

# LA CONDUCTA SOCIAL EN EL TRÁFICO.

Práctica y valoración de  
la población española



12



C u a d e r n o s

d e R e f l e x i ó n

**Attitudès**

LA CONDUCTA SOCIAL EN EL TRÁFICO.

Práctica y valoración  
de la población española

Francisco Alonso  
Jaime Sanmartín  
Cristina Esteban  
Constanza Calatayud  
Beatriz Alamar  
Elena López  
Juan Carlos Pastor

Con la colaboración de INTRAS

© 2007 Attitudes

Colección: Cuadernos de Reflexión Attitudes

© 2007 los autores: Francisco Alonso, Jaime Sanmartín,  
Cristina Esteban, Constanza Calatayud, Beatriz Alamar,  
Elena López, Juan Carlos Pastor

Edita: Attitudes

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

1ª edición: octubre 2007

ISBN: 978-84-96323-26-1

Depósito Legal: B.

Impreso en papel reciclado

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

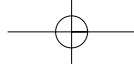
Attitudes es un compromiso de Audi con la  
protección del medio ambiente y la promoción  
de la educación vial.

# ÍNDICE

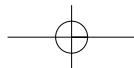
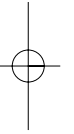
<b>[ 1.]</b>	<b>Introducción</b>	<b>7</b>
[ 1.1	Una reflexión para un nuevo viaje	9
[ 1.2	El sexto paso en un largo camino	15
[ 1.3	Dar el paso de realizar un estudio poblacional: objetivos	24
<b>[ 2.]</b>	<b>La investigación</b>	<b>29</b>
[ 2.1	Muestra utilizada	30
[ 2.2	Distribución de la muestra	32
[ 2.3	Características específicas de la muestra	34
2.3.1	Modelos parentales de educación recibida	35
2.3.2	Características de la conducción habitual	35
2.3.3	Historial de accidentes y sanciones	37
2.3.4	Tendencia prosocial-antisocial	38
[ 2.4	Descripción del cuestionario	41
2.4.1	Perfil del conductor entrevistado	41
2.4.2	Comportamientos prosociales-antisociales	44
2.4.3	Percepción de la sociabilidad	50
[ 2.5	Aplicaciones y formato del cuestionario	52
<b>[ 3.]</b>	<b>Metodología de análisis</b>	<b>57</b>
[ 3.1	Descripción estadística	58
[ 3.2	Representación gráfica	60
<b>[ 4.]</b>	<b>Resultados del estudio</b>	<b>63</b>
[ 4.1	Identificación de conductas prosociales	64
4.1.1	Frecuencia de realización de conductas prosociales	64
4.1.2	Relación entre la conducta prosocial en el ámbito general y la conducta prosocial en el tráfico	69
4.1.2.1	Influencia de determinadas variables en la conducta prosocial: perfil del conductor con tendencia antisocial y con tendencia prosocial	71
4.1.3	Razones de la conducta prosocial en el tráfico	77
4.1.3.1	Influencia de determinadas variables en las razones para la conducta prosocial en el tráfico	78
4.1.4	Variabilidad de la conducta prosocial en el tráfico en función de determinadas circunstancias	83

4.1.4.1	Influencia de determinadas variables en la consistencia de la conducta prosocial en el tráfico	92
4.1.5	Conducta prosocial en tres situaciones específicas de tráfico	112
4.1.5.1	Influencia de determinadas variables en la conducta prosocial en tres situaciones específicas de tráfico	114
4.2	Análisis de percepciones	119
4.2.1	Valoración de la propia prosocialidad	119
4.2.1.1	Altruismo	119
4.2.1.2	Empatía	119
4.2.1.3	Asertividad	120
4.2.1.4	Prosocialidad en el ámbito vital	120
4.2.1.5	Prosocialidad en el ámbito del tráfico	121
4.2.1.6	Influencia de determinadas variables en la valoración sobre la propia prosocialidad	122
4.2.2	Valoración de la prosocialidad de "los otros"	123
4.2.2.1	Prosocialidad de "los otros" en el ámbito vital	123
4.2.2.2	Prosocialidad de "los otros" en el ámbito del tráfico	124
4.2.2.2.1	Influencia de determinadas variables en la valoración sobre la prosocialidad de "los otros"	124
4.2.2.3	Colectivos o grupos considerados más o menos prosociales en el tráfico	128
4.2.2.3.1	Influencia de determinadas variables en la valoración realizada sobre los colectivos más y menos prosociales en el tráfico	128
4.2.3	Relación entre la frecuencia de realización de la conducta real y la estimación de dicha conducta	131
4.2.4	Valoración de la gravedad de diferentes delitos	134
4.2.4.1	Influencia de determinadas variables en la valoración de la gravedad de diferentes delitos	135
4.2.5	Valoración de la gravedad de diferentes delitos en el tráfico	138
4.2.5.1	Influencia de determinadas variables en la valoración de la gravedad de diferentes delitos en el tráfico	138

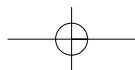
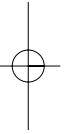
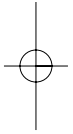
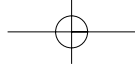
[ 4.3	Medidas más eficaces para incrementar la conducta prosocial en el tráfico	144
4.3.1	Valoración de la eficacia de diversas medidas	144
4.3.1.1	Influencia de determinadas variables en la valoración de la eficacia de diversas medidas	144
[ 5.]	<b>Conclusiones</b>	149
[ 6.]	<b>Apéndice</b>	199
	<b>ANEXOS</b>	237
	<b>Cuestionario utilizado para la entrevista telefónica</b>	237
	<b>Índice de tablas</b>	245
	<b>Índice de gráficas</b>	245
[ 7.]	<b>Bibliografía</b>	249

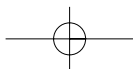


**1. INTRