos una tendencia consistente en que la respuesta agresiva se convierta en habitual cada vez que sucede un acontecimiento "desagradable" para el conductor. Estos comportamientos adquieren mayor trascendencia porque, según nos muestran también otros estudios, provocan accidentes de tráfico.

¿Qué consideramos conducta agresiva al volante? El término "agresiva" puede adquirir diferentes significados en función del actor / víctima u observador de la conducta y, en ocasiones, estas diferencias de apreciaciones son el origen mismo de conflictos en la carretera. Sin embargo, la cuestión tampoco es nueva. Desde antaño el derecho se esfuerza por determinar de la forma más aséptica posible cuándo un comportamiento puede ser calificado de agresivo. A este respecto, un experto francés en leyes, después de realizar un estudio exhaustivo de casos, concluía que él estaba en la misma situación que la persona a la que pidieron definir un

elefante; él no supo hacerlo, pero, pese a ello, comprendió que era algo grande.

Y lo cierto es que el problema de la agresividad en la conducción sigue en progreso y lo que más hostiga es la intensidad del estímulo y la utilización considerada inadecuada. Porque aunque actualmente el nivel de educación es más elevado y se podría esperar una mayor comprensión de la acción del otro conductor, el nivel de tolerancia de los errores es más bajo y la respuesta agresiva verbal más frecuente. No en vano, el aforismo,

«Conducir en París, es una cuestión de vocabulario.»
(Michel Audiard)

podría aplicarse actualmente al tráfico de cualquier ciudad grande que muy lejos de representar el orden cartesiano se aproxima más a una jungla urbana.

Si aceptamos este aforismo como cierto, después de más de un siglo de esfuerzo de los investigadores por saber cuál es la capacidad (percepción-toma de decisiones-ejecución) que tiene que tener el conductor para desarrollar la tarea de conducción, podríamos tristemente concluir que es el lenguaje, y consiguientemente podríamos plantear una formación dirigida al incremento del vocabulario y el entrenamiento en la facilitación de la expresión del mismo, y algo más por si éste falla.

A lo comentado hasta el momento hay que añadir aspectos tales como la búsqueda de placer y el asumir un riesgo, en particular, muy presentes en algunos sectores de la población. Lo que buscan algunos en la conducción de un automóvil es olvidar las dificultades diarias, la embriaguez del peligro, el juego con su cuerpo y su vida (y desgraciadamente con la de los demás). Cuestiones todas ellas reveladoras de mecanismos psicológicos, a menudo, disfrazados.

El tráfico de cualquier ciudad grande es más bien una jungla urbana.

El coche ya no es sólo un medio de transporte sino un medio de existir, “golpearlo” supone “fragilizar” simbólicamente a su propietario.

Descubrimos así una curiosa paradoja: por una parte, el coche como objeto tecnológico es la expresión del progreso del avance científico tecnológico que nos "conduce" al bienestar o hacia una mayor calidad de vida. Por otra parte, es revelador de comportamientos que se podrían calificar de primarios. Basta ver algunas consecuencias que colindan el ridículo, cuando dos automovilistas "estresados" llegan hasta la agresión física a causa de acontecimientos que desde la razón podríamos calificar de insignificantes. Nos provoca una regresión: basta con ver la dificultad que tienen algunos de entre nosotros para prestarlo a un amigo ...

Recordemos al respecto el dicho:

«hay tres cosas que no puedes dejar a un amigo: la mujer, la pluma y el coche..., pero si me apuras aun transigiría a ¡las dos primeras! “¿Terrible, no?”»

Hace cincuenta años, el hecho de poseer un coche singularizaba al que lo poseía en relación con el resto de la sociedad. En la actualidad, es exactamente al revés. La norma, es el coche. La integración social pasa por la posesión de este objeto. A partir de esta constatación, que podemos utilizar como común denominador, los comportamientos se parecen y se justifican unos a otros: desatándose comportamientos por "simpatía" -es decir, por imitación- "puesto que el "atasco" tan cercano es agresivo, uno puede también permitírselo".

El coche entronca con elementos tan esenciales como el dinero, la relación con el otro, la seducción, la posesión de un objeto preciado, la estética, la fuerza / potencia, la velocidad, sin olvidar el sentimiento de libertad e independencia que parece procurar aparentemente en ocasiones. Por lo tanto, no se trata simplemente ya de un medio de transporte, sino de un medio de existir ante los demás y ante sí mismo, y "golpearlo" supone "fragilizar"

Los gastos dedicados al automóvil ocupan el tercer lugar, después de los de alojamiento y alimentación.

simbólicamente a su propietario. Este sentimiento explicaría en parte las diferencias de género en la agresividad obtenidas a partir de estudios cuantitativos y que generalmente muestran a los hombres más agresivos al volante que las mujeres.

Naturalmente la cristalización de estas pasiones tiene varios orígenes. Así, los aspectos psicológicos no lo explican todo, necesitan completarse con otros como los de tipo económico o sociológico para que su sentido sea pleno. Los primeros son innegablemente de carácter financiero. Los coches suponen un desembolso importante tanto en la compra como en el mantenimiento. El automóvil incrementa el presupuesto familiar, ocupando el tercer puesto, concretamente después de los de alojamiento y alimentación. Los gastos de utilización se duplicaron entre 1960 y 1999, debido principalmente a la subida de los precios del combustible, del mantenimiento, de los accesorios y de las reparaciones.

En algunos estudios, un 79% de los conductores admite que el coche les hace perder con mucha frecuencia toda medida de sensatez, refiriéndose a la inversión económica y a las conductas impulsivas a las que hemos hecho referencia.

Esta inversión emocional debe ajustarse a la inversión económica que se realiza para evitar la disonancia que ello supondría. El conductor manifiesta: "...invierto mucho en mi coche, si es necesario me endeudo por él, por tanto, es "normal" que lo defienda, que pugne por mantenerlo íntegro". La agresividad como respuesta, el nerviosismo, la irritabilidad, en dos palabras el comportamiento irracional o ilógico, se podría explicar en cuanto el conductor considera que amenazan su estatus de conductor y su inversión.

Resultado, se percibe al automovilista que se acerca

El factor humano es el responsable de aproximadamente el 90% de los accidentes de tráfico.

demasiado, o que roza el parachoques como alguien que arremete contra uno, que contraviene y amenaza el estilo de vida del conductor. Su intrusión en la esfera privada se asimila a una "violación" de lo propio, de ahí el stress, la agresividad, la exasperación y las invectivas a las que da origen.

De lo dicho hasta el momento algún ingenuo podría concluir que el culpable es el automóvil, olvidando al elemento fundamental que le confiere acción, que transforma un potencial de posibles respuestas y utilidades en una concreta, nos referimos obviamente al conductor.

Podemos, aceptando esta conclusión, y siguiendo también la tendencia connatural a la especie humana a no asumir nuestra propia responsabilidad, buscar otros culpables. Y así podemos constatar la dificultad creciente de las infraestructuras viales para absorber la circulación masiva de vehículos de toda clase. El tráfico de algunas ciudades se aparenta a una selva y circular por algunas carreteras supone una aventura en la que el comportamiento agresivo encuentra una justificación y deviene una "norma de supervivencia". Podemos pensar consecuentemente que, entre otros factores, el estrés y la actitud agresiva en la conducción se han convertido en habituales en las grandes ciudades porque las infraestructuras no están adecuadamente preparadas.

Y aunque hubiera algo de cierto en esto, no podemos escondernos, no podemos desviar la atención de nosotros mismos, del factor humano que, a través de numerosas macro-investigaciones, se ha demostrado es responsable de aproximadamente el 90% de los accidentes de tráfico. Y cierto sea decirlo que ya comienzan a haber más voces y personas que asumen esto, y que consecuentemente ven en ello un problema sobre el que hay que hacer algo.

Pero, ¿qué entendemos por conducción agresiva?

De tal forma que a la cuestión que se plantean algunos conductores de: ¿es realmente evitable transformarse en sujetos irritados e irritables de este objeto ciertamente útil pero que debería seguir siendo un objeto? La psicología puede y está desarrollando respuestas y soluciones. No obstante hay que reconocer una conclusión principal, paradójica a primera vista: es necesario saber más. Las reacciones agresivas de los conductores son todavía mal conocidas y poco visibles "directamente", por lo que convendría diseñar indicadores más precisos, sistematizar y homogeneizar la recogida de información. Estos indicadores deberían diferenciar diversas formas de agresividad y la conducta no cívica a las que hemos hecho referencia.

Y en realidad hasta el momento hemos querido abrir una serie de cuestiones tales como: ¿qué entendemos por conducción agresiva?, ¿qué debemos entender como tal?, ¿por qué nos comportamos de forma agresiva en la conducción?, ¿en qué grado nos comportamos de forma agresiva?, ¿qué factores internos nos llevan a ello?, ¿qué estados?, ¿qué elementos externos nos facilitan que aparezca?, ¿qué pensamos nosotros de todos ellos?, ¿qué soluciones podemos implementar para mitigar el problema?, ¿cuáles serían aceptadas mejor por la gente?

Es esta la primera ocasión en la que hemos utilizado el término “conducción agresiva”, y por ende, tal vez es el momento idóneo para hacer una alto al respecto y realizar algunas consideraciones que a lo largo de este libro iremos matizando. Hemos utilizado hasta ahora términos más certeros como “actitud negativa en la conducción”, “conducta agresiva al volante”. Sin embargo, desde una locución anglicista son al uso principalmente los términos “*agressive*

driving” y “*road rage*”⁽¹⁾, para los dos grandes fenómenos inherentes a la agresividad en la conducción (casi cualquiera que sea su expresión o magnitud). Una traducción del primero podría desprender una relación de la agresividad casi unívoca con la actividad de conducir de una determinada forma, con un estilo específico, afectando casi únicamente al conductor como protagonista, excluyendo a otros usuarios. Sin embargo la agresividad en la conducción es algo más, o debe serlo, en el sentido de que implica una situación de tráfico más amplia que la que va pareja al hecho de conducir. Por ello, dado que nos hallamos inmersos en una cuestión que constituye un problema internacional, en muchas ocasiones utilizaremos la expresión “conducción agresiva” y la mantendremos en consideración al termino anglosajón original, donde deberemos leer una acepción más correcta y comprehensiva en nuestro dominio lingüístico como sería “comportamientos relacionados con la agresividad en el ámbito del tráfico”; aunque, por economía lingüista y practicidad, hacemos referencia a la “agresividad en la conducción”. De esta forma, si hablásemos con total propiedad deberíamos hacerlo de conductas y comportamientos relacionados con la agresividad, en el ámbito del tráfico y también de la seguridad vial, o bien el comportamiento/actitud agresivo en el ámbito del tráfico y la seguridad vial, entre los que estaría la conducción agresiva y la “*road rage*”.

⁽¹⁾ Un término que trataremos con detalle más adelante. Baste ahora considerarlo como formas más extremas de agresión en el ámbito del tráfico, cuya traducción, pese a que mantendremos el término en inglés sería “violencia en la carretera”.

1.3 Los primeros pasos de un largo camino

Y como comentábamos anteriormente estamos haciendo algo: estamos comenzando a trabajar en una línea de investigación/intervención con el objetivo de reducir la agresividad en la conducción.

De hecho, varios de los proyectos que llevamos adelante constituyen un paso fundamental para la consecución de este objetivo, que no por difícil, se debe calificar de imposible. Y lo hacemos teniendo la firmeza de que el camino iniciado dará frutos en las cortas distancias y sembrará las semillas que permitan recoger otros en las largas que se caracterizan por su mayor efecto y persistencia.

Pues éste es el espíritu que mueve nuestro trabajo y el del programa social **Attitudes** de Audi que, con su patrocinio, ha hecho posible iniciar y desarrollar este proyecto.

Y en realidad, es importante resaltar que cuando se puso en contacto con el **INTRAS**⁽¹⁾ el programa social **Attitudes** de Audi, y nos transmitió su intención de tratar esta temática dentro de su ya decidida línea de actuación en materia de seguridad y educación vial, lo hizo porque quería trasladar la preocupación expresada por la ciudadanía que consulta su página web. En dicha página⁽²⁾ existe una sección (el vertedero attitudes) donde la gente se deshace de todo aquello que piensa se debería eliminar de la sociedad. Así, en mayo del año pasado se podía constatar que la conducción agresiva junto a la violencia dominaban ese contenedor virtual de todas aquellas cosas que deseábamos tirar.

La investigación es el único modo de obtener herramientas eficaces para alcanzar objetivos con garantías de éxito.

La agresividad en la conducción ha sido poco estudiada en nuestro país, hay una falta de conciencia pública y social.

Y la propuesta del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) de la Universidad de Valencia, muy acorde con estos principios no se hizo esperar. Coincidimos en que si queríamos alcanzar los objetivos, y conocedores de que había mucho camino por recorrer, habría que empezar. Pero empezar por el principio buscando la utilidad social de cada uno de los pasos que diéramos.

En este sentido partimos de un hecho constatable: la agresividad en la conducción ha sido poco trabajada en nuestro país. Y esto es así en las esferas de la investigación y la intervención. Hecho que refleja una falta de conciencia pública y social que se demuestra en la escasez de recursos destinados a esta problemática.

Y el primer paso para actuar, como tantas veces hemos defendido es conocer. Partimos así de la creencia demostrada tantas veces por la ciencia de que es la investigación la única arma que dota a las autoridades, instituciones y profesionales con competencias propias o autoimpuestas de las herramientas eficaces que permitan alcanzar objetivos con cierta garantía de éxito.

Teniendo en cuenta estas premisas, no es arbitrario que la primera actuación fuera la realización de un estudio documental, donde nos aproximáramos a las investigaciones que se han desarrollado (fundamentalmente en otros países) sobre esta temática desde todos los puntos de vista (teórico, de opinión social, prácticos, de intervención, etc.). Dicho estudio comparte protagonismo con otro iniciado paralelamente consistente en una encuesta a la población española (realizada evidentemente a través de una muestra de la misma). En último término y como actividad complementaria se ha planteado la realización de unas Jornadas de Reflexión: *1^{as} Jornadas de Reflexión Attitudes "La agresividad en la conducción"* a través de unos **Focus-groups** (grupos de discusión) que

⁽¹⁾ El Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) se crea, como Instituto Universitario de Investigación propio de la Universitat de València, regulado por la LRU (Ley de Reforma Universitaria), por decreto 105/1995 de la Generalitat Valenciana, de 16 de Mayo de 1995 (<http://webintras.uv.es>).

⁽²⁾ <http://www.attitudes.org>

sirva como tema para la reunión de expertos y responsables en las materias y campos de actuación confluyentes en esta problemática. Con ellas pretendemos impulsar e iniciar un segundo paso en la actividad de investigación-intervención, que desarropado de protagonismo, desde la integración y suma de esfuerzos de instituciones y personas, permita avanzar más y más rápido en el sentido deseado.

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

Las encuestas han sido el método más utilizado y además permiten la comparación de los datos obtenidos entre diferentes estudios.

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

Partimos de una idea universal en el tratamiento de cualquier problemática social y aplicable por consiguiente al problema objeto del presente trabajo: existe una necesidad de medir el grado de incidencia de determinada problemática social en una población específica (en nuestro caso sería la población española). De tal forma que podemos concluir que necesitamos saber el grado de incidencia de la agresividad en la conducción en la población española.

Ahora bien, para adquirir dicho conocimiento, se han utilizado diferentes metodologías (para más información al respecto, ver Alonso et al. 2002) entre las que se encuentran las encuestas. A continuación vamos a describir brevemente algunos de los aspectos tanto “positivos” como “negativos” que desde nuestro punto de vista tienen las mismas.

Las encuestas a la población sobre la agresividad en la conducción ha sido el método más utilizado en investigaciones realizadas en otros países sobre

Las encuestas permiten identificar grupos de riesgo y por tanto llevar a cabo estrategias de intervención específicas dirigidas a poblaciones concretas.

“agresividad en la conducción”, lo que demuestra la importancia de dicha metodología. Además, este hecho posibilita establecer comparativas (con todas las matizaciones preceptivas) entre los distintos países donde se han realizado.

Las encuestas por su propia idiosincrasia tienen asociadas un perjuicio: no representan una medida objetiva de la agresividad en la conducción. Todo lo contrario, en realidad representan una medida subjetiva, reflejo de la percepción de la ciudadanía. Este hecho que puede parecer negativo en primera instancia, no lo es tanto, si pensamos que la percepción subjetiva del problema resulta de gran interés sobre todo desde el punto de vista de la intervención (aplicación de medidas y contramedidas) sobre este “factor de riesgo”.

Y esto es así, por ejemplo, para un factor concreto como es la propia conceptualización de “agresividad en la conducción”, donde podemos detectar e identificar qué conductas en el ámbito del tráfico son entendidas por los sujetos como agresivas en tendencias generales. De este modo podemos saber que existen conductas que desde un punto de vista objetivo se contemplan como conductas de agresividad en la conducción, pero que no son entendidas como tales por el sujeto. Desde el punto de vista de la intervención podemos definir un primer objetivo: modificar ese concepto para que el sujeto entienda como agresivas conductas que en principio no son consideradas por el mismo como tales debido a que constituyen hábitos y estilos de conducción altamente frecuentes.

Pero no solamente obtenemos tendencias generales. Lo cierto es que el cruce de variables nos permite identificar grupos específicos de población con características comunes (en función de la edad, sexo, profesión, etc.) que tienen mayor tendencia a llevar a cabo conductas agresivas en la conducción. Estos grupos tienen dos apellidos desde el punto de vista de

Necesitamos conocer el grado de aceptación social de los distintos tipos de intervenciones.

la intervención “grupos de riesgo” y “público objetivo” (más bien en este segundo caso “público adoptante” desde el marco del Marketing Social). Así, desde el punto de vista de la intervención podemos priorizar las mismas (atendiendo a los mayores grupos de riesgo) y tener en cuenta toda una serie de variables intrínsecas a los miembros de dichos grupos que nos ayuden a definir y programar las estrategias de intervención específicas con mayor garantía de éxito.

Los cuestionarios, a través de otro tipo de ítems, también nos permiten identificar otros factores clásicos tratados en la investigación-intervención en el ámbito del tráfico y la seguridad vial como son los factores de riesgo. En este sentido, las encuestas nos posibilitan conocer qué tipos de vehículos suelen utilizar los conductores más agresivos o qué tipo de factores ambientales (tipo de vía, densidad de tráfico, condiciones meteorológicas, etc.) son generadores o contribuyen a un incremento de la probabilidad de aparición de la agresividad en la conducción.

Desde el punto de vista de la intervención también estos aspectos tienen una clara aplicación, sobre todo si pensamos que podemos controlar (eliminar o modular) ciertos de estos factores a través de medidas que van desde los sistemas del propio vehículo al diseño de las vías y a la gestión del tráfico de las mismas.

En estos casos, factores y grupos de riesgo, se podría replicar con acierto que existen otras metodologías objetivas de estudio con las que podemos tener conocimiento acerca de los mismos. Pero también en esos casos, tal y como demuestra la literatura científica, sería necesario establecer estudios complementarios de corte subjetivo cuyo primer nivel serían las encuestas y cuyos niveles subsiguientes serían entrevistas en profundidad y análisis de casos, todas ellas de carácter subjetivo.

Pero, por si parecieran pocos los beneficios, podemos

apuntar otro relacionado con el tipo de medidas que los ciudadanos piensan son más útiles a la hora de mitigar esta problemática. Evidentemente no es una fuente experta, ni queremos que lo sea, puesto que no estamos buscando desde un punto de vista de eficacia el listado de medidas y contramedidas correctas. Por el contrario, y muy adecuadamente, lo que estamos obteniendo es una medida acerca del grado de aceptación de distintos tipos de intervenciones, hecho éste que es determinante a la hora de atajar un problema tan importante y con una gran implicación social como el que tratamos aquí.

En conclusión, podemos decir que mediante los resultados de una encuesta adecuadamente planteada podemos obtener información vital para el mundo científico y profesional que, como ya hemos defendido tantas veces, deben estar en íntima relación. Para el primero por lo que supone generación de conocimiento inmediato, orientación y determinación del planteamiento de futuras investigaciones que permitan obtener mayor conocimiento, posibilidad de diseño de intervenciones específicas, facilitación de criterios de evaluación de dichas intervenciones, etc. Para el segundo por lo que supone la posibilidad de aplicación de medidas y contramedidas desarrolladas por los investigadores que puedan tener mayor garantía de éxito.

Consecuentemente, se ha de plantear la difusión en foros científicos y profesionales de los que serán ejemplo las 1^{as} Jornadas de Reflexión Attitudes “La agresividad en la conducción”, y que esperemos se extiendan a otras jornadas y congresos de tráfico y seguridad vial con tradición en nuestro país.

Pero, en realidad no hemos acabado con aspectos positivos que tiene un estudio de este tipo. En efecto, los propios resultados de la encuesta no sirven únicamente para la utilización por parte de científicos y profesionales. Su difusión a la sociedad puede servir y de hecho sirve

La difusión de los datos obtenidos puede servir para concienciar al público sobre esta problemática.

Existe una clara preocupación social en torno a la agresividad en la conducción.

para focalizar la atención del público sobre esta problemática, posibilitar la reflexión y el posicionamiento personal y de los entornos del sujeto, contribuyendo de esta manera a una mayor conciencia de los mismos.

Esta tarea comenzará con una campaña propia de Attitudes en diversos medios de comunicación, pero esto no es suficiente, tenemos la responsabilidad de facilitar esta información al mayor número de medios de comunicación para que incluyan la misma en sus difusiones.

Y también, por que no decirlo, entre todos llamar la atención de los decisores políticos que tienen la potestad de destinar recursos a la investigación (todavía queda mucho por investigar) y a la intervención (casi todo está por hacer) sobre esta problemática, en tanto en cuanto constituye claramente una preocupación social que además va creciendo con el tiempo.

Siguiendo con esa necesidad de comunicar, hemos creído en la conveniencia de redactar un libro donde expusiésemos, entre otros, algunos de los resultados de esta investigación que, dada la cantidad de variables que contempla, está dividido en los siguientes capítulos. El espíritu que ha guiado su redacción ha sido el de facilitar su lectura por parte del público lego en materia de agresión en la conducción y sin conocimiento sobre análisis estadísticos y otros aspectos técnicos, sin defraudar al estudioso/experto tanto en materia de seguridad vial como específicamente en la agresión. Para ello, el libro ha sido estructurado en siete capítulos que describimos sucintamente a continuación.

Para permitir una composición mejor acerca de las circunstancias de dónde se han extraído los datos del estudio, hemos redactado un segundo capítulo en el que se describe la metodología del estudio. De esta forma, se ha realizado una descripción del tipo de encuesta, del

La participación de personas expertas en distintos Focus-Groups va a permitir plantear sólidas propuestas de intervención.

cuestionario utilizado, de los criterios de calidad empleados en su aplicación y de las características de la muestra representativa de la población española.

En un tercer capítulo presentamos los más relevantes y significativos resultados del estudio. Atendiendo a los aspectos y áreas temáticas que se trabajan en la encuesta (una entrevista no puede ser infinita, de hecho y como se habrá explicado en el capítulo anterior hace falta ajustar el tiempo de aplicación por muchas razones) este capítulo, que como presupondrán es el de mayor extensión del libro, está a su vez dividido en cuatro apartados:

- Percepciones y opiniones generales en torno a la agresividad en la conducción.
- Comportamientos que se consideran agresivos en la conducción y frecuencia de realización.
- Factores internos y externos con los que se asocia la agresión.
- Efectividad de soluciones globales y medidas específicas para reducir la agresividad.

En el cuarto capítulo se establecen algunos resultados de carácter general, sobre todo los que tienen mayor implicación desde una perspectiva de intervención. Este capítulo no hemos querido que fuera excesivamente extenso, por cuanto existen multitud de análisis posteriores a realizar desde otras ópticas metodológicas que nos pueden dar mayor información; y en segundo lugar porque hemos querido derivar parte de la responsabilidad de las propuestas de intervención a un grupo más amplio de personas expertas a través de los distintos “Focus-Groups” de las 1^{as} Jornadas de Reflexión con los consiguientes beneficios que ello pueda traer (beneficios reflejados en la literatura sobre decisiones grupales).

Acabamos con unas referencias bibliográficas, que corresponden a las que mayormente han inspirado el desarrollo del presente proyecto y que, junto a las

¿Cómo perciben los españoles la agresividad en la conducción?

contribuciones de los autores, han conducido a la consiguiente redacción del libro. No obstante, quisiéramos comentar que en este caso la propia revisión bibliográfica a constituido un proyecto en sí mismo y que el lector ávido de información puede encontrar mayor número de referencias bibliográficas en el libro “La agresividad en la conducción: una visión a partir de las investigaciones internacionales” (Alonso et al. 2002) editado también por Attitudes.

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

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

1.5 Objetivos de la investigación

Esta investigación pretende dar una visión de cómo los conductores españoles contemplan el tema de la agresividad en el transcurso de la conducción de vehículos. Su intención es inicialmente exploratoria, debido a que son escasas las investigaciones llevadas a cabo en el país que contemplen a toda su población.

En este caso, la óptica que se ha adoptado se centra en la percepción de la agresividad que manifiestan los conductores en España a través de la expresión de una serie de opiniones sobre cómo observan el fenómeno, cómo lo valoran o cómo lo relacionan con una serie de factores en el entorno del tráfico. Esto se puede ir concretando más en una serie de reflexiones que pasamos a manifestar:

1. Nos interesa saber cuál es la visión o percepción global que se tiene de la agresividad en la conducción en

¿Qué circunstancias hacen que se produzca agresividad en la conducción?

España. ¿Realmente la opinión generalizada es que es un tema importante en este país? Por otro lado, y en muchas ocasiones de forma independiente, un fenómeno puede ser importante por su gravedad o por sus consecuencias aunque no sea relativamente frecuente. Pero en este caso, ¿realmente el fenómeno es percibido como frecuente? Y ¿qué relación se le atribuye con un fenómeno que sí que es grave y frecuente como la accidentalidad?

2. En torno a este tema, como en muchos otros, existen tópicos y preconcepciones, que pueden o no tener fundamento, pero que forman parte de nuestras creencias habituales y van conformando nuestras actitudes y comportamientos cotidianos. En este sentido, es corriente escuchar que los hombres y los jóvenes conducen más agresivamente que las mujeres y la gente más mayor, o que la agresividad se está incrementando en nuestra sociedad y por ende en el tráfico también.

3. Pero no todo el mundo opina igual, ni cree lo mismo ni percibe las cosas de igual forma. Esto puede ser debido a diversos factores, bien sea porque no todos trabajamos en lo mismo, ni tenemos los mismo estudios, ni el mismo coche, ni lo usamos lo mismo ni para lo mismo. O sencillamente la vida no nos ha tratado igual como mujeres y hombres, que opinamos y creemos en cosas distintas según el capítulo de ésta que nos está tocando vivir. Todo ello condiciona indefectiblemente nuestras opiniones y nuestras percepciones, posiblemente también en este tema.

4. Todo depende de todo, pero de algunas cosas más que de otras. Si todo fuera perfecto, por ejemplo el tráfico, la gente sería encantadora conduciendo, sólo con raras excepciones. Pero no es así, hay momentos y situaciones donde distintos tipos de vehículos interaccionan en la vía (conducir es un comportamiento colectivo muchas más veces de las que quisiéramos) y

Posiblemente no interpretamos del mismo modo la misma acción cuando la realizamos nosotros que cuando la llevan a cabo otros conductores.

- se producen coyunturas que podrían propiciar el desencadenamiento de agresividad. ¿Pero nos damos cuenta de esto realmente de forma consciente? ¿Qué circunstancias y hasta qué punto son percibidas en España como propiciadoras de agresividad en el tráfico?
5. Parece que todos tenemos claro cuándo alguien se comporta de forma agresiva conduciendo porque lleva a cabo toda una serie de acciones que nos llevan a esta conclusión. Estas acciones son en ocasiones fácilmente interpretables, puesto que se llegan a manifestar con insultos, gestos o incluso con violencia física. Pero no lo son tanto cuando la acción es una maniobra con el vehículo, una frenada brusca, un adelantamiento a toda velocidad, alguien que parece hacer carreras con los otros conductores. Parece pues conveniente deshilar todo un conjunto de acciones, para ver cómo son interpretadas una a una y centrar más el tema en términos de comportamientos concretos.
6. Esto se complica cuando la acción (un error, una descortesía una violación de las normas de tráfico,...) es percibida en otros e inevitablemente la interpretamos en uno u otro sentido. Porque cuando la realizamos nosotros sí que tenemos clara nuestra intención o falta de ella. Pero, posiblemente no es lo mismo cuando observamos algo en los otros que cuando lo realizamos nosotros mismos.
7. Esta doble óptica o incógnita: ¿cómo se interpretan acciones concretas durante la conducción? Y ¿se interpretan igual si las observo en otros o las realizo yo?, complica la cuestión. En principio nos interesa tener una valoración de cómo se suelen interpretar toda una serie de acciones o comportamientos desde la óptica de la agresividad implicada en ellas. Pero, de forma independiente, también nos interesa cómo se valora la incidencia de éstas, la frecuencia con

Este estudio pretende ofrecer un panorama descriptivo de la agresividad en la conducción en nuestro país.

- que se observan, en función de si las llevan a cabo otras personas o yo mismo. Esto nos ha llevado a la elaboración de una serie de cuestiones en forma de tres escalas, que han sido aplicadas con una ordenación particular, con el fin de estudiar mejor la relación entre estas perspectivas y alcanzar un grado de conceptualización más preciso sobre lo que la gente entiende por agresividad.
8. Finalmente, si se investiga no es sólo para saber, sino para mejorar. De entrada no todo el mundo tiene porqué opinar que las cosas son mejorables, ni siquiera en este ámbito. Pero vale la pena pensar en algunos tipos de medidas, e independientemente (o no) de que luego puedan ser auténticamente eficaces, sería de interés al menos si la gente de la calle lo ve así y en función de qué.
- Todo ello conforma un cuestionario con una serie de áreas temáticas, que han sido condicionadas por las reflexiones vertidas, y que va a ser descrito posteriormente, exponiendo así mismo cómo ha sido aplicado a una muestra de la población española, qué resultados se han obtenido y a qué conclusiones se ha llegado.
- De todas formas son muchas las cuestiones planteadas y una investigación no puede resolver todas las incógnitas, más bien suele decirse que lo que hace es plantear otras nuevas. ¡Malditos investigadores! Así pues el presente estudio no va a querer ir más allá de donde es posible ir, simplemente pretende ofrecer un panorama descriptivo de la temática, aportando datos e ideas que amplíen y complementen el actual escaso conocimiento que tenemos de nuestra realidad en torno a este tema.

2. LA INVESTIGACIÓN

Para la realización de la investigación se ha utilizado una encuesta de población aplicada telefónicamente a una muestra de conductores en España. El cuestionario utilizado incluye preguntas de opinión y escalas de valoración. Ambos aspectos se describirán en los apartados siguientes.

2.1 Muestra utilizada

La extracción de la muestra se ha realizado por un procedimiento de muestreo aleatorio, proporcional a la población, según las variables edad, sexo, Comunidad Autónoma y hábitat, considerando el universo de conductores de vehículo en España de 14 o más años de edad. El tamaño muestral de partida ha sido de 1200 encuestas⁽³⁾.

Para el proceso de muestreo se ha partido de la maqueta que se presenta en la Tabla 1 y en la Tabla 2.

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

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

⁽³⁾ Esto supone operar con un margen de error del ±2,89%, siendo el intervalo de confianza del 95.5% en el caso más desfavorable de p=q=50%.

Comunidad Autónoma	Menos de 10000	De 10001 a 50000	De 50001 a 100000	De 100001 a 500000	Más de 500000	Ambos sexos
Andalucía	50	63	20	47	36	216
Aragón	11	6	0	0	18	35
Asturias	5	11	8	14	0	37
Islas Baleares	5	10	0	10	0	26
Canarias	7	21	3	21	0	52
Cantabria	5	3	2	5	0	16
Castilla y León	33	9	8	23	0	72
Castilla La Mancha	26	13	8	4	0	51
Cataluña	38	44	23	37	44	185
Comunidad Valenciana	24	45	14	18	22	122
Extremadura	17	6	4	4	0	31
Galicia	27	24	10	19	0	80
Madrid	9	16	16	30	86	157
Murcia	3	14	2	16	0	35
Navarra	8	3	0	5	0	16
País Vasco	12	19	8	22	0	61
La Rioja	3	1	0	4	0	8
TOTAL	282	309	124	279	206	1.200

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

2.1.1 Distribución de la muestra

Una vez aplicado el cuestionario, partiendo de la base de la maqueta, se han obtenido un total de 1228 encuestas para sujetos con permiso o licencia de conducción. Los encuestados han sido filtrados nuevamente en las primeras preguntas y, concretamente, cuando se le ha preguntado por *¿cuál es la frecuencia de utilización del vehículo?* A aquellos sujetos que han contestado "nunca", se les ha pasado directamente a los datos de clasificación. Con ello hemos conseguido 1079 que se considerarán como válidos a efectos del total de la encuesta y

Tras filtración de los datos hemos obtenido una muestra representativa de 1079 sujetos.

Los encuestados más jóvenes tenían 14 años.

representativos del universo de conductores (que tienen carné y además conducen) de 14 años o más en España⁽⁴⁾. La muestra distribuida por edad y sexo, de una forma más conveniente para los análisis posteriores, se puede ver en la Tabla 3.

Tabla de contingencia Edad * Sexo

			Sexo		Total
			Hombre	Mujer	
Edad	14-17	Recuento	14	4	18
		% de Edad	77,8%	22,2%	100,0%
		% de Sexo	2,4%	0,8%	1,7%
	18-22	Recuento	55	45	100
		% de Edad	55,0%	45,0%	100,0%
		% de Sexo	9,3%	9,3%	9,3%
	23-29	Recuento	98	88	186
		% de Edad	52,7%	47,3%	100,0%
		% de Sexo	16,5%	18,1%	17,2%
	30-39	Recuento	111	108	219
		% de Edad	44,9%	55,1%	100,0%
		% de Sexo	18,7%	28,0%	22,9%
	40-49	Recuento	111	4	18
		% de Edad	50,7%	49,3%	100,0%
		% de Sexo	18,7%	22,3%	20,3%
	50-64	Recuento	109	92	201
		% de Edad	54,2%	45,8%	100,0%
		% de Sexo	18,4%	19,0%	18,6%
	65 ó más	Recuento	96	12	108
		% de Edad	88,9%	11,1%	100,0%
		% de Sexo	16,2%	2,5%	10,0%
Total		Recuento	594	485	1079
		% de Edad	55,1%	44,9%	100,0%
		% de Sexo	100,0%	100,0%	100,0%

Tabla 3: Distribución de la muestra por edad y sexo.

(4) Esto supone, en el caso más desfavorable de p=q=50%, operar con un margen de error de ±3,05%, siendo el intervalo de confianza del 95,5% y de ±2,89%, siendo el intervalo de confianza del 95%.

La distribución por Comunidad Autónoma y sexo se puede observar en la Tabla 4.

Tabla de contingencia Comunidad Autónoma * Sexo

			Sexo		Total
			Hombre	Mujer	
Comunidad Autónoma	Cataluña	Recuento	98	62	160
		% de Sexo	16,5%	12,8%	14,8%
	País vasco	Recuento	32	25	57
		% de Sexo	5,4%	5,2%	5,3%
	Navarra	Recuento	6	8	14
		% de Sexo	1,0%	1,6%	1,3%
	Cantabria	Recuento	8	6	14
		% de Sexo	1,3%	1,2%	1,3%
	La Rioja	Recuento	4	3	7
		% de Sexo	0,7%	0,6%	0,6%
	Aragón	Recuento	17	15	32
		% de Sexo	2,9%	3,1%	3,0%
	Galicia	Recuento	42	37	79
		% de Sexo	7,1%	7,6%	7,3%
	Asturias	Recuento	14	19	33
		% de Sexo	2,4%	3,9%	3,1%
	Castilla y León	Recuento	35	29	64
		% de Sexo	5,9%	6,0%	5,9%
	Castilla-La Mancha	Recuento	26	23	49
		% de Sexo	4,4%	4,7%	4,5%
	Madrid	Recuento	83	59	142
		% de Sexo	14,0%	12,2%	13,2%
	Com. Valenciana	Recuento	51	51	106
		% de Sexo	9,3%	10,5%	9,8%
	Baleares	Recuento	11	9	20
		% de Sexo	1,9%	1,9%	1,9%
	Murcia	Recuento	17	14	31
		% de Sexo	2,9%	2,9%	2,9%
	Extremadura	Recuento	14	14	28
		% de Sexo	2,4%	2,9%	2,6%
	Andalucía	Recuento	108	89	197
		% de Sexo	18,2%	18,4%	18,3%
	Canarias	Recuento	24	22	46
		% de Sexo	4,0%	4,5%	4,3%
Total		Recuento	594	485	1079
		% de Sexo	100,0%	100,0%	100,0%

Tabla 4: Distribución de la muestra por Comunidad Autónoma y sexo.

2.1.2 Otras características de la muestra

Otros aspectos importantes a considerar en estudios sobre el comportamiento en la conducción son los referentes a la experiencia, exposición al riesgo e historial de accidentes previos.

En cuanto a la **experiencia en la conducción**, se ha estimado a partir de la pregunta “¿desde hace cuánto tiempo conduce de forma habitual y continuada?” Los resultados se pueden observar en la Tabla 5, en

Tabla de contingencia Años conduce * Sexo

			Sexo		Total
			Hombre	Mujer	
Años conduce	<3	Recuento % de Años conduce % de Sexo	72 46,8% 12,1%	82 53,2% 16,9%	154 100,0% 14,3%
	3-5	Recuento % de Años conduce % de Sexo	59 45,7% 9,9%	70 54,3% 14,4%	129 100,0% 12,0%
	6-10	Recuento % de Años conduce % de Sexo	78 50,6% 13,1%	76 49,4% 15,7%	154 100,0% 14,3%
	11-15	Recuento % de Años conduce % de Sexo	66 45,8% 11,1%	78 54,2% 16,1%	144 100,0% 13,3%
	16-20	Recuento % de Años conduce % de Sexo	65 48,1% 10,9%	70 51,9% 14,4%	135 100,0% 12,5%
	21-25	Recuento % de Años conduce % de Sexo	60 57,1% 10,1%	45 42,9% 9,3%	105 100,0% 9,7%
	26-35	Recuento % de Años conduce % de Sexo	84 63,2% 14,1%	49 36,8% 10,1%	133 100,0% 12,3%
	>35	Recuento % de Años conduce % de Sexo	91 96,8% 15,3%	3 3,2% 0,6%	94 100,0% 8,7%
	NS/NC	Recuento % de Años conduce % de Sexo	19 61,3% 3,2%	12 38,7% 2,5%	31 100,0% 2,9%
	Total	Recuento % de Años conduce % de Sexo	594 55,1% 100,0%	485 44,9% 100,0%	1079 100,0% 100,0%

Tabla 5: Distribución de la muestra por años que conduce y sexo.

Tabla de contingencia Kms anuales * Sexo

			Sexo		Total
			Hombre	Mujer	
Kms anuales	1.000-5.000	Recuento % de Kms anuales % de Sexo	74 59,2% 12,5%	51 40,8% 10,5%	125 100,0% 11,6%
	6.000-10.000	Recuento % de Kms anuales % de Sexo	77 63,1% 13,0%	45 36,9% 9,3%	122 100,0% 11,3%
	11.000-15.000	Recuento % de Kms anuales % de Sexo	100 82,0% 16,8%	22 18,0% 4,5%	122 100,0% 11,3%
	16.000-25.000	Recuento % de Kms anuales % de Sexo	96 77,4% 16,2%	28 22,6% 5,8%	124 100,0% 11,5%
	26.000-50.000	Recuento % de Kms anuales % de Sexo	86 78,2% 14,5%	24 21,8% 4,9%	110 100,0% 10,2%
	>50.000	Recuento % de Kms anuales % de Sexo	41 64,1% 6,9%	23 35,9% 4,7%	64 100,0% 5,9%
	NS/NC	Recuento % de Kms anuales % de Sexo	120 29,1% 20,2%	292 70,9% 60,2%	412 100,0% 38,2%
Total			594 55,1% 100,0%	485 44,9% 100,0%	1079 100,0% 100,0%

Tabla 6: Distribución de la muestra por kilómetros anuales recorridos y sexo.

distintos bloques de años en función del sexo y con el total. El total de contestaciones obtenidas es de 1048 (56,4% hombres y 43,6% mujeres). La distribución es bastante equilibrada, con excepciones bastante habituales entre los grupos de más experiencia (“21-25” y “>35”), aspecto este que se acentúa más en el caso de las mujeres (a partir de “21-25”).

En cuanto a la **exposición al riesgo**, normalmente estimada a partir de los kilómetros promedio al año recorridos, se puede observar en la Tabla 6 los distintos bloques de kilómetros en función del sexo y con el total. El total de contestaciones obtenidas en este caso es menor: 667 y un poco desigual en cuanto al sexo. La

Las mujeres están menos expuestas al riesgo que los hombres.

distribución también es bastante equilibrada, excepto para el caso de ">50.000", como es normal. También se encuentra el desconocimiento de este dato ("NS/NC"), que es mucho más acentuado en el caso de las mujeres. Todo ello indica claramente una mucha menor exposición al riesgo en el caso de las mujeres e incluso un desconocimiento de ello.

El **historial de accidentalidad** se puede estimar utilizando dos estrategias generales: a) delimitando un periodo anterior próximo (el año anterior, los 3 ó 5 últimos años,...), o b) demarcando algún tipo especial de accidente o implicación en ellos (con víctimas, de especial importancia, como conductor, como responsable del mismo,..).

En este caso se ha preferido hacer la pregunta de esta forma: *"Como conductor ¿cuántos accidentes de tráfico ha tenido con algún tipo de víctima aunque sea leve independientemente de quién haya sido el causante?"*

En la Tabla 7 se observa que se han recogido un total

Tabla de contingencia N° accidentes * Sexo

			Sexo		Total
			Hombre	Mujer	
N° accidentes	0	Recuento % de N° accidentes % de Sexo	444 52,2% 74,9%	407 47,8% 83,9%	851 100,0% 78,9%
	1	Recuento % de N° accidentes % de Sexo	95 62,1% 16,0%	58 37,9% 12,0%	153 100,0% 14,2%
	2	Recuento % de N° accidentes % de Sexo	34 68,0% 5,7%	16 32,0% 3,3%	50 100,0% 4,6%
	3 o más	Recuento % de N° accidentes % de Sexo	20 83,3% 3,4%	2 16,7% 0,8%	24 100,0% 2,2%
Total		Recuento % de Años conduce % de Sexo	593 55,0% 100,0%	485 45,0% 100,0%	1078 100,0% 100,0%

Tabla 7: Distribución de la muestra número de accidentes y sexo.

de 1078 respuestas (55,0% hombres y 45% mujeres), distribuidas como ningún accidente ("0"), un accidente ("1"), dos accidentes ("2") y tres o más ("3 ó más"). Aunque las frecuencias para cada caso son bastante desiguales, este tipo de resultados es bastante habitual, comprobándose que la mayor parte de personas no ha tenido ningún accidente con víctima/s cuando iban como conductor (78,9%) y descendiendo el porcentaje conforme aumenta el número de accidentes. También se observa en este caso que va disminuyendo mucho más el número de accidentes en el caso de las mujeres.

2.2 Descripción del cuestionario

El cuestionario compila toda una serie de preguntas que se corresponden con las siguientes áreas o apartados, intentando dar respuesta a las incógnitas planteadas en los objetivos expuestos anteriormente:

1. Cuestiones de filtro.
2. Datos de los sujetos relacionados con la conducción.
3. Opiniones generales relativas a la percepción e importancia de la agresividad en la conducción.
4. Comportamientos que se consideran agresivos en la conducción y su frecuencia de realización.
5. Situaciones y tipos de vehículos asociados con la agresividad.
6. Soluciones globales y medidas para reducir la agresividad en la conducción.
7. Datos de clasificación.

Exposición al riesgo, experiencia, número de accidentes entre otras, constituyen importantes fuentes de información.

En el ANEXO 1 se recoge el texto del cuestionario completo con la ordenación original utilizada para su aplicación. Esta ordenación ha seguido la lógica de los aspectos explorados con algunas excepciones. En primer lugar se han utilizado una serie de preguntas para acotar el universo de aplicación (edad y posesión de permiso o licencia de conducción). Los otros datos de tipo demográfico (sexo, estado civil, nivel de estudios y relativos a la ocupación laboral) se han dejado para el final de la entrevista. Las otras áreas de cuestiones pasaremos a exponerlas con más detalle en los siguientes apartados.

2.2.1 Datos de los sujetos relacionados con la conducción

Este apartado incluye un conjunto de cuestiones de necesaria referencia cuando se investiga el comportamiento en la conducción. Aunque los aspectos fundamentales a tratar, utilizados en la mayoría de investigaciones, giran en torno al nivel de exposición al riesgo (promedio de kilómetros recorridos al año), experiencia (años de conducción de forma habitual y continuada) y experiencia previa de accidentes (número de accidentes como conductor con algún tipo de víctima), en este caso se han incluido otras muchas cuestiones que expondremos más adelante de forma ordenada.

Consideramos que el tener constancia de estas informaciones es especialmente importante, ya que ésta es una de las primeras investigaciones de este tipo que se realiza en todo el territorio español. Conviene pues explorar las posibles relaciones y condicionantes de estos aspectos con la percepción de la agresividad en la conducción.

Con los datos obtenidos tenemos una visión tanto cualitativa como cuantitativa de la experiencia en la conducción de los encuestados.

En primer lugar se han planteado una serie de preguntas sobre su relación profesional con la conducción (P.2), de qué tipo es (P.3) o si su trabajo le supone un uso importante del vehículo (P.4). A ello se ha añadido también la indicación del tipo genérico de permiso o licencia que posee (P.5). Esto nos puede mostrar una visión cualitativa de la experiencia como conductor.

En segundo lugar, y en relación con la experiencia en la conducción desde un punto de vista más cuantitativo, se ha considerado la antigüedad del permiso o licencia (P.6), la frecuencia con la que suele utilizar el vehículo (P.7) y desde cuánto tiempo conduce realmente de forma habitual y continuada (P.8).

En tercer lugar se plantean un conjunto de cuestiones relativas al vehículo que más utiliza, como son el tipo (P.9, P.10 y P.11), el combustible (P.12), la antigüedad (P.14), su marca y modelo (P.15), la potencia (P.16) y el color (P.17).

En cuarto lugar se incluyen las cuestiones referentes al nivel y tipo de uso que se hace, como son el promedio de kilómetros anuales (P.13), el tipo de uso (P.18), el tipo de desplazamientos habituales (P.19 y P.20) y el kilometraje promedio de éstos (P.21).

En quinto y último lugar de este apartado, se le pregunta sobre cuántos accidentes de tráfico con algún tipo de víctima ha tenido como conductor, aunque no sea el causante (P.22).

2.2.2 Opiniones generales relativas a la percepción e importancia de la agresividad en la conducción

Antes de entrar en consideraciones de tipo concreto sobre situaciones o comportamientos relacionados con

La autopercepción como conductores, la frecuencia e importancia que se le da a la agresividad en la conducción así como la valoración de la influencia de ésta en los accidentes son elementos clave.

la agresividad en el tráfico y la conducción, se ha creído conveniente interrogar al sujeto sobre sus valoraciones y apreciaciones generales en torno al tema. Con ello se ha pretendido evitar que, en el transcurso de la entrevista, se vayan preconfigurando y condicionando opiniones conclusivas, tras la revisión pormenorizada de temas y situaciones concretas que se le exige al sujeto en el resto de cuestiones. En este sentido, se pretende captar la opinión general y de partida, sin que piense en detalle en el tema.

Previamente a entrar realmente en el tema se ha aprovechado también para cuestionar al sujeto sobre su autopercepción en relación con su habilidad y prudencia como conductor (P.23). Este aspecto se ha incluido aquí pero no se analizará ni discutirá en este trabajo, aunque podrá ser motivo de otras publicaciones más específicas y técnicas que irán derivando de la aplicación de este cuestionario.

En segundo lugar, se plantea la valoración que tiene, desde el punto de vista del sujeto el tema de la agresividad en la conducción (P.23) y su influencia en los accidentes (P.23). A continuación se cuestiona sobre la frecuencia con que se producen este tipo de situaciones en la conducción (P.24).

También se interroga al encuestado sobre tres tópicos comunes en este ámbito, para que valore su grado de acuerdo (P.25). A saber: que los hombres conducen de forma más agresiva que las mujeres, que los jóvenes también hacen lo mismo respecto de las personas de mayor edad y que la agresividad se ha ido incrementando y lo sigue haciendo.

Hemos centrado nuestra atención sobre determinados comportamientos que pueden suponer ciertos niveles de agresividad.

2.2.3 Comportamientos que se consideran agresivos en la conducción y su frecuencia de realización

En este apartado se compilan (P.26 y P.27) una serie de comportamientos que pueden suponer distintos niveles de agresividad, bien en cuanto a la forma en la que alguien los reproduce, bien en cuanto a cómo son percibidos por quien los observa o los sufre. Este tipo de comportamientos suelen usarse como reactivos en distintos tipos de escalas y cuestionarios que miden aspectos relacionados con la agresividad en la conducción. En este sentido, podemos encontrar instrumentos de medida de la propensión al enfado en la conducción, como el PADS⁽⁷⁾, escalas de cólera en la conducción, como el DAS⁽⁸⁾, o incluso cuestionarios sobre conducta *aberrante*⁽⁹⁾ en la conducción, como el DBQ⁽¹⁰⁾, que incluyen, entre otros, comportamientos relacionados con la agresividad.

En nuestro caso, los reactivos fluctúan en un amplio rango de valencia de agresividad, desde los manifiestamente hostiles (p.e. *“producir daños a otras personas con algún tipo de objeto o arma”*), hasta los de carácter supuestamente indefinido en cuanto a la agresividad (p.e. *“utilizar el carril de la derecha para adelantar”*). Por otro lado cabe distinguir entre aquellos

⁽⁷⁾ *Propensity for Angry Driving Scale* (DePasquale, et al., 2001).

⁽⁸⁾ *Driving Anger Scale* (Deffenbacher et al., 1998).

⁽⁹⁾ Se ha traducido literalmente del original *aberrant*, que tiene otros matices menos marcados en inglés, que hacen referencia a comportamientos de riesgo, errores o fallos en la conducción, o infracciones de las normas de tráfico, intencionadas o no.

⁽¹⁰⁾ *Driver Behaviour Questionnaire*. Originalmente presentado por Reason et al (1990) de la Universidad de Manchester, se han realizado numerosas aplicaciones y adaptaciones, incluso en diversos países: en Gran Bretaña (Parker, West et al, 1995; Lawton et al., 1997), comparando datos de Gran Bretaña, Países Bajos y Finlandia (Parker, Lajunen y Summala, 2002), en Australia (Blockey y Hartley, 1995), en Suecia (Aberg y Rimmö, 1998), incluso en Grecia (Kontogiannis et al, 2002).

El mismo comportamiento es planteado al encuestado desde tres puntos de vista.

ítems que suponen un comportamiento de comunicación (tocar el pito, gritar, hacer luces,...) y aquellos otros que implican acciones que pueden generar dudas acerca de la intención con la que se hacen (p.e. no señalizar una maniobra no tiene porqué suponer agresividad u hostilidad, pero podría generarla en quien sufre las consecuencias de ello). Además hay que añadir que la mayor parte de comportamientos descritos como reactivos pueden, bajo determinadas circunstancias, suponer una clara violación de las normas de tráfico, aunque algunos de ellos sólo pueden llegarse a valorar como meras descortesías (p.e. *“ocupar rápidamente una plaza libre de aparcamiento mientras otro vehículo está a la espera”*).

Este listado de situaciones, que implican comportamientos de personas en el tráfico, se plantea al sujeto en forma de una triple pregunta (conformando 3 escalas⁽¹¹⁾) que hacen referencia a:

(a) La frecuencia con que realizan otras personas estos comportamientos.

(b) La frecuencia con que realiza usted estos comportamientos.

(c) Si se considera que las siguientes situaciones son conductas agresivas.

La ordenación no es casual, ya que en los dos primeros casos (a y b) se pide que valore la frecuencia con que se dan los distintos comportamientos, independientemente de su carácter agresivo. Además, ha de dar las dos respuestas (en referencia a los otros y en referencia a sí mismo) de forma consecutiva y después de la presentación de cada reactivo (P.26). Con

⁽¹¹⁾ Esta primera versión utilizada en este cuestionario de población puede considerarse como el germen de lo que podríamos denominar como la Escala de Percepción de Agresividad en la Conducción (EPAC).

Es importante conocer la relación existente entre distintas zonas, tipos de vías, diferentes situaciones, condiciones meteorológicas, niveles de tráfico y tipos de vehículos y la agresividad en la conducción.

ello se fuerza de alguna manera a que vaya escalando con precisión la relación entre éstas desde el punto de vista de los dos posibles actores de tal acción.

Una vez terminada la lista completa, se realiza otra cuestión múltiple (P.27) en la que se plantea el tercer caso (c), pero se le pide que valore hasta qué punto considera que dichos comportamientos suponen una conducta agresiva. En esta ocasión debe dar de nuevo una respuesta pormenorizada para cada elemento. De esta forma se independiza la valoración previa (a y b), hecha sobre la frecuencia observada en los comportamientos, de la consideración sobre los niveles de agresividad percibida que suponen.

2.2.4 Situaciones y tipos de vehículos asociados con la agresividad

Este apartado plantea, en dos preguntas múltiples, la valoración de la frecuencia con que se pueden observar bajo diversas circunstancias, conductas de agresividad en el tráfico. Cada una recoge un aspecto distinto.

En la primera pregunta múltiple (P.28) encontramos, en primer lugar, que se hace referencia a un grupo de situaciones relacionadas con los tipos de zonas viarias (accesos a ciudades, grandes rondas o vías y casco urbano) y los tipos de vías (autopista y autovía, carretera nacional y carretera secundaria). En segundo lugar se incluyen una serie de situaciones con particulares relaciones con el tráfico (al ir o venir del trabajo, durante el trabajo, en las operaciones de salida y regreso, durante los fines de semana y en las salidas nocturnas de ocio). En tercer lugar se hace referencia a condiciones meteorológicas que pueden afectar al

¿Existe alguna relación entre el tipo de vehículo que se conduce y la agresividad en la conducción?

tráfico (despejado y con sol, frente a condiciones adversas). Finalmente se especifican niveles de tráfico directamente (atascos, tráfico denso, tráfico fluido y sin tráfico).

En la segunda pregunta múltiple (P.29) se plantea la valoración de la frecuencia con la que se encuentran implicados distintos tipos de vehículos que por sus características, tienen elementos diferenciales que pueden hacer que algunas personas les atribuyan relaciones específicas con la agresividad (deportivos, taxis, motocicletas, autobuses, ciclomotores, furgonetas, todo-terrenos y camiones). Existe la creencia común de que personas con más agresividad tienden a adquirir ciertos tipos de vehículos o que, por el contrario, el uso continuado de algunos tipos de vehículos, por motivos profesionales normalmente, hace que los conductores se vuelvan más agresivos. Otra forma de ver la cuestión es considerando que las personas acaban atribuyendo comportamientos agresivos no en función de los estilos personales de conducción, sino en relación con los condicionantes mecánicos o dimensionales de los vehículos.

2.2.5 Soluciones globales y medidas para reducir la agresividad en la conducción

Este apartado comienza con una cuestión de tipo más general, en la que el sujeto se debe decantar (indicando con qué alternativa está más de acuerdo) respecto a la solubilidad del problema de la agresividad en la conducción (P.30). Las alternativas que se plantean son la siguientes:

- 1. La única solución sería cambiar la sociedad en general.

¿Qué efectividad asignan los sujetos a diferentes medidas destinadas a la reducción de conductas agresivas en la conducción?

- 2. Es posible solucionar la agresividad con diversas medidas.
 - 3. No hay solución, la gente agresiva lo seguirá siendo.
- La primera alternativa vincula globalmente la agresividad con la sociedad, derivando su solubilidad en términos de creencias más próximas a la utopía o el idealismo. La segunda, aunque impregnada de un cierto grado de idealismo, permite la cabida de medidas concretas y con cierto nivel de desvinculación de la problemática genérica de lo social.
- La tercera, además de fatalista, vincula directamente los aspectos comportamentales a rasgos inmutables en las personas.
- La siguiente cuestión (P.31) es de tipo múltiple y plantea la valoración de la efectividad de toda una serie de posible medidas, o tipos de medidas, para reducir la agresividad en la conducción. En éstas se plantean penalizaciones (multas, retiradas de permiso, incremento en los seguros), actuaciones viarias (para disminuir la velocidad, para restringir la circulación, para mejorar la fluidez del tráfico), acciones de concienciación y educación (campañas, educación vial, re-educación) e incremento del control (policial, de los ciudadanos, de los pasajeros).

2.3 Aplicaciones y formato del cuestionario

El cuestionario ha sido aplicado durante los meses de Julio y Agosto de 2002, en forma de entrevista telefónica asistida por ordenador (CATI⁽¹³⁾) por la empresa EMER-GfK y de acuerdo con el diseño,

(13) Del inglés *Computer Assisted Telephone Interview*.

especificaciones y supervisión del equipo investigador. Para ello se ha partido de una versión piloto aplicada previamente a 50 casos, con el fin de ajustar la duración, longitud, comprensión y correcto funcionamiento. La duración promedio de la versión definitiva ha sido de 25 minutos, con poca variabilidad debido a que casi todas las cuestiones estaban cerradas y codificadas previamente en cuanto a sus alternativas o estilos de contestación. En el proceso de aplicación EMER-GfK⁽¹⁴⁾ ha realizado toda una serie de controles de calidad que van desde la selección y formación de los entrevistadores, la utilización del sistema QUANCEPT⁽¹⁵⁾, la escucha del 5% de las entrevistas o la utilización de SMS⁽¹⁶⁾. Durante el proceso de aplicación se ha producido un porcentaje de rechazos de tan sólo el 8,15% (109 rechazos frente a 1228 encuestas cumplimentadas). Se consideran rechazos a aquellos casos en los que el sujeto manifiesta no querer responder de entrada al cuestionario. Naturalmente aquí no se incluyen aquellos sujetos que aún aceptando contestar, después de las primeras cuestiones de filtrado de la muestra, no eran conductores o no reunían los requisitos para la cumplimentación de las tasas de la maqueta (ver apartado "2.1 Muestra utilizada").

Durante el proceso de aplicación se ha llevado a cabo un riguroso control de calidad.

⁽¹⁴⁾ EMER GfK asume el "Código Internacional CCI/ESOMAR para la práctica de la Investigación Social y de Mercados" y está certificada por AENOR en el cumplimiento de las Normas de Calidad UNE-EN-ISO 9901.

⁽¹⁵⁾ QUANCEPT es un software CATI que automatiza "inteligentemente" la ruta a seguir por el entrevistador en el cuestionario, de tal modo que al entrevistador le aparecen en pantalla las preguntas que proceden al entrevistado habida cuenta de las respuestas que va produciendo. Además realiza el proceso de codificación y grabación de los datos automáticamente, disminuyendo la tasa de errores.

⁽¹⁶⁾ SMS es un sistema de aleatorización de la muestra que permite introducir bases de datos y seleccionar aleatoriamente la muestra así como aplazar entrevistas para alcanzar la máxima bondad de la muestra ya que no son rechazados los individuos de máxima dificultad de localización y lleva de forma automática el control de las cuotas establecidas previamente.

El cuestionario ha posibilitado distintos formatos de respuesta.

En el cuestionario se han utilizado distintos tipos de formato de respuesta⁽¹⁷⁾, según las características y objetivos de cada cuestión. Los formatos son los siguientes:

1. Planteamiento de alternativa, para escoger una (p.e. sexo, estado civil, si/no, con cuál está más de acuerdo...).
2. Preguntas que requieren una única respuesta abierta, pero relativamente acotada (p.e. edad en años, número de kilómetros en miles, color del vehículo...)⁽¹⁸⁾.
3. Estimaciones en una escala de 0 a 10, que se ha establecido de manera uniforme para todos los casos (p.e. frecuencia, valoración, grado de acuerdo, efectividad...) incremento del control (policial, de los ciudadanos, de los pasajeros).

⁽¹⁷⁾ Puede verse con detalle en el ANEXO 1: Cuestionario utilizado para la entrevista telefónica.

⁽¹⁸⁾ En estos casos se ha tabulado originalmente la respuesta, pero posteriormente pueden aparecer como intervalos de valores agrupados para facilitar su análisis e interpretación.

3. RESULTADOS DEL ESTUDIO

Tablas y gráficas permiten obtener una visión más clara de los datos expuestos.

Para exponer los resultados más importantes encontrados en este estudio, basado en los datos obtenidos con encuesta realizada con el cuestionario descrito anteriormente, se va a seguir un esquema muy similar al que ha inspirado dicho cuestionario. En algunos casos el orden no será exactamente el mismo ya que la secuenciación de los ítems, como se ha explicado en apartados anteriores, tenía una serie de condicionantes específicos, además de los propios de cualquier encuesta.

La exposición se va a acompañar de diversas tablas y datos de tipo estadístico resultantes de los análisis realizados⁽¹⁹⁾, así como gráficas representativas de los mismos. Esto se hace por un doble motivo. En primer lugar para ayudar a una visión más completa y precisa de los resultados más importantes. Por otro lado, el proporcionar los datos más representativos puede permitir al lector comprobar las interpretaciones que se van haciendo de los mismos, e incluso llevarle a sus propias interpretaciones o conclusiones.

3.1 Percepciones y opiniones generales en torno a la agresividad en la conducción

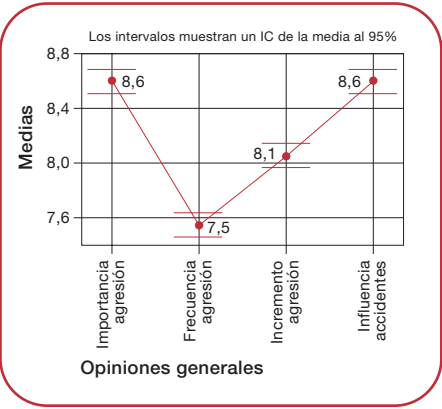
Las opiniones generales sobre el tema de la agresividad podemos calificarlas en su conjunto como de alta valoración (con el fin de simplificar se han recogido sus estadísticos juntos en la Tabla 8). Dentro de la escala común de 0 a 10 utilizada para todas las cuestiones de

(19) La intención más bien exploratoria y descriptiva del estudio ha dirigido los análisis estadísticos hacia la búsqueda de diferencias significativas fundamentalmente. Para ello se han utilizado fundamentalmente modelos de Análisis de la Varianza (multivariados y de medidas repetidas) empleando los módulos ONEWAY, UNIANOVA, GLM y CROSSTABS (este último para las tablas cruzadas de variables categóricas de paquete estadístico SPSS).

valoración, arrojan unos promedios que rondan los 8 puntos, aunque con diferencias significativas ($F= 62,34$; $gl= 5, .4380$; $P< ,001$)⁽²⁰⁾.

OPINIONES	Media	Error tip.	Intervalo de confianza al 95%	
			Límite inferior	Límite superior
Importancia agresividad	8,597	,066	8,468	8,727
Frecuencia agresividad	7,491	,059	7,377	7,606
Incremento agresividad	8,154	,058	8,040	8,268
Influencia accidentes	8,627	,054	8,522	8,732
Hombres>Mujeres	7,998	,061	7,878	8,117
Jóvenes>Mayores	8,348	,062	8,226	8,470

Tabla 8: Estadísticos estimados para las distintas opiniones generales.

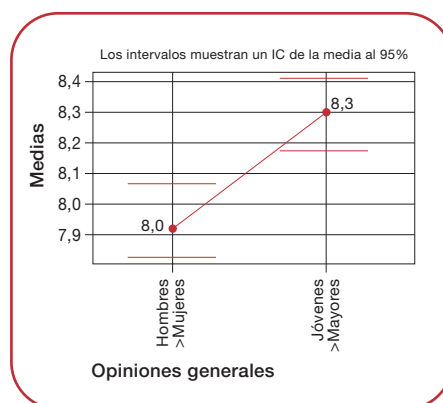


Gráfica 1: Medias para distintas opiniones generales en torno a la valoración del problema de la agresividad en la conducción.

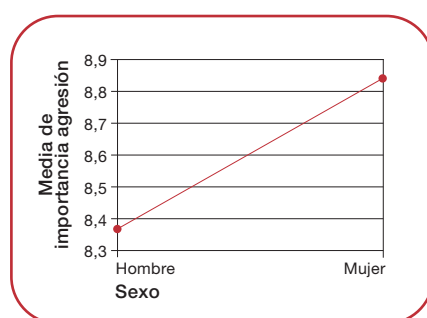
Como se observa en la Gráfica 1, la importancia de la agresividad en la conducción es altamente valorada (Media= 8,597), al igual que la influencia percibida sobre la accidentalidad (Media= 8,627). Su incidencia, en términos de frecuencia también aparece como altamente percibida, aunque un poco menos (Media= 7,491), se observa

también que hay un alto grado de acuerdo en que se ha incrementado y sigue incrementándose (Media= 8,154). Otro aspecto que se trata en estas cuestiones de tipo general hace referencia a los tópicos relativos a la edad y el sexo y su relación con la agresividad en la conducción. En este sentido, se ha observado (Gráfica 2) que la opinión

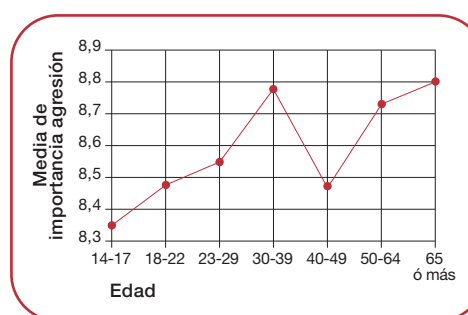
(20) Hay que considerar que en las escalas de 0 a 10 en muchas ocasiones se obtienen rangos de valores promedio agrupados en algún extremo o incluso en el centro. Esto no es un impedimento para obtener resultados estadísticamente significativos mientras que las dispersiones de valores sean pequeñas y se cumplan otra serie de requisitos estadísticos. Pero no hay que confundir esta significación estadística con la valoración interpretativa que se haga sobre qué sentido tiene que una diferencia sea mayor o menor.



Gráfica 2: Medias para opiniones sobre la relación de la agresividad con la edad y el sexo.



Gráfica 3: Medias de valoración de la importancia de la agresividad en la conducción en función del sexo.



Gráfica 4: Medias de valoración de la importancia de la agresividad en la conducción en función de la edad.

general está bastante a favor de que los hombres conducen de forma más agresiva que las mujeres (Media= 8,0), aunque ligeramente menos que respecto a si los jóvenes conducen de forma más agresiva que la gente de mayor edad (Media= 8,3). A continuación trataremos estas opiniones y valoraciones generales en función de los resultados más importantes obtenidos en

cuanto a como varían en función de diferentes características de los encuestados. Para ello trataremos cada cuestión por separado, pero sólo incidiendo en

aquellas en las que se hayan obtenido resultados significativos.

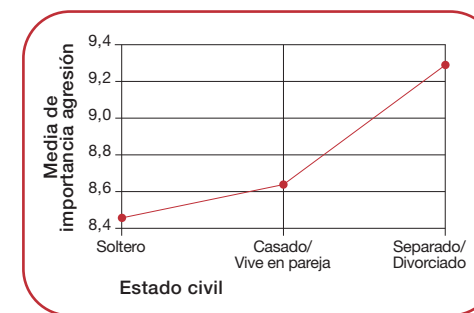
3.1.1 Percepción de la importancia de la agresividad en la conducción

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, tal como se puede observar en la Gráfica 3.

En cuanto a la evolución de la valoración de la importancia de la agresividad con el incremento de la **edad**, no se han encontrado resultados significativos pero, como se muestra en la Gráfica 4, si que parece que haya una tendencia a aumentar con la edad aunque esta

tendencia aparece invertida para el grupo de 40 a 49 años. En cuanto al **estado civil** de los encuestados, se observan también resultados significativos, destacando la mayor valoración



Gráfica 5: Medias de valoración de la importancia de la agresividad en la conducción en función del estado civil.

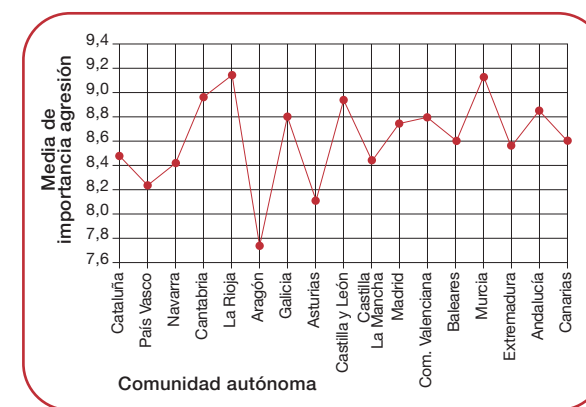
de los separados/divorciados/viudos frente a los casados y solteros, tal como se puede observar en la Gráfica 5.

En relación con las valoraciones que sobre la agresividad hacen los encuestados por **comunidades**

autónomas, a pesar de que no existen

resultados significativos, llaman la atención los valores alcanzados por algunas de ellas. Concretamente, las comunidades de Murcia y La Rioja obtienen los valores

más altos. Por el contrario, los valores más bajos los encontramos en las comunidades de Aragón y Asturias. Estas puntuaciones pueden observarse con detalle en la Gráfica 6.



Gráfica 6: Medias de valoración de la importancia de la agresividad en la conducción por comunidad autónoma.

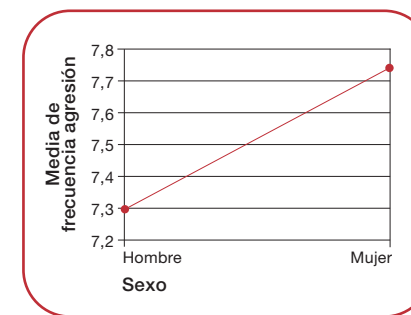
3.1.2 Percepción de la frecuencia de la agresividad en la conducción

Si nos centramos en la variable **sexo**, observamos diferencias significativas entre ambos, siendo mayor la valoración realizada por las mujeres que la realizada por

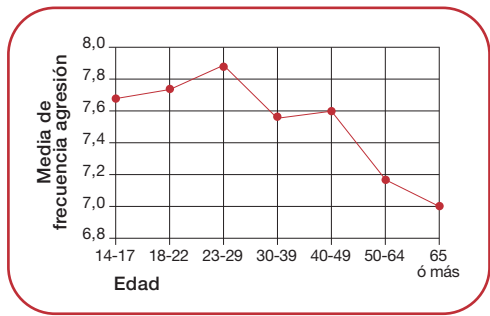
los hombres, tal y como podemos observar en la Gráfica 7.

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

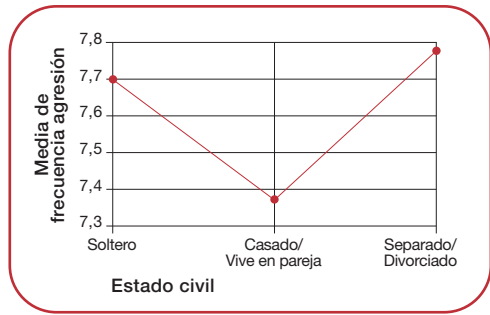
de 18-22 años y finalmente las puntuaciones del grupo de 14-17 años. Las valoraciones más bajas pertenecen a los grupos de 65 ó más y de 50-64 años. Por otro lado, los



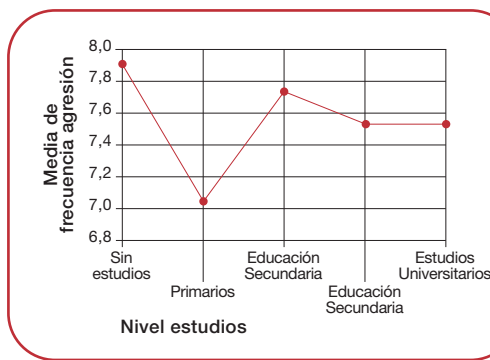
Gráfica 7: Medias de valoración de la frecuencia de la agresividad en la conducción en función del sexo.



Gráfica 8: Medias de valoración de la frecuencia de la agresividad en la conducción en función de la edad.



Gráfica 9: Medias de valoración de la frecuencia de la agresividad en la conducción en función del estado civil.



Gráfica 10: Medias de valoración de la frecuencia de la agresividad en la conducción en función del nivel de estudios.

lugares intermedios son alcanzados por los grupos de 40-49 años y 30-39 años. Todas estas puntuaciones pueden observarse en Gráfica 8.

Si nos centramos en el **estado civil** de los encuestados (ver Gráfica 9), encontramos diferencias significativas en

las valoraciones que éstos realizan sobre la frecuencia de la agresividad en la conducción. Así, los encuestados que pertenecen al grupo separado/divorciado/viudo obtiene los valores más altos seguidos por el grupo de encuestados cuyo estado civil es soltero. Con los valores más bajos se encuentran los encuestados que pertenecen al grupo casado/vive en pareja.

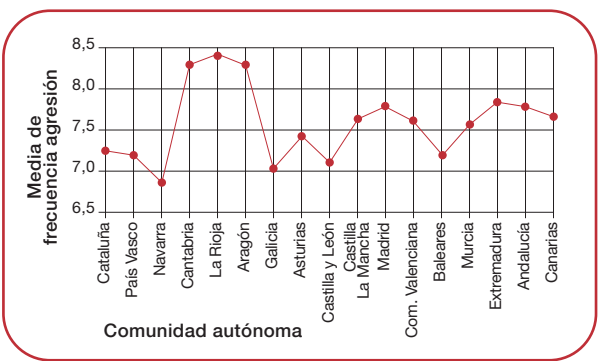
Analizando el **nivel de estudios**

también encontramos diferencias significativas. Concretamente, las valoraciones más altas han sido realizadas por el grupo de encuestados sin estudios, siguiéndole el grupo que ha cursado estudios de Educación Secundaria de Primer Grado. En este caso, el grupo que ha

realizado estudios Primarios alcanza los valores más bajos pudiendo observarse todo ello en la Gráfica 10. Centrándonos en la distribución por **comunidades autónomas**

observamos nuevamente resultados significativos entre los encuestados. Los resultados más elevados se observan

en las comunidades de La Rioja, Cantabria y Aragón. Por otro lado, los resultados más bajos corresponden a Navarra, Galicia, País Vasco y Castilla León (Ver Gráfica 11).



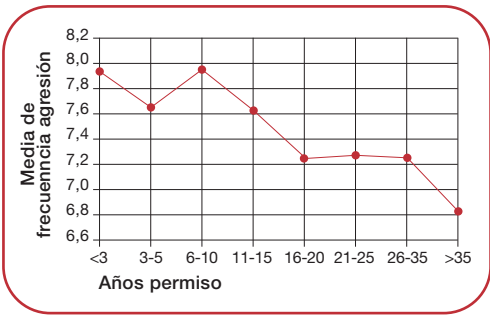
Gráfica 11: Medias de valoración de la frecuencia de la agresividad en la conducción por comunidad autónoma.

La variable **años de permiso** ha producido diferencias significativas en la valoración realizada sobre la agresividad en la conducción. En este sentido, destaca el grupo de encuestados que posee el

permiso entre 6-10 años, y el grupo que tiene el permiso menos de 3 años, por obtener los valores más elevados. Asimismo, el valor más bajo lo obtiene el

grupo que posee el permiso más de 35 años, como podemos apreciar en Gráfica 12.

Del mismo modo, si consideramos la variable **años de conducción** observamos de nuevo diferencias significativas. Como vemos

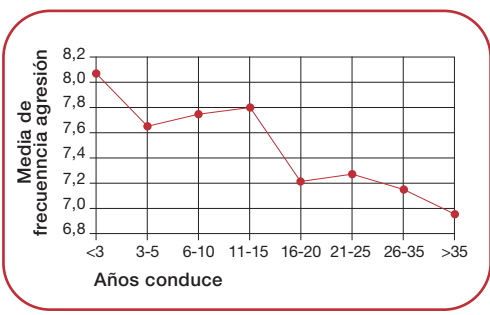


Gráfica 12: Medias de valoración de la frecuencia de la agresividad en la conducción en función de los años de permiso.

detalladamente en la Gráfica 13, en este caso los valores más elevados los alcanzan el grupo que conduce menos de 3 años y el grupo que conduce

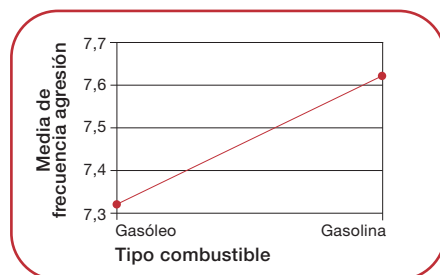
entre 11-15 años. Por el contrario, las puntuaciones más bajas se encuentran entre los encuestados que conducen más de 35 años.

Si tenemos en cuenta el **tipo de combustible** empleado por los vehículos de los encuestados

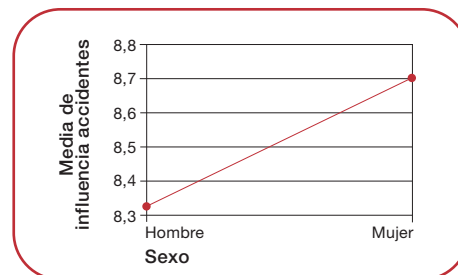


Gráfica 13: Medias de valoración de la frecuencia de la agresividad en la conducción en función de los años de conducción.

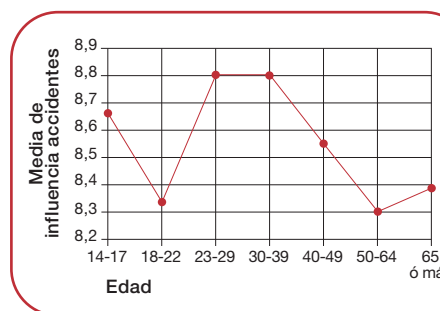
obtenemos de nuevo resultados significativos. En este caso, como podemos observar en Gráfica 14, las puntuaciones más elevadas se encuentran entre los usuarios de la gasolina.



Gráfica 14: Medias de valoración de la frecuencia de la agresividad en la conducción en función del tipo de combustible.



Gráfica 15: Medias de valoración de la influencia de las conductas agresivas en los accidentes en función del sexo.



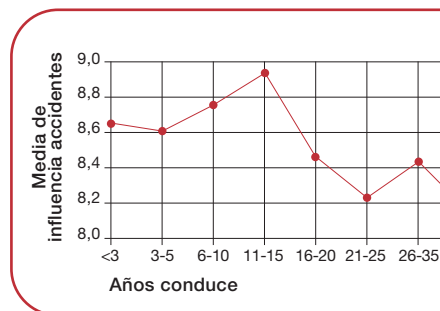
Gráfica 16: Medias de valoración de la influencia de las conductas agresivas en los accidentes en función de la edad.

3.1.3 Percepción de la influencia de la agresividad en los accidentes

Como se observa en la Gráfica 15, tanto los hombres como las mujeres valoran de forma elevada la influencia de la agresividad en los accidentes aunque lo hacen de manera significativamente distinta. Sin embargo las

mujeres valoran más que los **hombres** dicha influencia.

En cuanto a la valoración realizada sobre la influencia de la agresividad en los accidentes en función de la **edad**, nuevamente encontramos diferencias significativas. En este caso, como podemos observar en la Gráfica 16, son los grupos de edades comprendidas entre los 23-29, y 30-39 años, los que alcanzan las puntuaciones más elevadas. Por

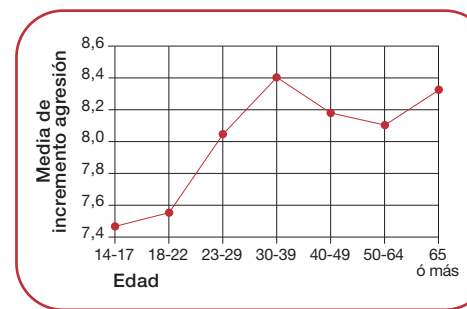


Gráfica 17: Medias de valoración de la influencia de las conductas agresivas en los accidentes en función de los años de conducción.

el contrario, las puntuaciones más bajas pertenecen al grupo de 50-64 años y al grupo de 18-22 años.

Si tenemos en cuenta la valoración que hacen los encuestados de la influencia de la agresividad de los accidentes en función de los **años de conducción** de

nuevo aparecen diferencias significativas. En este caso, como se puede observar en la Gráfica 17, el grupo con 11-15 años de conducción obtiene las valoraciones más



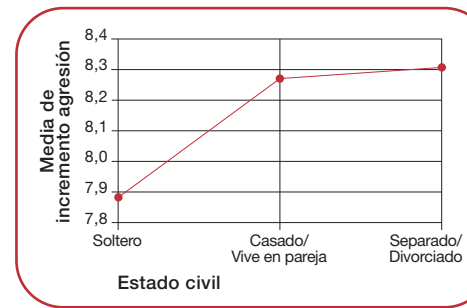
Gráfica 18: Medias de valoración del incremento de la agresividad en la conducción en función de la edad.

elevadas. A continuación se encuentra el grupo que tiene entre 6-10 años de conducción y en el otro extremo el grupo de más de 35 años de conducción que realiza la valoración más baja.

3.1.4 Percepción del incremento de la agresividad en la conducción

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

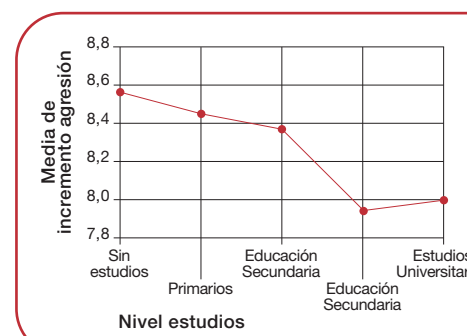
caso, son las personas de edades comprendidas entre los 30-39 años y aquellos que tienen 65 ó más los que alcanzan los valores más altos. Por el contrario, los grupos de menor edad, 14-17 años y 18-22 años, realizan las valoraciones más bajas. Los resultados



Gráfica 19: Medias de valoración del incremento de la agresividad en la conducción en función del estado civil.

aparecen en la Gráfica 18.

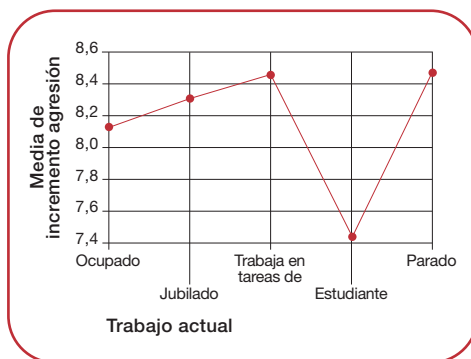
En función del **estado civil** de los encuestados encontramos diferencias significativas en la percepción que éstos tienen sobre el incremento de la agresividad



Gráfica 20: Medias de valoración del incremento de la agresividad en la conducción en función del nivel de estudios.

en la conducción. Así, y como podemos observar en la Gráfica 19, es el grupo de encuestados separado/divorciado/viudo el que lleva a cabo la valoración más elevada. Por el contrario, el grupo de encuestados que pertenece a la categoría soltero obtiene la puntuación más baja.

En la Gráfica 20 de nuevo podemos encontrar resultados significativos. En este caso, y centrando nuestra atención en el **nivel de estudios** de la población encuestada,

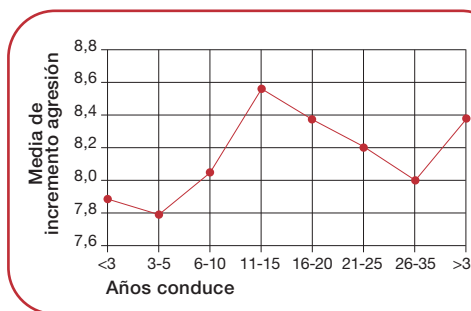


Gráfica 21: Medias de valoración del incremento de la agresividad en la conducción en función del trabajo u ocupación.

aquellos que pertenecen al grupo sin estudios realizan las valoraciones más elevadas. Por el contrario, las valoraciones más bajas proceden del grupo con estudios de Educación Secundaria de Segundo Grado.

La variable **trabajo u ocupación** también ha producido resultados significativos. En

este sentido, es el grupo compuesto por las personas que trabajan en tareas del hogar exclusivamente el que valora en mayor medida el incremento de la agresividad en la conducción seguido por las personas que pertenecen al

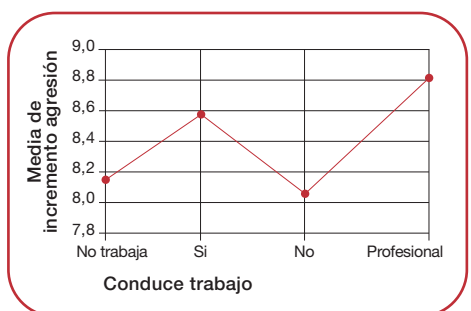


Gráfica 22: Medias de valoración del incremento de la agresividad en la conducción en función de los años de conducción.

grupo de jubilados. Por otro lado, y como se observa en la Gráfica 21, los estudiantes valoran en menor medida este aspecto.

Teniendo en cuenta la variable **años de conducción**, como podemos apreciar en la Gráfica 22, observamos

que se producen resultados significativos. Así, los encuestados con 11-15 años de conducción realizan una valoración más elevada del incremento de la agresividad en la conducción. Le siguen los encuestados con 16-20

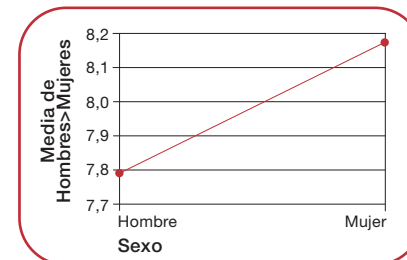


Gráfica 23: Medias de valoración del incremento de la agresividad en la conducción en función de si conduce durante el trabajo.

años de conducción. En el otro extremo se sitúa el grupo de encuestados con 3-5 años de conducción y el grupo con menos de 3 años.

Como se observa en la Gráfica 23, la variable **conducción durante el trabajo** originó diferencias significativas. En este

sentido, los conductores profesionales llevan a cabo una mayor valoración del incremento de la agresividad en la conducción. Por el contrario, la valoración más baja



Gráfica 24: Medias de valoración sobre si los hombres conducen de forma más agresiva en función del sexo.

procede de aquellas personas que no conducen durante el trabajo.

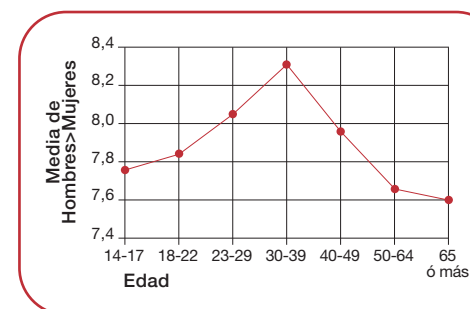
3.1.5 Percepción sobre si los hombres conducen de forma más agresiva

En este caso y como podemos observar en la

Gráfica 24, existen 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**, nuevamente podemos observar diferencias significativas en la valoración que los encuestados realizan sobre si los

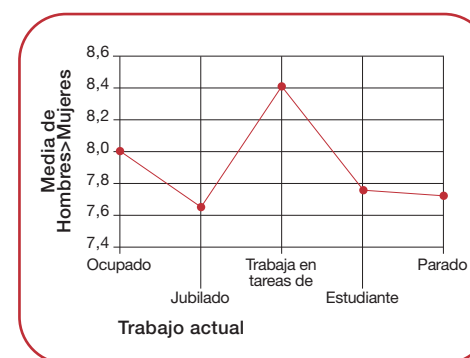


Gráfica 25: Medias de valoración sobre si los hombres conducen de forma más agresiva en función de la edad.

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

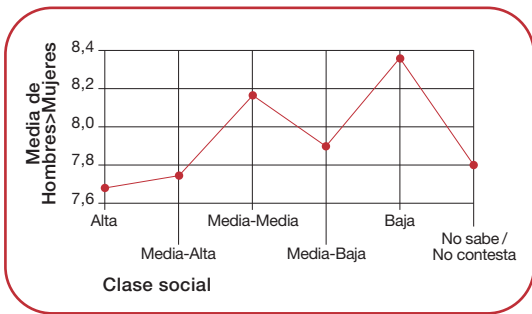
grupo de 50-64 años llevan a cabo las valoraciones más bajas. Estos datos pueden observarse en la Gráfica 25.

Esta misma valoración teniendo en cuenta el **trabajo u ocupación** de los encuestados también produce diferencias significativas. En este caso (ver Gráfica 26), las personas pertenecientes al grupo



Gráfica 26: Medias de valoración sobre si los hombres conducen de forma más agresiva en función del trabajo u ocupación.

que trabaja en tareas del hogar exclusivamente valora que es mayor la agresividad de los hombres en la conducción. Por otro lado, jubilados y estudiantes realizan las valoraciones menores en este sentido.

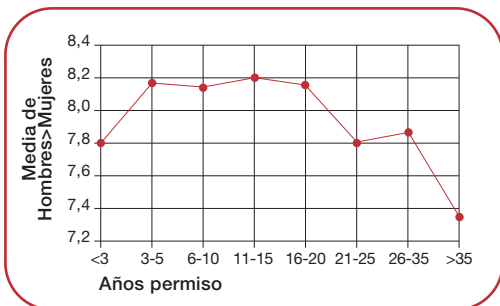


Gráfica 27: Medias de valoración sobre si los hombres conducen de forma más agresiva en función de la clase social.

La variable **clase social** también ha producido resultados significativos. De este modo y como podemos observar en la Gráfica 27, son los encuestados pertenecientes a la clase baja los que valoran de forma más elevada la agresividad en la

conducción por parte de los hombres. Por otro lado, los encuestados pertenecientes a la clase alta y media-alta llevan a cabo las valoraciones más bajas.

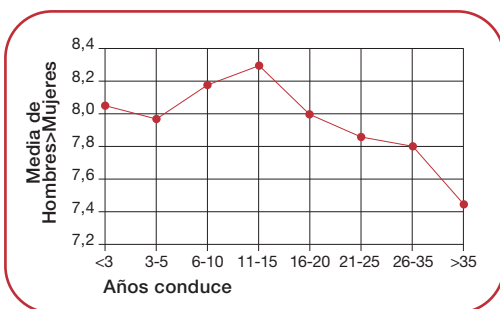
Si tenemos en cuenta los **años de permiso** de los



Gráfica 28: Medias de valoración sobre si los hombres conducen de forma más agresiva en función de los años de permiso.

podemos apreciar en la Gráfica 28, las valoraciones menores corresponden al grupo de encuestados con más de 35 años de permiso.

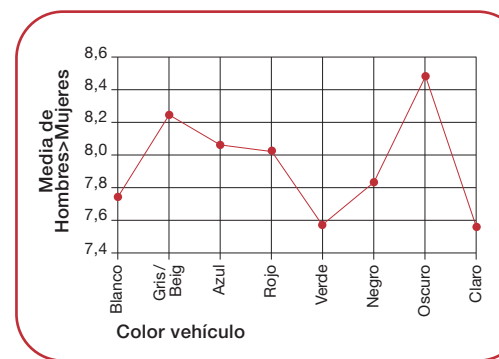
Nuevamente, y como podemos observar en la Gráfica 29,



Gráfica 29: Medias de valoración sobre si los hombres conducen de forma más agresiva en función de los años de conducción.

obtenemos resultados significativos si tenemos en cuenta los **años de conducción** de los encuestados. Así, son los conductores con 11-15 años de conducción, seguidos de los encuestados con 6-10 años de conducción los que valoran que es

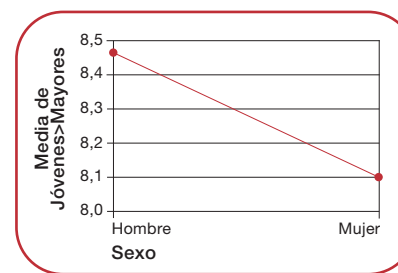
mayor la agresividad de los hombres en esta tarea. Del mismo modo que en el caso anterior, los conductores con más de 35 años de conducción llevan a cabo las valoraciones más bajas en este aspecto.



Gráfica 30: Medias de valoración sobre si los hombres conducen de forma más agresiva en función del color del vehículo.

Si tenemos en cuenta el **color de vehículo** encontramos de nuevo diferencias significativas. Así, observando la Gráfica 30 podemos apreciar que las valoraciones más elevadas relacionan el color oscuro con la mayor agresividad de los hombres en la conducción. En el

otro extremo, el color claro y el color verde se asocian con una menor agresividad en la conducción por parte de los varones.



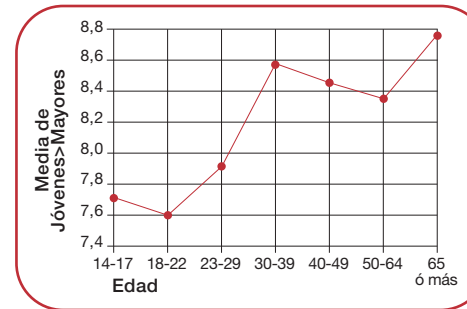
Gráfica 31: Medias de valoración sobre si los jóvenes conducen de forma más agresiva en función del sexo.

3.1.6 Percepción sobre si los jóvenes conducen de forma más agresiva

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. Estas puntuaciones pueden observarse en la Gráfica 31.

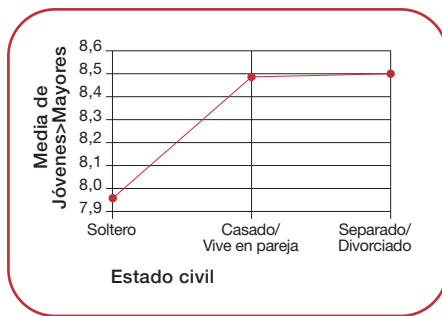
Nuevamente, como vemos en la Gráfica 32, teniendo en



Gráfica 32: Medias de valoración sobre si los jóvenes conducen de forma más agresiva en función de la edad.

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

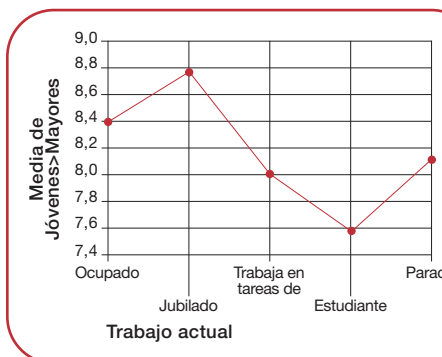
menor la agresividad de los jóvenes en la conducción. Atendiendo al **estado civil** de los encuestados y su relación con la valoración que éstos realizan sobre el aspecto que estamos tratando (si los jóvenes conducen de forma



Gráfica 33: Medias de valoración sobre si los jóvenes conducen de forma más agresiva en función del estado civil.

más agresiva que los mayores) observamos diferencias significativas. En este sentido, los encuestados que pertenecen al grupo de separado/divorciado/viudo llevan a cabo las valoraciones mayores mientras que el grupo de encuestados cuyo estado civil es soltero valora en menor medida el aspecto

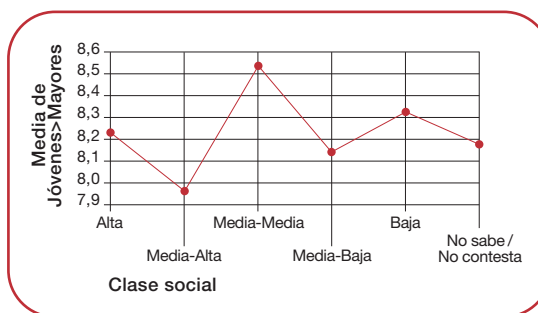
comentado, tal como podemos observar en la Gráfica 33. Centrándonos en el **trabajo u ocupación** de los encuestados observamos que nuevamente se producen



Gráfica 34: Medias de valoración sobre si los jóvenes conducen de forma más agresiva en función del trabajo u ocupación.

resultados significativos. Así, los jubilados consideran en mayor medida que los jóvenes son más agresivos en la conducción. Por el contrario, los estudiantes realizan las valoraciones más bajas sobre este aspecto. Podemos observar estos resultados en la Gráfica 34.

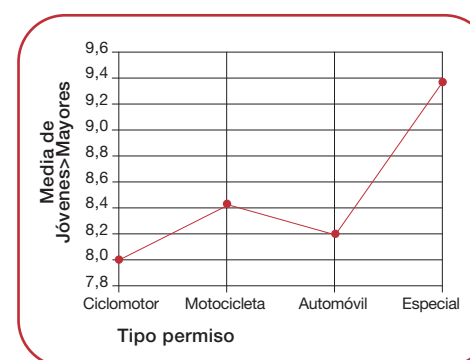
Como podemos advertir en la Gráfica 35, la variable **clase social** produjo diferencias significativas. De este modo, los encuestados pertenecientes a la clase media-media evalúan



Gráfica 35: Medias de valoración sobre si los jóvenes conducen de forma más agresiva en función de la clase social.

en mayor medida que los jóvenes son más agresivos cuando conducen, lo que contrasta con las evaluaciones más bajas al respecto procedentes de la clase media-alta. Como se aprecia en la Gráfica 36, el **tipo de permiso**

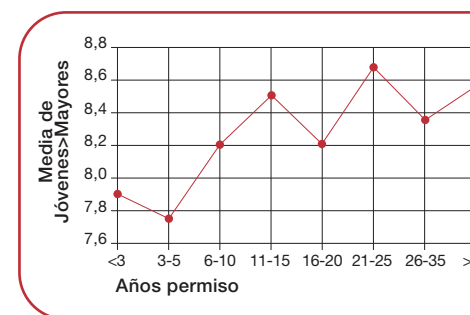
determina diferencias significativas. En este sentido, aquellos conductores de vehículos especiales juzgan mayor la agresividad de los jóvenes en la conducción, mientras que los conductores de ciclomotor juzgan en menor medida este aspecto.



Gráfica 36: Medias de valoración sobre si los jóvenes conducen de forma más agresiva en función del tipo de permiso.

De nuevo, y observando en este caso la Gráfica 37, obtenemos diferencias significativas si consideramos los **años de permiso** de los encuestados. De este modo, las personas con 21-25 años de permiso y aquellos encuestados con más de 35 años de permiso valoran como más elevada la

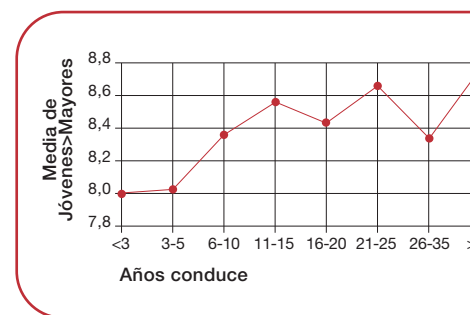
agresividad de los jóvenes en la conducción. En otro sentido, las personas con 3-5 años de permiso seguidas por aquellas con menos de 3 años de permiso realizan valoraciones menores en este



Gráfica 37: Medias de valoración sobre si los jóvenes conducen de forma más agresiva en función de los años de permiso.

aspecto. La variable **años de conducción** también pone de manifiesto la existencia de resultados significativos. En este caso, son las personas con más de 35 años de conducción seguidas por las de

21-25 años de conducción las que consideran que los jóvenes son más agresivos cuando conducen. Por otro lado, las personas con menos de 3 años de conducción y con 3-5 años de conducción se

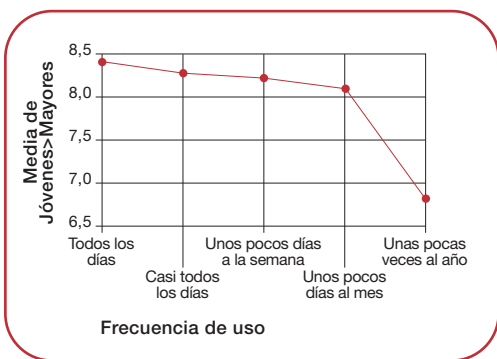


Gráfica 38: Medias de valoración sobre si los jóvenes conducen de forma más agresiva en función de los años de conducción.

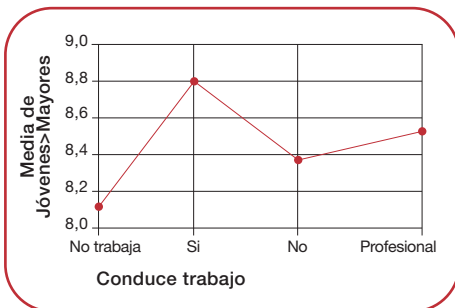
encuentran en el extremo opuesto. Podemos apreciar estos datos en la Gráfica 38.

Como podemos observar en la Gráfica 39, se producen de nuevo diferencias significativas si consideramos la **frecuencia de uso**

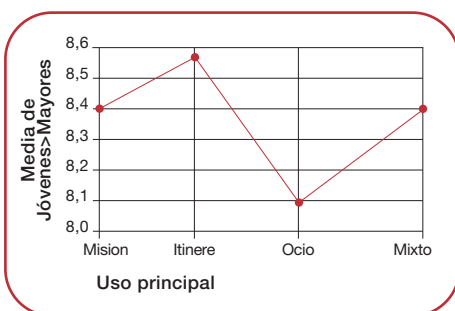
del vehículo. En este caso, los encuestados que conducen todos los días, los que conducen casi todos los días y aquellos que conducen unos pocos



Gráfica 39: Medias de valoración sobre si los jóvenes conducen de forma más agresiva en función de la frecuencia de uso del vehículo.



Gráfica 40: Medias de valoración sobre si los jóvenes conducen de forma más agresiva en función de si conduce durante el trabajo.



Gráfica 41: Medias de valoración sobre si los jóvenes conducen de forma más agresiva en función del motivo de uso del vehículo.

días a la semana consideran que los jóvenes son más agresivos en la conducción. Sin embargo, los encuestados que conducen unas pocas veces al año atribuyen menos agresividad a la conducción realizada por los jóvenes.

La variable **conducción durante el trabajo** pone de nuevo de manifiesto la existencia de resultados significativos. En este caso, las personas que conducen durante el trabajo llevan a cabo

valoraciones más elevadas sobre la conducción agresiva por parte de los jóvenes. Por otro lado, observando la Gráfica 40 podemos apreciar que las valoraciones más bajas proceden de las personas que no trabajan.

Si observamos la Gráfica 41 y

centrándonos en el **motivo de uso del vehículo** encontramos que nuevamente aparecen diferencias significativas. Así, son las personas que utilizan el vehículo "in itinere" las que juzgan en mayor medida la agresividad de los jóvenes en la conducción mientras que aquellas personas que emplean el vehículo fundamentalmente para el ocio juzgan en menor grado este aspecto.

3.2 Comportamientos que se consideran agresivos en la conducción y su frecuencia de realización

Como se indicó cuando se describió el cuestionario, los comportamientos considerados se conforman 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. Para cada uno de éstos se plantean tres preguntas de distinta índole:

- (a) La frecuencia con que realizan otras personas estos comportamientos (OTROS).
- (b) La frecuencia con que realiza usted estos comportamientos (USTED).
- (c) Si se considera que las siguientes situaciones son conductas agresivas (¿es agresivo?).

En los dos primeros casos (a y b) se pide al sujeto que valore en una escala de 0 a 10 la frecuencia. En el último caso (c) se pide que valore en una escala de 0 a 10 hasta qué punto supone una conducta agresiva⁽²¹⁾. Los resultados obtenidos de la aplicación muestran diferencias significativas (ver Tabla 9), tanto para los distintos tipos de cuestiones (TIPO), como para los distintos ítems (ÍTEM), así como para su interacción (TIPO*ÍTEM).

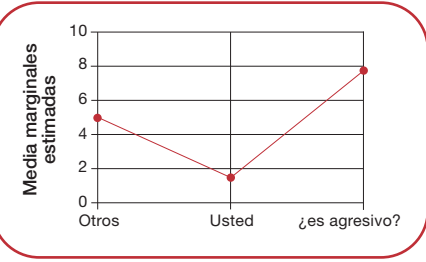
Cuando se trata de estimar en promedio la frecuencia con que otros (OTROS, Media= 4,999) realizan una serie de comportamientos que pudieran ser interpretados como agresivos (además de no deseables, imprudentes,

⁽²¹⁾ En la versión inicial y en la prueba piloto se planteaba también como estimación de la frecuencia en que las conductas se podían considerar como agresivas. Ello resultaba complejo de entender por los sujetos, comprobándose que una valoración más general resultaba más comprensible y no difería en cuanto a los valores dados en la escala.

Grupos de edad	Suma de cuadrados tipo III	gl	Media cuadrática	F	Significación
TIPO	379463,239	2	189731,620	4696,866	,000
Error (TIPO)	61400,955	1520	40,395		
ITEM	19657,472	23	854,673	247,746	,000
Error (ITEM)	60302,431	17480	3,450		
TIPO*ITEM	36421,636	46	791,775	253,394	,000
Error (TIPO*ITEM)	109238,837	34960	3,125		

Tabla 9: Resultados del ANOVA de medidas repetidas⁽²²⁾.

en contra de las normas,...), ello se hace con una valoración considerablemente más alta (más de tres veces el valor) que para el caso en que se estima en



Gráfica 42: Medias de valoración de comportamientos agresivos en función del TIPO de escala.

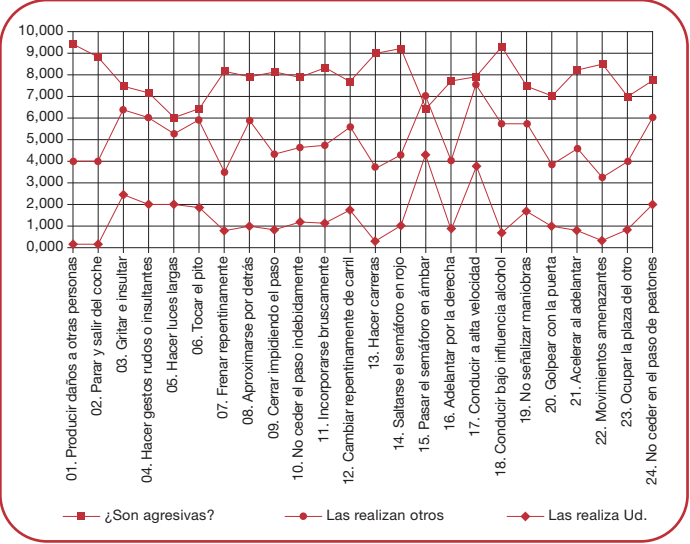
relación a uno mismo (USTED, Media= 1,426), como se puede observar en la Tabla 10 y en la Gráfica 42. Por otro lado, también destaca el alto promedio asignado al conjunto de ítems en cuanto a su consideración como

conductas agresivas (¿es agresivo?, Media= 7,859). Así pues el panorama que se ofrece es que este tipo de conductas, en promedio, son percibidas como bastante indicadoras de agresividad, con una incidencia percibida en los otros media y realizadas por uno mismo en una tasa baja.

TIPO	Media	Error tip.	Intervalo de confianza al 95%	
			Límite inferior	Límite superior
OTROS	4,999	,062	4,878	5,120
USTED	1,426	,038	1,351	1,500
¿es agresivo?	7,859	,049	7,762	7,955

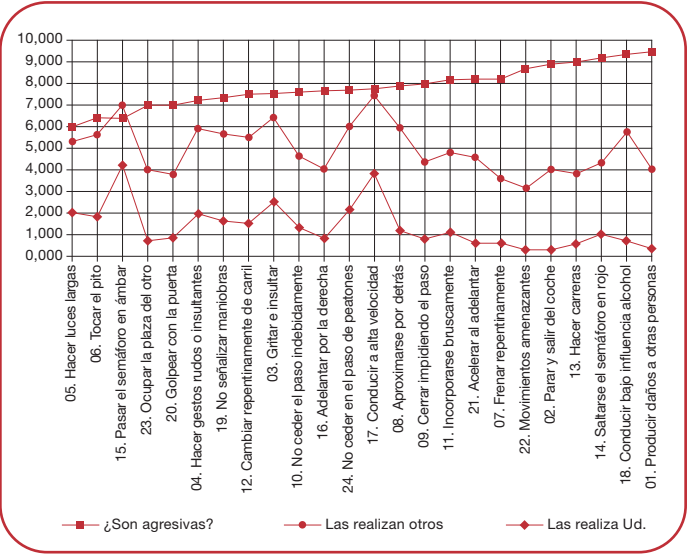
Tabla 10: Estadísticos estimados según el TIPO de escala.

(22) Para su cálculo se ha utilizado el módulo MLG (Modelo Lineal General) para medidas repetidas de SPSS.



Gráfica 43: Medias de valoración de comportamientos agresivos en función del TIPO de escala y del ÍTEM (las etiquetas de éstos se han reducido, resumiendo el texto empleado en el original del cuestionario).

La valoración que se realiza, para cada uno de los comportamientos de la escala (ÍTEM) también es bastante distinta. Esto refleja, como es natural, su variada incidencia en la valoración del comportamiento agresivo en la conducción. En la Gráfica 43 se han representado las medias (ver Tabla 11) pero separadas en función de los tres tipos de valoración (TIPO), observándose un patrón similar, aunque con algunas diferencias interesantes.



Gráfica 44: Medias de valoración de comportamientos agresivos en función del TIPO de escala y del ÍTEM, ordenadas de menor a mayor en función de “¿son agresivos?” (las etiquetas de éstos se han reducido, resumiendo el texto empleado en el original del cuestionario).

Si representamos estos valores (Gráfica 44), pero ordenados según su consideración como agresivos (¿es agresivo?) tendremos una visión más clara de los mismos y de su relación con la frecuencia de realización percibida. Lo primero que podemos observar es que los que presentan más alto valor son “producir daños a otras personas...” y “conducir bajo la influencia del alcohol”, seguidos de cerca por “saltarse el semáforo en rojo” y

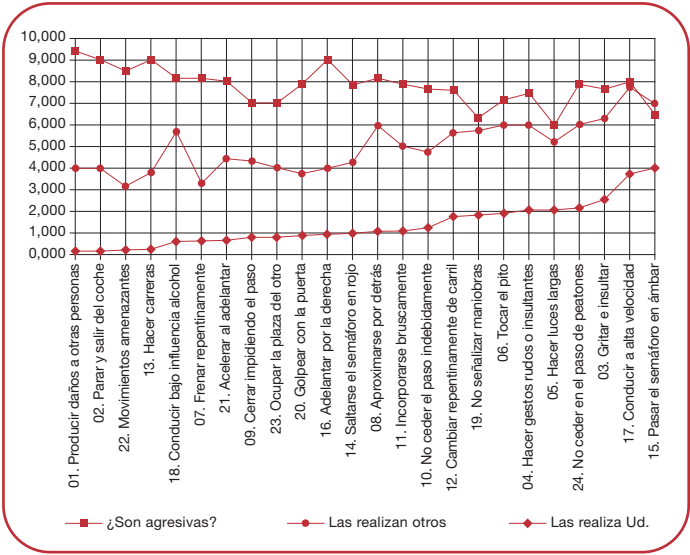
TIPO* ÍTEM												
ITEM	TIPO											
	OTROS				USTED				¿es agresivo?			
	Media	Error tip.	Intervalo de confianza al 95%		Media	Error tip.	Intervalo de confianza al 95%		Media	Error tip.	Intervalo de confianza al 95%	
			Lím. inferior	Lím. superior			Lím. inferior	Lím. superior			Lím. inferior	Lím. superior
1	4,051	,099	3,856	4,246	,332	,037	,259	,406	9,470	,052	9,369	9,572
2	4,017	,095	3,830	4,204	,343	,041	,263	,423	8,855	,065	8,728	8,983
3	6,369	,092	6,189	6,549	2,568	,097	2,378	2,757	7,641	0,72	7,500	7,783
4	5,943	,091	5,765	6,122	20,57	,086	1,888	2,225	7,229	,074	7,082	7,375
5	5,323	,096	5,135	5,512	2,070	,088	1,897	2,242	6,034	,083	5,870	6,198
6	5,894	,091	5,716	6,072	1,930	,080	1,773	2,088	6,423	,081	6,264	6,582
7	3,532	,096	3,344	3,721	,683	,055	,575	,792	8,183	,075	8,036	8,330
8	5,878	,097	5,688	6,067	1,230	,070	1,092	1,367	7,869	,078	7,715	8,022
9	4,288	,097	4,096	4,479	,825	,054	,719	,931	7,972	,078	7,819	8,126
10	4,735	,096	4,547	4,922	1,353	,070	1,217	1,490	7,729	,080	7,573	7,886
11	4,890	,094	4,705	5,074	1,230	,063	1,107	1,353	8,106	,076	7,957	8,256
12	5,570	,090	5,393	5,748	1,683	,075	1,536	1,830	7,636	,077	7,485	7,787
13	3,791	,099	3,596	3,986	,407	,045	,319	,496	8,965	,069	8,829	9,100
14	4,359	,098	4,165	4,562	1,083	,064	,956	1,209	9,074	,066	8,944	9,203
15	7,009	,086	6,839	7,179	4,296	,105	4,089	4,502	6,506	,079	6,351	6,661
16	3,909	,097	3,719	4,099	,947	,066	,818	10,76	7,739	,086	7,570	7,907
17	7,566	,083	7,404	7,729	3,740	,177	3,511	3,969	7,841	,082	7,680	8,002
18	5,650	,092	5,470	5,831	,673	,054	,568	,778	9,297	,059	9,180	9,414
19	5,665	,094	5,481	5,849	1,753	,079	1,598	1,908	7,444	,076	7,295	7,593
20	3,762	,110	3,547	3,978	,899	,063	,776	1,022	7,038	,094	6,854	7,222
21	4,594	,094	4,410	4,778	,686	,050	,588	,784	8,180	,070	8,042	8,318
22	3,163	,092	2,981	3,344	,360	,037	,287	,433	8,564	,065	8,436	8,692
23	4,050	,098	3,857	4,243	,836	,066	,707	,965	7,007	,084	6,841	7,172
24	5,966	,097	5,775	6,157	2,229	,086	2,061	2,397	7,803	,079	7,647	7,958

Tabla 11: Estadísticos estimados según el TIPO e ÍTEM de la escala.

“hacer carreras...”. En el extremo opuesto y de menor a mayor destacan como menos agresivos “hacer luces largas...”, “tocar el pito...” y “pasarse el semáforo en ámbar”. A continuación presentamos el listado con el texto completo ordenado de menor a mayor según su valor medio obtenido:

ÍTEM	¿Son agresivas?
Hacer, con las luces largas, señales repetidas o insistentes	6,034
Tocar el pito insistentemente o de forma continua	6,423
Pasarse el semáforo en ámbar	6,506
Ocupar rápidamente una plaza libre de aparcamiento mientras otro vehículo está a la espera	7,007
Hacer que la puerta del coche golpee contra la de otro coche que está aparcado al lado	7,038
Hacer gestos rudos o insultantes	7,229
No señalizar las maniobras de giros y cambios de carril	7,444
Cambiar repentina y frecuentemente de carril	7,636

ÍTEM	¿Son agresivas?
Gritar e insultar verbalmente	7,641
No ceder el paso cuando el otro usuario de la vía tiene el derecho	7,729
Utilizar el carril de la derecha para adelantar	7,739
No ceder el paso en un paso para peatones	7,803
Conducir a alta velocidad por encima del ritmo normal de circulación de la vía	7,841
Aproximar el vehículo por detrás, "pisando los talones"	7,869
Cerrar con el vehículo, impidiendo el paso	7,972
Incorporarse bruscamente en el carril provocando el frenado del otro vehículo	8,106
Acelerar cuando otro conductor quiere adelantar	8,180
Frenar repentinamente el vehículo, para provocar que el de atrás frene bruscamente	8,183
Hacer movimientos repentinos e inesperados para amenazar a otro conductor	8,564
Parar y salir del coche con el propósito de enfrentarse a otro usuario de la vía	8,855
Hacer carreras con otro conductor	8,965
Saltarse los semáforos en rojo	9,074
Conducir bajo la influencia del alcohol	9,297
Producir daños a otras personas con algún tipo de objeto o arma, o con puñetazos y patadas	9,470



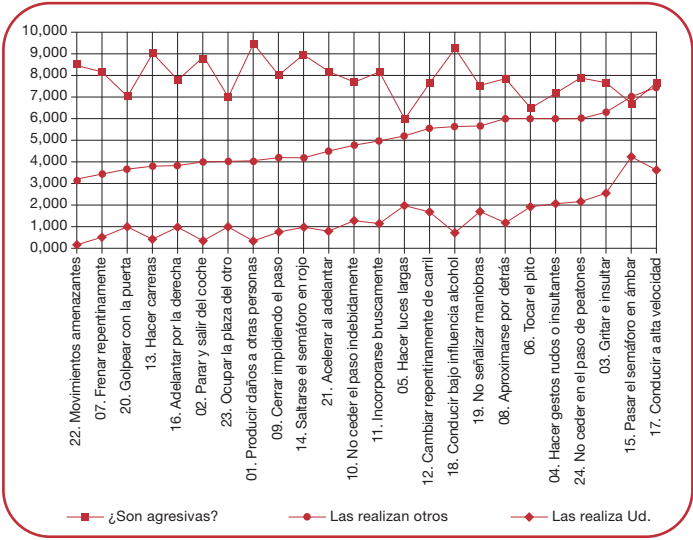
Gráfica 45: Medias de valoración de comportamientos agresivos en función del TIPO de escala y del ÍTEM, ordenadas de menor a mayor en función de “los realiza Ud.” (las etiquetas de éstos se han reducido, resumiendo el texto empleado en el original del cuestionario).

Los datos representados en la Gráfica 45 también nos dicen otras cosas. Quizás podríamos pensar que la frecuencia con la que son percibidas estas acciones debiera disminuir sistemáticamente conforme aumentara su conceptualización como comportamientos que expresan agresividad. Aunque tímidamente, sí que podríamos soportar esta afirmación a no ser que fuera por unos claros picos que parece que rompen el esquema. Esto es así para el caso de “conducir bajo la influencia del alcohol”, “conducir a alta velocidad...”, “gritar e insultar”, “hacer gestos rudos e

insultantes” o “pasar el semáforo en ámbar...”.

Si estos mismos datos los representamos ordenados en función de la frecuencia manifestada por el entrevistado (Gráfica 45), la visión es parecida. Destaca una tendencia creciente poco acentuada a excepción de aquellos ítems que tienen el valor más alto “pasar el semáforo en ámbar” y “conducir al alta velocidad...” y que ya nos habían aparecido antes. A continuación presentamos el listado con el texto completo ordenado de menor a mayor según su valor medio obtenido:

ÍTEM	Las realiza usted
Producir daños a otras personas con algún tipo de objeto o arma, o con puñetazos y patadas	0,332
Parar y salir del coche con el propósito de enfrentarse a otro usuario de la vía	0,343
Hacer movimientos repentinos e inesperados para amenazar a otro conductor	0,360
Hacer carreras con otro conductor	0,407
Conducir bajo la influencia del alcohol	0,673
Frenar repentinamente el vehículo, para provocar que el de atrás frene bruscamente	0,683
Acelerar cuando otro conductor quiere adelantar	0,686
Cerrar con el vehículo, impidiendo el paso	0,825
Ocupar rápidamente una plaza libre de aparcamiento mientras otro vehículo está a la espera	0,836
Hacer que la puerta del coche golpee contra la de otro coche que está aparcado al lado	0,899
Utilizar el carril de la derecha para adelantar	0,947
Saltarse los semáforos en rojo	1,083
Aproximar el vehículo por detrás, “pisando los talones”	1,230
Incorporarse bruscamente en el carril provocando el frenado del otro vehículo	1,230
No ceder el paso cuando el otro usuario de la vía tiene el derecho	1,353
Cambiar repentina y frecuentemente de carril	1,683
No señalizar las maniobras de giros y cambios de carril	1,753
Tocar el pito insistentemente o de forma continua	1,930
Hacer gestos rudos o insultantes	2,057
Hacer, con las luces largas, señales repetidas o insistentes	2,070
No ceder el paso en un paso para peatones	2,229
Gritar e insultar verbalmente	2,568
Conducir a alta velocidad por encima del ritmo normal de circulación de la vía	3,740
Pasarse el semáforo en ámbar	4,296



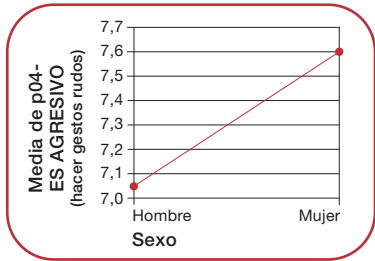
Gráfica 46: Medias de valoración de comportamientos agresivos en función del TIPO de escala y del ÍTEM, ordenadas de menor a mayor en función de “los realizan otros” (las etiquetas de éstos se han reducido, resumiendo el texto empleado en el original del cuestionario).

Nos queda la tercera perspectiva (Gráfica 46), ordenar en función de la frecuencia con que los encuestados observan en los otros tales comportamientos. La tendencia es similar a la frecuencia observada en los

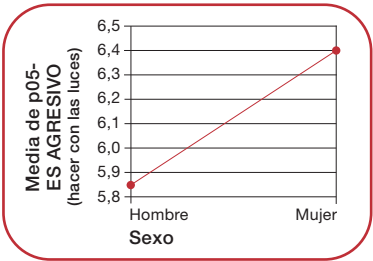
otros, aunque con algunas excepciones. Curiosamente ahora es “conducir a alta velocidad...” más frecuentemente observado que “pasarse el semáforo en ámbar”. También cabe destacar como por debajo, en la línea de las frecuencias relativas al propio encuestado, aparece un pequeño pico más marcado que corresponde a “conducir bajo los efectos del alcohol”. También, como en los casos anteriores hemos obtenido una escala ordenada de frecuencias percibidas, que presentamos a continuación el texto completo de los ítems:

ÍTEM	Las realizan otros
Hacer movimientos repentinos e inesperados para amenazar a otro conductor	3,163
Frenar repentinamente el vehículo, para provocar que el de atrás frene bruscamente	3,532
Hacer que la puerta del coche golpee contra la de otro coche que está aparcado al lado	3,762
Hacer carreras con otro conductor	3,791
Utilizar el carril de la derecha para adelantar	3,909
Parar y salir del coche con el propósito de enfrentarse a otro usuario de la vía	4,017
Ocupar rápidamente una plaza libre de aparcamiento mientras otro vehículo está a la espera	4,050
Producir daños a otras personas con algún tipo de objeto o arma, o con puñetazos y patadas	4,051
Cerrar con el vehículo, impidiendo el paso	4,288

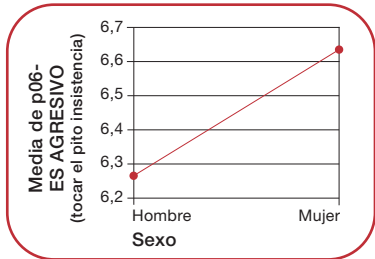
ÍTEM	Las realizan otros
Saltarse los semáforos en rojo	4,359
Acelerar cuando otro conductor quiere adelantar	4,594
No ceder el paso cuando el otro usuario de la vía tiene el derecho	4,735
Incorporarse bruscamente en el carril provocando el frenado del otro vehículo	4,890
Hacer, con las luces largas, señales repetidas o insistentes	5,323
Cambiar repentina y frecuentemente de carril	5,570
Conducir bajo la influencia del alcohol	5,650
No señalizar las maniobras de giros y cambios de carril	5,665
Aproximar el vehículo por detrás, "pisando los talones"	5,878
Tocar el pito insistentemente o de forma continua	5,894
Hacer gestos rudos o insultantes	5,943
No ceder el paso en un paso para peatones	5,966
Gritar e insultar verbalmente	6,369
Pasarse el semáforo en ámbar	7,009
Conducir a alta velocidad por encima del ritmo normal de circulación de la vía	7,566



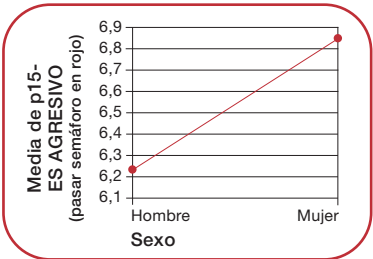
Gráfica 47: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del sexo.



Gráfica 48: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del sexo.



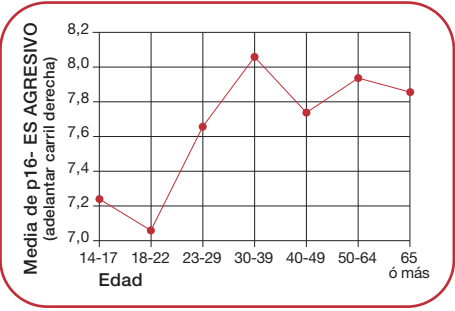
Gráfica 49: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del sexo.



Gráfica 50: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del sexo.

3.2.1 Percepción de los comportamientos que se consideran agresivos

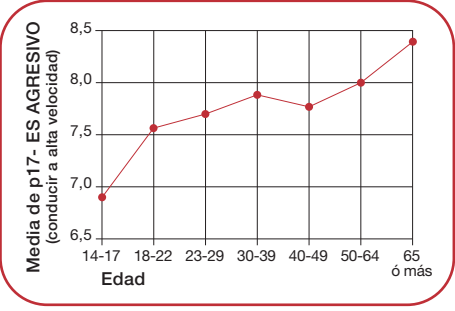
Si tenemos en cuenta el **sexo** de los encuestados, podemos observar en la Gráfica 47, Gráfica 48, Gráfica



Gráfica 51: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función de la edad.

49 y Gráfica 50, que son las mujeres las que valoran en mayor medida como agresivos los siguientes comportamientos que, asimismo, han mostrado diferencias significativas: *"hacer gestos rudos e insultantes"*, *"hacer con las luces largas señales repetidas o insistentes"*, *"tocar el pito insistentemente o de forma continua"*, y *"pasarse el semáforo en ámbar"*.

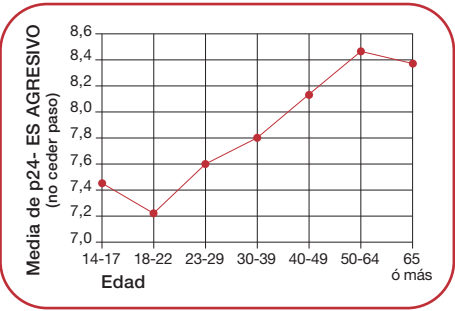
Teniendo en cuenta los grupos de **edad** de los encuestados hemos obtenido resultados significativos



Gráfica 52: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función de la edad.

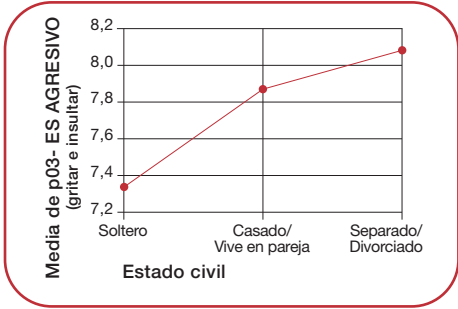
para las conductas: *"utilizar el carril de la derecha para adelantar"*, *"conducir a alta velocidad por encima del ritmo normal de circulación de la vía"* y *"no ceder el paso en un paso de peatones"*. En líneas generales, como podemos observar en la Gráfica 51, Gráfica 52 y Gráfica 53, en

todas ellas son las personas de mayor edad las que realizan las valoraciones más altas. Por el contrario, aquellos encuestados de edades inferiores evalúan en menor medida la agresividad de cada una de las

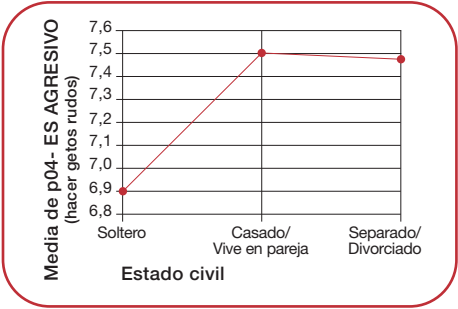


Gráfica 53: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función de la edad.

conductas citadas. Considerando el **estado civil** de los participantes en el estudio y observando la Gráfica 54 y Gráfica 55, podemos apreciar resultados significativos para las conductas *"hacer gestos rudos e insultantes"*, *"cerrar con el vehículo impidiendo el paso"*, *"no ceder el paso cuando el otro usuario de la vía tiene el derecho"*, *"cambiar repentina y frecuentemente de carril"*, *"utilizar el carril de la derecha para adelantar"* y *"ocupar rápidamente una plaza libre de*

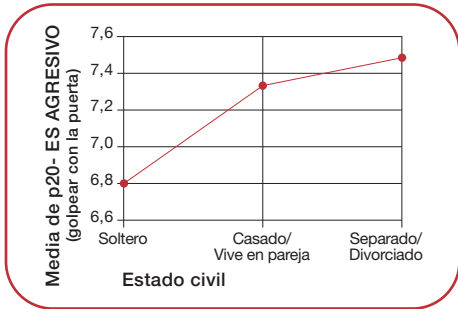


Gráfica 54: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del estado civil.



Gráfica 55: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del estado civil.

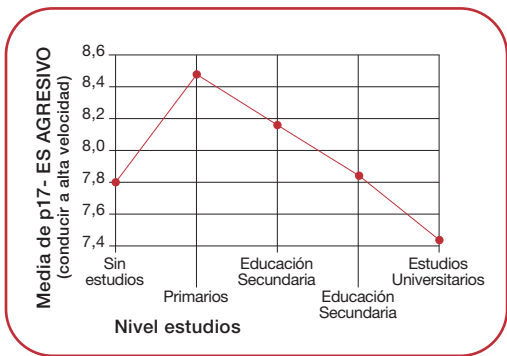
aparcamiento mientras otro vehículo está a la espera", donde son los encuestados cuyo estado civil es casado/vive en pareja los que atribuyen mayor



Gráfica 56: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del estado civil.

agresividad a tales conductas. Por otro lado, las conductas "gritar e insultar verbalmente", "conducir a alta velocidad por encima del ritmo normal de circulación de la vía", "no señalar las maniobras de giros y cambios de carril", "no ceder el paso en un paso de peatones" y "hacer

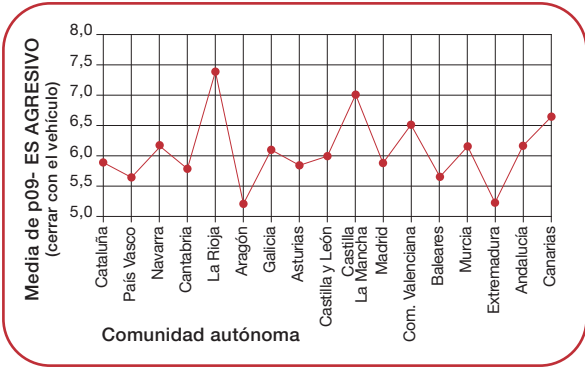
que la puerta del coche golpee contra la del otro coche que está aparcado al lado" son valoradas como más agresivas por el grupo de encuestados cuyo estado civil



Gráfica 57: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del nivel de estudios.

es separado/divorciado/viudo como podemos ver en la Gráfica 56. Los encuestados que menos valoran estas conductas como agresivas son siempre el grupo de solteros. La conducta "conducir a alta velocidad por encima del ritmo normal de circulación de la vía" es la

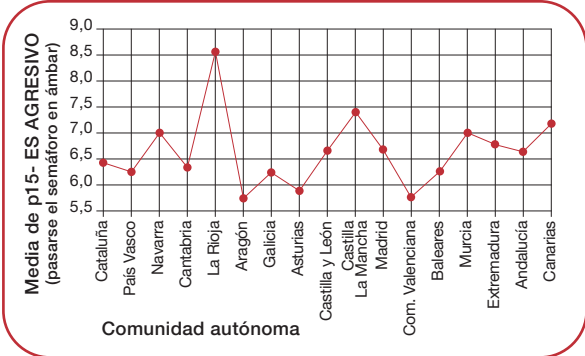
única que ha producido resultados significativos en función del **nivel de estudios** de los encuestados. En este caso, y como vemos en la Gráfica 57, son las



Gráfica 58: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por comunidad autónoma.

personas con estudios primarios, seguidas de las que han cursado Educación Secundaria de Primer Grado, las que valoran en mayor medida la agresividad de esta conducta. Por otro lado, las personas con estudios

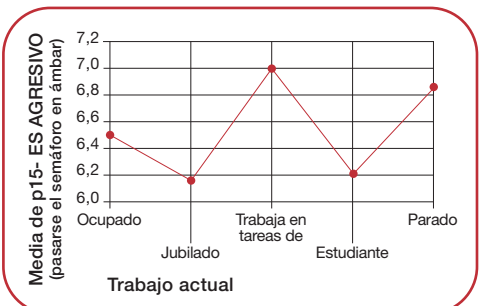
universitarios, seguidas de las que no han cursado estudios emiten las valoraciones más bajas al respecto. Las conductas "hacer con las luces largas señales



Gráfica 59: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por comunidad autónoma.

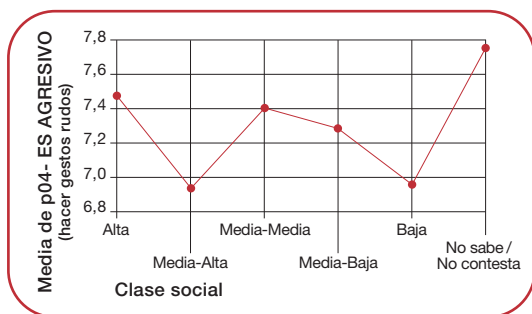
repetidas e insistentes" y "pasarse el semáforo en ámbar" han mostrado resultados significativos si tenemos en cuenta la distribución de los encuestados por **comunidades autónomas**.

En ambos casos son las comunidades de La Rioja seguida por la comunidad de Castilla la Mancha las que emiten las valoraciones más altas mientras que Aragón lo hace en el sentido contrario para ambas conductas lo

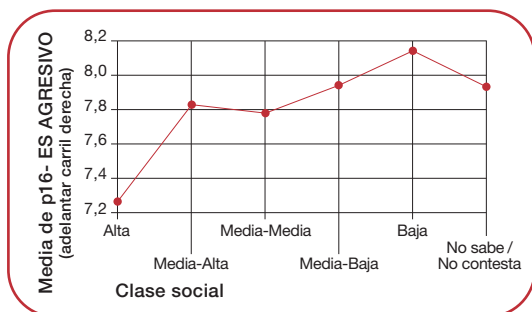


Gráfica 60: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del trabajo u ocupación.

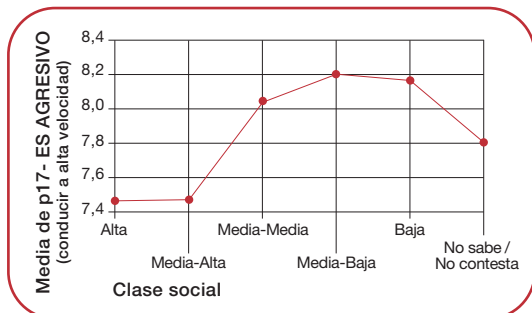
que puede observarse de forma detallada en la Gráfica 58 y Gráfica 59. Si tenemos en cuenta el **trabajo u ocupación** de los encuestados, podemos observar resultados significativos en la conducta "pasarse el semáforo en ámbar". En este caso, como podemos apreciar en la Gráfica 60, es el grupo de personas que trabaja en tareas del hogar exclusivamente el que alcanza valores más altos seguido por el grupo



Gráfica 61: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función de la clase social.



Gráfica 62: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función de la clase social.



Gráfica 63: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función de la clase social.

de personas paradas, ocupadas, estudiantes y finalmente jubiladas. Las valoraciones realizadas por las personas participantes en este estudio sobre la agresividad de ciertas conductas en la conducción en función de su

clase social (ver Gráfica 61, Gráfica 62 y Gráfica 63), permite observar diferencias significativas en tres conductas: *“hacer gestos rudos e insultantes”, “utilizar el*

carril de la derecha para adelantar” y “conducir a alta velocidad por encima del ritmo normal de circulación de la vía”.

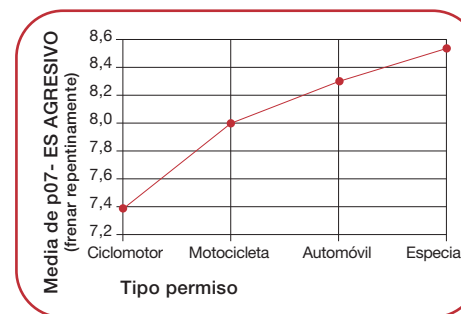
Para las dos últimas conductas citadas, son las personas de clase alta las que juzgan en menor

medida la agresividad de las mismas, siendo las personas de clase baja y las de media-baja, respectivamente, las que juzgan mayor la agresividad de

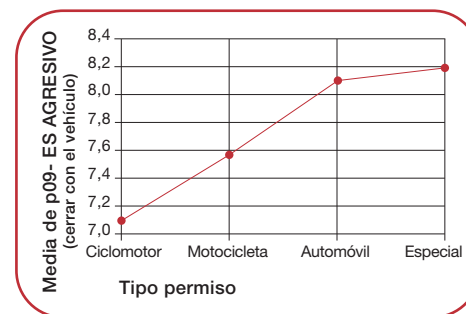
dichas conductas. En el caso de *“hacer gestos rudos e insultantes”,* si excluimos a las personas del grupo *“No sabe/No contesta”,* son las personas pertenecientes a la clase alta las que más valoran como agresiva esta conducta. Por

el contrario, es el grupo de personas que pertenecen a la clase baja el que lo hace en menor medida.

La variable **tipo de permiso** y su relación con la agresividad asociada a ciertas conductas en el tráfico produjo resultados significativos para las conductas: *“frenar repentinamente el vehículo para provocar que el*

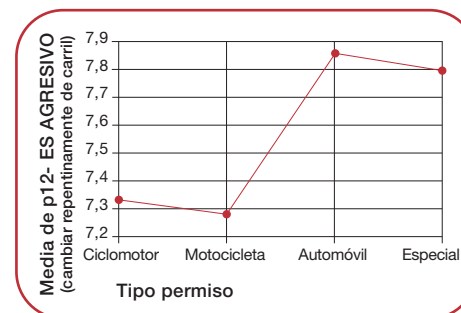


Gráfica 64: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del tipo de permiso.



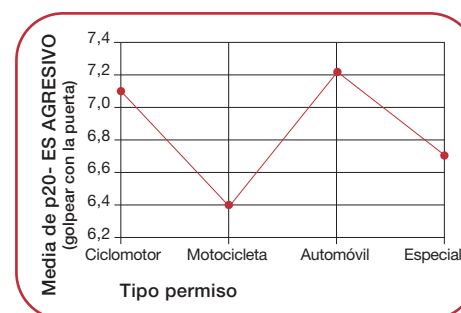
Gráfica 65: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del tipo de permiso.

de atrás frene bruscamente”, “cerrar con el vehículo impidiendo el paso”, “cambiar repentina y frecuentemente de carril” y “hacer que la puerta del



Gráfica 66: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del tipo de permiso.

coche golpee contra la del otro coche que está aparcado al lado”. Como vemos en la Gráfica 64 y Gráfica 65, en el caso de las dos primeras conductas (*“frenar repentinamente el vehículo para provocar que el de atrás frene bruscamente” y “cerrar con el*



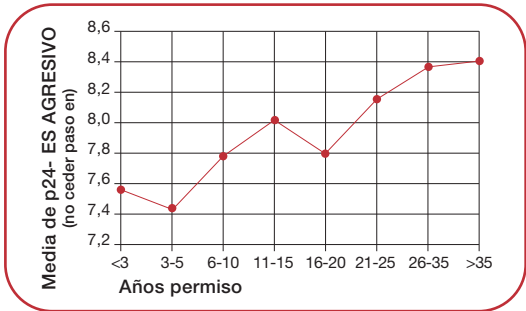
Gráfica 67: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del tipo de permiso.

vehículo impidiendo el paso”) son los conductores de vehículos especiales seguidos por los conductores de automóviles los que valoran mayor la agresividad en dichas conductas. Por el contrario, los conductores de ciclomotores y los de motocicletas evalúan menor la agresividad de estas conductas. En el caso de las conductas “cambiar repentina y frecuentemente de carril” y “hacer que la puerta del coche golpee

contra la del otro coche que está aparcado al lado”, son los conductores de automóviles los que más valoran la agresividad de dichas conductas seguidos por los conductores de vehículos especiales y de ciclomotores.

Como podemos ver en la Gráfica 66 y Gráfica 67 , en ambos casos, son los conductores de motocicletas los que valoran menor la agresividad de las conductas mencionadas.

La conducta “no ceder el paso en un paso de peatones”

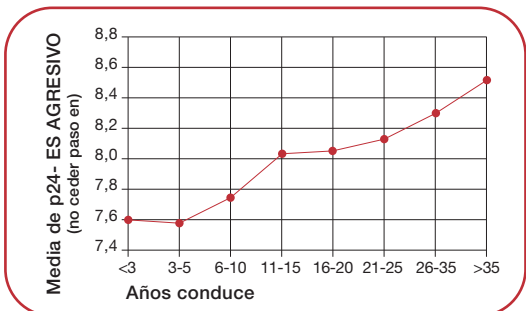


Gráfica 68: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función de los años de permiso.

fue significativa teniendo en cuenta los **años de permiso** de los encuestados (ver Gráfica 68). En este sentido, son los conductores con más años de permiso (más de 35 años, 26-35 años y 21-25 años), los que consideran mayor la

agresividad de esta conducta. Por el contrario, los conductores que tienen entre 3-5 años el permiso seguidos por los que lo tienen menos de 3 años consideran menor dicha agresividad.

En función de la variable **años de conducción** del encuestado y de la valoración que éste hace de la agresividad asociada a la conducta “no ceder el paso en un paso de peatones”, hemos observado resultados significativos siendo, al igual que en el caso de la variable años de permiso, las personas que conducen

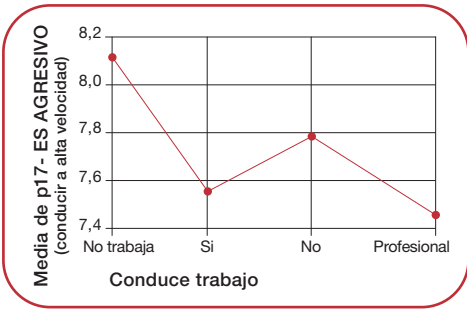


Gráfica 69: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función de los años de conducción.

más de 35 años, 26-35 años y 21-25 años, los que consideran mayor la agresividad de esta conducta. Por el contrario, son las personas que conducen entre 3-5 años, y aquellos que conducen menos de 3 años, los que

consideran menor dicha agresividad tal y como podemos observar en la Gráfica 69.

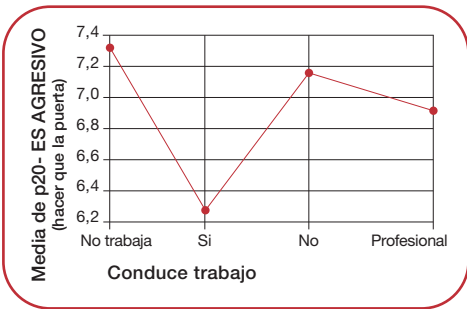
Atendiendo a la variable **conducción durante el trabajo** han resultado significativas dos conductas: “conducir a



Gráfica 70: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función de si conduce durante el trabajo.

alta velocidad por encima del ritmo normal de circulación de la vía” y “hacer que la puerta del coche golpee contra la del otro coche que está aparcado al lado”. En ambos casos las valoraciones más elevadas provienen de aquellos encuestados que no trabajan y de

aquellos que no conducen durante el trabajo. Por otro lado, aquellos que sí conducen durante el trabajo y los conductores profesionales realizan las menores valoraciones en este sentido. Todos estos datos

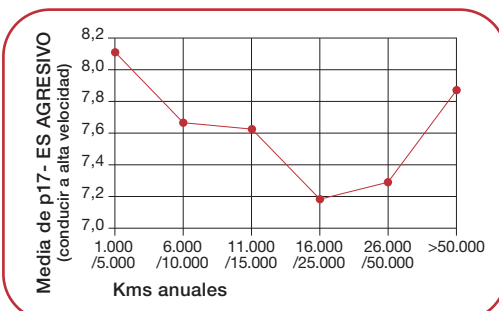


Gráfica 71: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función de si conduce durante el trabajo.

podemos apreciarlos con detalle en la Gráfica 70 y Gráfica 71.

“Conducir a alta velocidad por encima del ritmo normal de circulación de la vía” es la única conducta que ha resultado significativa si se considera la variable

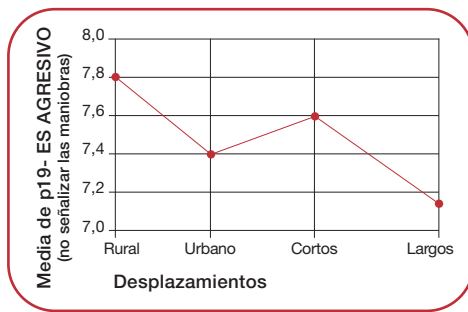
número de kilómetros recorridos **anualmente**. En este sentido, los encuestados que recorren menos kilómetros anuales (1.000-5.000 kms.) y aquellos que recorren más de 50.000 kms. son los que han realizado las evaluaciones más elevadas. Por otro



Gráfica 72: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del número de kilómetros recorridos anualmente.

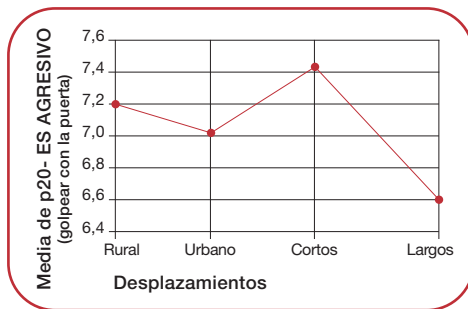
lado, las valoraciones más bajas proceden de los encuestados que recorren entre 16.000-25.000 kms. y entre 26.000-50.000 kms. Podemos observar la Gráfica 72 para ver con más detalle estos resultados.

Considerando el **tipo de desplazamiento** que realizan los encuestados, podemos observar resultados significativos para las conductas “no señalizar las maniobras de giros y cambios de carril” y “hacer que la puerta golpee contra



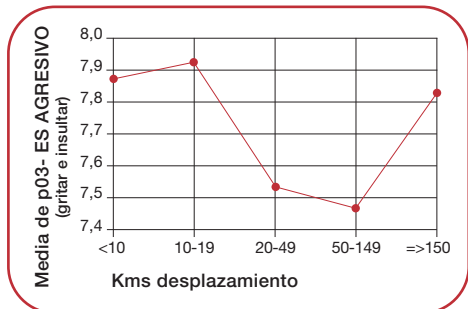
Gráfica 73: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del tipo de desplazamiento.

conductas. Por otro lado, las valoraciones más bajas para ambas conductas las realizan aquellas personas que habitualmente efectúan desplazamientos largos. Podemos observar todos estos datos en la Gráfica 73 y Gráfica 74.



Gráfica 74: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del tipo de desplazamiento.

asociada a dicha conducta proceden de aquellas personas que habitualmente recorren entre 10-19 kms. seguidas por las que habitualmente recorren menos de 10 kms. y aquellas que recorren más de 150 kms. En el



Gráfica 75: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del número de kilómetros recorridos habitualmente.

otro extremo, aunque con poca diferencia, encontramos a las personas que recorren entre 20-49 kms. y las que recorren entre 50-149 km. Para la segunda de las conductas significativas ("conducir a alta velocidad por encima del ritmo normal de

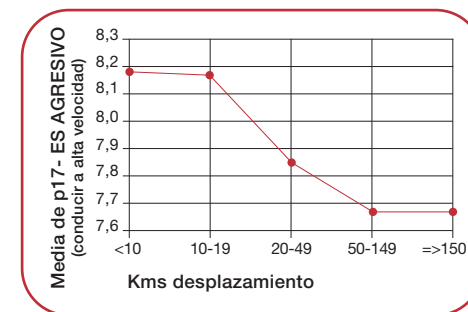
la de otro coche que está aparcado al lado", siendo en el primer caso las personas que realizan habitualmente desplazamientos rurales y en el segundo las personas que realizan habitualmente desplazamientos cortos, las que consideran más agresivas dichas

Como vemos en la Gráfica 75, teniendo en cuenta los **kilómetros recorridos habitualmente** observamos resultados significativos para dos de las conductas. En la primera de ellas ("gritar e insultar verbalmente") las valoraciones más elevadas de la agresividad

asociada a dicha conducta proceden de aquellas personas que habitualmente recorren entre 10-19 kms. seguidas por las que habitualmente recorren menos de 10 kms. y aquellas que recorren más de 150 kms. En el

otro extremo, aunque con poca diferencia, encontramos a las personas que recorren entre 20-49 kms. y las que recorren entre 50-149 km. Para la segunda de las conductas significativas ("conducir a alta velocidad por encima del ritmo normal de

circulación de la vía") encontramos que los encuestados que recorren habitualmente menos de 10 kms. y aquellos que recorren entre 10-19 kms. valoran en mayor medida la agresividad de esta conducta, siendo

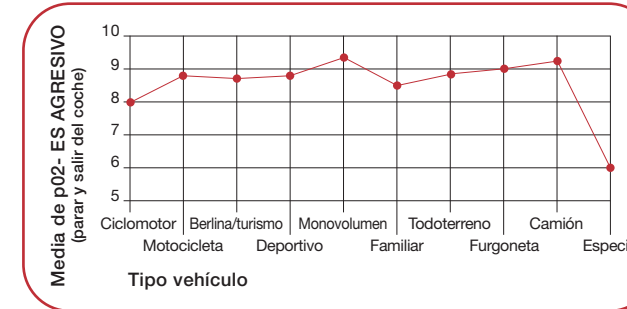


Gráfica 76: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del número de kilómetros recorridos habitualmente.

los encuestados que recorren 50-149 kms. y más de 150 kms. los que realizan las menores valoraciones tal y como podemos ver en la Gráfica 76.

Teniendo en cuenta la variable **tipo de vehículo** que habitualmente conduce, se han obtenido resultados significativos

para las siguientes conductas: "parar y salir del coche con el propósito de enfrentarse a otro usuario de la vía", "gritar e insultar verbalmente", "hacer gestos rudos e insultantes" y "ocupar rápidamente una plaza libre de



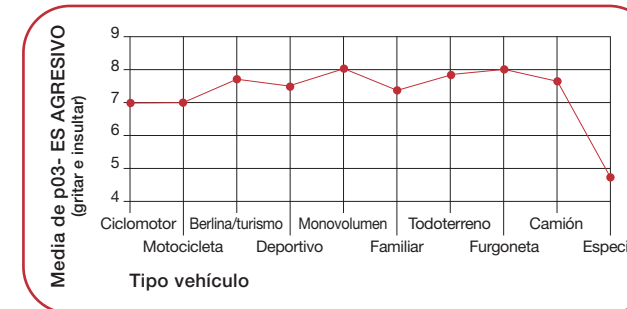
Gráfica 77: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del tipo de vehículo.

aparcamiento mientras otro vehículo está a la espera". Como vemos en la Gráfica 77, en el caso de "parar y salir del coche con el propósito de

enfrentarse a otro usuario de la vía" son los conductores de monovolumen, camión y deportivo quienes evalúan en mayor medida la agresividad de esta conducta. Por el contrario, los conductores de vehículos especiales y los

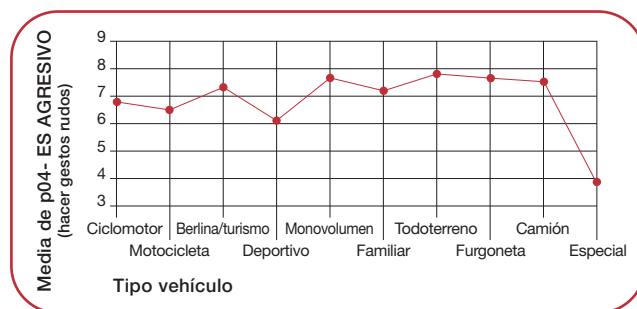
de ciclomotor son los que lo hacen en menor medida.

Si nos fijamos en la conducta "gritar e insultar verbalmente" y como podemos apreciar en la



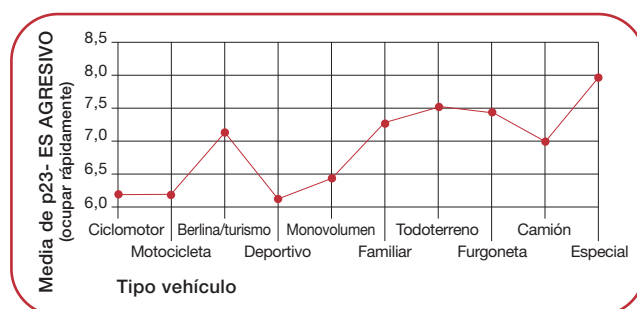
Gráfica 78: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del tipo de vehículo.

Gráfica 78, los conductores de monovolumen seguidos por los de furgoneta y los de todo-terreno realizan las evaluaciones más elevadas de la agresividad asociada a la conducta citada. Por el contrario, son los conductores



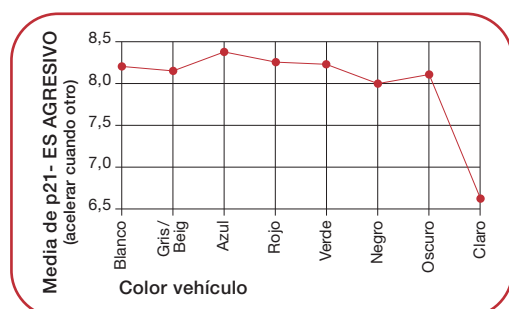
Gráfica 79: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del tipo de vehículo.

de vehículos especiales y los de ciclomotor los que atribuyen menor agresividad a esta conducta. En la conducta "hacer gestos rudos e insultantes", los conductores de todo-terreno seguidos por los de monovolumen y los de furgoneta son los que evalúan en mayor medida la agresividad de esta conducta. En el extremo opuesto, los conductores de vehículos especiales seguidos por los conductores de deportivos y los de motocicletas asocian



Gráfica 80: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del tipo de vehículo.

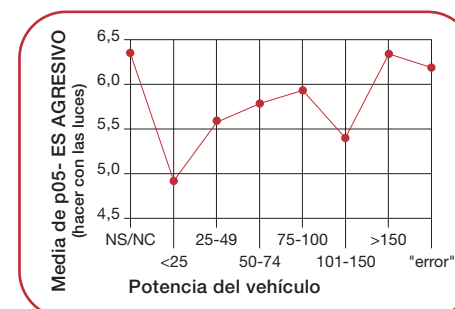
La última conducta que resulta significativa, en este caso "ocupar rápidamente una plaza libre de aparcamiento mientras otro vehículo está a la espera" es valorada como más agresiva por los conductores de vehículos especiales, por los todo-terrenos y furgonetas. Sin embargo, como podemos ver en la Gráfica 80, son los conductores de deportivos, ciclomotores y motocicletas los que consideran esta conducta como menos agresiva.



Gráfica 81: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del color del vehículo.

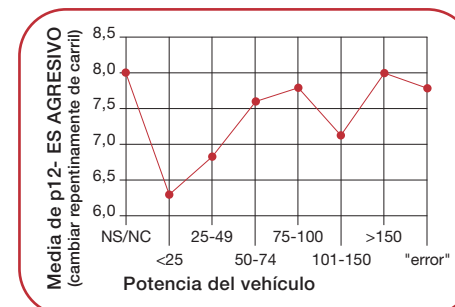
La valoración de la agresividad de ciertas conductas en el tráfico por parte de los participantes en este estudio centrándonos en el **color del vehículo** produce diferencias significativas en una única conducta:

de vehículos especiales y los de ciclomotor los que atribuyen menor agresividad a esta conducta. En la conducta "hacer gestos rudos e



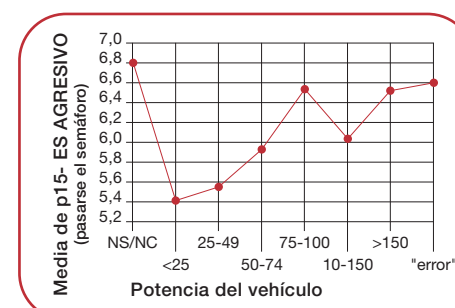
Gráfica 82: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función de la potencia del vehículo.

"acelerar cuando otro conductor quiere adelantar". En este caso los conductores de vehículos de color azul seguidos por los de color rojo y verde valoran mayor la agresividad de esta conducta mientras que los conductores de vehículos claros, negros y oscuros lo hacen en menor

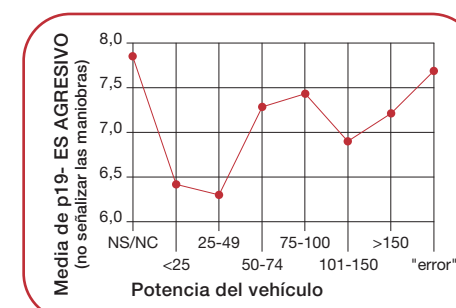


Gráfica 83: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función de la potencia del vehículo.

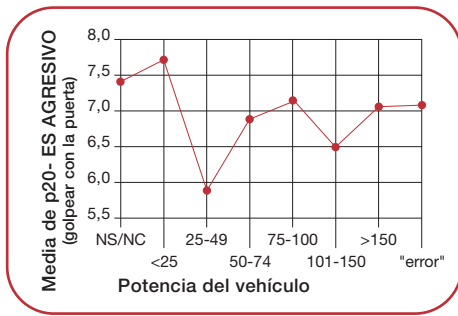
medida. Para ver con detalle estos datos podemos observar la Gráfica 81. La variable **potencia del vehículo** produjo resultados significativos en las conductas "hacer con las luces largas señales repetidas o insistentes", "cambiar repentina y frecuentemente de carril", "pasarse el semáforo en ámbar", "no señalizar las maniobras de giros y cambios de carril" y "hacer que la puerta del coche golpee contra la del otro coche que está aparcado al lado" (ver Gráfica 82, Gráfica 83, Gráfica 84, Gráfica 85 y Gráfica 86). La consideración global de todas estas conductas pone de manifiesto que aquellos que atribuyen mayor agresividad a estas conductas no conocen e incluso



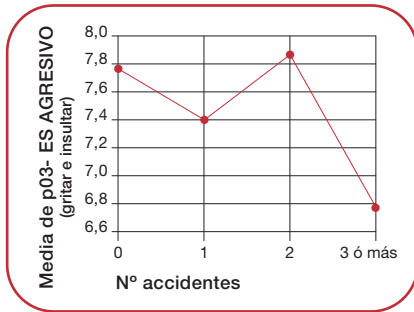
Gráfica 84: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función de la potencia del vehículo.



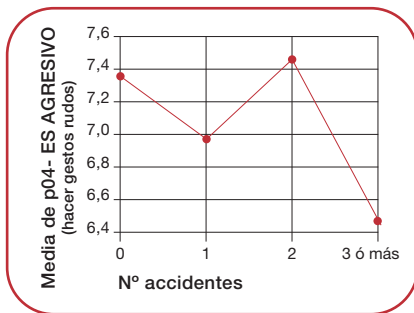
Gráfica 85: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función de la potencia del vehículo.



Gráfica 86: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función de la potencia del vehículo.



Gráfica 87: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del número de accidentes.



Gráfica 88: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del número de accidentes.

dan respuestas erróneas cuando se les pregunta la potencia de su vehículo. Si no tenemos en cuenta estas respuestas (No sabe/No contesta y Error), la mayor valoración de la agresividad de estas conductas procede de los conductores cuyos vehículos tienen entre 75-100 CV

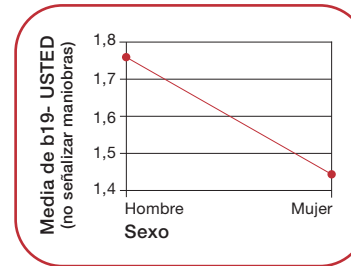
de potencia. Por el contrario, la menor valoración en el caso de las tres primeras conductas ("hacer con las luces largas señales repetidas o insistentes", "cambiar repentina y frecuentemente de carril" y "pasarse el semáforo en ámbar") procede de los conductores cuyos vehículos tienen menos de 25 CV.

En el caso de las conductas "no señalar las maniobras de giros y cambios de carril" y "hacer que la puerta del coche golpee contra la del otro coche que está aparcado al lado", los conductores que menor agresividad asocian a estas conductas son aquellos cuyos vehículos tienen entre 25-49 CV.

Si consideramos la **historia de accidentes** de la población encuestada, tal como aparece en la Gráfica 87 y en la Gráfica 88, son los conductores con 2 accidentes, seguidos por los que no han tenido ningún accidente los que consideran mayor la agresividad asociada con las conductas

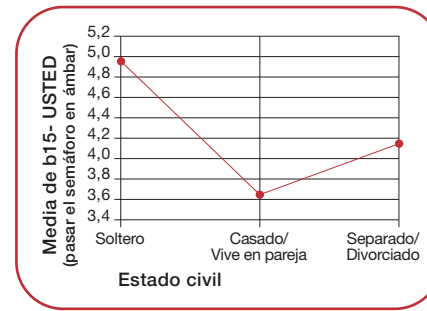
"gritar e insultar verbalmente" y "hacer gestos rudos e insultantes". Por el contrario, los conductores con 3 ó más accidentes valoran en menor medida la agresividad de las conductas citadas.

3.2.2 Percepción de la frecuencia de los comportamientos agresivos en la conducción realizados por el encuestado



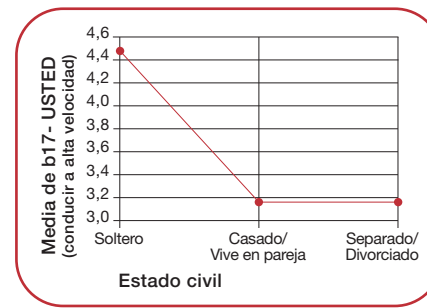
Gráfica 89: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función del sexo.

Considerando el **sexo** de los encuestados observamos diferencias significativas para cuatro de las conductas estudiadas: "gritar e insultar verbalmente", "hacer gestos rudos o insultantes", "conducir a alta velocidad por encima del ritmo normal de la circulación de la vía" y "no señalar las maniobras de giros y cambios de carril". En este sentido, para las cuatro conductas citadas son los hombres los que se consideran implicados en mayor medida que las mujeres en dichas conductas. En la



Gráfica 90: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función del estado civil.

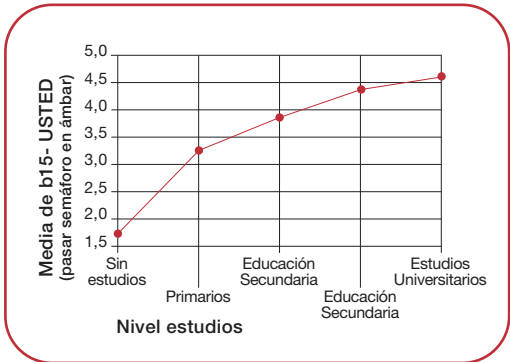
Gráfica 89, podemos apreciar un ejemplo de esta mayor implicación por parte de los hombres. Teniendo en cuenta el **estado civil** de los encuestados y la frecuencia de realización de las conductas estudiadas, obtenemos resultados significativos para las conductas "pasarse el semáforo en rojo" y "conducir a alta velocidad por encima del ritmo normal de circulación de la vía". En ambos casos, como podemos observar en la



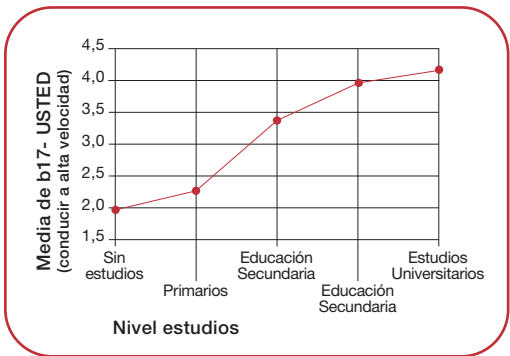
Gráfica 91: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función del estado civil.

Gráfica 90 y Gráfica 91, son los solteros los que se ven implicados con más frecuencia en dichas conductas. Analizando el **nivel de estudios** de los encuestados y la evaluación que éstos hacen de su implicación en conductas agresivas obtenemos resultados

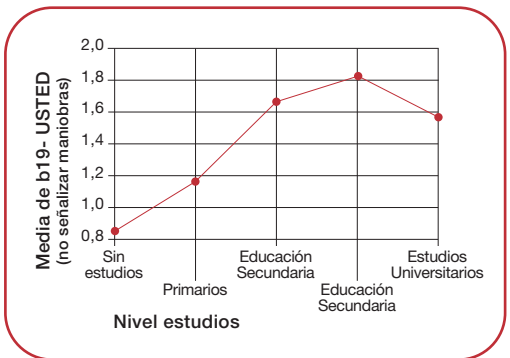
significativos para las conductas: "pasarse el semáforo en ámbar", "conducir a alta velocidad por encima del ritmo normal de circulación de la vía" y "no señalar las



Gráfica 92: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función del nivel de estudios.



Gráfica 93: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función del nivel de estudios.



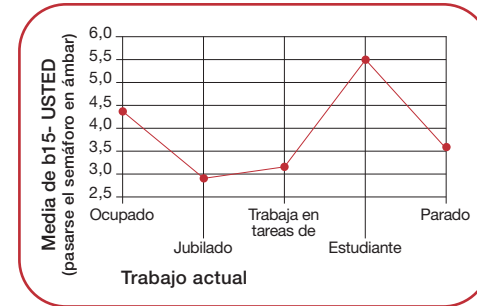
Gráfica 94: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función del nivel de estudios.

maniobras de giros y cambios de carril". Para todas ellas las puntuaciones no han sido muy altas y en todas los encuestados que con menos frecuencia realizan dichas conductas han sido aquellos sin estudios.

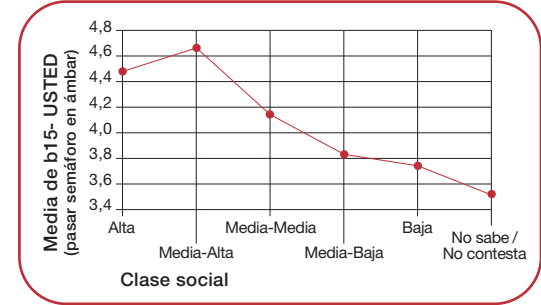
Concretamente, para las dos primeras conductas (como podemos ver en la Gráfica 92 y en la Gráfica 93), los encuestados que realizan dichas conductas con más frecuencia son aquellos que poseen estudios universitarios, seguidos por aquellos que poseen Educación Secundaria de Segundo Grado, Educación Secundaria de Primer Grado y finalmente los encuestados con estudios Primarios.

Para la última de las conductas mencionadas ("no señalar las maniobras de giros y cambios de carril") son los encuestados con Educación Secundaria de Segundo Grado los que la realizan con mayor frecuencia, seguidos por aquellos con Educación Secundaria de Primer Grado, los que poseen estudios universitarios y aquellos con estudios Primarios. Para ver con detalle estos datos podemos acudir a la Gráfica 94.

Cuando consideramos la **ocupación** o **trabajo actual** del encuestado obtenemos resultados significativos únicamente para una de las conductas, en este caso "pasarse el semáforo en ámbar", en la cual los estudiantes son los que con más



Gráfica 95: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función del trabajo u ocupación.



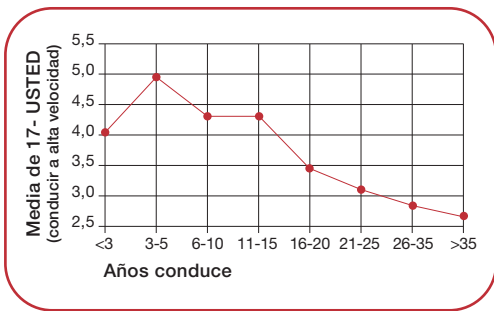
Gráfica 96: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función de la clase social.

frecuencia realizan dicha conducta seguidos por aquellos encuestados pertenecientes al grupo de ocupados, parados, los que trabajan en tareas del hogar exclusivamente y finalmente por los jubilados tal y como podemos apreciar en la Gráfica 95.

Nuevamente obtenemos resultados significativos en la conducta "pasarse el semáforo en ámbar" cuando nos centramos en la **clase social** de los encuestados. Así, como podemos observar en la Gráfica 96, son los

encuestados que pertenecen a la clase social media-alta los que realizan esta conducta con más frecuencia. A continuación, y en orden decreciente se encuentran: los encuestados pertenecientes a clase alta, los pertenecientes a la clase media-media, clase media-baja, clase baja y finalmente aquellos encuestados que No saben/No contestan.

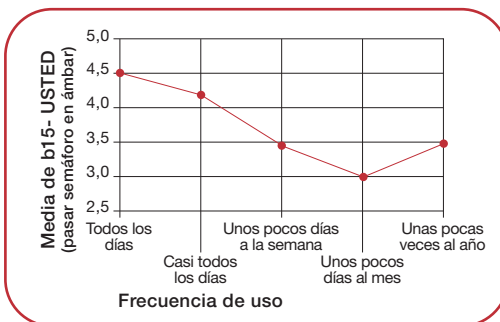
En función de los **años de conducción**, obtenemos resultados significativos para la conducta "conducir a alta velocidad por encima del ritmo normal de circulación de la vía". En este caso, como apreciamos detalladamente en la Gráfica 97, son los encuestados con 3-5 años de conducción los que se ven implicados con más frecuencia en dicha conducta, seguidos por aquellos conductores con entre 6-10 años de conducción, por aquellos con 11-15 años de conducción y finalmente por los conductores con menos de 3 años de conducción. Por otro lado, los encuestados que se ven implicados con menos



Gráfica 97: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función de los años de conducción.

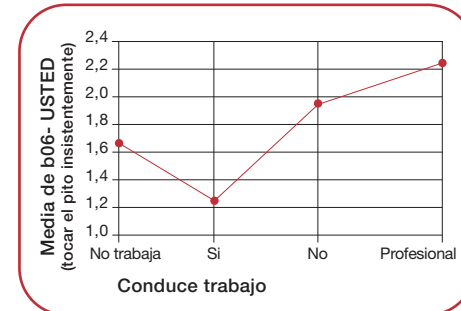
frecuencia en dicha conducta son aquellos con más de 35 años de conducción, seguidos por los conductores con entre 26-35 años de conducción, 21-25 años de conducción y por último 16-20 años de conducción.

Analizando la **frecuencia de uso del vehículo**, obtenemos resultados significativos en tres conductas: “*gritar e insultar verbalmente*”, “*pasarse el semáforo en ámbar*” y “*no ceder el paso para peatones*”. En todas ellas, los encuestados que utilizan el vehículo todos los días son los que realizan con más frecuencia dicha conducta mientras que, también para todas esas conductas, son los encuestados que utilizan el vehículo unos pocos días al mes los que las llevan a cabo con menos frecuencia. A modo de ejemplo podemos observar la Gráfica 98, en la que se observa claramente la tendencia comentada.



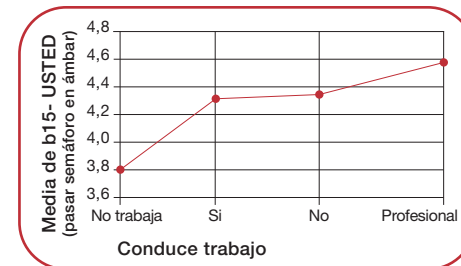
Gráfica 98: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función de la frecuencia de uso del vehículo.

Centrándonos en la variable **conducción durante el trabajo**, observamos resultados significativos para tres conductas. En dos de ellas, a pesar de que no son muy elevadas las puntuaciones, (“*gritar e insultar verbalmente*” y “*tocar el pito insistentemente o de forma continua*”) son los encuestados profesionales los que con mayor frecuencia se ven implicados en dichas conductas. A continuación y en orden decreciente se encuentran aquellos conductores que no conducen durante el trabajo, aquellos que no trabajan y finalmente aquellos conductores que sí conducen durante el trabajo. En la



Gráfica 99: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función de si conduce durante el trabajo.

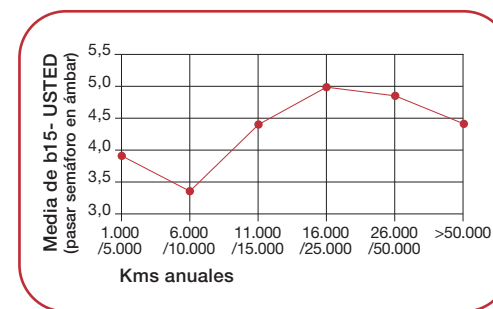
Gráfica 99, y a modo de ejemplo podemos observar los datos de una de las conductas mencionadas. Para la tercera conducta que arrojó resultados significativos en este sentido (“*pasarse el semáforo en ámbar*”) encontramos una pequeña variación, ya que en este caso siguen siendo los conductores profesionales, seguidos por aquellos que no conducen durante el trabajo los que con más frecuencia realizan dicha conducta, pero son los que no trabajan seguidos



Gráfica 100: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función de si conduce durante el trabajo.

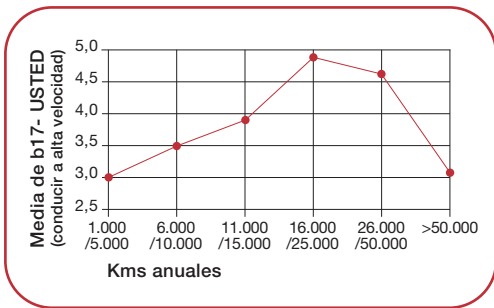
por los que sí conducen durante el trabajo los que con menos asiduidad realizan esta conducta. Esta pequeña diferencia la podemos observar en la Gráfica 100.

Centrándonos en el **número de kilómetros** que recorren anualmente los encuestados encontramos resultados significativos para las siguientes conductas: “*gritar e insultar verbalmente*”, “*pasarse el semáforo en ámbar*” y “*conducir a alta velocidad por encima del ritmo normal de circulación de la vía*”. Para



Gráfica 101: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función de número de kilómetros recorridos anualmente.

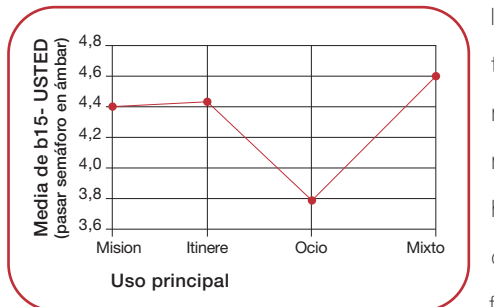
todas ellas los conductores que recorren entre 16.000-25.000 kms. seguidos por aquellos que recorren entre 26.000-50.000 kms. llevan a la práctica con más frecuencia estas conductas. Por otra parte, para las dos primeras conductas: “*gritar e insultar verbalmente*” y “*pasarse el semáforo en ámbar*” los conductores que con menos asiduidad realizan las conductas son los recorren entre 6.000-10.000 kms. seguidos por los que recorren entre 1.000-5.000 kms.



Gráfica 102: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función del número de kilómetros recorridos anualmente.

como podemos apreciar en la Gráfica 101, que muestra los datos de una de las conductas mencionadas. En el caso de la tercera de las conductas comentadas, son los encuestados que recorren entre 1.000-5.000 kms. seguidos por aquellos que recorren más de 50.000 kms. los que menos realizan esta conducta tal como podemos apreciar en la Gráfica 102.

Teniendo en cuenta el **motivo de uso** del vehículo, obtenemos resultados significativos para tres conductas. En dos de ellas (*"gritar e insultar verbalmente"* y *"pasarse el semáforo en ámbar"*), los encuestados que hacen un uso mixto de sus vehículos, seguidos por aquellos que

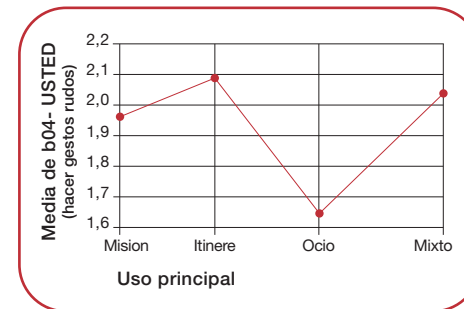


Gráfica 103: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función del motivo de uso del vehículo.

lo emplean fundamentalmente para trayectos "in itinere" son los que con más frecuencia realizan estas conductas mientras que aquellos encuestados que hacen uso del vehículo con motivo de ocio seguidos por aquellos que hacen fundamentalmente trayectos "en misión"

son los que con menos frecuencia se ven implicados en dichas conductas. Podemos observar a modo de ejemplo la Gráfica 103, que representa los datos comentados.

Para la tercera conducta que ha producido resultados significativos en este sentido (*"hacer gestos rudos e insultantes"*), los encuestados que usan el vehículo fundamentalmente "in itinere", seguidos por aquellos que emplean el vehículo de forma mixta realizan más frecuentemente esta conducta mientras que aquellos encuestados cuyo uso principal del vehículo es por

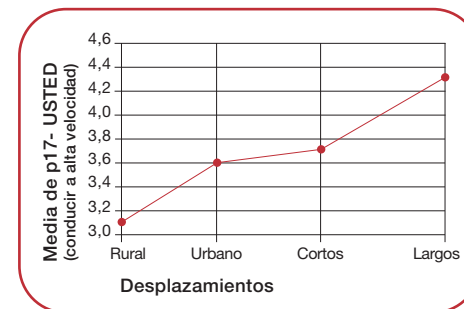


Gráfica 104: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función del motivo de uso del vehículo.

motivos de ocio y aquellos cuyo uso principal es "en misión" son, como podemos observar en la Gráfica 104, los que con menos frecuencia realizan esta conducta.

La variable **tipo de desplazamiento** ha producido resultados significativos en las

conductas: *"pasarse el semáforo en ámbar"*, *"conducir a alta velocidad por encima del ritmo normal de circulación de la vía"* y *"no señalar las maniobras de giros y cambios de carril"*. En las dos primeras, aquellos

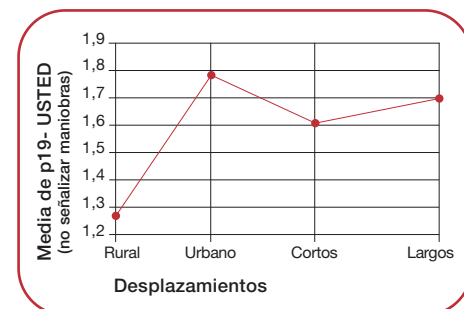


Gráfica 105: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función del tipo de desplazamiento.

encuestados que realizan fundamentalmente desplazamientos largos se ven implicados con más frecuencia en dichas conductas, mientras que aquellos que realizan trayectos rurales lo hacen con menos asiduidad. Un ejemplo de esta tendencia

lo encontramos en la Gráfica 105, que presentamos a continuación.

Para la tercera conducta mencionada (*"no señalar las maniobras de giros y cambio de carril"*), a pesar de que

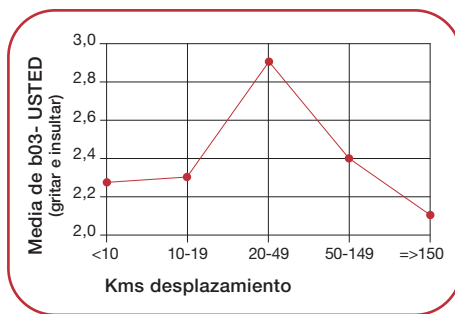


Gráfica 106: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función del tipo de desplazamiento.

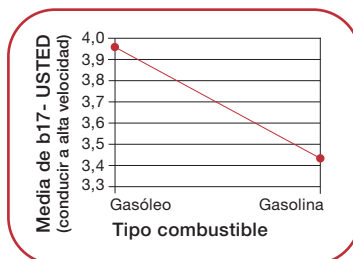
las puntuaciones son bajas, son los conductores que realizan desplazamientos urbanos, seguidos por los que realizan desplazamientos largos los que más frecuentemente realizan esta conducta. Para el extremo opuesto encontramos que aquellos encuestados

que realizan trayectos rurales y los que realizan trayectos cortos llevan a cabo con menos frecuencia la conducta en cuestión (ver Gráfica 106).

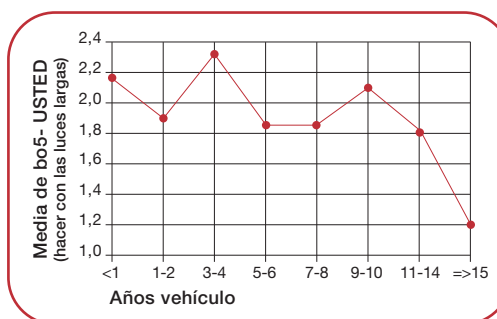
Para la variable **kilómetros de desplazamiento en**



Gráfica 107: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función de los kilómetros recorridos habitualmente.



Gráfica 108: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función del tipo de combustible.



Gráfica 109: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función de los años del vehículo.

trayectos habituales, únicamente resultó significativa la conducta “*gritar e insultar verbalmente*” en la que los encuestados que recorren entre 20-49 kms. seguidos por aquellos que recorren entre 50-149 kms. realizan con más frecuencia esta conducta. Por otro lado,

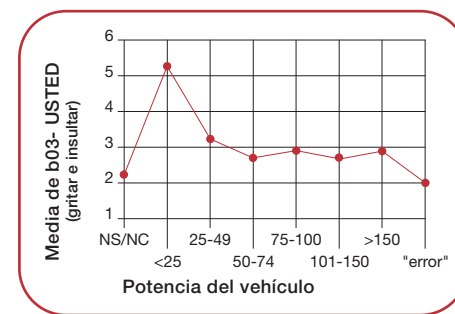
como observamos en la Gráfica 107, los conductores que recorren más de 150 kms. y aquellos que recorren menos de 10 kms. la realizan en menor medida.

En cuanto al **tipo de combustible** empleado por los vehículos de los encuestados obtenemos resultados significativos para la conducta “*conducir a alta velocidad por encima del ritmo normal de la circulación de la vía*”. En este sentido (ver Gráfica 108) los usuarios de gasóleo llevan a cabo más frecuentemente la conducta mencionada.

Sólo hemos obtenido resultados significativos teniendo en cuenta la variable **años del vehículo** para la conducta “*hacer con las luces largas señales repetidas o insistentes*”. En este sentido, los usuarios de

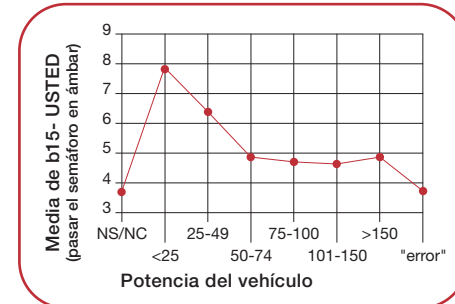
vehículos de 3-4 años, seguidos por aquellos cuyos vehículos tienen menos de 1 año y por aquellos encuestados cuyos vehículos tienen entre 9-10 años realizan con más frecuencia esta conducta, mientras que aquellos usuarios cuyos

vehículos tienen más de 15 años y los que sus vehículos tienen entre 11-14 años lo hacen en menor medida. Para ver estos datos con detalle podemos observar la Gráfica 109.



Gráfica 110: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función de la potencia del vehículo.

Analizando la **potencia del vehículo**, obtenemos resultados significativos para tres conductas: “*gritar e insultar verbalmente*”, “*pasarse el semáforo en ámbar*” y “*no ceder el paso en un paso para peatones*”. En este sentido, para las tres conductas citadas son los usuarios de vehículos cuyas potencias son menores de 25 CV y entre 25-49 CV los que con más frecuencia realizan dichas conductas mientras que son, para la primera y la segunda conducta, los usuarios de vehículos de entre



Gráfica 111: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función de la potencia del vehículo.

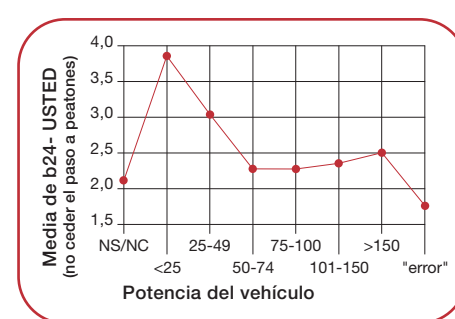
101-150 CV, y para la tercera los usuarios de vehículos de potencias entre 75-100 CV los que con menos frecuencia realizan cada una de las conductas mencionadas (sin tener en cuenta No sabe/No contesta y respuestas erróneas). Para ver con más detalle estas

puntuaciones remitimos a las Gráfica 110, 111 y Gráfica 112.

3.2.3 Percepción de la frecuencia de los

comportamientos agresivos en la conducción realizados por otros

Teniendo en cuenta el **sexo** de los encuestados, son las mujeres en todos los casos las que valoran en mayor medida la agresividad de las conductas que han resultado significativas: “*gritar e*



Gráfica 112: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función de la potencia del vehículo.

insultar verbalmente”, “*hacer gestos rudos o insultantes*”, “*hacer con las luces largas señales repetidas o insistentes*”, “*tocar el pito insistentemente o de forma continua*”, “*aproximar el vehículo por detrás, pisando los*

talones", "no ceder el paso cuando el usuario de la vía tiene el derecho", "incorporarse bruscamente en el carril provocando el frenado del otro vehículo", "cambiar repentina y frecuentemente de carril", "saltarse los semáforos en rojo", "pasarse el semáforo en ámbar", "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", "acelerar cuando otro conductor quiere adelantar", "ocupar rápidamente una plaza libre de aparcamiento mientras otro vehículo está a la espera", y "no ceder el paso en un paso para peatones".

A modo de ejemplo para ilustrar la tendencia

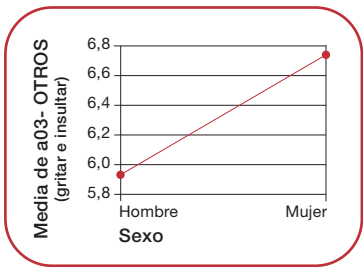
comentada anteriormente podemos observar la

Gráfica 113.

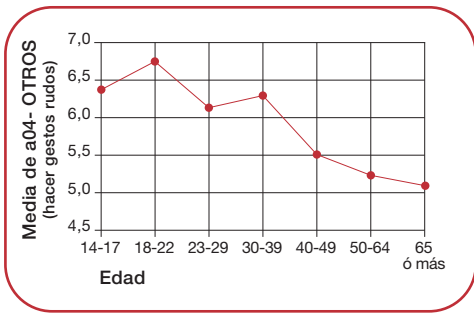
Considerando los grupos de **edad** de los encuestados participantes en este estudio se han obtenido resultados significativos para las siguientes conductas: "hacer

gestos rudos o insultantes", "hacer con las luces largas señales repetidas o insistentes", "frenar repentinamente el vehículo para provocar que el de atrás frene bruscamente", "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", "hacer carreras con otro conductor", "utilizar el carril de la derecha para adelantar", "hacer que la puerta del coche golpee contra la del otro coche que está aparcado al lado" y "hacer movimientos repentinos e inesperados para amenazar a otro conductor".



Gráfica 113: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función del sexo.



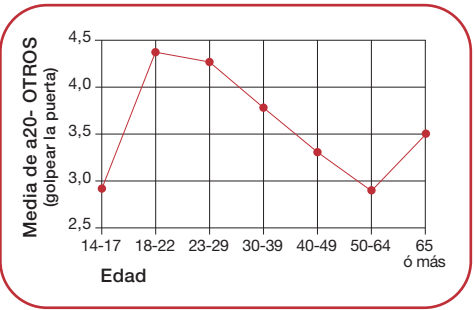
Gráfica 114: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función de la edad.

En líneas generales (ver a modo de ejemplo la Gráfica 114), para todas las conductas comentadas, son los conductores de los grupos de menor edad los que valoran mayor la agresividad de los otros conductores en ellas, mientras que los conductores de los grupos de mayor edad valoran en menor medida la agresividad de los otros conductores en dichas conductas. La excepción a esta tendencia general la encontramos en la conducta "hacer que la puerta del coche golpee contra la del otro coche que está aparcado al lado", en

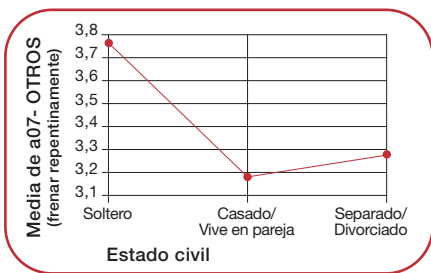
la que los conductores del grupo de menor edad (14-17 años) valoran también como escasa la agresividad de los otros en la misma, tal como aparece en la Gráfica 115.

Si tenemos en cuenta el **estado civil** de los encuestados podemos observar

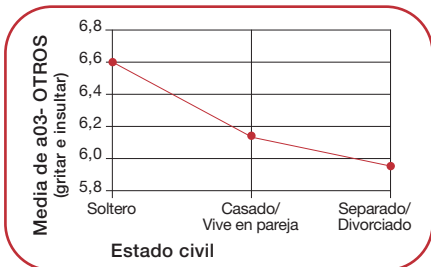
que en todas las conductas que han resultado significativas, el grupo de solteros es el que emite las valoraciones más elevadas respecto a la agresividad de otros conductores en dichas conductas. Del mismo modo, fijándonos en las valoraciones menores, podemos observar dos tendencias: por un lado, en las conductas "frenar repentinamente el vehículo para provocar que el de atrás frene bruscamente", "cerrar con el vehículo impidiendo el paso", "no ceder el paso cuando otro usuario de la vía tiene el derecho", "incorporarse bruscamente en el carril provocando el frenado de otro vehículo", "hacer que la puerta del coche golpee contra la del otro coche que está aparcado al lado" y "hacer movimientos repentinos e inesperados para amenazar a otro conductor", son los encuestados que pertenecen al grupo casado/vive en pareja los que realizan las



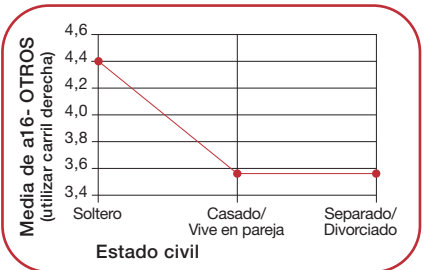
Gráfica 115: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función de la edad.



Gráfica 116: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función del estado civil.



Gráfica 117: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función del estado civil.



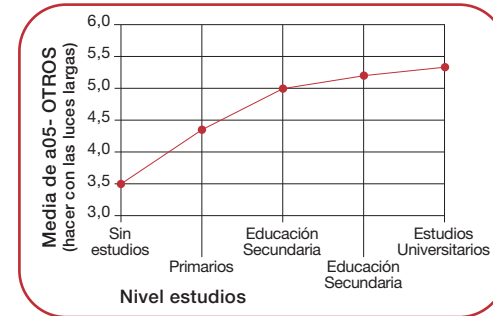
Gráfica 118: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función del estado civil.

valoraciones más bajas (ver Gráfica 116). Por otro lado, el grupo perteneciente a la categoría separado/divorciado/viudo valora en menor medida la agresividad de los otros conductores en las conductas de “gritar e insultar verbalmente”, “hacer gestos rudos e insultantes” y “hacer con las luces largas señales repetidas o insistentes” (ver Gráfica 117). En el caso de la conducta “utilizar el carril de la derecha para adelantar” no existen diferencias en las bajas

valoraciones que hacen los grupos de casado/vive en pareja y separado/divorciado/viudo respecto a la agresividad de otros conductores (ver Gráfica 118).

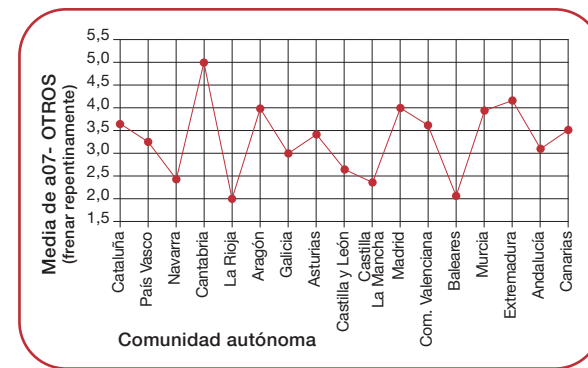
Centrándonos en el **nivel de estudios** de los encuestados, la única conducta que ha resultado significativa es “hacer con las luces largas señales repetidas e insistentes”. En este caso, el grupo de personas con estudios universitarios, seguido por el que dispone de Educación Secundaria de Segundo Grado considera más frecuente la agresividad de esta conducta realizada por otros conductores tal y como podemos ver en la Gráfica 119.

Por otro lado, las personas sin estudios y las personas con estudios Primarios son las que realizan menores valoraciones en este sentido. Teniendo en cuenta la distribución de los encuestados por **comunidades autónomas**, podemos observar resultados significativos en las conductas: “gritar e insultar verbalmente”, “frenar repentinamente el vehículo para provocar que el de atrás frene bruscamente”,



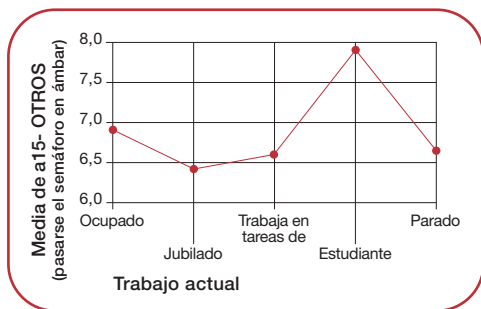
Gráfica 119: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función del nivel de estudios.

“incorporarse bruscamente al carril provocando el frenado del otro vehículo”, “hacer carreras con otro conductor”, “saltarse los semáforos en rojo”, “no señalizar las maniobras de giros y cambios de carril”, “hacer que la puerta del coche golpee contra la del otro coche que está aparcado al lado”, “hacer movimientos repentinos e inesperados para amenazar a otro conductor” y “no ceder el paso en un paso para peatones”. En este sentido, son los encuestados de la comunidad de Cantabria (excepto para las conductas “gritar e insultar verbalmente”, “hacer carreras con otro conductor” y “saltarse los semáforos en rojo”, que en este caso son Extremadura para la primera conducta y Murcia para las dos restantes) los que hacen las valoraciones más altas para todas las conductas citadas



Gráfica 120: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores por comunidad autónoma.

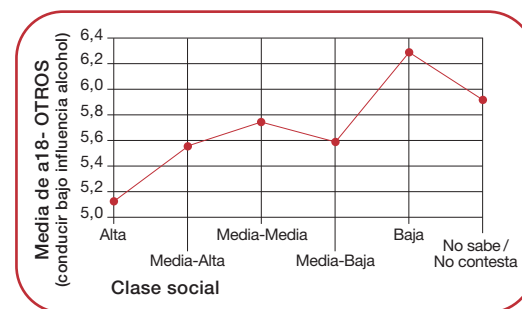
mientras que, a excepción de las conductas “gritar e insultar verbalmente”, “incorporarse bruscamente en el carril provocando el frenado del otro vehículo”, “hacer movimientos repentinos e inesperados para amenazar a otro conductor” y “no ceder el paso en un paso para peatones”, (donde son Canarias, Castilla y León y Baleares respectivamente), son los encuestados de La Rioja los que efectúan las valoraciones más bajas. A modo de ejemplo presentamos la Gráfica 120. Considerando el **trabajo u ocupación** de los encuestados y la valoración que éstos hacen acerca de la agresividad de ciertas conductas en la conducción



Gráfica 121: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función del trabajo u ocupación.

por parte de otros, observamos resultados significativos en las siguientes: *“gritar e insultar verbalmente”, “hacer gestos rudos o insultantes”, “hacer con las luces largas señales repetidas o insistentes”, “saltarse los semáforos en rojo”, “utilizar el carril de la derecha para adelantar” y “ocupar rápidamente una plaza libre de aparcamiento mientras otro vehículo está a la espera”,* donde son en todos los casos los estudiantes los que evalúan como mayor la agresividad de otros en dichas conductas. Las valoraciones más bajas son realizadas por el grupo de jubilados, a excepción de las conductas *“saltarse los semáforos en rojo”, “utilizar el carril de la derecha para adelantar” y “ocupar rápidamente una plaza libre de aparcamiento mientras otro vehículo está a la espera”* donde, a pesar de no ser las más bajas, siguen situándose entre las puntuaciones menores. Mostramos la Gráfica 121, donde puede apreciarse claramente esta tendencia.

La variable **clase social** arrojó resultados significativos únicamente para una de las conductas: *“conducir bajo la influencia del alcohol”* donde, en este caso los encuestados de clase baja, seguidos de aquellos que No saben/No contestan y de los encuestados de clase media-media consideran esta conducta como más agresiva por parte de otros conductores. Por otra parte, los encuestados de clase alta, media-alta y media-baja son los que realizan las valoraciones más bajas sobre la agresividad de esta conducta por parte de otros conductores. Podemos observar todos estos datos en la Gráfica 122. Si nos centramos en el **tipo de permiso** que poseen

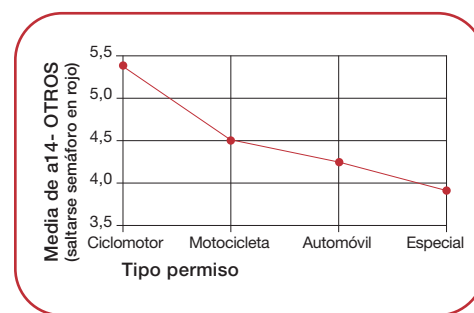


Gráfica 122: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función de la clase social.

los encuestados observamos que para todas las conductas que han resultado significativas: *“hacer carreras con otro conductor”, “saltarse los semáforos en rojo”, “conducir bajo la influencia del alcohol”, “no señalizar las maniobras de giros y cambios de carril” y “ocupar rápidamente una plaza libre de aparcamiento mientras otro vehículo está a la espera”,* son los conductores de ciclomotor los que consideran en mayor medida la agresividad de otros conductores asociada con estas conductas. Con valores también elevados aparecen los conductores de motocicletas. Además, en el caso de las dos primeras conductas (*“hacer carreras con otro conductor” y “saltarse los semáforos en rojo”*), los conductores de automóviles evalúan en menor medida este aspecto.

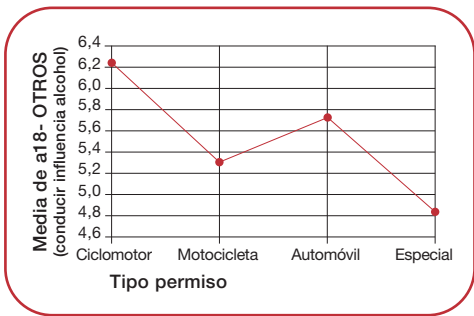
Por otro lado, en el caso de *“conducir bajo la influencia del alcohol”, “no señalizar las maniobras de giros y cambios de carril” y “ocupar rápidamente una plaza libre de aparcamiento mientras otro vehículo está a la*

espera”, los conductores de vehículos especiales consideran que es menor la agresividad de otros conductores en relación con estas conductas. Podemos observar esta tendencia en la Gráfica 123 y la Gráfica 124 que presentamos a continuación.



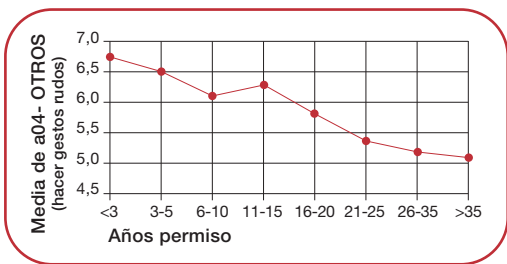
Gráfica 123: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función del tipo de permiso.

En líneas generales, teniendo en cuenta los **años de permiso**, podemos observar que, en aquellas conductas que han resultado significativas (*“parar y salir del coche con el propósito de enfrentarse a otro usuario*



Gráfica 124: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función del tipo de permiso.

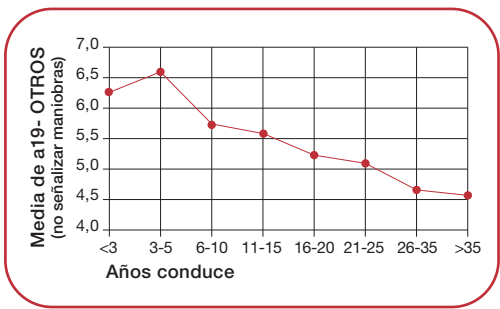
de la vía", "hacer gestos rudos e insultantes", "hacer con las luces largas señales repetidas o insistentes", "tocar el pito insistentemente o de forma continua", "frenar repentinamente el vehículo para provocar que el de atrás frene bruscamente", "cerrar con el vehículo impidiendo el paso", "no ceder el paso cuando 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", "utilizar el carril de la derecha para adelantar", "no señalizar las maniobras de giros y cambios de carril", "hacer que la puerta del coche golpee contra la del otro coche que está aparcado al lado", "hacer movimientos repentinos e inesperados para amenazar a otro conductor" y "ocupar rápidamente una plaza libre de aparcamiento mientras otro vehículo está a la espera", los encuestados con menos años de permiso (menos de 3 años, 3-5 años, 6-10 años) emiten valoraciones más altas respecto a la agresividad de otros conductores en relación con las conductas



Gráfica 125: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función de los años de permiso.

anteriormente mencionadas. Por otro lado, son los conductores con más años de permiso (más de 35 años, 26-35 años y 21-25 años) los que realizan valoraciones más bajas al respecto. Podemos observar esta tendencia en la Gráfica 125. Si analizamos la variable **años de conducción** observamos resultados significativos para las siguientes conductas: "parar y salir del coche con el propósito de

enfrentarse a otro usuario de la vía", "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", "cerrar con el vehículo impidiendo el paso", "no ceder el paso cuando 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", "utilizar el carril de la derecha para adelantar", "no señalizar las maniobras de giros y cambios de carril", "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" y "no ceder el paso en un paso para peatones". Al igual que en el caso anterior, los encuestados con menos años de conducción (menos de 3 años, 3-5 años, 6-10 años y 11-15 años) realizan valoraciones más elevadas. Por otro lado, los encuestados con más años de conducción (16-20 años, 21-25 años, 26-35 años y más de 35 años) son, al igual que en la variable anterior, los que realizan las menores valoraciones de la agresividad de otros en las conductas mencionadas. Encontramos una excepción a lo comentado anteriormente en las conductas "hacer movimientos repentinos e inesperados para amenazar a otro conductor" y "ocupar rápidamente una plaza libre de aparcamiento mientras otro vehículo está a la espera", en las que los encuestados con más de 35 años de conducción realizan valoraciones elevadas. De nuevo,



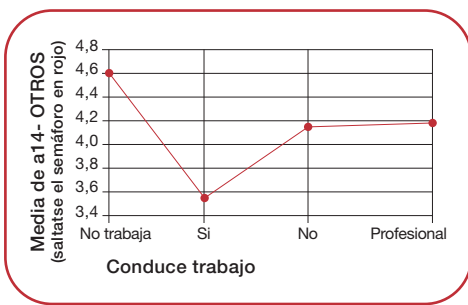
Gráfica 126: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función de los años de conducción.

esta tendencia puede observarse en la Gráfica 126.

Al analizar la variable **conducción durante el trabajo** observamos resultados significativos únicamente para dos de las conductas analizadas ("saltarse los semáforos

en rojo" y "ocupar rápidamente una plaza libre de aparcamiento mientras otro vehículo está a la espera").

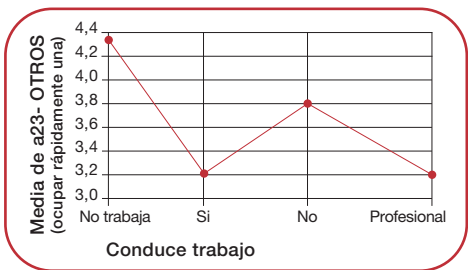
Para la primera de las conductas mencionadas son los encuestados que no trabajan seguidos por los conductores profesionales, los que evalúan en mayor



Gráfica 127: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función de si conduce durante el trabajo.

medida la frecuencia de realización de estas conductas por parte de otros conductores. En cuanto a las valoraciones menores, éstas proceden de aquellos encuestados que sí conducen durante el trabajo y de aquellos que no conducen durante el trabajo, tal como podemos observar en la Gráfica 127.

Para la segunda conducta citada ("ocupar rápidamente una plaza libre de aparcamiento mientras otro vehículo está a la espera"), como vemos en la Gráfica 128, los



Gráfica 128: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función de si conduce durante el trabajo.

encuestados que no trabajan realizan una mayor evaluación de la agresividad de otros conductores en esta conducta.

A continuación se encuentran las valoraciones realizadas por los

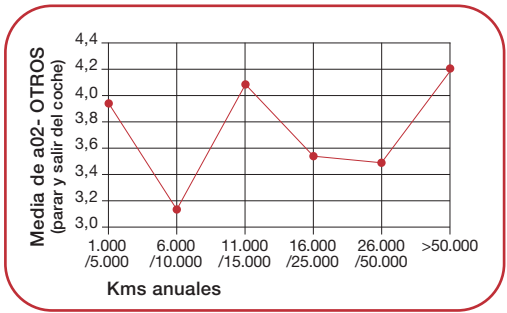
encuestados que no conducen durante

el trabajo. Por otro lado, las valoraciones más bajas son realizadas por aquellos encuestados profesionales y por aquellos que sí conducen mientras trabajan.

Las siguientes conductas resultaron significativas

cuando la atención se centró sobre el **número de kilómetros recorridos anualmente**: "producir daños a otras personas con algún tipo de objeto, 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", "cerrar con el vehículo impidiendo el paso", "no ceder el paso cuando 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", "saltarse los semáforos en rojo", "pasarse el semáforo en ámbar", "acelerar cuando otro conductor quiere adelantar" y "hacer movimientos repentinos e inesperados para amenazar a otro conductor". Concretamente, las valoraciones más altas proceden, en la mayoría de las conductas citadas de los encuestados que recorren más de 50.000 kms. anuales, entre 1.000-5.000 kms. anuales y de aquellos encuestados que recorren entre 11.000-15.000 kms. y 16.000-25.000 kms. Sin embargo, para las conductas "hacer con las luces largas señales repetidas o insistentes", "frenar repentinamente el vehículo para provocar que el de atrás frene bruscamente" y "pasarse el semáforo en ámbar", los encuestados que recorren menos kilómetros anuales valoran en menor medida estas conductas como agresivas cuando las realizan otros conductores, siendo en este caso los que recorren un mayor número de kilómetros anuales los que las evalúan como más agresivas. Por otro lado,

para la conducta “tocar el pito insistentemente o de forma continua” los encuestados que recorren entre 1.000-5.000 kms. y aquellos que recorren más kilómetros anuales (26.000-50.000 kms. y más de 50.000 kms.) realizan las valoraciones más elevadas, mientras que el resto de encuestados (6.000-10.000 kms., 11.000-15.000 kms. y 16.000-25.000 kms.) realizan las más bajas. Finalmente, para la conducta “hacer movimientos repentinos e inesperados para amenazar a otro conductor” observamos que tanto aquellos conductores que recorren más número de kilómetros (26.000-50.000 y más de 50.000 kms.)



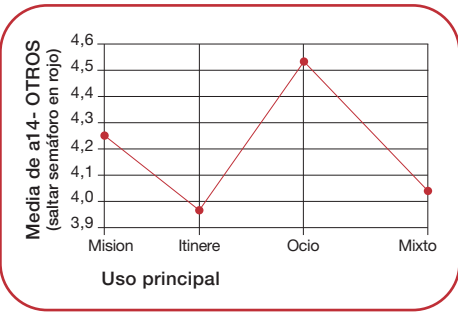
Gráfica 129: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función del número de kilómetros recorridos anualmente.

como aquellos que recorren entre 6.000-10.000 kms. valoran como menos agresiva esta conducta en otros conductores mientras que los conductores que recorren entre 1.000-5.000 kms., 11.000-15.000 kms. y 16.000-25.000 kms. lo

hacen en sentido contrario.

A modo de ejemplo de la primera tendencia que engloba un mayor número de conductas podemos observar la Gráfica 129.

Si tenemos en cuenta el **motivo de uso del vehículo** observamos resultados significativos en dos de las conductas estudiadas: “saltarse los semáforos en rojo” y “ocupar rápidamente una plaza libre de aparcamiento mientras otro vehículo está a la espera”. En ambos casos, cuando el motivo principal de uso del vehículo es el ocio los conductores valoran más la agresividad de otros conductores. En la primera conducta (“saltarse los semáforos en rojo”), cuando el uso principal del vehículo es “in itinere”, los encuestados valoran en menor medida

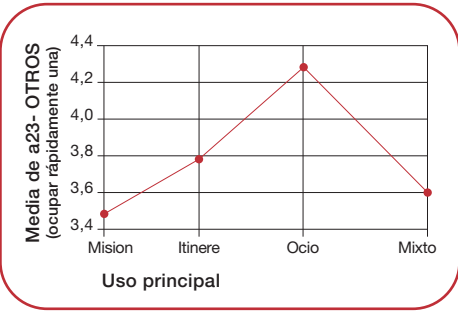


Gráfica 130: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función del motivo de uso del vehículo.

la agresividad de los otros conductores, mientras que para la segunda conducta (“ocupar rápidamente una plaza libre de aparcamiento mientras otro vehículo está a la espera”), aquellos que utilizan el vehículo fundamentalmente en “misión” valoran en menor medida la agresividad

de los otros conductores. Podemos observar las gráficas Gráfica 130 y Gráfica 131 para ver con más detalle estos datos.

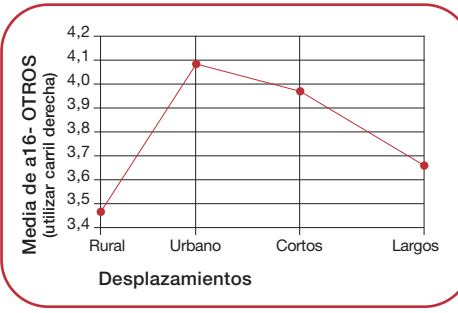
Teniendo en cuenta el **tipo de desplazamiento** (ver a



Gráfica 131: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función del motivo de uso del vehículo.

modo de ejemplo la Gráfica 132) observamos que tres conductas han resultado significativas: “hacer gestos rudos o insultantes”, “utilizar el carril de la derecha para adelantar” y “no señalizar las maniobras de giros y cambios de carril”. En todos estos

casos, los encuestados cuyos desplazamientos son fundamentalmente urbanos, seguidos por los que realizan trayectos cortos, llevan a cabo las valoraciones más elevadas sobre la agresividad de

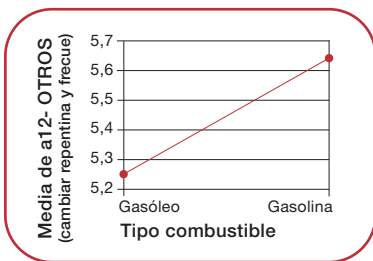


Gráfica 132: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función del tipo de desplazamiento.

otros conductores en las conductas mencionadas. Por el contrario, los conductores cuyos desplazamientos son habitualmente largos, seguidos por los que se desplazan por áreas rurales fundamentalmente, valoran en menor medida la agresividad de

dichas conductas.

Teniendo en cuenta el **tipo de combustible** que consumen los vehículos de los participantes en el estudio, observamos diferencias significativas para las

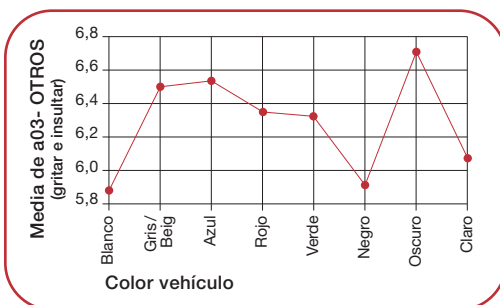


Gráfica 133: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función del tipo de combustible.

conductas “cambiar repentina y frecuentemente de carril” y “ocupar rápidamente una plaza libre de aparcamiento mientras otro vehículo está a la espera”. En ambos casos, como vemos en la Gráfica 133, los usuarios de vehículos de gasolina evalúan en mayor medida la agresividad

de los otros conductores en estas situaciones.

La variable **color del vehículo** y su relación con la agresividad que los encuestados consideran de otros conductores asociada a diferentes situaciones de tráfico

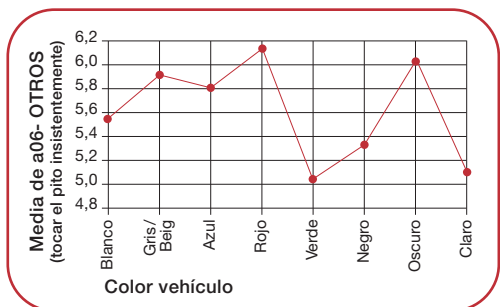


Gráfica 134: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función del color del vehículo.

produjo resultados significativos para cuatro conductas.

En la primera de ellas (“gritar e insultar verbalmente”), los encuestados cuyos vehículos son de color oscuro, seguidos de aquellos cuyos vehículos son de color azul,

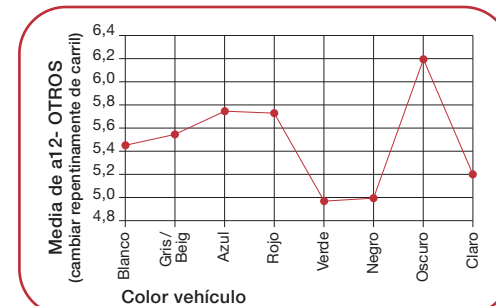
gris-beige, rojo y verde son los que valoran mayor la agresividad por parte de otros conductores en la conducta citada. Por otro lado, como vemos en la Gráfica 134, los conductores de vehículos blanco y negro la valoran menor.



Gráfica 135: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función del color del vehículo.

Para la segunda de las conductas (“tocar el pito insistentemente o de forma continua”) observamos que los conductores cuyos vehículos son rojos, oscuros, gris-beige y azul (por orden decreciente), consideran mayor la agresividad de los otros

conductores, siendo para este caso los conductores de vehículos verdes, negros y blancos los que lo hacen en menor medida tal como podemos ver en la Gráfica 135. Si nos centramos en la conducta “cambiar repentina y

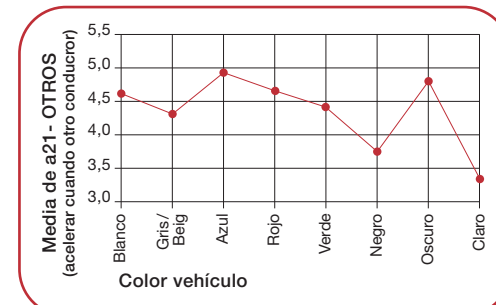


Gráfica 136: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función del color del vehículo.

frecuentemente de carril”; observamos como los usuarios de vehículos de colores oscuros, azul y rojo, emiten las valoraciones más elevadas. Por el contrario, los conductores de vehículos verde, negro y claro realizan las menores valoraciones en este

sentido (ver Gráfica 136).

Finalmente, como vemos en la Gráfica 137, para la conducta “adelantar cuando otro conductor quiere adelantar” son los usuarios de vehículos de colores azul,

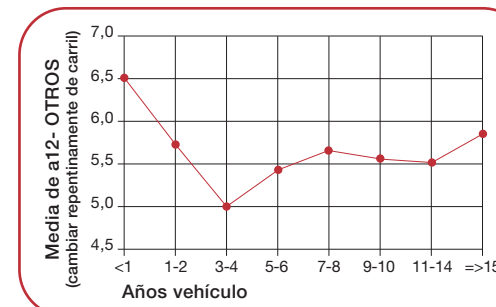


Gráfica 137: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función del color del vehículo.

rojo y oscuro (por orden decreciente) los que consideran mayor la agresividad de esta conducta en otros conductores mientras que los conductores de vehículos claros, negros y gris-beige emiten las valoraciones más bajas.

Teniendo en cuenta los **años del vehículo**,

observamos resultados significativos en una de las conductas (“cambiar repentina y frecuentemente de carril”) en la que, viendo la Gráfica 138, observamos

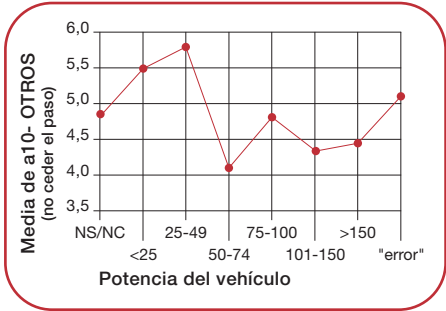


Gráfica 138: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función de los años del vehículo.

que los encuestados cuyos vehículos tienen menos de un año y entre 1-2 años valoran en mayor medida la agresividad de otros conductores en esta conducta. A estos grupos le siguen los encuestados cuyos vehículos

tienen más de 15 años y entre 7-8 años. Por otro lado, las valoraciones menores provienen de aquellos encuestados cuyos vehículos tienen entre 3-4 años y entre 5-6 años.

Centrándonos en la **potencia del vehículo**, observamos resultados significativos para varias de las conductas estudiadas. En muchos de los casos las valoraciones más altas proceden de aquellos encuestados que No saben/No contestan o que dan respuestas erróneas. Si no tenemos en cuenta dichas puntuaciones, en las conductas “no ceder el paso cuando otro usuario de la vía tiene el derecho”, “incorporarse bruscamente en el carril provocando el frenado del otro vehículo”, “conducir bajo la influencia del alcohol” y “no señalar las



Gráfica 139: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función de la potencia del vehículo.

maniobras de giros y cambios de carril”, los usuarios de vehículos cuyas potencias están entre menos de 25 CV y entre 25-49 CV, es decir, los usuarios de vehículos de menos potencia, evalúan como mayor este aspecto mientras que para las conductas “parar y salir del coche con el propósito de enfrentarse a otro usuario de la vía” y “acelerar cuando otro conductor quiere adelantar”, también aparecen elevadas valoraciones en aquellos encuestados cuyos vehículos tienen entre 101-150 CV y 75-100 CV respectivamente. Podemos ver un ejemplo en la Gráfica 139.

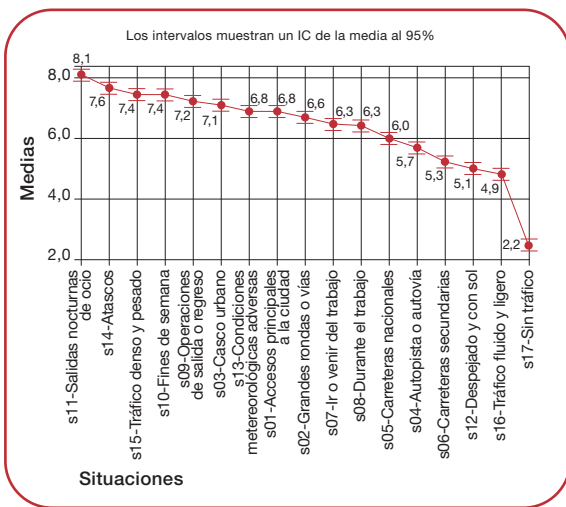
3.3 Percepción sobre las situaciones en las que se producen conductas agresivas con mayor frecuencia

Las valoraciones generales sobre la probabilidad de observar agresividad en el tráfico en distintas situaciones muestra, en general, valoraciones medio-altas (con el fin de simplificar se han recogido sus estadísticos juntos en la Tabla 12) y también con diferencias significativas (F= 460,177; gl= 16,.13824; p< ,001).

SITUACIÓN	Media	Error tip.	Intervalo de confianza al 95%	
			Límite inferior	Límite superior
s01-Accesos principales a la ciudad	6,849	,076	6,699	6,998
s02-Grandes rondas o vías	6,732	,076	6,583	6,881
s03-Casco urbano	7,203	,072	7,062	7,345
s04-Autopista o autovía	5,750	,094	5,566	5,934
s05-Carreteras nacionales	6,086	,080	5,928	6,243
s06-Carreteras secundarias	5,459	,085	5,292	5,626
s07-Ir o venir del trabajo	6,455	,081	6,297	6,614
s08-Durante el trabajo	6,382	,086	6,213	6,550
s09-Operaciones de salida o regreso	7,311	,079	7,156	7,466
s10-Fines de semana	7,560	,075	7,412	7,707
s11-Salidas nocturnas de ocio	8,094	,071	7,953	8,234
s12-Despejado y con sol	5,238	,081	5,079	5,397
s13-Condiciones meteorológicas adversas	6,880	,085	6,713	7,046
s14-Atascos	7,706	,078	7,553	7,860
s15-Tráfico denso y pesado	7,540	,076	7,390	7,690
s16-Tráfico fluido y ligero	5,087	,079	4,931	5,242
s17-Sin tráfico	2,384	,092	2,203	2,565

Tabla 12: Estadísticos estimados para las distintas situaciones.

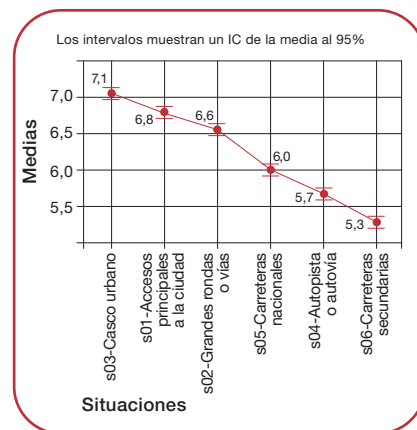
Como se observa en la Gráfica 140, la situación “sin tráfico” (Media= 2,384) nos puede servir como línea base para valorar la incidencia de las otras situaciones, que comentaremos a continuación. En un primer bloque podemos considerar aquellas



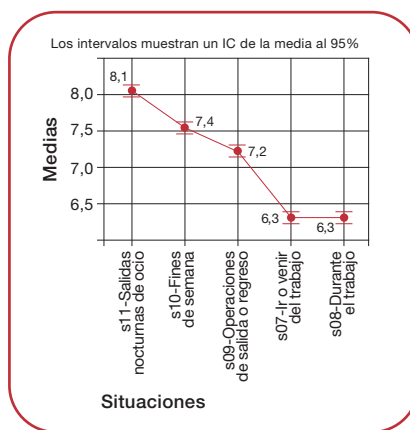
Gráfica 140: Medias para las distintas situaciones.

dan en función del tipo de desplazamiento (Gráfica 142), 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 (Media= 6,455 y 6,382).

Por otro lado, la meteorología (Gráfica 143) aparece con menor incidencia respecto a las otras situaciones, aunque destaca la valoración que se hace en “condiciones meteorológicas adversas” (Media= 6,880)



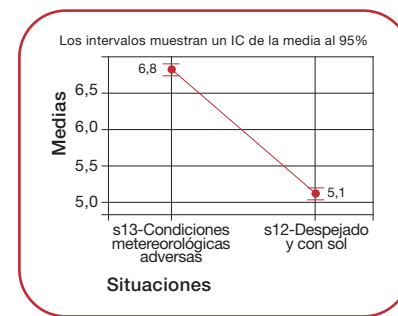
Gráfica 141: Medias para las distintas situaciones relacionadas con el tipo de vías.



Gráfica 142: Medias para las distintas situaciones relacionadas con el tipo de desplazamiento.

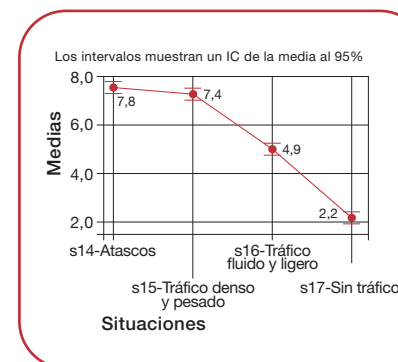
situaciones que tienen que ver con el tipo de vía (Gráfica 141). La ordenación es clara y posiblemente relacionada con sus niveles de circulación (a mayor, más alta valoración) que suponen mayor probabilidad de encuentro y roce próximo con otros vehículos.

En el caso de considerar aquellas situaciones que se



Gráfica 143: Medias para las distintas situaciones climatológicas.

frente a “despejado y con sol” (Media= 5,238). Finalmente, la densidad de tráfico (Gráfica 144) 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).



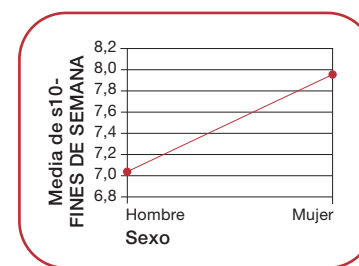
Gráfica 144: Medias para las distintas situaciones de densidad de tráfico.

3.3.1 Diferencias en función de algunas características y circunstancias de los sujetos

Nuevamente aparecen 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

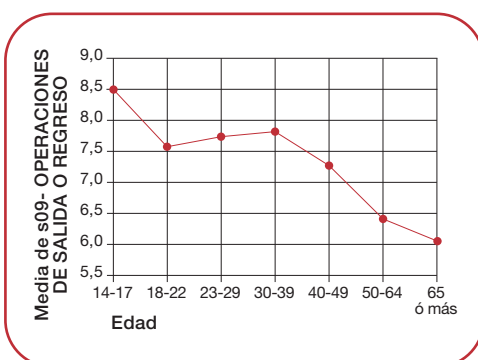
siguientes situaciones: “accesos principales a la ciudad”, “grandes rondas o vías”, “autopista o autovía”, “carreteras nacionales”, “carreteras secundarias”, “ir o venir del trabajo”, “durante el trabajo”, “operaciones de salida o regreso”, “fines de semana”, “salidas nocturnas

de ocio”, “despejado y con sol”, “condiciones meteorológicas adversas como lluvia, niebla, etc.”, “atascos”, “tráfico denso y pesado” y “tráfico fluido y ligero”. Como ejemplo mostramos la Gráfica 145, en la que se observan los resultados en una de las conductas mencionadas.



Gráfica 145: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del sexo.

Si nos centramos en la **edad** de los encuestados aparecen diferencias significativas con una tendencia lineal en la que podemos observar una disminución de las valoraciones sobre la frecuencia de las conductas

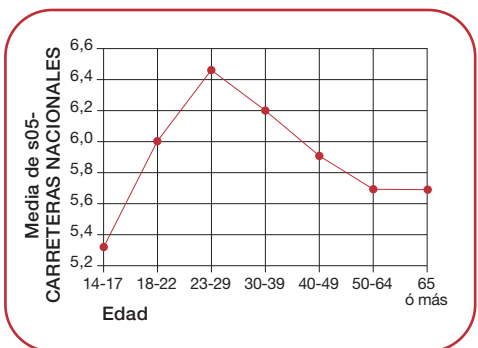


Gráfica 146: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función de la edad.

agresivas a medida que se incrementa la edad en las siguientes situaciones: "operaciones de salida o regreso", "fines de semana" y "tráfico denso y pesado". Para ejemplificar la tendencia comentada mostramos a continuación la Gráfica 146.

Además, también aparecen diferencias

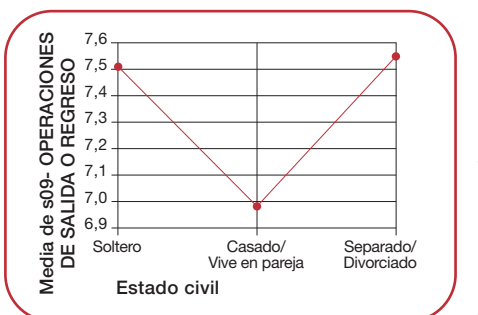
significativas con una tendencia en forma de "U" invertida en las situaciones: "accesos principales a la ciudad", "grandes rondas o vías", "casco urbano",



Gráfica 147: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función de la edad.

"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

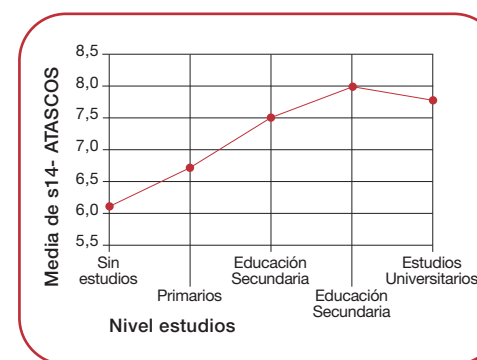
las valoraciones más elevadas en este sentido, tal y como podemos observar en la Gráfica 147, que muestra las puntuaciones en una de las situaciones.



Gráfica 148: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del estado civil.

Las valoraciones realizadas sobre las situaciones en las que se producen conductas agresivas con mayor frecuencia teniendo en consideración el **estado civil** de los encuestados arrojan diferencias significativas en las siguientes: "grandes rondas o vías",

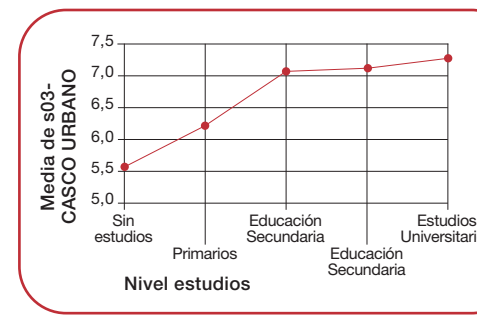
"durante el trabajo", "operaciones de salida o regreso" y "fines de semana". En este caso observamos una tendencia en forma de "U" en la que el grupo de encuestados cuyo estado civil es casado/vive en pareja



Gráfica 149: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del nivel de estudios.

lleva a cabo una valoración menor de la frecuencia de la agresividad en las situaciones mencionadas. Podemos observar la Gráfica 148 para apreciar estos resultados en una de las situaciones ("operaciones de salida o regreso").

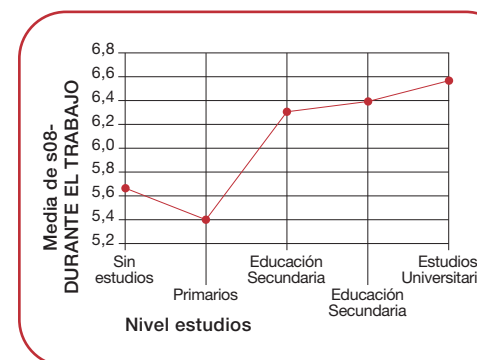
En relación con el **nivel de estudios** de los encuestados se producen resultados significativos en las valoraciones realizadas por aquellas personas que han cursado estudios de Educación



Gráfica 150: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del nivel de estudios.

Secundaria de Segundo Grado, que realizan una valoración más elevada de la frecuencia de la conducción agresiva en las siguientes situaciones: "ir o venir del trabajo", "operaciones de salida o regreso", "atascos" y "tráfico denso y pesado".

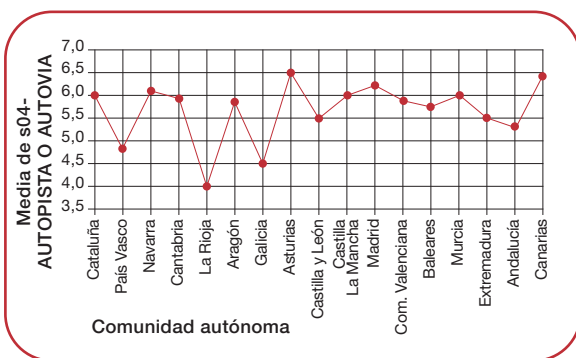
A modo de ejemplo presentamos la Gráfica 149, en la que podemos apreciar los resultados en una de las situaciones citadas anteriormente.



Gráfica 151: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del nivel de estudios.

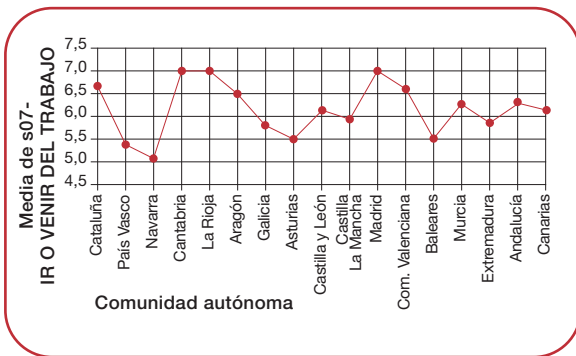
Sin embargo, como vemos en la Gráfica 150 y Gráfica 151, las personas con titulación universitaria valoran en mayor medida la frecuencia de la agresividad en las situaciones de "casco urbano" y "durante el trabajo". Si nos fijamos en la distribución de los encuestados por **comunidad**

autónoma podemos observar diferencias significativas en las situaciones: "despejado y con sol", "sin tráfico", "autopista o autovía" e "ir o venir del trabajo". Concretamente, las comunidades de Asturias y Canarias



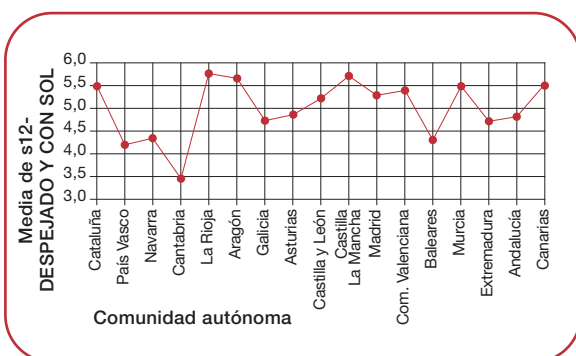
Gráfica 152: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones por comunidad autónoma.

valoran mayor la frecuencia de las conductas agresivas en "autopista o autovía" mientras que La Rioja, Galicia y País Vasco las valoran en menor medida. Por otro lado para la situación "ir o venir del trabajo" observamos que son las comunidades de Madrid, La Rioja y Cantabria las que llevan a cabo una mayor valoración de las conductas agresivas en dicha situación siendo Navarra,



Gráfica 153: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones por comunidad autónoma.

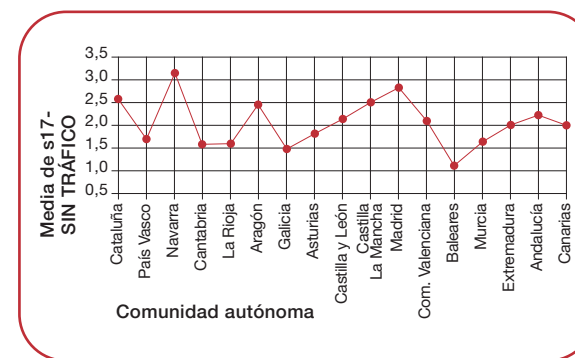
País Vasco, Baleares y Asturias las que lo hacen en menor medida. En el caso de los juicios realizados sobre la situación "despejado y con sol", las comunidades de La Rioja, Castilla la Mancha y Aragón se caracterizan por una mayor valoración de la frecuencia de conductas agresivas mientras que Cantabria es la comunidad en la que la valoración ha sido menor. Por último, si nos



Gráfica 154: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones por comunidad autónoma.

centramos en la situación "sin tráfico", Navarra y Madrid evalúan mayor la frecuencia de las conductas agresivas siendo Baleares la que lo hace en menor medida. Podemos observar la Gráfica 152, Gráfica 153, Gráfica 154 y Gráfica 155 para observar detalladamente las puntuaciones en cada una de las situaciones.

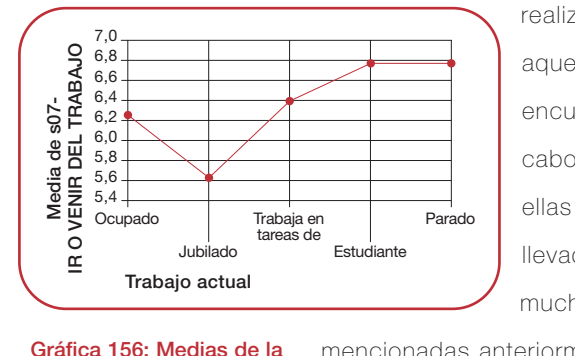
Centrándonos en la variable **trabajo u ocupación**



Gráfica 155: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones por comunidad autónoma.

podemos observar resultados significativos en numerosas situaciones: "casco urbano", "autopista o autovía", "carreteras nacionales", "carreteras secundarias", "ir o venir del trabajo", "durante el trabajo", "operaciones de salida o regreso", "fines de semana", "atascos" y "tráfico denso y pesado".

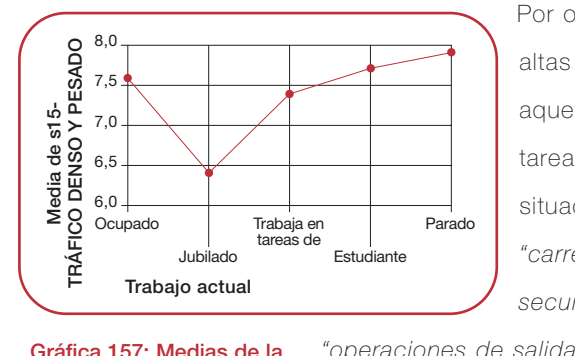
En todas las situaciones los encuestados jubilados han



Gráfica 156: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del trabajo u ocupación.

realizado las valoraciones más bajas y aquellos encuestados que se encuentran parados han llevado a cabo valoraciones altas para todas ellas. Además, los estudiantes han llevado a cabo valoraciones altas en muchas de las situaciones

mencionadas anteriormente, concretamente: "casco urbano", "carreteras nacionales", "ir o venir del trabajo", "atascos", "operaciones de salida o regreso", "fines de semana" y "tráfico denso y pesado".

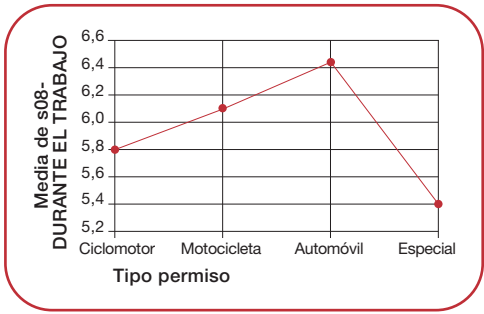


Gráfica 157: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del trabajo u ocupación.

Por otro lado, destacan igualmente las altas valoraciones realizadas por aquellos encuestados que trabajan en tareas del hogar exclusivamente en las situaciones: "casco urbano", "carreteras nacionales", "carreteras secundarias", "durante el trabajo", "operaciones de salida o regreso" y "fines de semana".

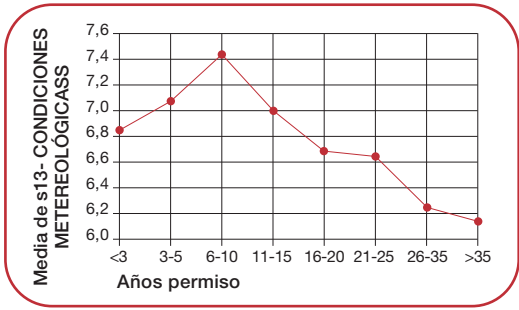
A modo de ejemplo presentamos la Gráfica 156 y la Gráfica 157.

El análisis de las valoraciones realizadas por los



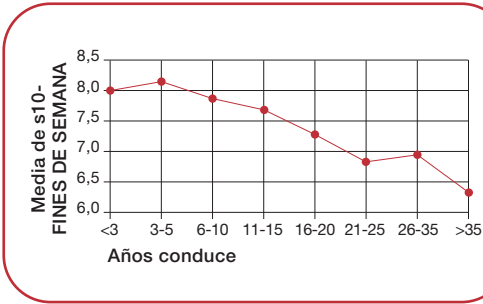
Gráfica 158: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del tipo de permiso.

encuestados de la percepción acerca de las situaciones en las que se producen conductas agresivas con mayor frecuencia en función del **tipo de permiso** nos permite observar, tal como aparece en la Gráfica 158, que existen diferencias significativas. Son los conductores de automóviles seguidos por los de motocicletas y los de ciclomotores los que juzgan mayor la frecuencia de las conductas agresivas en la situación *"durante el trabajo"*. Por el contrario, los conductores de vehículos especiales juzgan menor dicha frecuencia. En cuanto a la evaluación realizada por los encuestados sobre la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función de los **años de permiso** observamos de nuevo resultados significativos. En este sentido, podemos observar una tendencia general a realizar valoraciones mayores en los grupos de encuestados cuyos años de permiso oscilan entre los 6-10 años en las siguientes situaciones: *"casco urbano"*, *"autopista o autovía"*, *"carreteras nacionales"*, *"carreteras secundarias"*, *"ir o venir del trabajo"*, *"durante el trabajo"*, *"operaciones de salida o regreso"*, *"salidas nocturnas de ocio"*, *"despejado y*



Gráfica 159: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función de los años de permiso.

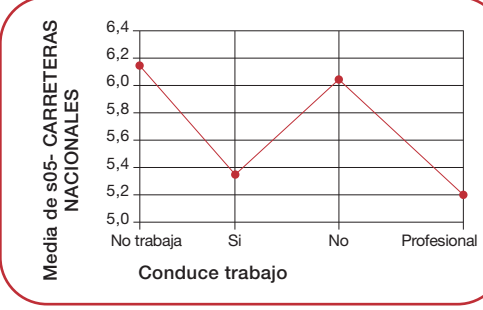
con sol", *"condiciones meteorológicas adversas como lluvia, niebla, etc."*, *"atascos"* y *"tráfico fluido y ligero"*. Asimismo, es el grupo con 11-15 años de permiso el que emite las mayores valoraciones en las situaciones: *"accesos principales a la ciudad"*, *"grandes rondas o vías"* y *"tráfico denso y pesado"*. En definitiva, podemos observar una tendencia general a valorar menos frecuentes las conductas agresivas en todas



Gráfica 160: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función de los años de conducción.

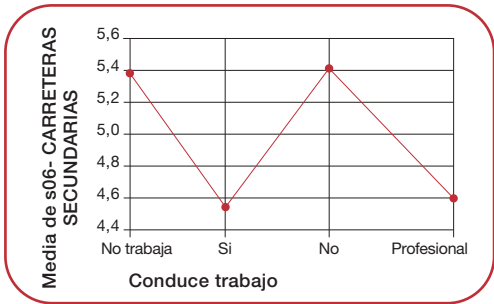
las situaciones citadas a medida que se incrementan los años de permiso destacando el pico observado entre los 6-10 años de permiso, a partir del cual comienzan a bajar las valoraciones. En la Gráfica 159 observamos claramente la tendencia global de las valoraciones realizadas en una de las conductas (*"condiciones meteorológicas adversas como lluvia, niebla, etc."*). Si consideramos los **años de conducción** de los encuestados en relación con la evaluación de la frecuencia de las conductas agresivas encontramos

diferencias significativas en las siguientes situaciones: *"accesos principales a la ciudad"*, *"grandes rondas o vías"*, *"casco urbano"*, *"carreteras nacionales"*, *"carreteras secundarias"*, *"ir o venir del trabajo"*, *"durante el trabajo"*, *"operaciones de salida o regreso"*, *"fin de semana"*, *"despejado y con sol"*, *"condiciones meteorológicas adversas como lluvia, niebla, etc."*, *"atascos"*, *"tráfico denso y pesado"* y por último *"tráfico fluido y ligero"*. Nuevamente, y como en el caso anterior, observamos un patrón general en el que a medida que se



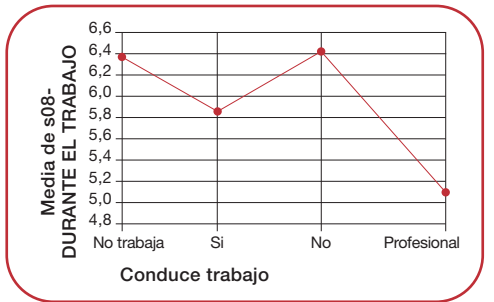
Gráfica 161: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función de si conduce durante el trabajo.

incrementan los años de conducción disminuyen las valoraciones sobre la frecuencia de conductas agresivas en dichas situaciones. Podemos ver la Gráfica 160 en la que se observa dicha tendencia. Centrándonos en la variable **conducción durante el trabajo**, obtenemos resultados significativos en las situaciones: *"autopista o autovía"*, *"carreteras*



Gráfica 162: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función de si conduce durante el trabajo.

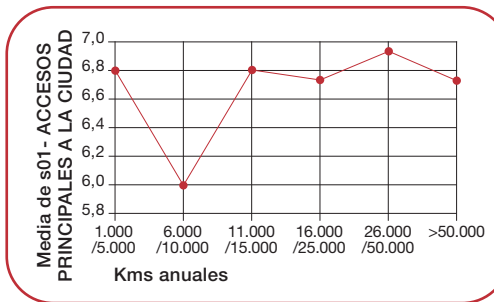
agresivas se producen con mayor frecuencia en dichas situaciones. Por otro lado, los conductores profesionales y aquellas personas que conducen durante el trabajo (ver Gráfica



Gráfica 163: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función de si conduce durante el trabajo.

incremento de las valoraciones de la frecuencia de conductas agresivas por parte de los encuestados que conducen durante el trabajo.

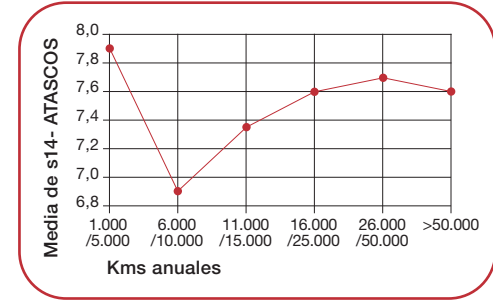
De nuevo obtenemos resultados significativos si



Gráfica 164: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del número de kilómetros recorridos anualmente.

a la frecuencia de conductas agresivas en las situaciones de "accesos principales a la ciudad" y "atascos". Por otro lado, los conductores que conducen entre 26.000-50.000 kms. anuales y entre 1.000-5.000

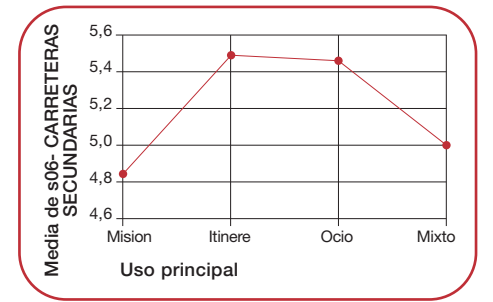
nacionales", "carreteras secundarias" y "durante el trabajo". De nuevo, como podemos apreciar en la Gráfica 161, encontramos un patrón similar en el que las personas que no trabajan y aquellas que no conducen durante el trabajo juzgan que las conductas



Gráfica 165: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función de los kilómetros recorridos anualmente.

kms. evalúan como más frecuente la conducción agresiva en las situaciones citadas. Todos estos datos podemos observarlos en la Gráfica 164 y Gráfica 165.

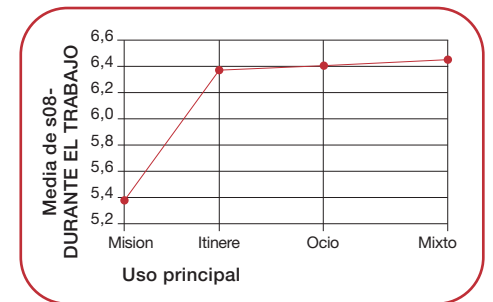
Centrándonos en el **motivo de uso del vehículo**, cuando éste es "in



Gráfica 166: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del motivo de uso del vehículo.

itinere" o bien hacen uso del vehículo por motivos de ocio, los encuestados valoran mayor la frecuencia de la conductas de conducción agresiva en "carreteras secundarias". Asimismo si nos centramos en la situación

"durante el trabajo", encontramos de nuevo que las personas que cuando el uso principal del vehículo es mixto, ocio e "in itinere", se producen valoraciones más altas sobre la frecuencia de las conductas agresivas mientras que en ambas situaciones ("carreteras

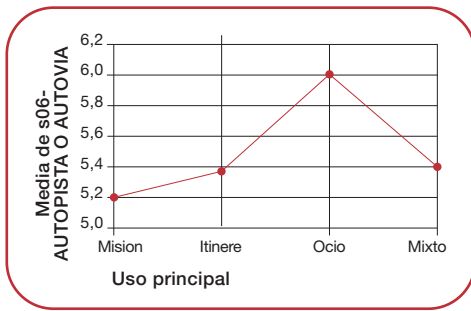


Gráfica 167: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del motivo de uso del vehículo.

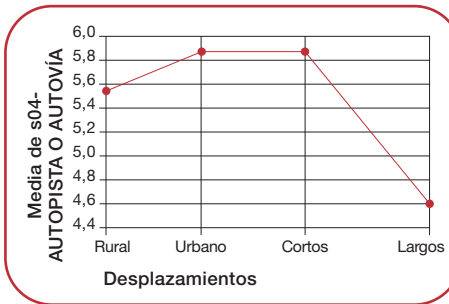
secundarias" y "durante el trabajo") las valoraciones más bajas proceden de los encuestados que utilizan el vehículo principalmente "en misión". Todo esto podemos observarlo en la Gráfica 166 y Gráfica 167.

En la situación de "autopista y autovía" (ver Gráfica 168) las valoraciones más elevadas proceden de aquellas personas que utilizan el vehículo por motivos de ocio frente al resto de alternativas ("en misión", "in itinere" y mixto).

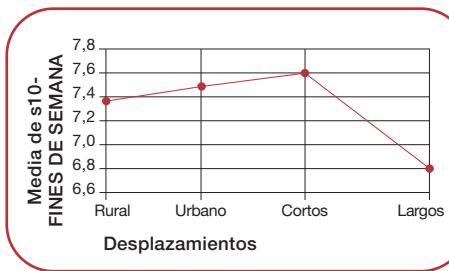
Si nos centramos en el **tipo de desplazamiento** que realizan los encuestados podemos observar que los resultados significativos adoptan la siguiente tendencia: en



Gráfica 168: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del motivo de uso del vehículo.



Gráfica 169: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del tipo de desplazamiento.



Gráfica 170: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del tipo de desplazamiento.

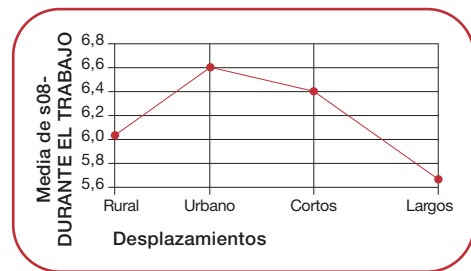
las "autopista y autovía", "carreteras nacionales" y "carreteras secundarias", durante los "fines de semana", en las "situaciones sin tráfico" y en los desplazamientos "durante el trabajo", las valoraciones más elevadas que se llevan a cabo sobre la frecuencia de las

conductas agresivas se relacionan con los desplazamientos cortos y urbanos. Como vemos en la Gráfica 169 en el primer caso (situación de "autopista o autovía"), las valoraciones procedentes de los

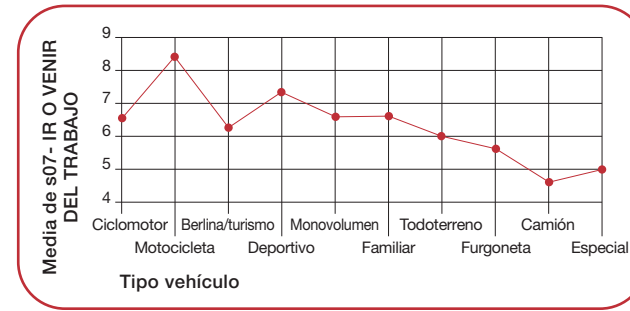
desplazamientos cortos y urbanos son iguales.

En las situaciones de "carreteras nacionales", "carreteras secundarias", durante los "fines de semana" y en situaciones "sin tráfico", las valoraciones más elevadas adoptan el

siguiente orden: desplazamientos cortos y urbanos, orden que se invierte si contemplamos la situación de desplazamientos "durante el trabajo". Asimismo, las valoraciones más bajas van asociadas con los desplazamientos largos. Una postura intermedia en todas las situaciones mencionadas corresponde con los desplazamientos rurales. A modo de ejemplo de lo



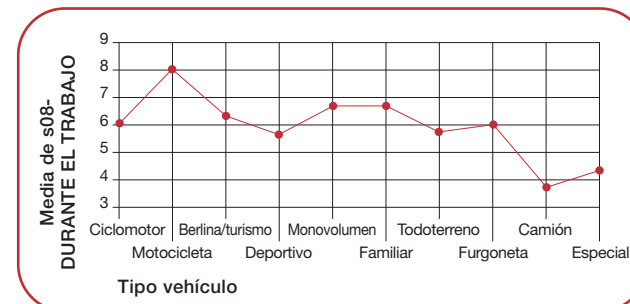
Gráfica 171: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del tipo de desplazamiento.



Gráfica 172: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del tipo de vehículo.

comentado anteriormente presentamos la Gráfica 170 y la Gráfica 171. El análisis de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones

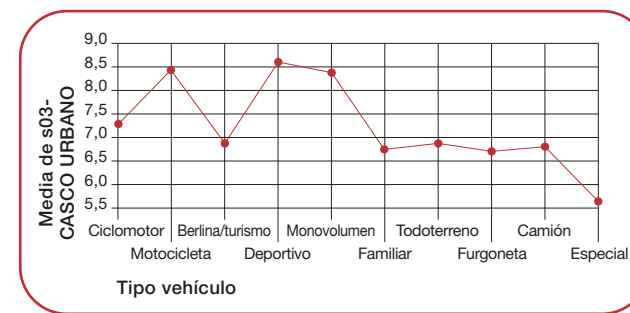
teniendo en cuenta el **tipo de vehículo** que utilizan los encuestados permite observar resultados significativos en varias situaciones. En primer lugar, destacan las altas valoraciones realizadas por los



Gráfica 173: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del tipo de vehículo.

encuestados que conducen motocicleta en las situaciones "ir o venir del trabajo" y "durante el trabajo". Por otro lado, en estas mismas situaciones, los

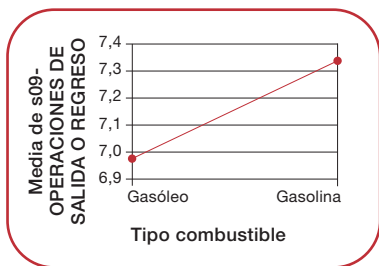
conductores de camiones seguidos por los conductores de vehículos especiales realizan las valoraciones más bajas. Como vemos en la Gráfica 172 y la Gráfica 173 en una postura intermedia se



Gráfica 174: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del tipo de vehículo.

sitúan los conductores del resto de vehículos. En segundo lugar, como podemos ver en la Gráfica 174, también aparecen resultados significativos en la

situación de "casco urbano"; sin embargo en este caso las valoraciones más elevadas (por orden decreciente) proceden de los conductores de vehículos deportivos, motocicletas y conductores de

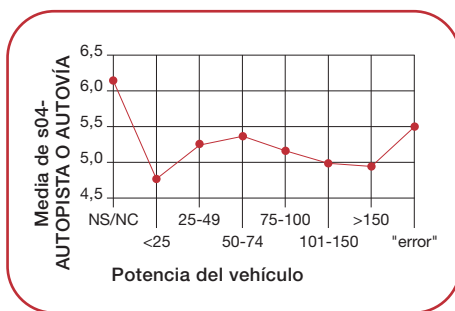


Gráfica 175: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del tipo de combustible.

monovolumen. En este caso, los conductores de vehículos especiales emiten las valoraciones más bajas. En cuanto al **tipo de carburante** y su relación con la frecuencia con la que se perciben conductas agresivas en la conducción,

resaltan como significativas las siguientes situaciones: "autopista o autovía", "carreteras secundarias", "ir o venir del trabajo" y "en operaciones de salida o regreso". En todas ellas son los conductores cuyos vehículos consumen gasolina los que realizan las valoraciones más elevadas en este sentido. En la Gráfica 175, podemos observar los resultados en una de las situaciones mencionadas.

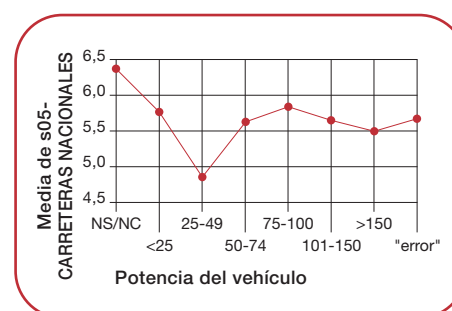
Si tenemos en cuenta la **potencia del vehículo** que conduce habitualmente el encuestado observamos resultados significativos en dos conductas: "autopista o autovía" y "carreteras nacionales". En la primera de las situaciones las valoraciones más altas sobre la frecuencia de conductas agresivas proceden de aquellas personas que No saben/No contestan o emiten datos erróneos. Si omitimos dichos datos



Gráfica 176: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función de la potencia del vehículo.

encontramos que las evaluaciones mayores son dadas por los encuestados cuyos vehículos tienen entre 50-74 CV. A pesar de que hay poca diferencia, las menores valoraciones las realizan los encuestados cuyos vehículos tienen menos de 25 CV. Todas las valoraciones comentadas las podemos analizar con detenimiento en la Gráfica 176.

Si nos centramos en la segunda situación ("carreteras

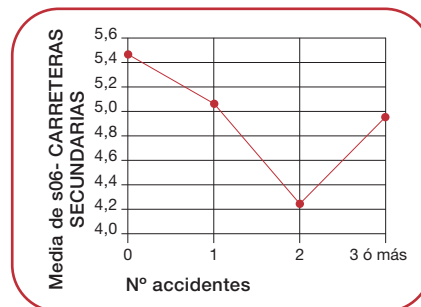


Gráfica 177: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función de la potencia del vehículo.

nacionales"), de nuevo son las personas que No saben/No contestan o emiten respuestas erróneas las que llevan a cabo las valoraciones más altas. Omitiendo estos datos, como vemos en la Gráfica 177, son los encuestados cuyos vehículos tienen entre 75-100 CV

de potencia los que valoran en mayor medida la frecuencia de conductas agresivas en esa situación.

Por otro lado, y aunque de nuevo no haya mucha

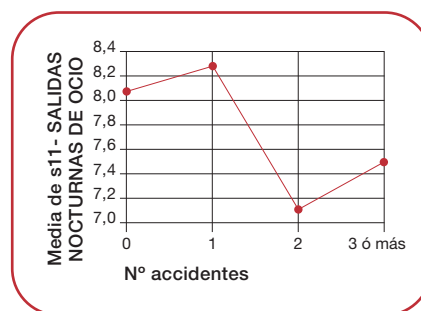


Gráfica 178: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del número de accidentes.

diferencia entre las puntuaciones, los encuestados cuyos vehículos tienen entre 25-49 CV efectúan las menores valoraciones.

En relación con el **número de accidentes** sufridos por los encuestados aparecen resultados significativos en dos

situaciones. En "carreteras secundarias" las valoraciones más altas sobre las conductas agresivas proceden de personas que no han tenido ningún accidente. A continuación se sitúan aquellas personas



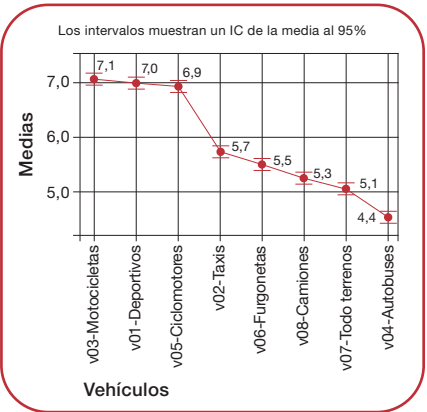
Gráfica 179: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del número de accidentes.

que han tenido 1 accidente, seguidas por aquellas que han sufrido 3. (ver Gráfica 178). Los valores más bajos proceden de las personas con un historial de 2 accidentes.

En el caso de las "salidas nocturnas", los valores más altos proceden de aquellas personas que han sufrido 1 o ningún accidente. Por el contrario, las valoraciones más bajas se relacionan con las personas que han sufrido 2 ó 3 o más accidentes (Gráfica 179).

3.4 Tipos de vehículos asociados a la agresividad

Los tipos de vehículos que pueden verse implicados en situaciones de agresividad en el tráfico también son valorados de forma media-alta (con el fin de



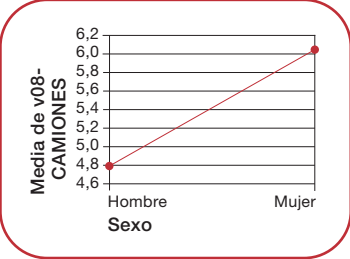
Gráfica 180: Medias para los distintos vehículos.

3.4.1 Diferencias en función de algunas características y circunstancias de los sujetos

Si tenemos en cuenta el **sexo** de los encuestados encontramos resultados significativos, siendo el

VEHÍCULO	Media	Error tip.	Intervalo de confianza al 95%	
			Límite inferior	Límite superior
v01-Deportivos	7,005	,080	6,849	7,161
v02-Taxis	5,762	,089	5,588	5,937
v03-Motocicletas	7,108	,077	6,956	7,260
v04-Autobuses	4,479	,083	4,316	4,643
v05-Ciclomotores	6,821	,082	6,661	6,981
v06-Furgonetas	5,510	,069	5,375	5,645
v07-Todo terrenos	5,117	,074	4,972	5,262
v08-Camiones	5,388	,086	5,220	5,556

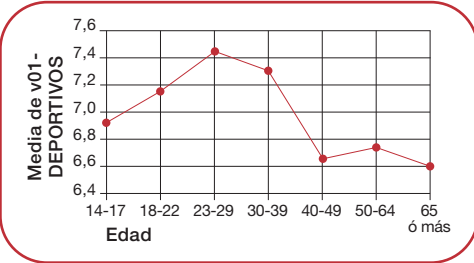
Tabla 13: Estadísticos estimados para los distintos vehículos.



Gráfica 181: Medias de la valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función del sexo.

grupo de mujeres el que considera mayor la implicación en conductas agresivas en la conducción por parte de los siguientes vehículos: “autobuses”, “furgonetas”, “todo terrenos” y “camiones”. Un ejemplo de estas valoraciones lo encontramos en la Gráfica 181.

Respecto a la **edad** de los encuestados, observamos que los resultados significativos hacen referencia a los siguientes tipos de vehículos: “deportivos”, “taxis”, “autobuses”, “furgonetas” y “camiones”, siendo los primeros los que son más valorados en relación con conductas agresivas en la conducción. En este sentido, para todos los tipos de vehículos citados, son los encuestados de edades comprendidas entre los 23-29 años los que realizan mayores valoraciones sobre la implicación en conductas agresivas en la conducción de dichos vehículos, seguidos de los encuestados de edades comprendidas entre los 30-39 años (excepto para el caso de los “camiones” y las “furgonetas”, siendo en este caso los encuestados de 18-22 años y de 14-17 años respectivamente). Por otra parte, si nos centramos en las valoraciones más bajas observamos que se produce un descenso a partir de los 30-39



Gráfica 182: Medias de la valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función de la edad.

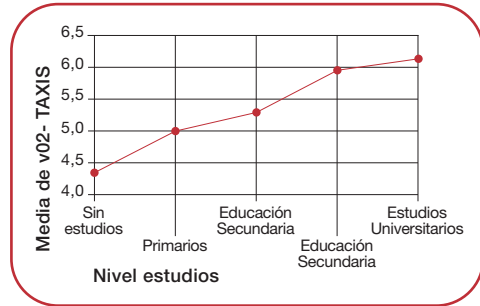
años en las evaluaciones realizadas sobre todos los tipos de vehículos mencionados, procediendo la menor de ellas de los encuestados de 65 ó más años de edad como podemos ver en la Gráfica 182 que presenta los resultados en uno de los vehículos citados. Cuando consideramos las evaluaciones realizadas por los encuestados sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas centrando la



Gráfica 183: Medias de la valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función del estado civil.

atención sobre el **estado civil** (Gráfica 183) observamos que se producen resultados significativos para el tipo de vehículo *“taxi”*. Los encuestados solteros son los que valoran en mayor medida la implicación de este tipo de vehículo en conductas agresivas.

Si consideramos el **nivel de estudios** en relación con la valoración que hacen los encuestados sobre la implicación de determinados vehículos en conductas

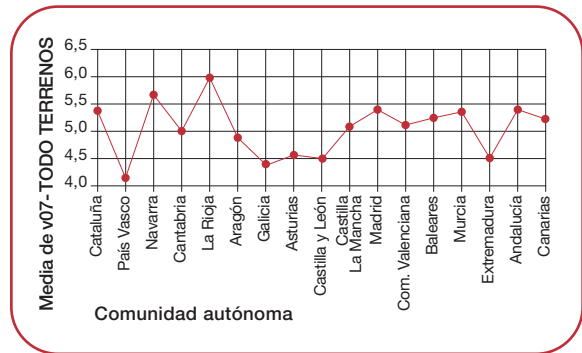


Gráfica 184: Medias de la valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función del nivel de estudios.

agresivas en la conducción, encontramos diferencias significativas en *“taxis”*, *“autobuses”* y *“furgonetas”*. Tal como podemos observar en la Gráfica 184, apreciamos que a medida que se incrementa el nivel de estudios de los participantes, también

aumentan las valoraciones que llevan a cabo en relación con la implicación de estos vehículos en conductas agresivas en la conducción.

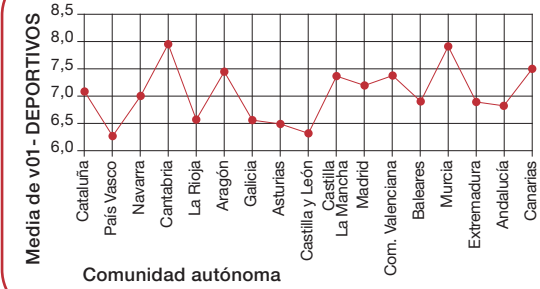
Teniendo en cuenta la distribución de los encuestados por **comunidad autónoma**, podemos



Gráfica 185: Medias de la valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción por comunidad autónoma.

observar que la comunidad de La Rioja emite las valoraciones más elevadas sobre la implicación en conductas agresivas de los siguientes tipos de *vehículos*: *“taxis”*, *“motocicletas”*, *“ciclomotores”*, *“furgonetas”* y

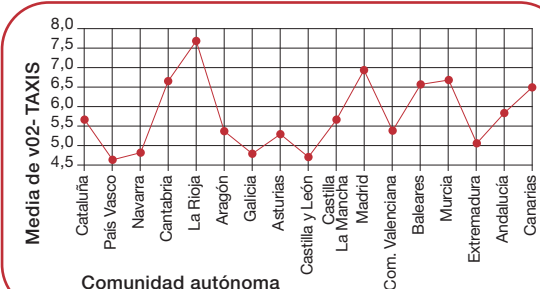
“todo-terrenos”, mientras que el País Vasco obtiene los resultados más bajos en los tipos de vehículos *“deportivos”* y *“todo-terrenos”*. Podemos observar la



Gráfica 186: Medias de la valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción por comunidad autónoma.

Gráfica 185 que presenta los resultados obtenidos para el tipo de vehículo *“todo-terreno”*. Las valoraciones más altas respecto a la agresividad relacionada con los vehículos *“deportivos”* proceden de los

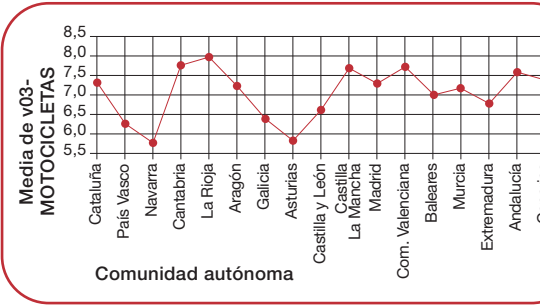
encuestados de Cantabria y Murcia. Por el contrario, el País Vasco se caracteriza por emitir las valoraciones más bajas al respecto tal y como podemos observar en la Gráfica 186.



Gráfica 187: Medias de la valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción por comunidad autónoma.

Si consideramos la valoración realizada sobre la implicación de los *“taxis”* en las conductas agresivas (Ver Gráfica 187) observamos resultados significativos, siendo en este caso las

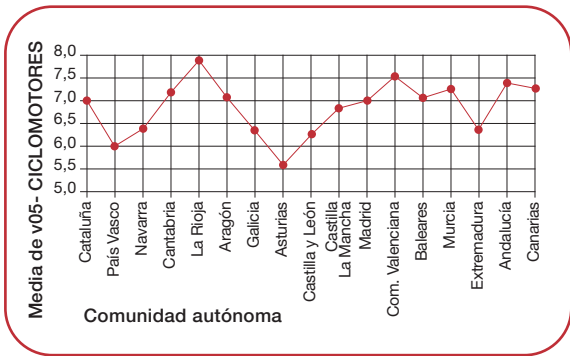
comunidades de La Rioja y Madrid las que obtienen los valores más altos. Por el contrario, Castilla y León, País Vasco, Galicia y Navarra alcanzan los menores valores.



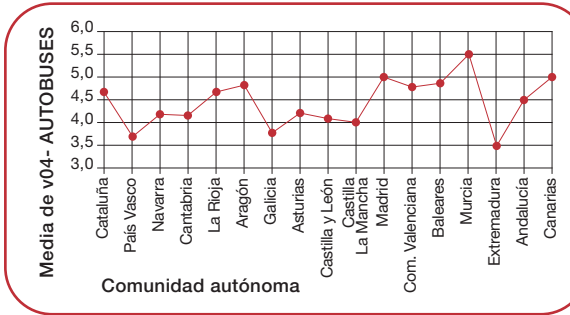
Gráfica 188: Medias de la valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción por comunidad autónoma.

En cuanto a las *“motocicletas”*, son las comunidades de La Rioja y Cantabria las que emiten los juicios más elevados sobre la implicación de estos vehículos en conductas

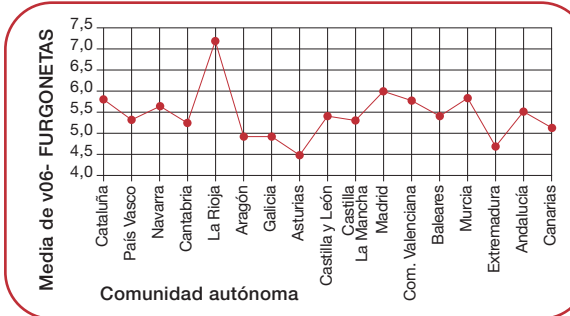
agresivas mientras que Navarra y Asturias obtienen los valores más bajos. En el caso de los *“ciclomotores”*, nuevamente la comunidad de La



Gráfica 189: Medias de la valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción por comunidad autónoma.



Gráfica 190: Medias de la valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción por comunidad autónoma.



Gráfica 191: Medias de la valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción por comunidad autónoma.

Rioja, seguida de la Comunidad Valenciana evalúan mayor la implicación en conductas agresivas por parte de estos vehículos mientras que Asturias de nuevo emite las valoraciones más bajas. En la Gráfica 188

y Gráfica 189, podemos ver las puntuaciones de estos dos tipos de vehículos realizadas por los encuestados en función de su distribución por comunidades autónomas.

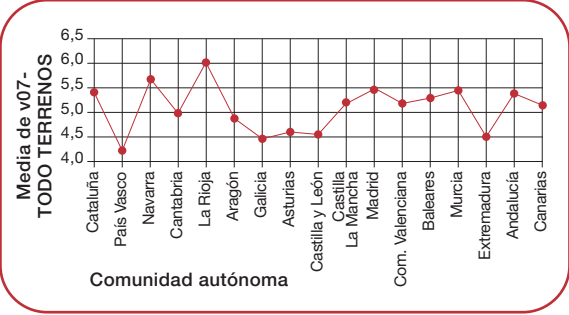
Por otro lado, centrándonos en el tipo de vehículo “autobuses”, la comunidad de Murcia juzga como mayor la implicación de estos vehículos en conductas agresivas y Extremadura

emite las valoraciones más bajas como bien podemos apreciar en la Gráfica 190.

Como vemos en la Gráfica 191, si nos centramos en el tipo de vehículo “furgoneta”, la comunidad de La

Rioja se caracteriza por realizar las evaluaciones mayores sobre la implicación de estos vehículos en conductas agresivas mientras que son las comunidades de Asturias

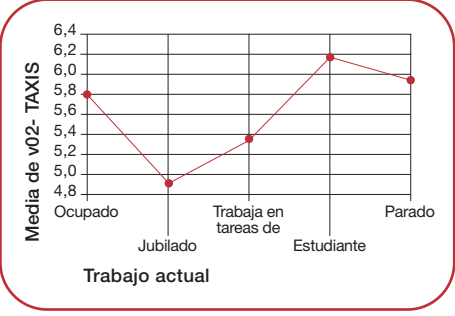
y Extremadura las que lo hacen en menor grado. Por último, (Ver Gráfica 192) los “todo-terrenos” se considera que están más implicados en conductas



Gráfica 192: Medias de la valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción por comunidad autónoma.

agresivas por parte de las comunidades de La Rioja y Navarra mientras que el País Vasco es la comunidad que lo hace en menor medida. La valoración realizada por los encuestados de la

implicación en conductas agresivas por parte de diferentes tipos de vehículos teniendo en cuenta el **trabajo u ocupación** de los encuestados produjo resultados significativos para los siguientes vehículos:

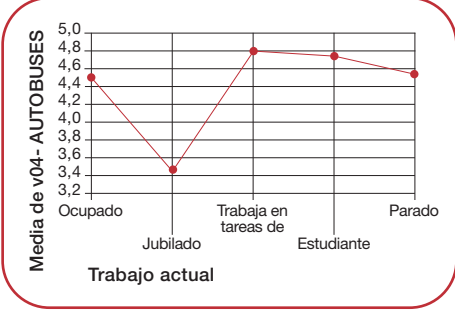


Gráfica 193: Medias de la valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función del trabajo u ocupación.

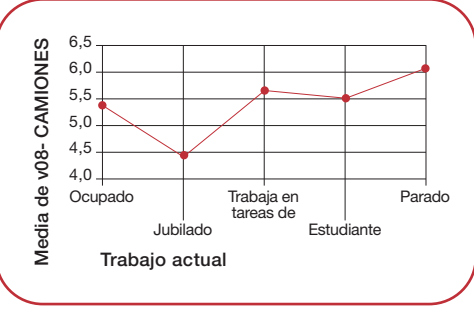
“taxis”, “autobuses” y “camiones” tal y como podemos observar detalladamente en la Gráfica 193, Gráfica 194 y Gráfica 195.

En todos estos casos, las valoraciones más bajas corresponden al grupo de jubilados mientras que las valoraciones

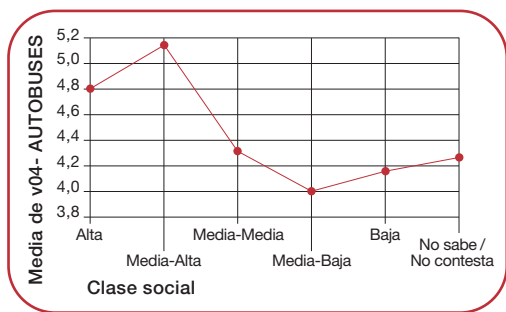
más elevadas son llevadas a cabo por los estudiantes en el caso de la agresividad relacionada con los “taxis”, por las personas que trabajan en tareas del hogar exclusivamente y por los estudiantes en el caso de los “autobuses”, y por los parados y personas que trabajan en tareas del hogar exclusivamente en el caso de los “camiones”.



Gráfica 194: Medias de la valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función del trabajo u ocupación.



Gráfica 195: Medias de la valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función del trabajo u ocupación.

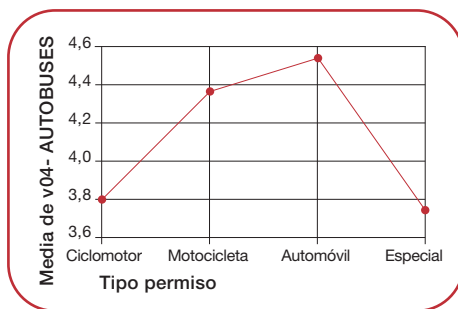


Gráfica 196: Medias de la valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función de la clase social.

Si tenemos en cuenta las valoraciones que realizan los participantes en el estudio sobre la implicación en conductas agresivas de los diferentes tipos de vehículos en función de su **clase social** (Gráfica 196) encontramos

resultados significativos, para el tipo de vehículo “autobuses”, siendo en este caso las clases media-alta y alta las que emiten las valoraciones más elevadas al respecto. Por el contrario, las clases media-baja y baja lo hacen en menor medida.

Si tenemos en cuenta el **tipo de permiso** y su relación con la valoración que los encuestados realizan sobre la implicación en conductas agresivas por parte de diferentes tipos de vehículos, observamos resultados significativos en el caso de los “autobuses” y “camiones”. Concretamente, los conductores de automóviles y motocicletas valoran mayor la implicación de los “autobuses” en conductas agresivas. Sin embargo, los conductores de vehículos especiales y ciclomotores condideran que



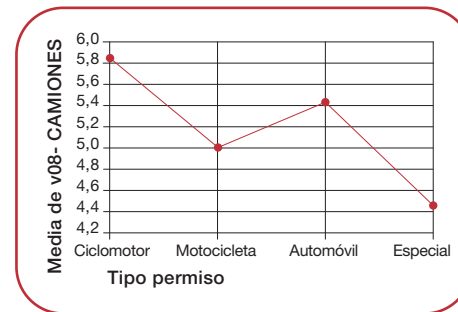
Gráfica 197: Medias de la valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función del tipo de permiso.

es menor dicha implicación. Por otro lado, son los conductores de ciclomotores y de automóviles los que evalúan de forma más elevada la implicación de los “camiones” en conductas agresivas mientras que los conductores de vehículos especiales

llevan a cabo evaluaciones menores en este sentido.

Para ver todos estos datos podemos observar la Gráfica 197 y la Gráfica 198.

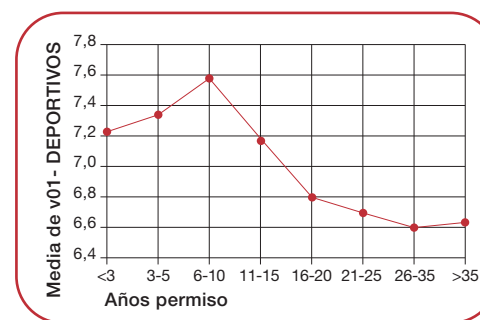
La valoración realizada sobre la implicación en



Gráfica 198: Medias de la valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función del tipo de permiso.

conductas agresivas por parte de diferentes tipos de vehículos en función de los **años de permiso** de los encuestados nos permite observar diferencias significativas en los vehículos: “deportivos”, “taxis”, “autobuses”, “ciclomotores”,

“furgonetas” y “camiones”. En todos estos casos, son los conductores con más años de permiso los que realizan las valoraciones menores sobre la implicación de estos vehículos en conductas agresivas. Un ejemplo de esta tendencia en las

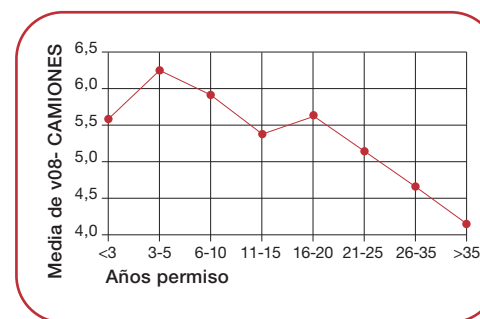


Gráfica 199: Medias de la valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función de los años de permiso.

puntuaciones podemos observarlo en la Gráfica 199.

En el caso de los “camiones”, los encuestados con 3-5 años de permiso y aquellos con 6-10 años de permiso evalúan mayor la implicación de estos vehículos en

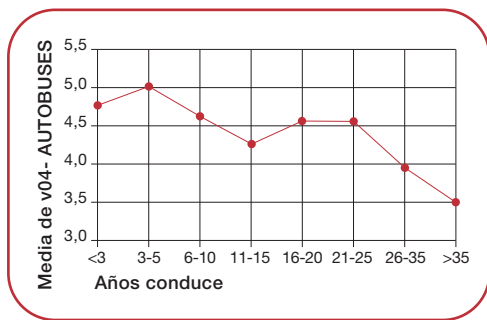
conductas agresivas mientras que en el caso de los restantes tipos de vehículos evaluados (“deportivos”, “taxis”, “autobuses”, “ciclomotores” y “furgonetas”), siempre son los conductores con 6-10 años de



Gráfica 200: Medias de la valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función de los años de permiso.

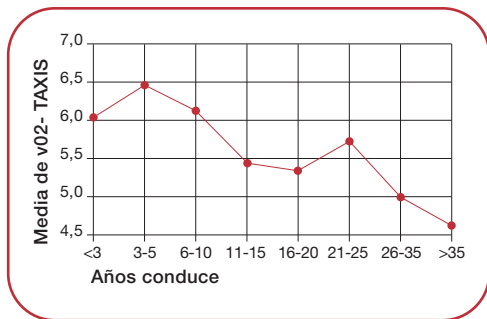
permiso los que evalúan mayor la implicación de dichos vehículos en las conductas agresivas. A modo de ejemplo presentamos la Gráfica 200, en la que mostramos las puntuaciones obtenidas para el caso del tipo de vehículo “camiones”.

Los **años de conducción** y su relación con la valoración que los encuestados realizan sobre la implicación en conductas agresivas por parte de



Gráfica 201: Medias de la valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función de los años de conducción.

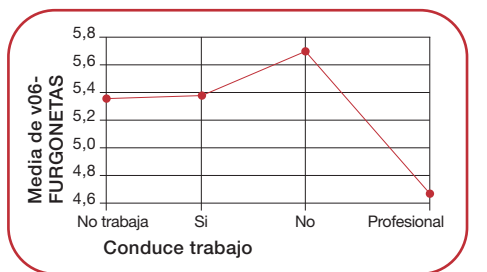
“autobuses” y “furgonetas” en las conductas agresivas siguen el siguiente orden (ver un ejemplo en la Gráfica 201): 3-5 años de conducción, menos de 3 años y entre 6-10 años de conducción. Sin embargo, las mayores valoraciones relacionadas con los “taxis” y “camiones” proceden de aquellos que



Gráfica 202: Medias de la valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función de los años de conducción.

los que valoran en menor medida la implicación en conductas agresivas de los vehículos ya mencionados.

El análisis de las valoraciones sobre la implicación de

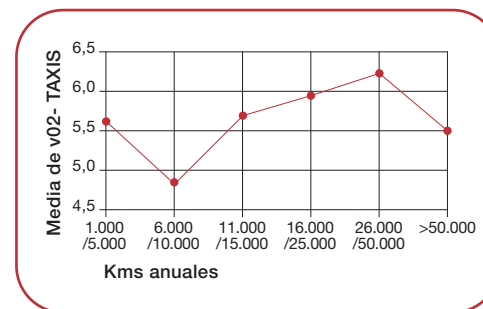


Gráfica 203: Medias de la valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función de si conduce durante el trabajo.

los tipos de vehículos en conductas agresivas durante la conducción teniendo en cuenta la variable **conducción durante el trabajo** permite observar resultados significativos para los tipos de

vehículos “autobuses”, “furgonetas” y “camiones”. En este sentido, podemos observar en todos los casos que son siempre los conductores profesionales los que valoran en menor medida dicha implicación como

diferentes tipos de vehículos, nos permite observar resultados significativos en los siguientes casos: “taxis”, “autobuses”, “furgonetas” y “camiones”. Las valoraciones más altas en relación con la implicación de los

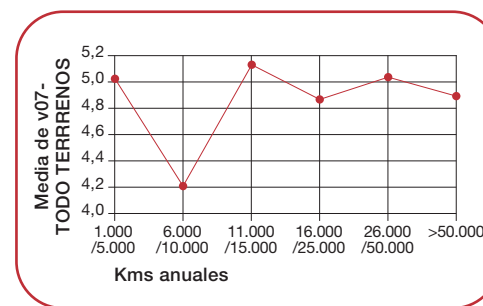


Gráfica 204: Medias de la valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función del número de kilómetros recorridos anualmente.

vemos en la Gráfica 203 que presenta los resultados en uno de los casos comentados.

Si tenemos en cuenta el **número de kilómetros recorridos anualmente** por los encuestados obtenemos resultados significativos en los tipos de vehículos “taxis” y “todo-terrenos”. Por un lado, y

como podemos observar en Gráfica 204, en el caso de los taxis los encuestados que han recorrido entre 26.000-50.000 kms. son los que realizan las mayores valoraciones de la implicación en conductas agresivas por parte de este tipo de vehículo. Le siguen los que han recorrido entre 16.000-25.000 kms. y a continuación los que han recorrido entre 1.000-5.000 kms. Por último, la menor valoración la llevan a cabo los encuestados que han recorrido entre 6.000-10.000 kms.



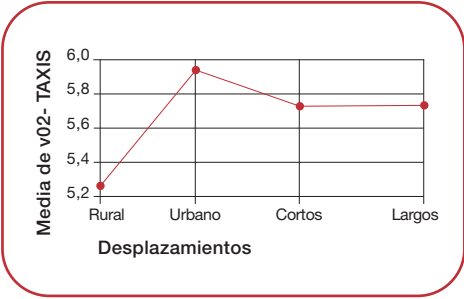
Gráfica 205: Medias de la valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función del número de kilómetros recorridos anualmente.

Por otro lado (Gráfica 205), en el caso de los “todo-terrenos” los encuestados que han recorrido entre 11.000-15.000 kms. valoran en mayor medida la implicación de este tipo de vehículo en conductas agresivas durante la conducción,

seguidos por aquellos que han recorrido entre 26.000-50.000 kms. y entre 1.000-5.000 kms. La menor valoración proviene, como en el caso anterior, de los encuestados que han recorrido entre 6.000-10.000 kms.

Si consideramos el **tipo de desplazamiento** en relación con la valoración que los encuestados realizan sobre la implicación en conductas agresivas

por parte de diferentes tipos de vehículos aparecen resultados significativos en el caso de los “*taxis*” y “*furgonetas*”. En ambos casos, las personas que realizan desplazamientos urbanos y trayectos cortos evalúan mayor la implicación de estos

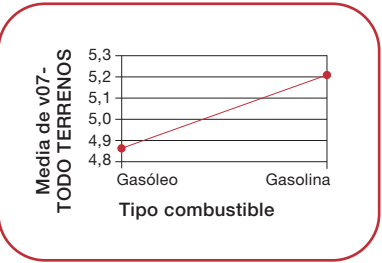


Gráfica 206: Medias de la valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función del tipo de desplazamiento.

vehículos en conductas agresivas. También en ambos casos, son las personas cuyos desplazamientos habituales son rurales las que lo hacen en menor medida. Podemos observar estos datos en la Gráfica 206 que muestra dicha tendencia

en uno de los vehículos.

La valoración realizada por los encuestados sobre la implicación en conductas agresivas de diferentes tipos de vehículos teniendo en cuenta el **tipo de combustible** consumido por sus vehículos permite apreciar diferencias significativas para los vehículos “*taxis*”, “*todo-terrenos*” y “*camiones*”, siendo en todos los casos mayor la valoración realizada por los encuestados cuyos vehículos consumen gasolina

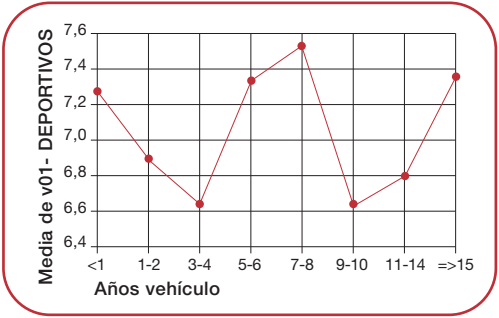


Gráfica 207: Medias de la valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función del tipo de combustible.

que presenta los datos de uno de los casos mencionados.

Si nos centramos en las valoraciones que los encuestados realizan sobre la implicación en conductas agresivas por parte de diferentes tipos de vehículos en

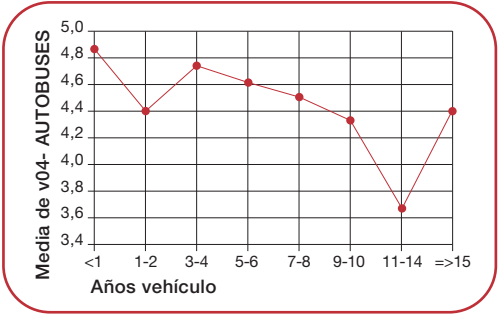
función de la **antigüedad del vehículo** de los encuestados, obtenemos diferencias significativas para los tipos: “*deportivos*”, “*autobuses*” y “*furgonetas*”.



Gráfica 208: Medias de la valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función de los años del vehículo.

Así, como podemos apreciar en la Gráfica 208, para el primer tipo de vehículo mencionado (“*deportivos*”) los encuestados cuyos vehículos tienen entre 7-8 años, seguidos de aquellos cuyos vehículos tienen entre 5-6

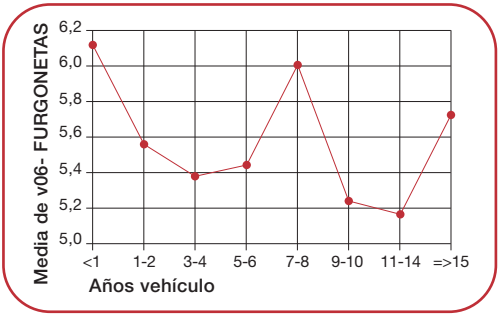
años emiten las mayores valoraciones. Por otro lado, las evaluaciones más bajas proceden de aquellos encuestados cuyos vehículos tienen entre 3-4 años.



Gráfica 209: Medias de la valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función de los años del vehículo.

Para el tipo de vehículo “*autobuses*”, y siendo valoraciones bajas en general, son los encuestados de vehículos con menos de 1 año de antigüedad los que valoran en mayor medida la implicación de

estos vehículos en conductas agresivas durante la conducción mientras que aquellos encuestados cuyos vehículos tienen entre 11-14 años realizan las valoraciones más bajas en este sentido. En la



Gráfica 210: Medias de la valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función de los años del vehículo.

Gráfica 209 podemos observar estos datos.

Finalmente, como podemos ver en la Gráfica 210 para el tipo de vehículo “*furgonetas*”, los encuestados de vehículos con menos de un año de antigüedad

realizan las valoraciones más elevadas y las más bajas proceden de los encuestados con vehículos entre 11-14 años.

3.5 Soluciones globales para reducir la agresividad en la conducción

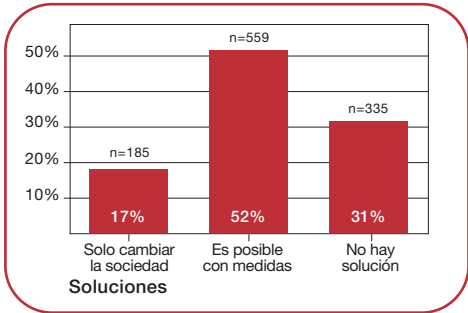
En cuanto a la posibilidad de reducir los problemas de la agresividad en la conducción, en la encuesta se han planteado tres alternativas con el fin de que los encuestados se decanten por cuál es su actitud de partida. Éstas han sido las siguientes:

- 1. La única solución sería cambiar la sociedad en general.
- 2. Es posible solucionar la agresividad con diversas medidas.
- 3. No hay solución, la gente agresiva lo seguirá siendo.

		Recuento	%
Soluciones	Sólo cambiar la sociedad	185	17,1%
	Es posible con medidas	559	51,8%
	No hay solución	335	31,0%
Total		1079	100,0%

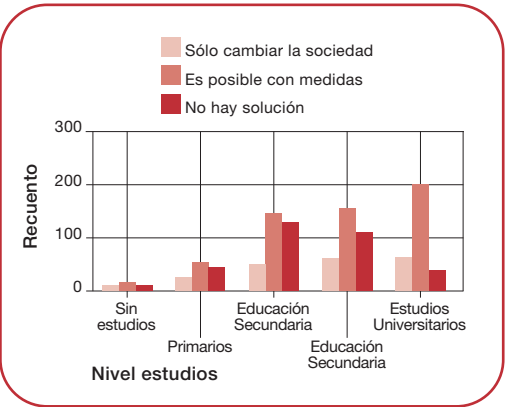
Tabla 14: Recuento y porcentaje.

Se puede comprobar que un poco más de la mitad (51,8%, ver Tabla 14) opina que es posible reducir el problema aplicando diversas medidas, frente a un poco menos de la tercera parte (31,0%) que cree que no tiene solución. Queda un pequeño porcentaje (17,1%) que considera que sólo es posible cambiando la sociedad en general (ver Gráfica 211).



Gráfica 211: Porcentajes de opinión respecto a la solución del problema.

En general, estas opiniones son compartidas independientemente de las diversas variables de clasificación con las que se han cruzado las cuestiones, salvo en el caso del “nivel de estudios”, en el que



Gráfica 212: Soluciones en función del nivel de estudios.

aparecen diferencias significativas (Chi² 56,124, 8 gl, p<0,001). Si observamos su representación (Gráfica 212) vemos como va ascendiendo el número de sujetos que está a favor de que “es posible con diversas medidas” conforme ascendemos en el nivel de estudios. El 65,7% de los encuestados que tienen estudios universitarios están a favor de ello, mientras que desciende hasta el 44% en el caso de estudios primarios (ver Tabla 15).

			Soluciones			
			Solo cambiar la sociedad	Es posible con medidas	No hay solución	Total
Nivel estudios	Sin estudios	Recuento	6	11	5	22
		% de Nivel de estudios	27,3%	50,0%	22,7%	100,0%
		% de Soluciones	3,3%	2,0%	1,5%	2,0%
		Residuos corregidos	1,3	-,2	-,9	
	Primarios	Recuento	18	48	43	109
		% de Nivel de estudios	16,5%	44,0%	39,4%	100,0%
		% de Soluciones	9,8%	8,6%	12,8%	10,1%
		Residuos corregidos	-,2	-1,7	2,0	
	Primer Grado de Educación Secundaria	Recuento	48	147	135	330
		% de Nivel de estudios	14,5%	44,5%	40,9%	100,0%
		% de Soluciones	26,1%	26,3%	40,3%	30,6%
		Residuos corregidos	-1,5	-3,2	4,6	
	Segundo Grado de Educación Secundaria	Recuento	56	157	106	319
		% de Nivel de estudios	17,6%	49,2%	33,2%	100,0%
		% de Soluciones	30,4%	28,1%	31,6%	29,6%
		Residuos corregidos	,3	-1,1	1,0	
	Estudios Universitarios	Recuento	56	195	46	297
		% de Nivel de estudios	18,9%	65,7%	15,5%	100,0%
		% de Soluciones	30,4%	34,9%	13,7%	27,6%
		Residuos corregidos	1,0	5,6	-6,8	
Total	Recuento	184	558	335	1077	
	% de Nivel de estudios	17,1%	51,8%	31,1%	100,0%	
	% de Soluciones	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Tabla 15: Tabla de cruces para “nivel de estudios”

3.6 Medidas para reducir la agresividad en la conducción

Las opiniones generales sobre la efectividad de diferentes medidas para reducir la agresividad en la conducción muestran una valoración de media a alta (con el fin de simplificar se han recogido sus estadísticos juntos en la Tabla 16) y con diferencias significativas (F= 246,758; gl= 12,.11916; p< ,001).

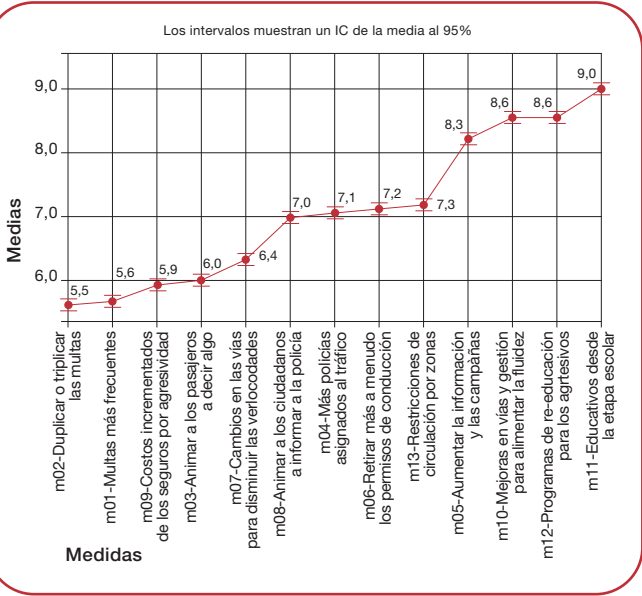
MEDIDAS	Media	Error tip.	Intervalo de confianza al 95%	
			Límite inferior	Límite superior
m01-Multas más frecuentes	5,633	,1,01	5,434	5,832
m02-Duplicar o triplicar las multas	5,489	,103	5,287	5,690
m03-Animar a los pasajeros a decir algo	6,071	,108	5,860	6,283
m04-Más policías asignados al tráfico	7,112	,088	6,939	7,284
m05-Aumentar la información y las campañas	8,317	,068	8,183	8,451
m06-Retirar más a menudo permisos conduc.	7,194	,089	7,019	7,369
m07-Cambios en vías para disminuir velocidad	6,399	,090	6,223	6,576
m08-Animar ciudadanos informar policía	7,028	,092	6,848	7,208
m09-Costos incrementados de seguros por agresividad	5,998	,106	5,789	6,207
m10-Mejorar en vías y gestión para aumentar la fluidez	8,552	,063	8,429	8,676
m11-Educativos desde la etapa escolar	9,014	,052	8,913	9,116
m12-Programas re-educación para agresivos	8,641	,066	8,511	8,771
m13-Restricciones circulación por zonas	7,351	,080	7,194	7,508

Tabla 16: Estadísticos estimados para las distintas medidas.

Si las consideramos todas ellas de forma ordenada podemos observar (Gráfica 213) como tres grandes grupos, según el nivel de eficacia que se les atribuye. Lo más valorado es aquello que tiene que ver con la educación escolar o la reeducación, el aumento de la fluidez y las campañas de información. A nivel

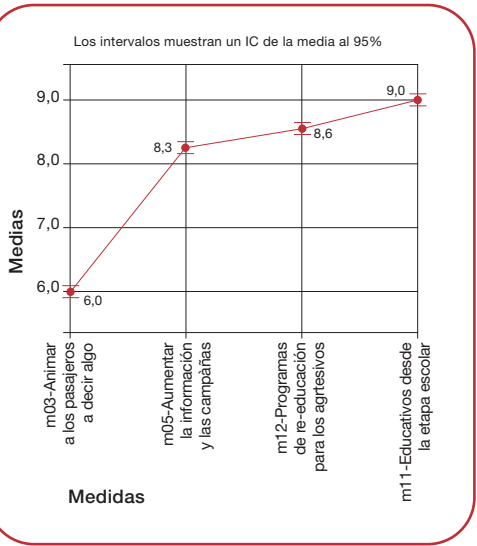
intermedio nos encontramos con las restricciones en la circulación, la retirada selectiva de permisos, y

mayor acción policial. Finalmente lo menos valorado, por orden, es la restricción de velocidad, el animar al control por parte de los pasajeros, los costos en los seguros y las multas. Considerando sólo las medidas de tipo informativo educativas (Gráfica 214),



Gráfica 213: Medias para las distintas medidas.

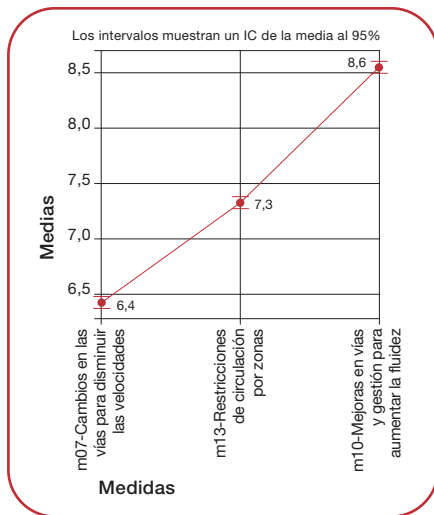
exceptuando el “animar a los pasajeros a decir algo”, las otras son las más altamente valoradas en cuanto a



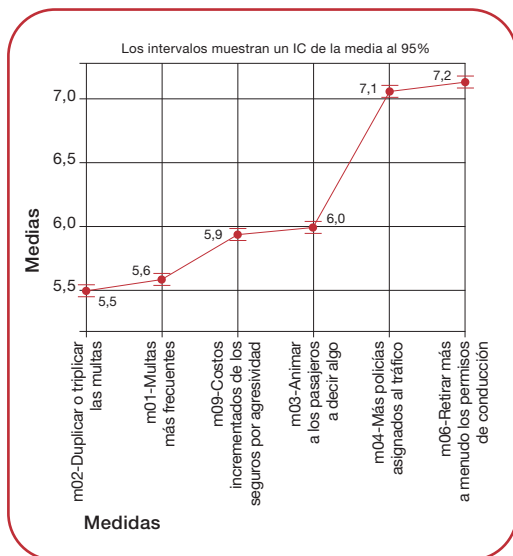
Gráfica 214: Medias para las medidas de tipo informativo educativas.

su efectividad percibida y, por orden, primero educar, luego reeducar a aquellos que lo necesiten y finalmente informar a la población en general. En cuanto a los cambios en las infraestructuras (Gráfica 215), lo más aceptado es aquello que mejore la fluidez, así como la restricción de zonas de circulación y finalmente aquello que pueda afectar a la velocidad.

Finalmente, respecto a las medidas de control y sancionadoras (Gráfica 216), destaca claramente la mejor valoración de la retirada de permisos (para casos flagrantes) y más policías, frente a las otras



Gráfica 215: Medias para medidas relativas a las infraestructuras.



Gráfica 216: Medias para medidas de control y sancionadoras.

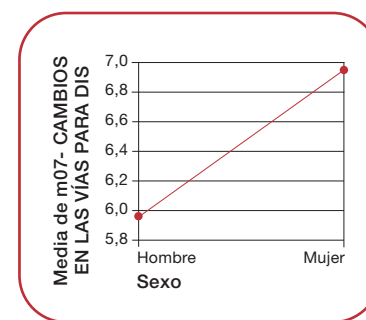
medidas que, además son las menos valoradas.

3.6.1 Diferencias en función de algunas características y circunstancias de los sujetos

La valoración de la efectividad de diferentes medidas destinadas a la reducción de la agresividad en la conducción si consideramos el **sexo** de los encuestados produce resultados significativos en las siguientes

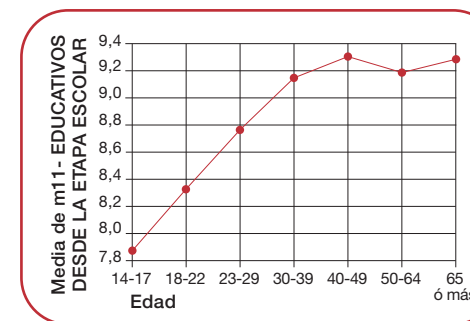
medidas: “multas más frecuentes”, “duplicar o triplicar multas de tráfico por infracciones”, “más policías asignados al tráfico”, “aumentar la información y las campañas de conciencia pública sobre los riesgos de la agresividad en la conducción”, “retirar más a menudo los permisos de conducción”, “cambios en las vías para disminuir las velocidades excesivas”, “animar a los ciudadanos a informar a la policía sobre los casos de agresividad en la conducción”, “costos incrementados de los seguros por agresividad en la conducción”, “mejoras en las vías y en la gestión del tráfico para aumentar la fluidez”,

“desarrollo de planes educativos desde la etapa escolar” y “desarrollo de programas de reeducación para conductores con conductas agresivas”. En todos estos casos son las mujeres las que valoran en mayor medida que los hombres la efectividad de dichas medidas. Un ejemplo de esta tendencia observada en las mujeres podemos observarlo en la Gráfica 217, que presentamos a continuación.



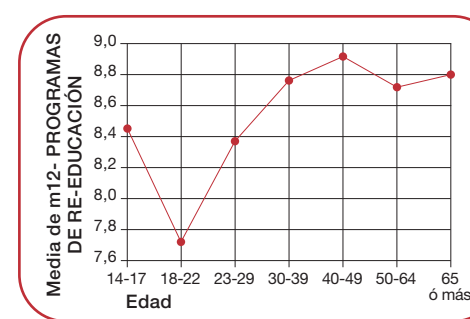
Gráfica 217: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función del sexo.

El análisis de la valoración de la efectividad de diferentes medidas destinadas a la reducción de las conductas agresivas en la conducción y centrándonos en este caso en los grupos de **edad** de los encuestados, nos permite observar resultados significativos en la valoración de la efectividad de dos medidas: las destinadas al “desarrollo de planes educativos desde la etapa escolar” y aquellas destinadas al “desarrollo de programas de reeducación para conductores con conductas agresivas”. En ambos casos son los encuestados pertenecientes al grupo de 40-49 años los que



Gráfica 218: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de la edad.

valoran en mayor grado la efectividad de dichas medidas seguidos de aquellos encuestados de más de 65 años. Finalmente, encontramos al grupo de 50-64 años para el caso de los “planes educativos desde la etapa escolar” y el grupo de 30-39 años para el “desarrollo de programas de reeducación destinados a conductores con conductas agresivas”. Los encuestados de 14-17 años realizan las valoraciones menores para las medidas “planes educativos desde la etapa escolar” seguidos de los encuestados de entre 18-22 años. Sin embargo, para la

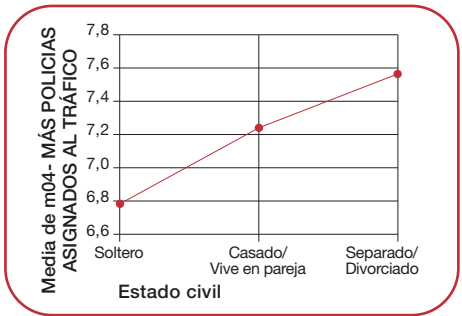


Gráfica 219: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de la edad.

medida “programas de reeducación destinados a conductores con conductas agresivas” son las personas de 18-22 años las que en este caso realizan las valoraciones menores sobre la efectividad de dicha medida. Todas las puntuaciones mencionadas pueden observarse con

claridad en la Gráfica 218 y la Gráfica 219. La valoración de la efectividad de diferentes medidas destinadas a la reducción de la agresividad en la conducción

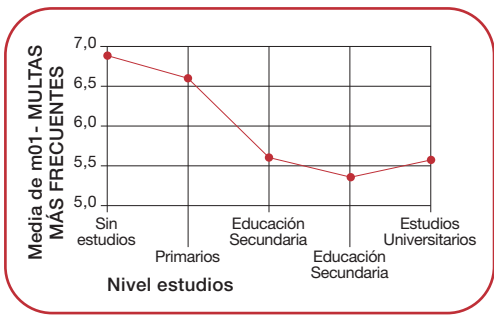
si tenemos en cuenta el **estado civil** de los encuestados produce resultados significativos para las siguientes medidas: “*más policías asignados al tráfico*”, “*medidas destinadas a aumentar la información y las campañas de conciencia pública sobre los riesgos de la agresividad en la conducción*”, “*desarrollo de planes educativos desde la etapa escolar*” y “*desarrollo de programas de reeducación para conductores con conductas agresivas*”. En todas



Gráfica 220: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función del estado civil.

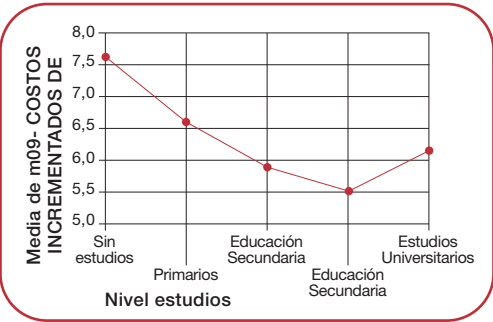
ellas se observa la misma tendencia: una mayor valoración de la efectividad de dichas medidas por parte de los separados/divorciados/viudos, seguidos de los encuestados cuyo estado civil es casado/vive en pareja. Finalmente los encuestados solteros que son los que emiten las valoraciones más bajas. Esta tendencia comentada para todas las medidas que han resultado significativas puede observarse en la Gráfica 220 que, a modo de ejemplo, presenta los datos obtenidos en la medida destinada a “*aumentar la presencia de policías asignados al tráfico*”.

Si consideramos la valoración de estas medidas por parte de



Gráfica 221: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función del nivel de estudios.

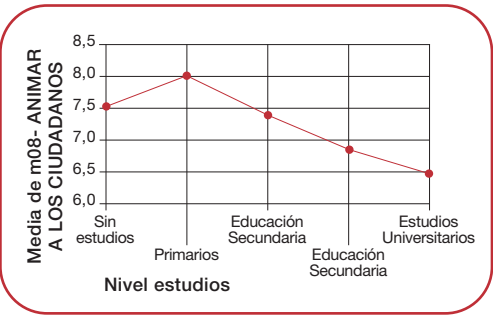
los encuestados en función del **nivel de estudios**, podemos observar diferencias significativas en dos sentidos. Por un lado, apreciamos que en las medidas “*multas más frecuentes*” y “*costos incrementados de los seguros por agresividad*”, son los encuestados sin estudios los que valoran mayor la efectividad de dichas medidas seguidos de los encuestados con estudios Primarios. Por otro lado, en cuanto a las medidas “*animar a los*



Gráfica 222: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función del nivel de estudios.

ciudadanos a informar a la policía sobre los casos de agresividad en la conducción” y “*desarrollo de programas de reeducación para conductores con conductas agresivas*”, encontramos que son los encuestados con estudios Primarios seguidos de los encuestados

sin estudios y de aquellos con estudios de Educación Secundaria de Primer Grado los que realizan las valoraciones más elevadas. En las medidas “*multas más frecuentes*”, “*costos incrementados de los seguros por agresividad en la conducción*” y “*programas de reeducación para conductores*

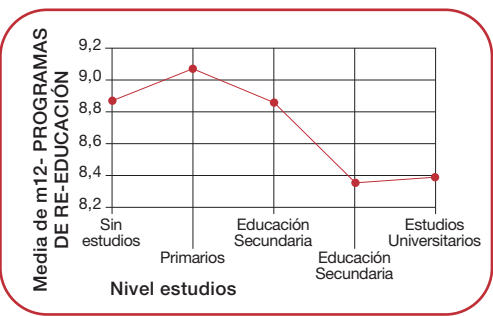


Gráfica 223: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función del nivel de estudios.

con conductas agresivas”, los valores más bajos proceden de los encuestados con estudios de Educación Secundaria de Segundo Grado y de aquellos que han cursado estudios universitarios. Las valoraciones que realizan estos dos grupos de encuestados invierten su

orden en el caso de la medida “*animar a los ciudadanos a informar a la policía sobre casos de agresividad*”.

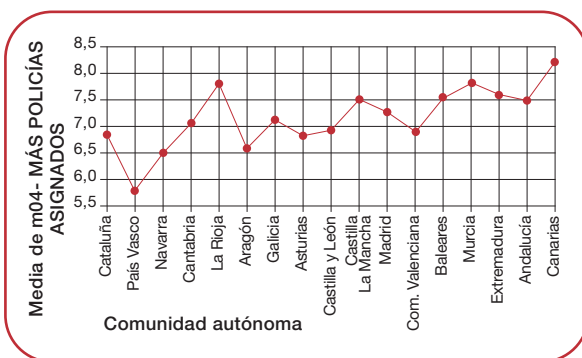
Observamos una tendencia a la curva normal para la medida “*más policías asignados al tráfico*” siendo en este caso los



Gráfica 224: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función del nivel de estudios.

encuestados con estudios de Educación Secundaria de Primer Grado los que evalúan en mayor medida la efectividad de esta medida. Por otro lado, los encuestados que menos valoran la efectividad de esta medida pertenecen al grupo sin estudios y al grupo con

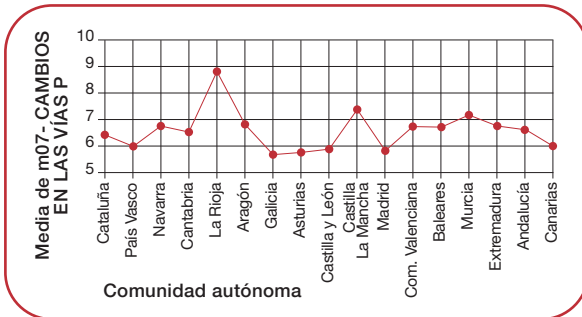
estudios universitarios. Todos estos datos podemos observarlos en las Gráfica 221, Gráfica 222, Gráfica 223 y Gráfica 224.



Gráfica 225: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción por comunidad autónoma.

Considerando la efectividad de las medidas y su relación con la distribución de los encuestados por comunidades autónomas aparecen diferencias significativas relacionadas con las siguientes medidas: “más

policías asignados al tráfico” y “cambios en las vías para disminuir las velocidades excesivas”. En este sentido, son las comunidades de Canarias, Murcia, La Rioja, seguidas de las comunidades de Extremadura, Baleares, Andalucía y Castilla la Mancha las que realizan valoraciones más elevadas; y las comunidades de País Vasco y Navarra las que otorgan las valoraciones más bajas para la primera de las medidas citadas (“más policías asignados al tráfico”). Si tenemos en cuenta la medida “cambios en las vías para disminuir las velocidades excesivas”, son las comunidades de La Rioja, seguida de Castilla la Mancha y Murcia las que consideran que es mayor la efectividad de esta

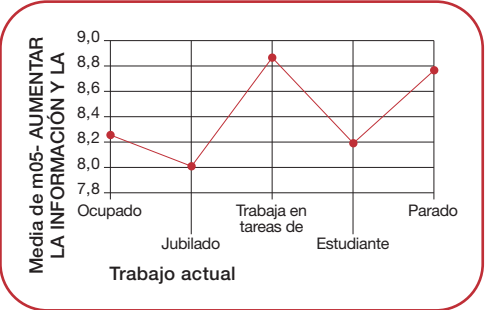


Gráfica 226: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción por comunidad autónoma.

medida, mientras que Galicia, Asturias, Madrid, Castilla y León y País Vasco lo hacen en menor medida. Podemos observar la Gráfica 225 y la Gráfica 226 para ver con más detalle estos datos.

Si tenemos en cuenta el **trabajo u ocupación** de los encuestados observamos resultados significativos en las siguientes medidas: “aumentar la información y las campañas de conciencia pública sobre los riesgos de la agresividad en la conducción”, “retirar más a menudo los permisos de conducción”, “desarrollo de planes educativos

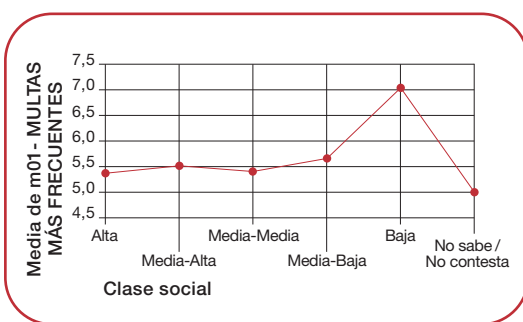
desde la etapa escolar” y “desarrollo de programas de reeducación para conductores con conductas agresivas”. Es el grupo de personas que trabaja en tareas del hogar exclusivamente el que emite las valoraciones más elevadas sobre la efectividad de tales medidas. Tras este grupo, observamos que son los jubilados son que realizan valoraciones también elevadas sobre las medidas que acabamos de mencionar, salvo en el caso de “aumentar la información y las campañas de conciencia pública sobre los riesgos de la agresividad en la conducción”, en la que el segundo lugar lo ocupa el grupo de encuestados que pertenece al grupo de parados. En el extremo opuesto y con las valoraciones más bajas para las medidas anteriormente citadas, encontramos al grupo de estudiantes, salvo en el caso de “aumentar la información



Gráfica 227: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función del trabajo u ocupación.

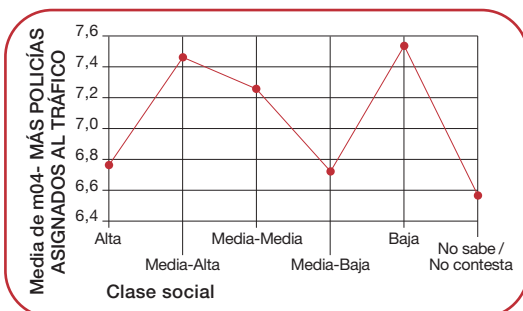
y las campañas de conciencia pública sobre los riesgos de la agresividad en la conducción”, el la que las valoraciones más bajas proceden del grupo de jubilados. Podemos ver la Gráfica 227 para observar la tendencia de los resultados que hemos comentado.

Si nos centramos en la **clase social** a la que pertenecen los encuestados, aparecen resultados significativos en las siguientes medidas destinadas a reducir la agresividad en la conducción: “multas más frecuentes”, “más policías asignados al tráfico”, “cambios en las vías para disminuir las velocidades excesivas” y “animar a los ciudadanos a informar a la policía sobre los casos de agresividad en la conducción”. Son las personas pertenecientes a la clase baja las que emiten valoraciones más elevadas respecto a la efectividad de las medidas anteriormente citadas, mientras que los que pertenecen a la clase alta se



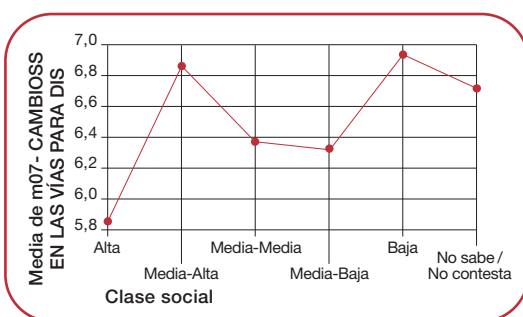
Gráfica 228: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de la clase social.

caracterizan por llevar a cabo evaluaciones más bajas al respecto. En el caso de las medidas “más policías asignados al tráfico” y “cambios en las vías para disminuir las velocidades excesivas”, encontramos que, tras el grupo perteneciente a la clase baja, las valoraciones más elevadas proceden de las personas de la clase media-alta. Sin embargo, en el caso de las medidas “multas más frecuentes” y “animar a los ciudadanos a informar a la



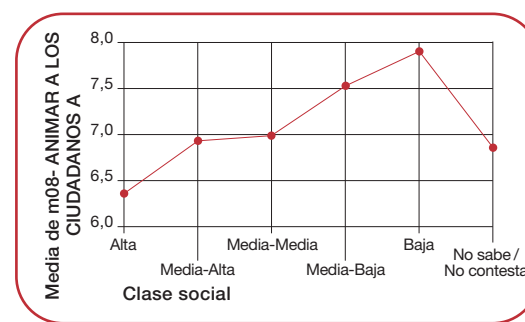
Gráfica 229: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de la clase social.

policía sobre los casos de agresividad en la conducción”, encontramos que tras el grupo perteneciente a la clase baja, las valoraciones más elevadas proceden en este caso del grupo de personas pertenecientes a la clase media-baja. Podemos ver la Gráfica 228, Gráfica 229, Gráfica 230 y Gráfica 231 para observar con más detalle las puntuaciones obtenidas por los encuestados en función de su clase social.



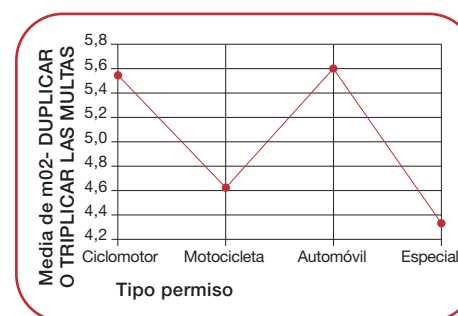
Gráfica 230: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de la clase social.

La variable **tipo de permiso** produce resultados significativos en las medidas de “duplicar o triplicar las multas de tráfico por infracciones” y “desarrollo de planes educativos desde la etapa escolar”. Son los conductores de automóviles los que valoran más ambos tipos de medidas. Le siguen los conductores de ciclomotores (para el caso de “duplicar o triplicar las multas de tráfico por infracciones”) y los conductores de motocicleta (para el caso de “desarrollo

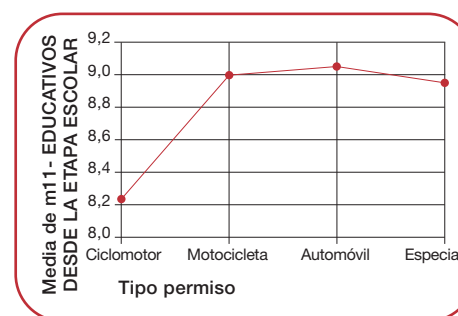


Gráfica 231: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de la clase social.

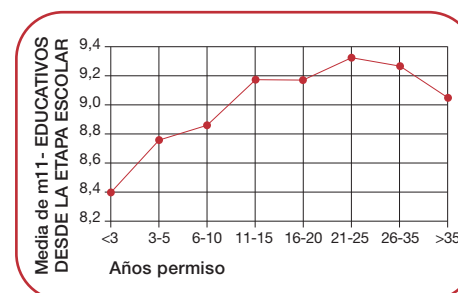
de planes educativos desde la etapa escolar”). Asimismo, las valoraciones más bajas proceden de los conductores de ciclomotor para el caso de “desarrollo de planes educativos desde la etapa escolar”, y del grupo de motocicletas y vehículos especiales para el caso de “duplicar o triplicar las multas de tráfico por infracciones”. En este caso podemos acudir a las Gráfica 232 y Gráfica 233 para apreciar con detenimiento las puntuaciones obtenidas por los sujetos. Si consideramos los **años de permiso** de los encuestados, únicamente aparecen resultados significativos en la medida que hace referencia al “desarrollo de planes educativos



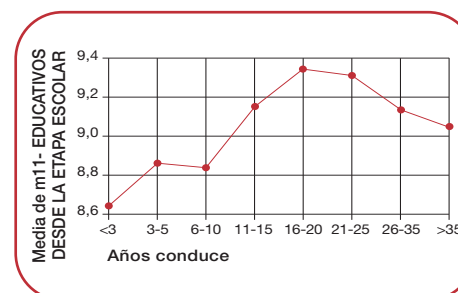
Gráfica 232: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función del tipo de permiso.



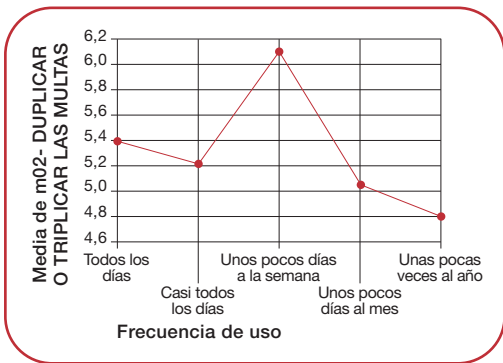
Gráfica 233: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función del tipo de permiso.



Gráfica 234: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de los años de permiso.

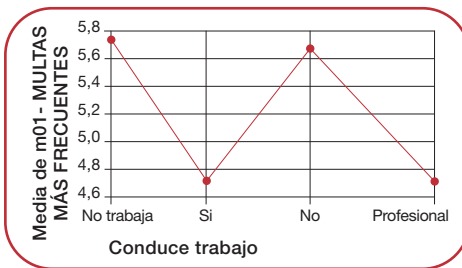


Gráfica 235: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de los años de conducción.



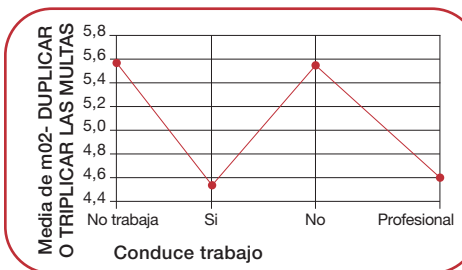
Gráfica 236: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de la frecuencia de uso del vehículo.

las valoraciones más bajas son realizadas por las personas que disponen del permiso menos de 3 años, seguidos por los de 3-5 años de permiso. Cuando analizamos los **años de conducción** de los



Gráfica 237: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de si conduce durante el trabajo.

encuestados (Gráfica 235), únicamente encontramos diferencias significativas en relación con la efectividad de la medida “desarrollo de planes educativos desde la etapa escolar”. En este caso, son las personas que tienen entre 16-20 años de

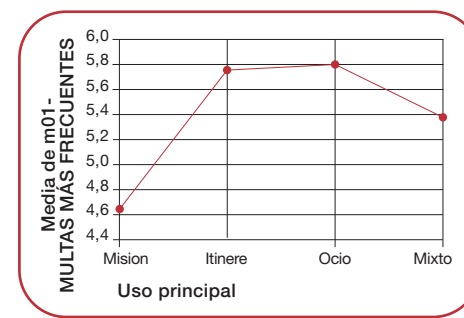


Gráfica 238: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de si conduce durante el trabajo.

conducción y 21-25 años de conducción las que emiten valoraciones más elevadas sobre la efectividad de esta medida. Por el contrario, aquellos que tienen menos de 3 años de conducción realizan las valoraciones más bajas al respecto. A continuación, se sitúan los encuestados que tienen entre 3-5 y 6-10 años de conducción. Si consideramos la **frecuencia de uso del vehículo** aparecen diferencias significativas en la medida “duplicar o

triplicar las multas de tráfico por infracciones”. Como vemos en la Gráfica 236, las personas que conducen unos pocos días a la semana realizan valoraciones más altas sobre la efectividad de esta medida. Por el contrario, aquellas personas que utilizan el vehículo unas pocas

desde la etapa escolar”. En este caso, (Gráfica 234) encontramos que las valoraciones más elevadas sobre la efectividad de esta medida proceden por orden decreciente de los encuestados que disponen de los siguientes años de permiso: 21-25, 26-35, 16-20 y 11-15. Por otro lado,

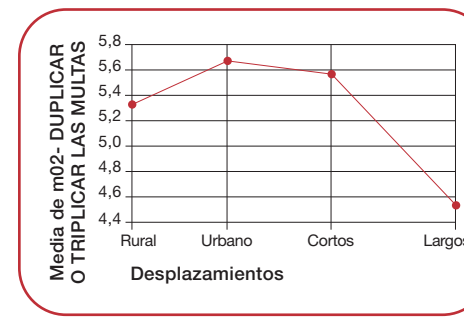


Gráfica 239: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función del motivo de uso del vehículo.

veces al año y unos pocos días al mes valoran en menor grado la efectividad de dicha medida.

Las medidas “multas más frecuentes” y “duplicar o triplicar las multas de tráfico por infracciones” alcanzan resultados significativos si se considera la variable

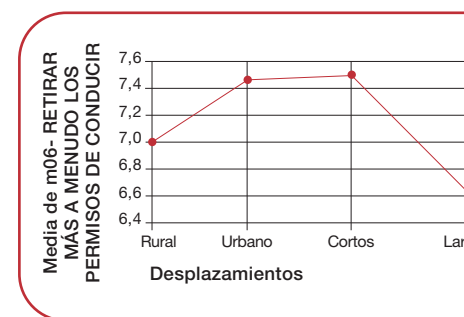
conducción durante trabajo. En este sentido, son las personas que no trabajan y las que no conducen cuando trabajan las que valoran mayormente la efectividad de estas medidas. Por otro lado, las personas que conducen durante el trabajo y los conductores profesionales se



Gráfica 240: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función del tipo de desplazamiento.

caracterizan por emitir las valoraciones más bajas al respecto. Podemos observar con detalle estas puntuaciones en la Gráfica 237 y en la Gráfica 238. Teniendo en cuenta el **motivo de uso del vehículo** observamos resultados significativos únicamente en la medida

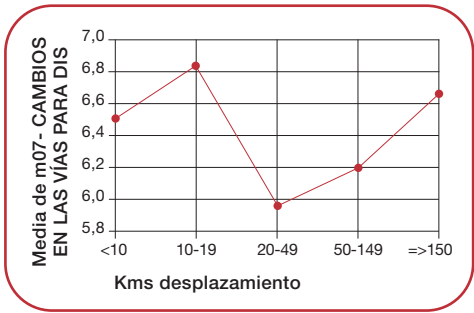
“multas más frecuentes”. En este caso, cuando el vehículo está destinado fundamentalmente al ocio o a desplazamientos “in itinere” se producen valoraciones más altas respecto a la efectividad de esta medida. Por el



Gráfica 241: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función del tipo de desplazamiento.

contrario, aquellos encuestados que utilizan el vehículo “en misión” emiten valoraciones más bajas. Podemos ver los resultados en la Gráfica 239. La efectividad de las medidas evaluadas por los encuestados teniendo en cuenta el **tipo de**

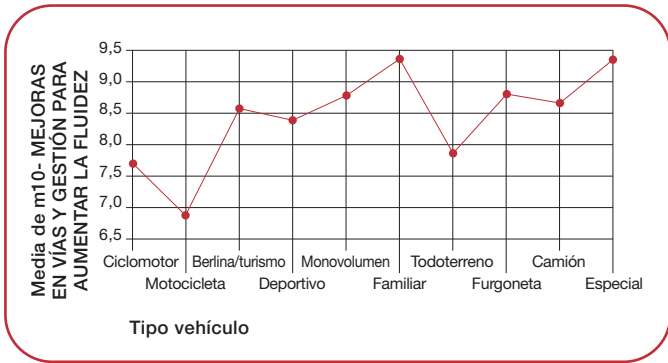
desplazamiento que éstos realizan (Ver Gráfica 240 y 241) produce resultados significativos en el caso de las medidas “duplicar o triplicar las multas por infracciones” y



Gráfica 242: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función del número de kilómetros recorridos habitualmente.

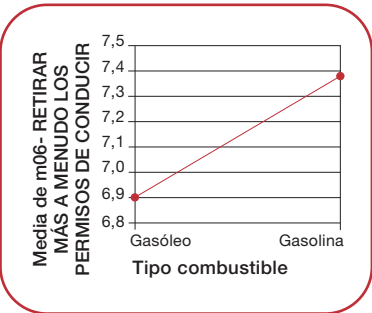
"retirar más a menudo los permisos de conducción". En ambos casos, las valoraciones más bajas proceden de aquellos encuestados que habitualmente utilizan el vehículo para desplazamientos largos mientras que las valoraciones más elevadas son realizadas por los encuestados cuyos desplazamientos habituales son urbanos y cortos.

Centrándonos en la variable **número de kilómetros recorridos habitualmente** por el encuestado, podemos observar resultados significativos en la medida "cambios en las vías para disminuir las velocidades excesivas". En este caso, los encuestados que habitualmente recorren entre 10-19 kms. y aquellos que habitualmente recorren más de 150 kms. valoran de forma más elevada la efectividad de esta medida. Por el contrario, los encuestados cuyos desplazamientos oscilan entre 20-49 kms. y 50-149 kms llevan a cabo las valoraciones menores tal como podemos apreciar en la Gráfica 242. Si nos centramos en la valoración que los encuestados



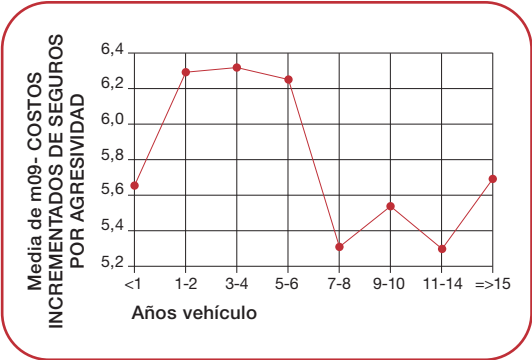
Gráfica 243: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función del tipo de vehículo.

realizan sobre la consideración de la efectividad de la medida "mejoras en las vías y en la gestión del tráfico para aumentar la fluidez" observamos diferencias significativas teniendo en cuenta el **tipo de vehículo**. En este caso y tal como podemos observar en la Gráfica 243, las valoraciones más altas proceden de los conductores de vehículos familiares y de conductores de



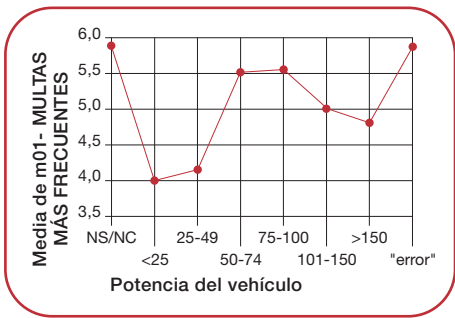
Gráfica 244: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función del tipo de combustible.

vehículos especiales seguidos por los conductores de furgonetas, camiones y monovolumen. Por otro lado, las valoraciones más bajas son realizadas por los conductores de motocicletas, ciclomotores y todo-terrenos. Como vemos en la Gráfica 244, centrándonos en el **tipo de combustible** que consume el vehículo podemos observar diferencias significativas en el caso de la medida "retirar más a menudo los permisos de conducción". Concretamente, los conductores cuyos vehículos consumen gasolina emiten las valoraciones más

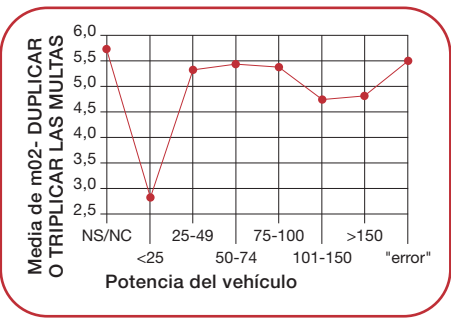


Gráfica 245: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de los años del vehículo.

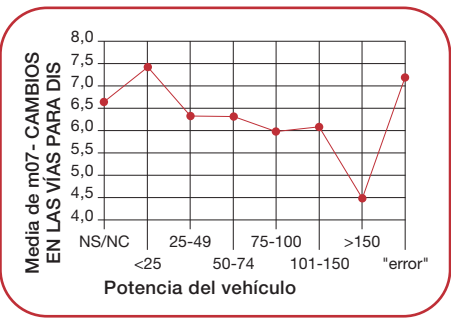
elevadas al respecto. Si tenemos en cuenta los **años del vehículo** (Gráfica 245), observamos resultados significativos en una única medida: "costos incrementados de los seguros por agresividad en la conducción". En este sentido, aquellos conductores cuyo vehículo tiene entre 1-2 años y entre 3-4 años evalúan que es mayor la efectividad de dicha medida. Le siguen aquellos conductores cuyo vehículo tiene entre 5-6 años. En el otro extremo son los conductores con vehículos de 7-8 años y 11-14 años de antigüedad, seguidos de los 9-10 años quienes valoran peor la efectividad de esta medida. Si consideramos la **potencia del vehículo**, podemos observar que los encuestados que No saben/No contestan y aquellos que emiten respuestas erróneas valoran más la efectividad de las medidas: "multas más frecuentes", "duplicar o triplicar las multas de tráfico por infracciones" y "más policías asignados al tráfico". Por otro



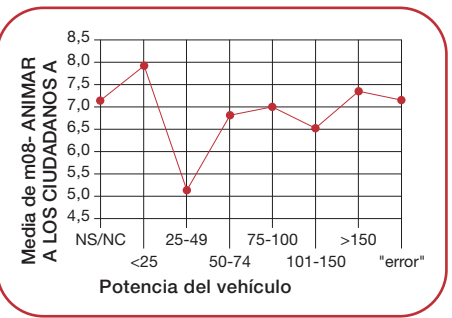
Gráfica 246: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de la potencia del vehículo.



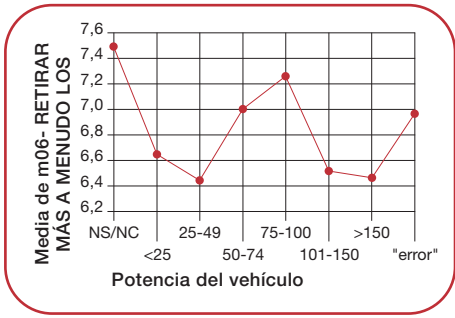
Gráfica 247: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de la potencia del vehículo.



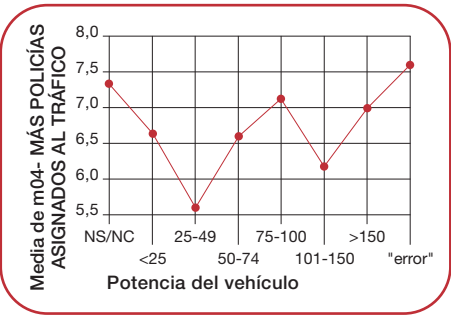
Gráfica 250: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de la potencia del vehículo.



Gráfica 251: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de la potencia del vehículo.



Gráfica 248: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de la potencia del vehículo.



Gráfica 249: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de la potencia del vehículo.

lado los conductores cuyos vehículos tienen entre 50-74 y 75-100 CV valoran más la efectividad de las siguientes medidas: "multas más frecuentes", "duplicar o triplicar las multas de tráfico por infracciones" y "retirar más a menudo los permisos de conducción". Podemos observar las Gráfica 246, Gráfica 247 y Gráfica 248 para ver un ejemplo de los datos expuestos.

Si nos fijamos en la medida "más policías asignados al tráfico", omitiendo como comentamos anteriormente los valores pertenecientes a los encuestados que No saben/No contestan y que emiten datos erróneos, tras los conductores de vehículos de 75-100 CV de

potencia, son los de más de 150 CV los que valoran mayor la efectividad de la medida citada (ver Gráfica 249).

Sin embargo, son los conductores cuyos vehículos tienen menos de 25 CV los que valoran mayor la efectividad de las medidas "cambios en las vías para disminuir las velocidades excesivas" y "animar a los ciudadanos a informar a la policía sobre los casos de agresividad en la conducción" tal como observamos en las Gráfica 250 y Gráfica 251.

4. CONCLUSIONES

A través de este capítulo vamos a realizar un barrido sobre algunos de los resultados que, siendo significativos, puedan dar una panorámica general de los conocimientos obtenidos de esta investigación. Y lo hacemos desde la óptica, que no hay nunca que perder, de las implicaciones que los mismos pueden tener para el desarrollo de futuras intervenciones (medidas y contramedidas).

Este barrido se ha realizado desde dos perspectivas distintas. La primera de ellas trata de sistematizar las distintas opiniones en torno a las temáticas desde la óptica de la población en general. De este modo obtenemos una imagen de lo que la población española opina de la agresividad en la conducción. La segunda trata de sistematizar las opiniones en función de las características diferenciales de esta población (edad, sexo, nivel de estudios, etc.) en el intento de generar un retrato robot de las opiniones de cada uno de dichos segmentos tiene.

4.1 Conclusiones de la opinión en general

Respecto de la percepción de la agresividad en la conducción:

En primer lugar podemos afirmar que la percepción de la importancia de la conducción agresiva como problemática social muestra una valoración muy alta por parte de la población española, como así 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.

En este sentido, podemos afirmar que cada uno de estos aspectos son percibidos como de alta valoración si los analizamos de forma aislada, dando medias de 7'5, 8'6 y 8'1 respectivamente.

Teniendo en cuenta estos datos podemos constatar que la estimación que realizan los encuestados sobre la frecuencia de la agresión, aún siendo alta, es menor que la opinión acerca de la responsabilidad que dicho tipo de conductas tienen en la causación de accidentes. Además, existe un factor que influye, a su vez, sobre ambos: concretamente el incremento que esta problemática está teniendo en los últimos tiempos, y que muestra también un valor muy alto.

Con todo ello podemos afirmar que la población española percibe la agresividad en la conducción como un problema importante, que se relaciona con los accidentes, que se produce con una relativa alta frecuencia y que además se está incrementando.

De ello se deduce que, como primera conclusión, podemos decir que ya que la problemática de la conducción agresiva supone una gran preocupación para la población española, es necesario estudiarla y desarrollar y aplicar medidas que contribuyan a la reducción de la misma.

Respecto de las características de las personas que exhiben mayor agresividad en la conducción:

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.

En este sentido, podemos extraer una segunda conclusión: a la hora de diseñar, desarrollar y aplicar estrategias de intervención sobre esta problemática es necesario actuar sobre estos grupos con mayor intensidad si cabe, atendiendo a las variables definitorias de cada uno de ellos que motiva este tipo de comportamientos.

Respecto a las conductas que se consideran agresivas, la frecuencia con que las realiza uno mismo y la frecuencia con que se percibe que la realizan los demás:

En este apartado abordábamos la frecuencia de ocurrencia de determinadas conductas que podrían ser interpretadas como muestras de agresividad en la conducción, en un doble grado: cuánto la realiza uno mismo y cuánto la realizan los demás. Complementariamente tratábamos de averiguar hasta qué punto dichas conductas eran entendidas por parte del sujeto como agresivas.

Tal y como cabía esperar, cuando se trata de estimar en promedio la frecuencia con que otros realizan una serie de comportamientos que pudieran ser considerados como agresivos, ello se hace con una valoración considerablemente más alta que para el caso en que se estima en relación con uno mismo. En la población española esta diferencia es de más de tres veces.

Se describieron al sujeto una relación amplia de conductas que los expertos consideran más o menos de forma unánime como "agresividad en la conducción".

En general podemos afirmar que se consideran muchas de esas conductas como

conductas agresivas en la conducción. Además la media del conjunto de dichas conductas tiene un alto valor. Complementariamente a dichas afirmaciones podemos observar que existen diferencias entre la consideración de cada una de las conductas aludidas.

De este modo, podemos comprobar que conductas tales como *"producir daños a otras personas con algún tipo de objeto o arma, o con puñetazos y patadas"*, *"conducir bajo los efectos del alcohol"* seguidos de cerca por *"saltarse los semáforos en rojo"*, *"hacer carreras con otro conductor"* son las que se consideran mayormente agresivas en el orden citado.

En el extremo opuesto y de menor a mayor destacan como menos agresivas *"hacer luces largas.."*, *"tocar el pito.."* y *"pasarse el semáforo en ámbar"*.

Este tipo de información nos permite sacar dos conclusiones claras. En primer lugar que es posible (existiría aceptación por parte de la población española en este sentido) y necesario (la problemática es percibida como alta como comentamos anteriormente) intervenir con más "dureza" si cabe sobre conductas como *"conducir bajo los efectos del alcohol"* o *"saltarse el semáforo en rojo"*, sobre las que hay aparentemente una cierta permisividad social (a la vez que una alta frecuencia de realización). Además, desde la asunción de agresividad asociada con las conductas consideradas más agresivas, y de su relación ya establecida en el primer apartado con la causación de accidentalidad, cualquier intervención se ve facilitada por dichas percepciones.

En este sentido, sería indicado desde el punto de vista de la comunicación (campañas, aplicación de sanciones) dar un giro en la misma potenciando esta asociación entre estas conductas y el componente "agresivo" que comportan.

Del lado opuesto podemos extraer otra conclusión importante que se dirija en el mismo sentido prevencionista. Es necesario incrementar la mencionada asociación, con el objetivo, en este caso, de modificar la percepción del conjunto de la ciudadanía sobre conductas que contribuyen a incrementar el nivel de estrés y consecuentemente facilitan la aparición de la agresividad, como pueden ser *"hacer luces largas"* o *"tocar el pito insistentemente"*, y sobre otras que pese a su frecuencia de realización, sobre todo en determinadas ciudades españolas, comportan un nivel de conflicto, accidentalidad y generación de agresividad, como es *"saltarse el semáforo en ámbar"*.

Además de todo lo dicho, podemos buscar comunalidades entre las características que entrañan este conjunto de conductas y así estableceríamos infinidad de

agrupaciones. De este modo, podemos agruparlas en función de su frecuencia de realización, de la determinación de la accidentalidad, de la intencionalidad que comportan por parte del sujeto que las realiza, etc.

En una de estas tentativas podemos extraer algunas conclusiones curiosas. Así tendríamos un primer conjunto de conductas que son percibidas como más agresivas, que ponen en peligro la integridad física de los conductores que las producen y de nosotros mismos, pero que a su vez están claramente identificadas como conductas tipificadas y sujetas a sanción desde el punto de vista legal. Siguiendo a éstas encontraríamos otro conjunto que tiene que ver con comportamientos que, pese a ser en cierto grado sancionables, no lo son de forma efectiva y sistemática y que generan "molestias" desde el punto de vista de la progresión de nuestro vehículo. Serían comportamientos que rompen, más que las normas de circulación en sentido estricto, las normas más elementales de cortesía. Además son situaciones que desde el punto de vista objetivo se producen con mucha frecuencia. Un tercer conjunto lo constituirían las conductas que tienen que ver con una "agresión" física (cuerpo a cuerpo) o verbal que es menos frecuente y a veces a su vez producto de las anteriores.

Estos datos nos orientan también a la hora de establecer otras características de las intervenciones que tenemos que llevar a cabo. En este sentido, y respetando lo dicho de las intervenciones anteriormente, podemos hablar de una necesidad de intervenir sobre conductas del segundo grupo, integrándolas desde la perspectiva de los programas educativos y de las campañas de publicidad, mediante el trabajo de las actitudes negativas/positivas, que se tienen/se debieran de tener. Además, desde otro tipo de medidas legales y sancionadoras, se debería hacer un esfuerzo por describirlas, tipificarlas y controlarlas a través del sistema de supervisión policial existente (y otros de futuro), dado además la aceptación que a priori pueden tener por lo expresado por la población, amén del carácter novedoso que supondrían. Y esto último lo decimos conscientes del reto que implica llevarlo a cabo, por la dificultad inherente que entrañan estas actuaciones.

Respecto a las situaciones asociadas a la agresividad en la conducción:

La mayor percepción de agresividad en la conducción está asociada a las *"salidas nocturnas de ocio"*, a las situaciones donde existen *"atascos"*, a aquellas situaciones de *"tráfico denso y pesado"*, a los *"fines de semana"* y a las *"operaciones salida"*. Las que menos por orden de menor a mayor, son las situaciones *"sin tráfico"*, con *"tráfico fluido y ligero"*, *"despejado y con sol"*.

Tomando ambas informaciones podemos concluir que 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.

Desde el punto de vista de la intervención podemos pensar en planos distintos. En uno de ellos, el primero sin duda, deberíamos centrarnos en actuar sobre los sujetos para soportar mejor esas situaciones y condiciones, cuestión ésta que nunca se ha tratado. En otro, debemos pensar en actuar sobre las vías para mejorar la fluidez de las mismas, teniendo en cuenta siempre que abordando este factor estamos incidiendo en la disminución de la agresividad. Esta tarea no es novedosa si bien difícil, y ni siquiera la agresividad en la conducción es el único motivo para aplicarla; pero en todo caso sí que refuerza la necesidad de actuar prioritariamente sobre determinado tipo de vías o de secciones de la misma.

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.

Respecto a las soluciones globales y medidas para reducir la agresividad en la conducción:

Respecto a las soluciones globales, es decir si es posible solucionar este problema, existe un acuerdo en que se puede hacer con medidas específicas o, en su defecto, que habría que tender a soluciones más generales que impliquen un cambio general de la sociedad.

Más del ochenta por ciento de la gente opina que hay solución. Dicho porcentaje se reparte entre una parte (51%) que cree que es posible con medidas específicas y otra (17%) que cree que hay que cambiar la sociedad en general. Frente a estos datos existe una tercera parte que considera que no hay solución.

Dichos datos son esperanzadores desde la perspectiva de la intervención, en correspondencia con la percepción de esta problemática. Estos datos nos hablan de una visión de necesidad de intervención y de un alto grado de aceptación y percepción del grado de utilidad del establecimiento de medidas específicas.

Respecto a las medidas específicas, podemos hablar de tres grandes grupos: enforcement (algunas de las cuales suponen costo económico), información y/o educación, e infraestructura y gestión de la misma.

Las percibidas como más eficaces son las educativas desde la etapa escolar, los programas de re-educación para los conductores agresivos, las mejoras en vías y la gestión para aumentar la fluidez, el aumento de la información y las campañas.

Las que menos se perciben como eficaces tienen que ver con la frecuencia de las sanciones, la multiplicación de las mismas y el incremento del coste de los seguros.

Se desmarcan de esta tendencia las que tienen que ver con la retirada del permiso, lo cual no deja de ser una medida policial y sancionadora pero que no tiene asociada un coste económico. Tampoco es mal percibido el incremento de la presencia policial.

Con todo ello podemos extraer varias conclusiones claras desde el punto de vista de la intervención.

Es necesario potenciar las medidas de información/educación. En este sentido es necesario abordar las deficiencias que puedan tener hoy por hoy las mismas, orientándolas a la consecución de objetivos más amplios desde el punto de vista de sus contenidos y su metodología. Así, desde la perspectiva de los contenidos, es importante dentro de la educación vial contemplar el tratamiento de esta problemática de la agresividad en la conducción de forma específica. Desde la perspectiva de la metodología hay que centrarse en el trabajo de las actitudes positivas a partir de las edades más tempranas.

Se hace necesario también dar un giro a la sanción (normas y supervisión en íntima relación), disociándola del coste económico como aspecto central de la misma, por la percepción negativa que se tiene, y que está asociada a toda una serie de explicaciones de sobra conocidas.

De tal forma que hay que aprovechar los nuevos desarrollos legales (en estos momentos nos encontramos en fase de debate para el desarrollo de este proceso) con el objetivo de integrar programas rehabilitadores eficaces que en principio, y como se deriva de los datos obtenidos, tendrían buena aceptación. También es necesario modificar la actuación de la supervisión policial en su instrumentación y fin, y en el trato directo con el ciudadano.

En último lugar, hay que reiterar la necesidad de actuar sobre las vías con el objetivo de incrementar su fluidez, pues esta medida sin duda ayudará a mitigar esta problemática y otras también de graves consecuencias.

4.2 Conclusiones de la opinión en función de diferentes variables

4.2.1 Sexo

En relación con las valoraciones de carácter general que los participantes en este estudio han llevado a cabo, podemos observar como en la mayoría de los casos las mujeres realizan valoraciones mayores que los hombres. Concretamente, y a pesar de que las puntuaciones de ambos sexos fueron elevadas, las mujeres conceden mayor importancia y frecuencia a la agresividad en la conducción, así como a su influencia sobre los accidentes.

En cuanto a la percepción diferencial sobre la conducción agresiva llevada a cabo por parte de hombres/mujeres y jóvenes/mayores, podemos apreciar que las mujeres consideran que la conducción de los hombres es más agresiva mientras que los hombres consideran que es mayor la conducción agresiva por parte de la población joven.

Por otro lado, cuando analizamos los comportamientos que se consideran agresivos en función del sexo podemos observar que en aquellos casos en los que los resultados han sido significativos ("*hacer gestos rudos e insultantes*", "*hacer con las luces largas señales repetidas o insistentes*", "*tocar el pito insistentemente o de forma continua*" y "*pasarse el semáforo en ámbar*") son siempre las mujeres las que valoran con mayor intensidad la agresividad percibida en dichos comportamientos.

Sin embargo, son siempre los hombres los que valoran en mayor medida la frecuencia de realización de conductas agresivas en la conducción. Sin embargo, son las mujeres las que consideran la realización más frecuente de conductas

agresivas por parte de otras personas.

Teniendo en cuenta las situaciones en las que se producen conductas agresivas con más frecuencia, son de nuevo las mujeres las que llevan a cabo las valoraciones más elevadas en aquellas situaciones que resultaron significativas.

Igualmente son las mujeres las que consideran que los tipos de vehículos autobuses, furgonetas, todo terrenos y camiones están asociados en mayor medida con conductas agresivas.

Finalmente, en cuanto a la consideración de diferentes medidas destinadas a la reducción de conductas agresivas en la conducción son también las mujeres las que valoran más que los hombres la efectividad de las medidas que resultaron significativas.

En conclusión, excepto para la realización por parte del propio encuestado de diferentes conductas agresivas (que son los hombres los que las realizan con más frecuencia) en el resto de valoraciones son las mujeres las que arrojan valoraciones más altas.

4.2.2 Edad

En cuanto a la edad, y teniendo en cuenta la consideración sobre la frecuencia de los comportamientos agresivos en la conducción, observamos que son los conductores de menor edad los que emiten las valoraciones mayores al respecto; mientras que los de mayor edad evalúan menor esta variable.

Por otra parte, son las personas pertenecientes a los grupos intermedios de edad los que valoran más la influencia de la agresividad en la conducción, así como la conducción más agresiva por parte de los hombres.

Son los grupos de menor edad los que valoran más el incremento de la agresividad en la conducción, así como la conducción agresiva por parte de la población de jóvenes, mientras que los grupos de edades intermedias y de mayor edad lo hacen en menor medida.

Además, a medida que se incrementa la edad disminuyen las valoraciones que se realizan sobre la frecuencia de comportamientos agresivos en la conducción realizados por otros y sobre las situaciones en las que se considera que se producen conductas agresivas con más frecuencia. Encontramos una excepción para la conducta "*hacer que la puerta del coche golpee contra la de otro coche que está aparcado al lado*" en la que los conductores de 14-17 años valoran como escasa la agresividad manifiesta de otros en la misma.

Respecto a la valoración que realizaron los encuestados sobre los comportamientos que se consideran agresivos en la conducción, son las personas de más edad las que realizan las valoraciones más altas.

Cuando tenemos en cuenta los tipos de vehículos observamos que los "*deportivos*" se asocian más con la agresividad en la conducción siendo también significativos los "*taxis*", "*autobuses*", "*furgonetas*" y "*camiones*". Para todos ellos, los encuestados pertenecientes a los grupos intermedios de edad de (23-29 años y de 30-39 años) realizan las valoraciones más elevadas, observándose un descenso a partir del último grupo de edad citado.

Por otro lado, las personas de más edad (40-49 y 65 ó más) valoran en mayor medida la efectividad de las medidas que resultaron significativas "*desarrollo de planes educativos desde la etapa escolar*" y "*destinadas al desarrollo de programas de re-educación para conductores con conductas agresivas*" procediendo las valoraciones más bajas de los encuestados de menor edad.

4.2.3 Estado Civil

Teniendo en cuenta el estado civil al que pertenecen los encuestados participantes en este estudio, observamos que aquellos que pertenecen a la categoría separado/divorciado/viudo son los que valoran de forma más intensa la importancia, la frecuencia y el incremento de la agresividad en la conducción.

Del mismo modo éstos valoran más el hecho de que los jóvenes lleven a cabo una conducción más agresiva que los conductores de mayor edad.

Por otro lado, podemos apreciar que en numerosos casos aquellas personas que pertenecen a la categoría soltero emiten las valoraciones más elevadas para muchas de las variables estudiadas. Así, este grupo percibe con más frecuencia las conductas agresivas que resultaron significativas a la vez que consideran mayor la realización por parte de otros de dichas conductas. Además, para el único tipo de vehículo que ofreció resultados significativos ("*taxi*") fueron los encuestados pertenecientes al grupo de solteros los que consideraron en mayor medida que se trataba de un vehículo asociado con conductas agresivas en la conducción.

Por otro lado, los encuestados que pertenecen a las categorías casado/vive en pareja y separado/divorciado/viudo atribuyen más agresividad a las conductas que se consideran agresivas en la conducción. Ocurre lo mismo en relación con la efectividad de ciertas medidas destinadas a la reducción de conductas agresivas en la conducción. Por el contrario, las valoraciones menores proceden en ambos casos del grupo de solteros.

En cuanto a las situaciones en las que se producen conductas agresivas, los encuestados pertenecientes al grupo separado/divorciado/viudo y los solteros perciben éstas con mayor frecuencia e intensidad que el grupo de casado/vive en pareja.

4.2.4 Nivel de estudios

Analizando el nivel de estudios y su relación con las valoraciones realizadas sobre determinados aspectos de la agresividad en la conducción observamos que, a pesar de que no ha habido muchos resultados significativos, cuando éstos se han producido los encuestados sin estudios realizan las valoraciones más elevadas. Así, consideran que es mayor la frecuencia de la agresividad en la conducción y que se ha producido un incremento de ésta en nuestras calles.

Además, a medida que aumenta el nivel de estudios se incrementa también la frecuencia de realización de ciertos comportamientos agresivos en la conducción, la valoración de la frecuencia de dichos comportamientos realizados por otros y la valoración de la asociación de determinados vehículos con conductas agresivas.

Por otro lado, las personas con estudios universitarios aunque valoran en menor medida los comportamientos que se consideran agresivos, realizan valoraciones más altas sobre la efectividad de ciertas medidas dirigidas a la reducción de estas conductas.

Son los encuestados que poseen estudios de Educación Secundaria de Segundo Grado los que valoran con mayor frecuencia las situaciones en las que se producen conductas agresivas, aunque valoran en menor medida la efectividad de ciertas medidas destinadas a la reducción de estas.

Finalmente, los encuestados con estudios Primarios y con Educación Secundaria de Primer Grado llevan a cabo las valoraciones más altas de estos comportamientos; realizando también valoraciones elevadas, al igual que aquellos sin estudios, sobre la efectividad de ciertas medidas para reducir la agresividad en la conducción.

4.2.5 Comunidades autónomas

La distribución de los encuestados por comunidades autónomas nos ha permitido apreciar que sólo cuando nos centramos en la frecuencia de conductas agresivas en la conducción observamos resultados significativos, siendo las comunidades de La Rioja, Cantabria y Aragón las que llevan a cabo valoraciones más elevadas. Por el contrario, las comunidades de Navarra, Galicia, País Vasco y Castilla León realizan las valoraciones más bajas en este sentido.

A pesar de que existe una gran variabilidad en los resultados obtenidos podemos destacar que la comunidad de La Rioja valora en mayor medida los comportamientos que se consideran agresivos en la conducción, la asociación de diferentes tipos de vehículos en conductas agresivas y la efectividad de ciertas medidas destinadas a la disminución de estas conductas. Por otro lado, es también la comunidad de La Rioja la que emite las valoraciones más bajas en cuanto a la frecuencia de comportamientos agresivos en la conducción por parte de otros conductores, siendo en este caso la comunidad de Cantabria la que realiza las valoraciones más altas en muchas de las situaciones que fueron significativas.

4.2.6 Ocupación

A pesar de que no han resultado significativos muchos resultados obtenidos, cuando nos hemos centrado en el trabajo u ocupación de los participantes y la evaluación que éstos han realizado sobre determinados aspectos relacionados con la agresividad en la conducción, son las personas que trabajan en tareas del hogar exclusivamente y las personas jubiladas las que han considerado mayor el incremento de las conductas agresivas en las conducción.

Del mismo modo, los participantes pertenecientes a las categorías citadas valoran mayor la agresividad de los hombres y de los jóvenes cuando conducen.

En ambos casos los estudiantes son los que han realizado las valoraciones más bajas al respecto.

Por otro lado destacan las bajas valoraciones que realizan las personas jubiladas sobre los siguientes aspectos: comportamientos que se consideran agresivos, frecuencia de realización de comportamientos agresivos en la conducción, frecuencia de comportamientos agresivos en la conducción realizados por otros, situaciones en las que se producen conductas agresivas con más frecuencia y tipos de vehículos asociados con conductas agresivas. Encontramos una excepción a esta tendencia en el caso de la evaluación que realizan de las medidas destinadas a la reducción de comportamientos agresivos en la conducción, ya que en este caso emiten valoraciones altas para alguna de las medidas que resultaron significativas.

Las personas que trabajan en tareas del hogar exclusivamente llevan a cabo evaluaciones altas en el caso de los comportamientos que se consideran agresivos en la conducción, en algunas de las situaciones que se producen conductas agresivas con más frecuencia, en los tipos de vehículos asociados con conductas agresivas y en la consideración de la efectividad de ciertas medidas para la reducción de conductas agresivas en el tráfico.

En el caso de los encuestados que pertenecen a la categoría estudiantes, observamos que valoran de forma elevada la frecuencia de realización de comportamientos agresivos en la conducción, tanto por parte de ellos mismos como por parte de otros, así como las situaciones que se consideran agresivas y los tipos de vehículos asociados con conductas agresivas. Sin embargo, muestran valoraciones bajas en el caso de la efectividad de ciertas medidas destinadas a la reducción de estas conductas.

4.2.7 Clase social

Considerando la clase social de los encuestados podemos observar que los de clase baja consideran que es más agresiva la conducción llevada a cabo por los hombres, mientras que los de clase alta y media-alta evalúan que es menor. Por otro lado, los pertenecientes a la clase media-media valoran de forma más elevada la conducción agresiva realizada por los jóvenes, mientras que aquellos que pertenecen a la clase media-alta emiten las valoraciones menores.

Además, los encuestados pertenecientes a la clase baja muestran las valoraciones más altas respecto a los comportamientos que se consideran agresivos en la conducción, la implicación en conductas agresivas en la conducción por parte de otros y la efectividad de las medidas destinadas a la reducción de conductas agresivas en la conducción. Por otro lado, estos mismos encuestados realizan las valoraciones menores de la implicación en conductas agresivas en la conducción y de la asociación de determinados tipos de vehículos con la agresividad, en la que son los encuestados de clase media-alta y alta los que valoran en mayor medida este aspecto.

Por otro lado, son los que pertenecen a las clases alta y media-alta, los que llevan a cabo valoraciones menores sobre los comportamientos que se consideran agresivos, aunque valoran de forma más elevada su implicación en determinados comportamientos agresivos. Sin embargo, cuando estos comportamientos son realizados por otros o se trata de considerar la eficacia de determinadas medidas en la reducción de la agresividad, esta evaluación es menor.

4.2.8 Tipo de permiso

De nuevo encontramos resultados significativos en la valoración que los encuestados realizan sobre la conducción agresiva llevada a cabo por los jóvenes cuando tenemos en cuenta el tipo de permiso de los encuestados. En este sentido, los conductores de vehículos especiales consideran que es mayor la agresividad de

los jóvenes en la conducción, mientras que los conductores de ciclomotor valoran en menor medida este aspecto.

Por otro lado, los conductores de ciclomotores y motocicletas realizan valoraciones más altas cuando consideran la implicación en conductas agresivas de otros, así como las situaciones en las que se producen conductas agresivas con más frecuencia (vulnerabilidad de estos vehículos). Sin embargo cuando evalúan la efectividad de ciertas medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción podemos apreciar que en este caso llevan a cabo las valoraciones menores.

Por otra parte, los conductores de automóviles evalúan de forma más elevada los comportamientos que resultaron significativos, las situaciones en las que se producen conductas agresivas con más frecuencia y la efectividad de las medidas destinadas a la reducción de conductas agresivas en la conducción. Sin embargo, estos mismos conductores, efectuaron las evaluaciones menores cuando consideraron la implicación por parte de otros conductores en conductas agresivas.

En cuanto a los conductores de vehículos especiales, podemos destacar que éstos consideraron de forma elevada los comportamientos agresivos que resultaron significativos mientras que fueron menores las valoraciones respecto a la implicación en conductas agresivas por parte de otros, las situaciones en las que se producen conductas agresivas con más frecuencia y la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción.

Finalmente existe mucha variabilidad en función del tipo de vehículo que se trate. En este sentido, los conductores de automóviles y motocicletas valoran de forma más elevada la implicación de los *“autobuses”* en conductas agresivas. Sin embargo, los conductores de vehículos especiales y de ciclomotores consideran que es menor dicha implicación. Por otro lado, los conductores de ciclomotores y de automóviles consideran que es más elevada la implicación de los *“camiones”* en conductas agresivas, mientras que los conductores de vehículos especiales realizan evaluaciones menores.

4.2.9 Años de permiso

Al considerar los años de permiso de los encuestados observamos que aquellos que tienen el permiso más de 35 años consideran en menor medida la frecuencia de la agresividad en la conducción, al igual que la conducción agresiva llevada a cabo por los hombres. Por otro lado, los encuestados que tienen el permiso entre 6-10 años y menos de 3 años realizan las valoraciones más elevadas en relación con la

frecuencia de la agresividad en la conducción. Considerando la conducción agresiva llevada a cabo por los hombres, son los encuestados con 11-15, 16-20, 3-5 y 6-10 años de permiso los que evalúan de forma más intensa este aspecto. Finalmente, cuando tenemos en cuenta la conducción agresiva por parte de la población joven/adulta, podemos observar que en este caso son aquellos encuestados con más años de permiso (21-25 años y más de 35 años) los que realizan las valoraciones más altas y aquellos que tienen el permiso menos de 3 años los que ofrecen las menores valoraciones en este sentido.

Por otro lado, podemos observar dos tendencias. Por una lado, centrándonos en los comportamientos que se consideran agresivos y la efectividad de ciertas medidas para reducir dichas conductas, son los encuestados con más años de permiso los que realizan las mayores valoraciones. Por otro lado, si consideramos la implicación en conductas agresivas por parte de otros conductores y los tipos de vehículos que se asocian con conductas agresivas, son los encuestados con menos años de permiso los que efectúan evaluaciones mayores de los aspectos citados.

Del mismo modo, en el caso de las situaciones en las que se producen conductas agresivas, observamos que hay una tendencia a valorar como menos frecuentes las conductas agresivas en todas las situaciones a medida que se incrementan los años de permiso, destacando el pico de 6-10 años, a partir del cual comienzan a descender.

4.2.10 Años de conducción

En líneas generales, podemos observar que cuantos más años de conducción tienen los encuestados, valoran menor la frecuencia de conductas agresivas en la conducción, la influencia de éstas en los accidentes de tráfico y la conducción agresiva por parte de los hombres. Sin embargo, estos mismos grupos valoran más la conducción agresiva por parte de los jóvenes.

Los encuestados con menos años de conducción valoran en menor medida el incremento de la agresividad en la conducción así como la agresividad de los jóvenes cuando conducen. Sin embargo, valoran más la frecuencia de comportamientos agresivos en la conducción.

Por otro lado, son los grupos que ocupan lugares intermedios los que emiten valoraciones mayores respecto a la frecuencia e incremento de conductas agresivas, a la influencia de éstas en los accidentes y al hecho de que los hombres conducen de forma más agresiva que las mujeres.

También podemos observar como, a medida que se incrementan los años de conducción, disminuyen las valoraciones en la implicación en comportamientos agresivos, realizados tanto por el encuestado como por parte de otros conductores, de las situaciones en las que se producen conductas agresivas con más frecuencia y de los tipos de vehículos que se asocian con conductas agresivas. Por otro lado observamos que a más años de conducción se producen valoraciones más elevadas en los comportamientos que se consideran agresivos y en la consideración de la efectividad de ciertas medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción.

4.2.11 Frecuencia de uso

Teniendo en cuenta la frecuencia de uso del vehículo, únicamente resultaron significativos los resultados obtenidos en la consideración que los encuestados realizaron sobre si los jóvenes llevan a cabo una conducción más agresiva que los conductores de mayor edad. En este sentido podemos observar que, a medida que disminuye la frecuencia de uso del vehículo, también se considera menor la conducción agresiva por parte de los jóvenes.

Además, aquellos que emplean el vehículo todos los días realizan con más frecuencia comportamientos agresivos en la conducción mientras que aquellos que lo utilizan con menos frecuencia evalúan en menor medida este aspecto. Por otro lado, si consideramos la efectividad de ciertas medidas destinadas a la reducción de conductas agresivas en la conducción observamos que los encuestados que utilizan el vehículo unos pocos días a la semana llevan a cabo valoraciones más altas, mientras que aquellos que usan el vehículo unas pocas veces al año o bien pocas veces al mes valoran en menor medida dicha efectividad.

4.2.12 Conducción durante el trabajo

Considerando la variable conducción durante el trabajo, los conductores profesionales consideran en mayor medida que se ha producido un incremento de la agresividad en la conducción, mientras que las valoraciones más bajas en este sentido proceden de aquellos encuestados que no conducen durante el trabajo. Por otro lado, en cuanto a la conducción agresiva por parte de la población joven, aquellas personas que conducen durante el trabajo evalúan que ésta es mayor, siendo las personas que no trabajan las que emiten las menores evaluaciones en este sentido.

En términos generales, son los conductores profesionales los que juzgan mayor la frecuencia tanto de la realización de comportamientos agresivos en la conducción

como de la implicación de otros conductores en dichos comportamientos. Por otro lado, son estos mismos conductores profesionales quienes juzgan en menor medida los comportamientos agresivos, las situaciones en las que se producen dichos comportamientos, la agresividad asociada a los vehículos que suelen conducir (autobuses, furgonetas y camiones) así como la efectividad de ciertas medidas destinadas a reducir la agresividad en la conducción.

Por otro lado, son las personas que no trabajan y las que no conducen durante el trabajo las que juzgan en mayor medida los comportamientos y las situaciones como agresivas, al igual que la efectividad de ciertas medidas para reducirlos.

4.2.13 Número de kilómetros recorridos anualmente

Si nos centramos en el número de kilómetros recorridos anualmente por los encuestados participantes, podemos observar que ninguno de los resultados fue significativo en relación con las valoraciones de carácter general que éstos realizaron sobre los aspectos planteados.

Sin embargo observamos que son los encuestados que recorren menor y mayor número de kms. anualmente los que valoran de forma más elevada los comportamientos y las situaciones que resultaron significativos como agresivas, la realización de conductas agresivas por parte de otros conductores así como la agresividad asociada fundamentalmente a los taxis. Por el contrario, la evaluación de la frecuencia de realización de comportamientos agresivos es mayor por parte de los conductores que ocupan lugares intermedios en cuanto al número de kms. anuales recorridos.

4.2.14 Motivo del uso del vehículo

Cuando tenemos en cuenta la conducción agresiva por parte de los jóvenes y su relación con el uso principal que los encuestados realizan de su vehículo, observamos que aquellos que emplean el vehículo "in itinere" juzgan que es mayor la agresividad de los jóvenes en la conducción, mientras que aquellos que emplean el vehículo fundamentalmente por motivos de ocio evalúan en menor medida este aspecto.

Además, cuando el uso principal del vehículo es "in itinere" se valora más la frecuencia de realización de comportamientos agresivos, así como la efectividad de las "*multas más frecuentes*" para reducir los comportamientos agresivos en la conducción. Asimismo, cuando el uso principal del vehículo es por motivos de ocio, también se valora en mayor medida la frecuencia de los comportamientos agresivos

realizados por otros, así como la efectividad de la medida citada anteriormente. Por el contrario, cuando el motivo principal de uso del vehículo es "en misión", los encuestados valoran menos la frecuencia de realización de comportamientos agresivos así como la efectividad de la medida "*multas más frecuentes*".

4.2.15 Tipo de desplazamiento

Por otro lado, aquellos encuestados que realizan fundamentalmente tipos de desplazamientos urbanos y cortos valoran más la frecuencia de comportamientos agresivos en la conducción realizados por otros, las situaciones en las que se producen comportamientos agresivos que han resultado significativos, la agresividad asociada fundamentalmente con los taxis y furgonetas así como la efectividad de las medidas "*duplicar o triplicar las multas de tráfico por infracciones*" y "*retirar más a menudo los permisos de conducción*".

Sin embargo, cuando los desplazamientos que realizan los encuestados son largos, valoran más la frecuencia de realización de comportamientos agresivos en la conducción y menos los comportamientos agresivos y la frecuencia de realización de dichos comportamientos por parte de otros conductores.

Cuando los desplazamientos son rurales, se valora en menor medida la frecuencia de realización de comportamientos agresivos en la conducción, tanto por parte del propio encuestado como por parte de otros conductores; y se valoran en mayor medida los comportamientos considerados como agresivos.

Por otro lado, cuando los desplazamientos son cortos se valoran más los comportamientos considerados agresivos en la conducción.

4.2.16 Número de kilómetros recorridos habitualmente

Si tenemos en cuenta el número de kms. recorridos habitualmente, en términos generales, aquellos conductores que recorren habitualmente menor y mayor número de kms., es decir, los extremos, valoran en mayor medida los comportamientos considerados agresivos así como la efectividad de la medida "*cambios en las vías para reducir las velocidades excesivas*" para reducir dichas conductas; y valoran en menor medida la frecuencia de realización de la conducta "*gritar o insultar verbalmente*".

Asimismo, son los conductores que conducen habitualmente mayor número de kms. los que consideran menos agresiva la conducta de "*conducir a alta velocidad por encima del ritmo normal de circulación de la vía*".

4.2.17 Tipo de vehículos

Centrándonos en el tipo de vehículos, podemos constatar que suelen ser los vehículos de mayor volumen o tamaño (monovolumen, furgoneta y todo-terreno) los que valoran más los comportamientos considerados como agresivos en la conducción. Sin embargo, lo hacen en menor medida los conductores de vehículos de dos ruedas y los conductores de vehículos especiales. En el caso de los conductores de vehículos deportivos encontramos variabilidad en los resultados.

Son los conductores de vehículos familiares y de vehículos especiales los que valoran más la efectividad de la medida "*mejoras en las vías y en la gestión del tráfico para aumentar la fluidez*". Por el contrario, los conductores de vehículos de dos ruedas y de vehículos todo-terrenos valoran menos la efectividad de esta medida.

Finalmente, los conductores de motocicletas valoran en mayor medida las situaciones en las que se producen comportamientos agresivos mientras que los conductores de vehículos especiales lo hacen en menor medida.

4.2.18 Tipo de combustible

Teniendo en cuenta el tipo de combustible que consumen los vehículos de los encuestados, podemos observar que cuando consideramos la frecuencia de la agresividad en la conducción las puntuaciones más elevadas proceden de los usuarios de gasolina.

Además, son los conductores cuyos vehículos consumen gasolina los que valoran en mayor medida la implicación en las siguientes conductas realizadas por otros que han resultado significativas ("*cambiar repentina y frecuentemente de carril*" y "*ocupar rápidamente una plaza libre de aparcamientos mientras otro vehículo está a la espera*"), en todas las situaciones que resultaron significativas, la implicación en las conductas agresivas de los vehículos taxis, todo-terrenos y camiones así como la efectividad de la medida "*retirar más a menudo los permisos de conducción*" destinada a la reducción de conductas agresivas.

Por otro lado, son los conductores de vehículos que consumen gasóleo los que valoran más la frecuencia de la conducta "*conducir a alta velocidad por encima del ritmo normal de circulación de la vía*".

4.2.19 Color del vehículo

Teniendo en cuenta color del vehículo y la consideración de la conducción agresiva por parte de los hombres, observamos que los valores más altos relacionan el color

oscuro con la mayor agresividad de los hombres en la conducción. Por otro lado, el color claro y el verde se asocian con una menor agresividad de los hombres en la conducción.

Encontramos además una tendencia general según la cual, los conductores de vehículos rojo, azul y oscuro, evalúan más los comportamientos considerados agresivos así como la frecuencia de las conductas *"gritar o insultar verbalmente"*, *"tocar el pito insistentemente o de forma continua"*, *"cambiar repentina y frecuentemente de carril"* y *"adelantar cuando otro conductor quiere adelantar"*, cuando son realizadas por otros conductores. Por otro lado, son los conductores de vehículos claros, fundamentalmente el color blanco, y negro los que valoran menor los comportamientos considerados agresivos, así como la frecuencia de dichos comportamientos realizados por otros conductores.

4.2.20 Antigüedad del vehículo

Si consideramos la antigüedad del vehículo, en líneas generales, son los conductores cuyos vehículos tienen una menor antigüedad los que valoran en mayor medida la realización de comportamientos agresivos tanto por ellos mismos como por otros conductores, la agresividad asociada con los autobuses y furgonetas así como la efectividad de la única medida que ha resultado significativa: *"costos incrementados de los seguros por agresividad en la conducción"*.

4.2.21 Potencia del vehículo

Respecto a la potencia del vehículo, un aspecto que llama poderosamente la atención es que los conductores no conocen la potencia de los vehículos que conducen. Si no tenemos en cuenta estos valores, encontramos que son los conductores cuyos vehículos tienen menor potencia, los que emiten valoraciones más elevadas sobre la realización de comportamientos agresivos y sobre la frecuencia de los comportamientos agresivos realizados por otros.

En las conductas *"salir del coche con el propósito de enfrentarse a otro usuario de la vía"* y *"acelerar cuando otro conductor quiere adelantar"*, tanto los vehículos de mayor como los de menor potencia emiten valoraciones elevadas.

Respecto a la consideración sobre la efectividad de diversas medidas para reducir la agresividad en la conducción, encontramos resultados dispares. En este sentido, son los conductores cuyos vehículos tienen 50-74 CV y 75-100 CV los que valoran más la efectividad de las medidas: *"multas más frecuentes"*, *"duplicar o triplicar las multas de tráfico por infracciones"* y *"retirar más a menudo los permisos de*

conducción". En segundo lugar, los conductores cuyos vehículos tienen 75-100 CV y más de 150 CV valoran más la efectividad de la medida *"más policías asignados al tráfico"*. Y, por último, los conductores de vehículos que tienen menos de 25 CV valoran más la efectividad de las medidas *"cambios en las vías para disminuir las velocidades excesivas"* y *"animar a los ciudadanos a informar a la policía sobre los casos de agresividad en la conducción"*.

4.2.22 Número de accidentes

Teniendo en cuenta el número de accidentes de los encuestados, en líneas generales, son los conductores que no han tenido ningún accidente los que valoran en mayor medida las situaciones en las que se producen conductas agresivas, así como los comportamientos que se consideran agresivos (*"gritar e insultar verbalmente"* y *"hacer gestos insultantes"*). Por otro lado, los conductores con mayor número de accidentes valoran menos la agresividad de los comportamientos considerados agresivos.

En el caso de aquellos conductores con un historial de dos accidentes de tráfico, encontramos que valoran más la agresividad en los comportamientos *"gritar e insultar verbalmente"* y *"hacer gestos insultantes"* y menos las situaciones en las que se producen conductas agresivas con más frecuencia.

[BIBLIOGRAFÍA]

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

Alonso, F; Esteban, C; Calatayud, C; Sanmartín, J; Montoro, L (2002). La agresividad en la conducción: una visión a partir de las investigaciones internacionales. Cuadernos de reflexión Attitudes.

Blockey, P.N., Hartley, L.R., (1995). Aberrant driving behaviour: errors and violations. *Ergonomics* 38, 1759–1771.

Deffenbacher, J. L., Oetting, E. R., Lynch, R.S. (1994). Development of driving anger scale. *Psychological Reports*, 74, 83-91.

DePasquale, J. P., Geller, E. S., Clarke, S. W., Littleton, L. C. (2001) Measuring road rage. Development of the propensity for angry driving scale. *Journal of Safety Research*, 32, 1-16.

Kontogiannis T., Kossiavelou, Z., Marmaras, N. (2002). Self-reports of aberrant behaviour on the roads: errors and violations in a sample of Greek drivers. *Accident Analysis and Prevention* 34, 381–399.

Lawton, R., Parker, D., Stradling, S.G., Manstead, A. S. R. (1977). The role of affect in predicting social behaviours: The case of road traffic violations. *Journal of Applied Social Psychology*, 27, 1258-1276.

Parker, D., Lajunen, T., Summala, H. (2002). Anger and aggression among drivers in three European countries. *Accident Analysis and Prevention*, 34, 229-235.

Parker, D., West, R., Stradling, S.G., Manstead, A. S. R. (1975). Behavioural traits and road traffic accident involvement. *Accident Analysis and Prevention*, 27, 571-581.

Reason, J.T., Manstead, A. S. R., Stradling, S.G., Baxter, J.S., Campbell, K. (1990). Errors and violations on the road: A real distinction? *Ergonomics*, 33, 1315-1332.

[ANEXOS]

ANEXO 1: Cuestionario utilizado para la entrevista telefónica

Buenos días/tarde: Llamo de parte del Instituto de Tráfico de la Universidad, estamos realizando una investigación científica sobre la agresividad en la conducción. Su opinión es importante para nosotros y le agradeceríamos que nos contestara unas preguntas durante unos minutos. Muchas gracias.

Cuestiones de filtro

- a) ¿Podría indicarme su edad?
- b) En la actualidad ¿está Ud. trabajando?
 - Sí
 - NO
- P.1) ¿Dispone de permiso de conducir o licencia de ciclomotor?
 - Sí
 - NO (Fin de entrevista)

Datos de los sujetos relacionados con la conducción

- No trabaja: saltar a P.5
- P.2) ¿Trabaja Ud. como profesional del transporte: transportista, taxista, mensajero, servicio a domicilio (comida, bebidas, videos), etc...
 - Sí
 - NO Pasar a P.4
- P.3) Concretamente ¿De qué trabaja?
 - Taxista
 - Transportista
 - Mensajero
 - Servicio a domicilio

Pasar a P.5

- P.4) El desarrollo de su trabajo ¿supone que una gran parte de su tiempo conduzca un vehículo? Como, por ejemplo, conductor de ambulancia, conductor de coche de bomberos, conductor de coche de policía, comercial, etc.
 - Sí
 - NO
- P.5) ¿Qué tipo de permisos de conducir o licencia

- tiene Ud ?
- Ciclomotor
 - Motocicleta
 - Automóvil (B)
 - Otros especiales (especificar: _____)
- P.6) ¿Desde hace cuánto tiempo tiene el permiso de conducir?
- Menos de 1 año
 - Años de conducción: _____
- P.7) ¿Cuál es la frecuencia de utilización del vehículo?
- Todos los días
 - Casi todos los días
 - Unos pocos días a la semana
 - Unos pocos días al mes.....(No habitual Pasar a P.9)
 - Unas pocas veces al año.....(No habitual Pasar a P.9)
 - Nunca.....(Pasar a datos de clasificación)
- P.8) ¿Desde hace cuánto tiempo conduce de forma habitual y continuada?
- Menos de 1 año
 - Años de experiencia habitual: _____

A continuación le voy a realizar una serie de preguntas sobre el vehículo que más utiliza ya sea por motivos de trabajo o personales

- P.9) ¿Qué tipo de vehículo es?
- Vehículo de dos ruedas
 - Vehículo de cuatro ruedas.....(Pasar a P.11)
- P.10) Concretamente es
- Bicicleta.....(Pasar a P.23)
 - Ciclomotor (hasta 75 c.c)(Pasar a P.13. Grabar automáticamente gasolina)
 - Motocicleta (más de 75 c.c)(Pasar a P.13)
- P.11) Concretamente es:
- Berlina o turismo
 - Deportivo
 - Monovolumen
 - Familiar
 - Todo terreno
 - Furgoneta

Leer únicamente si contesta SÍ en P.2 o P.4

- Camión
- Autobús
- Ambulancia(Pasar a P.13)

- Coche de Policía(Pasar a P.13)
 - Coche de Bomberos.....(Pasar a P.13. Grabar automáticamente gasolina)
 - Mercancías peligrosas(Pasar a P.13)
- P.12) ¿Qué tipo de combustible utiliza?
- Gasóleo
 - Gasolina
- P.13) ¿Cuántos Kms. en promedio recorre al año ?
- En miles: _____
- P.14) ¿Cuántos años tiene el vehículo?
- En años: _____
 - Menos de 1 año
- P.15) ¿Cuál es la marca y modelo del vehículo?
- Marca: _____(Codificación posterior)
 - Modelo: _____(Codificación posterior)
- P.16) ¿Cuál es la potencia del vehículo, cuál es el número de caballos?
- En CV: _____
- P.17) ¿Cuál es el color del vehículo?
- Color: _____(Codificación posterior)
- P.18) ¿Cuál es el uso principal que realiza con el vehículo?
- Ir y volver del trabajo
 - En el desempeño del trabajo
 - Ocio o personal
 - Otras (especificar)
- P.19) Habitualmente los desplazamientos que realiza con su vehículo son de tipo:
- Rural: desplazamientos entre municipios cercanos o accesos a terrenos agrícolas por carreteras secundarias.....(Pasar a P.22)
 - Urbano: en la ciudad(Pasar a P.22)
 - Desplazamientos cortos: entre ciudad dormitorio y pueblos cercanos a la capital de provincia.....(Pasar a P.22)
 - Desplazamientos largos: desplazamientos entre ciudades
- P.20) ¿Cuál es el tipo de vía que con mayor frecuencia utiliza para los desplazamientos largos?
- Autopista
 - Autovía
 - Carreteras convencionales

- P.21) Como promedio ¿Cuántos Kms. realiza en el trayecto habitual de ida y vuelta?
- Kms.: _____
- P.22) Cómo conductor, ¿Cuántos accidentes de tráfico ha tenido con algún tipo de víctima aunque sea leve independientemente de quién haya sido el causante?
- N°: _____

Opiniones generales relativas a la percepción e importancia de la agresividad en la conducción

- P.23) A continuación le voy a leer una frases, por favor conteste a ellas 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
- Su habilidad como conductor en comparación con otros conductores ES DE: _____
 - Su prudencia a la hora de conducir en comparación con otros conductores ES DE: _____
 - La importancia que tiene para usted el tema de la agresividad en la conducción ES DE: _____
 - Qué influencia cree que tienen las conductas agresivas en los accidentes ES DE: _____
- P.24) ¿Con qué frecuencia cree que se producen situaciones en la conducción donde la gente se muestra agresiva? utilice una escala de 0 a 10 significando el 0 que es muy poco frecuente y 10 muy frecuente. Por supuesto puede utilizar los valores intermedios para matizar su opinión.
- Valoración: _____
- P.25) Dígame su grado de acuerdo con las siguientes frases: utilice una escala de 0 a 10 significando el 0 que no esta de acuerdo y 10 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: _____

Comportamientos que se consideran agresivos en la conducción y su frecuencia de realización

- P. 26) A continuación le voy a leer una serie de comportamientos que pueden suceder en la conducción. Valore con que frecuencia los realizan otras personas y con que frecuencia los realiza usted. Utilice una escala de 0 a 10 significando el 0 que nunca se realiza y 10 que se realiza muy frecuentemente. Por supuesto puede utilizar los valores intermedios para matizar su opinión.
- Producir daños a otras personas con algún tipo de objeto o arma, o con puñetazos y patada. OTROS:_____ USTED: _____
 - Parar y salir del coche con el propósito de enfrentarse a otro usuario de la vía. OTROS:_____ USTED: _____
 - Gritar e insultar verbalmente. OTROS:_____ USTED: _____
 - Hacer gestos rudos o insultantes. OTROS:_____ USTED: _____
 - Hacer, con las luces largas, señales repetidas o insistentes. OTROS:_____ USTED: _____
 - Tocar el pito insistentemente o de forma continua. OTROS:_____ USTED: _____
 - Frenar repentinamente el vehículo, para provocar que el de atrás frene bruscamente. OTROS:_____ USTED: _____
 - Aproximar el vehículo por detrás, "pisando los talones". OTROS:_____ USTED: _____
 - Cerrar con el vehículo, impidiendo el paso. OTROS:_____ USTED: _____.
 - No ceder el paso cuando el otro usuario de la vía tiene el derecho. OTROS:___ USTED: _____
 - Incorporarse bruscamente en el carril provocando el frenado del otro vehículo. OTROS:_____ USTED: _____
 - Cambiar repentina y frecuentemente de carril. OTROS:_____ USTED: _____
 - Hacer carreras con otro conductor. OTROS:_____ USTED: _____
 - Saltarse los semáforos en rojo. OTROS:_____ USTED: _____
 - Pasarse el semáforo en ámbar. OTROS:_____ USTED: _____
 - Utilizar el carril de la derecha para adelantar. OTROS:_____ USTED: _____

- Conducir a alta velocidad por encima del ritmo normal de circulación de la vía
 - Conducir bajo la influencia del alcohol.
OTROS:_____ USTED: _____
 - No señalizar las maniobras de giros y cambios de carril. OTROS:_____ USTED: _____
 - Hacer que la puerta del coche golpee contra la de otro coche que está aparcado al lado.
OTROS:_____ USTED: _____
 - Acelerar cuando otro conductor quiere adelantar. OTROS:_____ USTED: _____
 - Hacer movimientos repentinos e inesperados para amenazar a otro conductor.
OTROS:_____ USTED: _____
 - Ocupar rápidamente una plaza libre de aparcamiento mientras otro vehículo está a la espera. OTROS:_____ USTED: _____
 - No ceder el paso en un paso para peatones.
OTROS:_____ USTED: _____
- P.27) 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: _____

Situaciones y tipos de vehículos asociados con la agresividad

- P.28) 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: _____
- P.29) 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: _____

Soluciones globales y medidas para reducir la agresividad en la conducción

- P.30) De las siguientes afirmaciones con cuál está Ud. más de acuerdo para evitar o reducir la agresividad en la conducción
- La única solución sería cambiar la sociedad en general
 - Es posible solucionar la agresividad con diversas medidas
 - No hay solución, la gente agresiva lo seguirá siendo
- P.31) Valore de 0 a 10 la efectividad de las siguientes medidas para reducir la agresividad en la conducción. El 0 significa que la efectividad de la medida es muy baja y el 10 muy alta. Puede utilizar los valores intermedios para matizar su opinión.
- Multas más frecuentes: _____
 - Duplicar o triplicar las multas de tráfico por infracciones: _____
 - Animar a los pasajeros a decir algo cuando el que conduce lo está haciendo de forma

- agresiva: _____
- Más policías asignados al tráfico: _____
 - Aumentar la información y las campañas de conciencia pública sobre los riesgos de la agresividad en la conducción: _____
 - Retirar más a menudo los permisos de conducción: _____
 - Cambios en las vías para disminuir las velocidades excesivas (rotondas, jorobas,...) : _____
 - Animar a los ciudadanos a informar a la policía sobre los casos de agresividad en la conducción: _____
 - Costos incrementados de los seguros por agresividad en la conducción: _____
 - Mejoras en las vías y en la gestión del tráfico para aumentar la fluidez: _____
 - Desarrollo de planes educativos desde la etapa escolar: _____
 - Desarrollo de programas de re-educación para conductores con conductas agresivas: _____
 - Restricciones de circulación en determinadas zonas (peatonalización, circulación exclusiva de transporte público,...) : _____

Datos de clasificación

- c) Sexo
- Hombre
 - Mujer
- d) Estado civil
- Soltero
 - Separado/Divorciado/Viudo
 - Casado/Vive en pareja
- e) ¿Es usted la persona que trae el ingreso principal al hogar?
- Sí
 - NO

f) ¿Qué nivel de estudios es el más alto que tiene terminado? ¿Y la persona PRINCIPAL?

BLOQUE 1 - ESTUDIOS	Entrevistado	Persona principal
1 – SIN ESTUDIOS: No sabe leer ni escribir. Sabe leer y escribir pero fue a la escuela menos de 3 años		
2.- PRIMARIOS: Hasta 11-12 años. Previos al comienzo del bachiller elemental (hasta ingreso) 1° a 6° de EGB Educación Primaria de la LOGSE 1° a 6° de Primaria		
3 – EDUCACIÓN SECUNDARIA DE PRIMER GRADO: 12 a 16 años Bachiller elemental 7° y 8° de EGB; 1° y 2° de BUP 1° a 4° de ESO FPI, Maestría Industrial Graduado Escolar, Certificado Escolar		
4 – EDUCACIÓN SECUNDARIA DE 2° GRADO: 16 a 18 años Bachiller Superior 3° de BUP y COU FPII y FPIII 1° y 2° de Bachillerato de la LOGSE		
5 – ESTUDIOS UNIVERSITARIOS Ciclo Medio: Diplomado, Carrera Técnica Ciclo Superior: Licenciados Doctorado		
Anote detalladamente si no sabe clasificar		

g) ¿CUÁL ES SU TRABAJO U OCUPACIÓN? ¿Y EL DE LA PERSONA PRINCIPAL?

BLOQUE 2 - ACTIVIDAD	Entrevistado	Persona principal
OCUPADO – Hacer bloque 3		
NO OCUPADO		
•Jubilado - Hacer bloque 3 (última ocupación)		
•Parado habiendo trabajado antes Hacer bloque 3 (última ocupación)		
•Parado en busca del primer empleo		
•Trabaja en tareas del hogar exclusivamente		
•Estudiante		

BLOQUE 3 - OCUPACIÓN	Entrevistado	Persona principal
Trabaja por cuenta propia		
1 - Empresario agrario con asalariados		
2 - Empresario agrario sin asalariado, agricultor, pescador, miembro de cooperativa agraria		
3 – Empresario no agrario con asalariados 3.1. Con 5 empleados o menos 3.2. Con 6 empleados o más		
4 – Empresario agrario sin asalariado, autónomos, miembros de cooperativas no agrarias		
5 – Profesionales técnicos y asimilados trabaja por cuenta ajena (sector privado o público)		
6 – Directores y gerentes. Altos funcionarios de AAPP, CC.AA. y corporaciones locales 6.1.- Responsable de 5 subordinados o menos 6.2.- Responsable de 6 subordinados o más		
7 – Profesionales, técnicos y asimilados en empresas privadas, la administración pública y fuerzas armadas		
8 – Personal administrativo, del sector servicios y comerciales, en empresas privadas, la administración pública y fuerzas armadas		
9 – Encargados, contra maestres, capataces		
10 – Operarios cualificados de establecimientos no agrarios		
11 – Operarios sin especialización		
12 – Trabajadores de explotaciones agrarias		

Índice de tablas

Tabla 1: Maqueta de distribución de muestra por edad y sexo (revisión del padrón municipal del 2000).	34
Tabla 2: Maqueta de distribución de muestra por Comunidad Autónoma y tipo de hábitat (revisión del padrón municipal de 2000).	35
Tabla 3: Distribución de la muestra por edad y sexo.	35
Tabla 4: Distribución de la muestra por Comunidad Autónoma y sexo.	37
Tabla 5: Distribución de la muestra por años que conduce y sexo.	38
Tabla 6: Distribución de la muestra por kilómetros anuales recorridos y sexo.	39
Tabla 7: Distribución de la muestra número de accidentes y sexo.	40
Tabla 8: Estadísticos estimados para las distintas opiniones generales.	55
Tabla 9: Resultados del ANOVA de medidas repetidas.	70
Tabla 10: Estadísticos estimados según el TIPO de escala.	70
Tabla 11: Estadísticos estimados según el TIPO e ÍTEM de la escala.	72
Tabla 12: Estadísticos estimados para las distintas situaciones.	113
Tabla 13: Estadísticos estimados para los distintos vehículos.	128
Tabla 14: Recuento y porcentaje.	140
Tabla 15: Tabla de cruces para "nivel de estudios"	141
Tabla 16: Estadísticos estimados para las distintas medidas.	142

Índice de gráficas

Gráfica 1: Medias para distintas opiniones generales en torno a la valoración del problema de la agresividad en la conducción.	55
Gráfica 2: Medias para opiniones sobre la relación de la agresividad con la edad y el sexo.	56
Gráfica 3: Medias de valoración de la importancia de la agresividad en la conducción en función del sexo.	56
Gráfica 4: Medias de valoración de la importancia de la agresividad en la conducción en función de la edad.	56
Gráfica 5: Medias de valoración de la importancia de la agresividad en la conducción en función del estado civil.	57
Gráfica 6: Medias de valoración de la importancia de la agresividad en la conducción por comunidad autónoma.	57
Gráfica 7: Medias de valoración de la frecuencia de la agresividad en la conducción en función del sexo.	57
Gráfica 8: Medias de valoración de la frecuencia de la agresividad en la conducción en función de la edad.	58
Gráfica 9: Medias de valoración de la frecuencia de la agresividad en la conducción en función del estado civil.	58
Gráfica 10: Medias de valoración de la frecuencia de la agresividad en la conducción en función del nivel de estudios.	58
Gráfica 11: Medias de valoración de la frecuencia de la agresividad en la conducción por comunidad autónoma.	59
Gráfica 12: Medias de valoración de la frecuencia de la agresividad en la conducción en función de los años de permiso.	59
Gráfica 13: Medias de valoración de la frecuencia de la agresividad en la conducción en función de los años de conducción.	59

Gráfica 14: Medias de valoración de la frecuencia de la agresividad en la conducción en función del tipo de combustible	60
Gráfica 15: Medias de valoración de la influencia de las conductas agresivas en los accidentes en función del sexo.	60
Gráfica 16: Medias de valoración de la influencia de las conductas agresivas en los accidentes en función de la edad.	60
Gráfica 17: Medias de valoración de la influencia de las conductas agresivas en los accidentes en función de los años de conducción.	60
Gráfica 18: Medias de valoración del incremento de la agresividad en la conducción en función de la edad	61
Gráfica 19: Medias de valoración del incremento de la agresividad en la conducción en función del estado civil.	61
Gráfica 20: Medias de valoración del incremento de la agresividad en la conducción en función del nivel de estudios.	61
Gráfica 21: Medias de valoración del incremento de la agresividad en la conducción en función del trabajo u ocupación.	62
Gráfica 22: Medias de valoración del incremento de la agresividad en la conducción en función de los años de conducción.	62
Gráfica 23: Medias de valoración del incremento de la agresividad en la conducción en función de si conduce durante el trabajo.	62
Gráfica 24: Medias de valoración sobre si los hombres conducen de forma más agresiva en función del sexo.	63
Gráfica 25: Medias de valoración sobre si los hombres conducen de forma más agresiva en función de la edad.	63
Gráfica 26: Medias de valoración sobre si los hombres conducen de forma más agresiva en función del trabajo u ocupación.	63
Gráfica 27: Medias de valoración sobre si los hombres conducen de forma más agresiva en función de la clase social.	64
Gráfica 28: Medias de valoración sobre si los hombres conducen de forma más agresiva en función de los años de permiso.	64
Gráfica 29: Medias de valoración sobre si los hombres conducen de forma más agresiva en función de los años de conducción.	64
Gráfica 30: Medias de valoración sobre si los hombres conducen de forma más agresiva en función del color del vehículo.	65
Gráfica 31: Medias de valoración sobre si los jóvenes conducen de forma más agresiva en función del sexo.	65
Gráfica 32: Medias de valoración sobre si los jóvenes conducen de forma más agresiva en función de la edad.	65
Gráfica 33: Medias de valoración sobre si los jóvenes conducen de forma más agresiva en función del estado civil.	66
Gráfica 34: Medias de valoración sobre si los jóvenes conducen de forma más agresiva en función del trabajo u ocupación.	66
Gráfica 35: Medias de valoración sobre si los jóvenes conducen de forma más agresiva en función de la clase social.	66
Gráfica 36: Medias de valoración sobre si los jóvenes conducen de forma más agresiva en función del tipo de permiso.	67
Gráfica 37: Medias de valoración sobre si los jóvenes conducen de forma más agresiva en función de los años de permiso.	67
Gráfica 38: Medias de valoración sobre si los jóvenes conducen de forma más agresiva en función de los años de conducción.	67
Gráfica 39: Medias de valoración sobre si los jóvenes conducen de forma más agresiva en función de la frecuencia de uso del vehículo.	68
Gráfica 40: Medias de valoración sobre si los jóvenes conducen de forma más agresiva en función de si conduce durante el trabajo.	68

Gráfica 41: Medias de valoración sobre si los jóvenes conducen de forma más agresiva en función del motivo de uso del vehículo	68
Gráfica 42: Medias de valoración de comportamientos agresivos en función del TIPO de escala.	70
Gráfica 43: Medias de valoración de comportamientos agresivos en función del TIPO de escala y del ÍTEM (las etiquetas de éstos se han reducido, resumiendo el texto empleado en el original del cuestionario).	71
Gráfica 44: Medias de valoración de comportamientos agresivos en función del TIPO de escala y del ÍTEM, ordenadas de menor a mayor en función de “¿son agresivos?” (las etiquetas de éstos se han reducido, resumiendo el texto empleado en el original del cuestionario).	71
Gráfica 45: Medias de valoración de comportamientos agresivos en función del TIPO de escala y del ÍTEM, ordenadas de menor a mayor en función de “los realiza Ud.” (las etiquetas de éstos se han reducido, resumiendo el texto empleado en el original del cuestionario).	73
Gráfica 46: Medias de valoración de comportamientos agresivos en función del TIPO de escala y del ÍTEM, ordenadas de menor a mayor en función de “los realizan otros.” (las etiquetas de éstos se han reducido, resumiendo el texto empleado en el original del cuestionario).	75
Gráfica 47: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del sexo.	76
Gráfica 48: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del sexo.	76
Gráfica 49: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del sexo.	76
Gráfica 50: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del sexo.	76
Gráfica 51: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función de la edad.	77
Gráfica 52: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función de la de edad.	77
Gráfica 53: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función de la edad.	77
Gráfica 54: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del estado civil.	78
Gráfica 55: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del estado civil.	78
Gráfica 56: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del estado civil.	78
Gráfica 57: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del nivel de estudios.	78
Gráfica 58: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por comunidad autónoma.	79
Gráfica 59: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por comunidad autónoma.	79
Gráfica 60: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del trabajo u ocupación.	79
Gráfica 61: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función de la clase social.	80
Gráfica 62: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función de la clase social.	80
Gráfica 63: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función de la clase social.	80

Gráfica 64: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del tipo de permiso.	81
Gráfica 65: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del tipo de permiso.	81
Gráfica 66: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del tipo de permiso.	81
Gráfica 67: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función tipo de permiso.	81
Gráfica 68: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función de los años de permiso	82
Gráfica 69: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función de los años de conducción.	82
Gráfica 70: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función de si conduce durante el trabajo.	83
Gráfica 71: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función de si conduce durante el trabajo.	83
Gráfica 72: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del número de kilómetros recorridos anualmente.	83
Gráfica 73: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del tipo de desplazamiento.	84
Gráfica 74: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del tipo de desplazamiento.	84
Gráfica 75: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del número de kilómetros recorridos habitualmente.	84
Gráfica 76: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del número de kilómetros recorridos habitualmente.	85
Gráfica 77: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del tipo de vehículo.	85
Gráfica 78: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del tipo de vehículo.	85
Gráfica 79: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del tipo de vehículo.	86
Gráfica 80: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del tipo de vehículo.	86
Gráfica 81: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del color del vehículo.	86
Gráfica 82: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función de la potencia del vehículo.	87
Gráfica 83: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función de la potencia del vehículo.	87
Gráfica 84: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función de la potencia del vehículo.	87
Gráfica 85: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función de la potencia del vehículo.	87
Gráfica 86: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función de la potencia del vehículo.	88
Gráfica 87: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del número de accidentes.	88
Gráfica 88: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos en función del número de accidentes.	88

Gráfica 89: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función del sexo.	89
Gráfica 90: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función del estado civil.	89
Gráfica 91: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función del estado civil.	89
Gráfica 92: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función del nivel de estudios.	90
Gráfica 93: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función del nivel de estudios.	90
Gráfica 94: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función del nivel de estudios.	90
Gráfica 95: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función del trabajo u ocupación.	91
Gráfica 96: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función de la clase social.	91
Gráfica 97: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función de los años de conducción.	92
Gráfica 98: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función de la frecuencia de uso del vehículo.	92
Gráfica 99: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función de si conduce durante el trabajo.	93
Gráfica 100: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función de si conduce durante el trabajo.	93
Gráfica 101: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función del número de kilómetros recorridos anualmente.	93
Gráfica 102: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función del número de kilómetros recorridos anualmente.	94
Gráfica 103: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función del motivo de uso del vehículo.	94
Gráfica 104: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función del motivo de uso del vehículo.	95
Gráfica 105: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función del tipo de desplazamiento.	95
Gráfica 106: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función del tipo de desplazamiento.	95

Gráfica 107: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función de los kilómetros recorridos habitualmente.	96
Gráfica 108: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función del tipo de combustible.	96
Gráfica 109: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función de los años del vehículo.	96
Gráfica 110: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función de la potencia del vehículo.	97
Gráfica 111: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función de la potencia del vehículo.	97
Gráfica 112: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de los propios encuestados en función de la potencia del vehículo.	97
Gráfica 113: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función del sexo.	98
Gráfica 114: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función de la edad.	98
Gráfica 115: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función de la edad.	99
Gráfica 116: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función del estado civil.	100
Gráfica 117: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función del estado civil.	100
Gráfica 118: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función del estado civil.	100
Gráfica 119: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función del nivel de estudios.	101
Gráfica 120: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores por comunidad autónoma.	101
Gráfica 121: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función del trabajo u ocupación.	102
Gráfica 122: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función de la clase social.	103
Gráfica 123: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función del tipo de permiso.	103
Gráfica 124: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función del tipo de permiso.	104

Gráfica 125: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función de los años de permiso.	104
Gráfica 126: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función los años de conducción.	106
Gráfica 127: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función de si conduce durante el trabajo.	106
Gráfica 128: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función de si conduce durante el trabajo.	106
Gráfica 129: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función del número de kilómetros recorridos anualmente.	108
Gráfica 130: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función motivo de uso del vehículo.	109
Gráfica 131: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función motivo de uso del vehículo	109
Gráfica 132: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función del tipo de desplazamiento.	109
Gráfica 133: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función del tipo de combustible.	110
Gráfica 134: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función del color del vehículo.	110
Gráfica 135: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función del color del vehículo.	110
Gráfica 136: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función del color del vehículo.	111
Gráfica 137: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función del color del vehículo.	111
Gráfica 138: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función de los años del vehículo.	111
Gráfica 139: Medias de valoración de los comportamientos que se consideran agresivos por parte de otros conductores en función de la potencia del vehículo.	112
Gráfica 140: Medias para las distintas situaciones.	114
Gráfica 141: Medias para las distintas situaciones relacionadas con el tipo de vías.	114
Gráfica 142: Medias para las distintas situaciones relacionadas con el tipo de desplazamiento.	114
Gráfica 143: Medias para las distintas situaciones climatológicas.	115
Gráfica 144: Medias para las distintas situaciones de densidad de tráfico.	115

Gráfica 145: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del sexo.	115
Gráfica 146: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función de la edad.	116
Gráfica 147: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función de la edad.	116
Gráfica 148: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del estado civil.	116
Gráfica 149: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del nivel de estudios.	117
Gráfica 150: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del nivel de estudios.	117
Gráfica 151: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del nivel de estudios.	117
Gráfica 152: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones por comunidad autónoma.	118
Gráfica 153: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones por comunidad autónoma.	118
Gráfica 154: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones por comunidad autónoma.	118
Gráfica 155: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones por comunidad autónoma	119
Gráfica 156: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del trabajo u ocupación.	119
Gráfica 157: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del trabajo u ocupación.	119
Gráfica 158: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del tipo de permiso.	120
Gráfica 159: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función de los años de permiso.	120
Gráfica 160: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función de los años de conducción.	121
Gráfica 161: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función de si conduce durante el trabajo.	121
Gráfica 162: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función de si conduce durante el trabajo	122
Gráfica 163: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función de si conduce durante el trabajo.	122
Gráfica 164: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del número de kilómetros recorridos anualmente.	122
Gráfica 165: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del número de kilómetros recorridos anualmente.	123
Gráfica 166: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del motivo de uso del vehículo.	123
Gráfica 167: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del motivo de uso del vehículo.	123
Gráfica 168: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del motivo de uso el vehículo.	124
Gráfica 169: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del tipo de desplazamiento.	124
Gráfica 170: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del tipo de desplazamiento.	124

Gráfica 171: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del tipo de desplazamiento.	124
Gráfica 172: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del tipo de vehículo.	125
Gráfica 173: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del tipo de vehículo.125	
Gráfica 174: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del tipo de vehículo.	125
Gráfica 175: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función del tipo de combustible	126
Gráfica 176: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función de la potencia del vehículo.	126
Gráfica 177: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función de la potencia del vehículo.	127
Gráfica 178: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del número de accidentes.	127
Gráfica 179: Medias de la frecuencia de las conductas agresivas en diferentes situaciones en función del número de accidentes.	127
Gráfica 180: Medias para los distintos vehículos.	128
Gráfica 181: Medias de valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función del sexo.	129
Gráfica 182: Medias de valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función de la edad.	129
Gráfica 183: Medias de valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función del estado civil.	130
Gráfica 184: Medias de valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función del nivel de estudios.	130
Gráfica 185: Medias de valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción por comunidad autónoma.	130
Gráfica 186: Medias de valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción por comunidad autónoma.	131
Gráfica 187: Medias de valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción por comunidad autónoma.	131
Gráfica 188: Medias de valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción por comunidad autónoma.	131
Gráfica 189: Medias de valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción por comunidad autónoma.	132
Gráfica 190: Medias de valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción por comunidad autónoma.	132
Gráfica 191: Medias de valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción por comunidad autónoma.	132

Gráfica 192: Medias de valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción por comunidad autónoma.	133
Gráfica 193: Medias de valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función del trabajo u ocupación.	133
Gráfica 194: Medias de valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función del trabajo u ocupación.	133
Gráfica 195: Medias de valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función del trabajo u ocupación.	133
Gráfica 196: Medias de valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función de la clase social.	134
Gráfica 197: Medias de valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función del tipo de permiso.	134
Gráfica 198: Medias de valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función del tipo de permiso.	135
Gráfica 199: Medias de valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función de los años de permiso.	135
Gráfica 200: Medias de valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función de los años de permiso.	135
Gráfica 201: Medias de valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función de los años de conducción.	136
Gráfica 202: Medias de valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función de los años de conducción.	136
Gráfica 203: Medias de valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función si conduce durante el trabajo.	136
Gráfica 204: Medias de valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función del número de kilómetros recorridos anualmente.	137
Gráfica 205: Medias de valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función del número de kilómetros recorridos anualmente.	137
Gráfica 206: Medias de valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función del área de desplazamiento.	138
Gráfica 207: Medias de valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función del tipo de combustible.	138
Gráfica 208: Medias de valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función de los años del vehículo.	139
Gráfica 209: Medias de valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función de los años del vehículo.	139

Gráfica 210: Medias de valoración sobre la implicación de los tipos de vehículos en conductas agresivas en la conducción en función de los años del vehículo.	139
Gráfica 211: Porcentajes de opinión respecto a la solución del problema.	140
Gráfica 212: Soluciones en función del nivel de estudios.	141
Gráfica 213: Medias para las distintas medidas.	143
Gráfica 214: Medias para las medidas de tipo informativo educativas.	143
Gráfica 215: Medias para medidas relativas a las infraestructuras.	144
Gráfica 216: Medias para medidas de control y sancionadoras.	144
Gráfica 217: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función del sexo.	145
Gráfica 218: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de la edad.	145
Gráfica 219: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de la edad.	145
Gráfica 220: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función del estado civil.	146
Gráfica 221: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función del nivel de estudios.	146
Gráfica 222: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función del nivel de estudios.	147
Gráfica 223: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función del nivel de estudios.	147
Gráfica 224: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función del nivel de estudios.	147
Gráfica 225: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción por comunidad autónoma.	148
Gráfica 226: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción por comunidad autónoma.	148
Gráfica 227: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función del trabajo u ocupación.	149
Gráfica 228: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de la clase social.	150
Gráfica 229: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de la clase social.	150
Gráfica 230: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de la clase social.	150
Gráfica 231: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de la clase social.	151
Gráfica 232: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función del tipo de permiso.	151
Gráfica 233: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función del tipo de permiso.	151
Gráfica 234: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de los años de permiso.	151
Gráfica 235: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de los años de conducción.	151
Gráfica 236: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de la frecuencia de uso del vehículo.	152

Gráfica 237: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de si conduce durante el trabajo.	152
Gráfica 238: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de si conduce durante el trabajo.	152
Gráfica 239: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función del motivo de uso del vehículo.	153
Gráfica 240: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función del tipo de desplazamiento.	153
Gráfica 241: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función del tipo de desplazamiento.	153
Gráfica 242: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función del número de kilómetros recorridos habitualmente.	154
Gráfica 243: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función del tipo de vehículo.	154
Gráfica 244: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función del tipo de combustible.	155
Gráfica 245: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de los años del vehículo.	155
Gráfica 246: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de la potencia del vehículo.	156
Gráfica 247: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de la potencia del vehículo.	156
Gráfica 248: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de la potencia del vehículo.	156
Gráfica 249: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de la potencia del vehículo.	156
Gráfica 250: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de la potencia del vehículo.	157
Gráfica 251: Medias de la efectividad de las medidas para reducir las conductas agresivas en la conducción en función de la potencia del vehículo.	157

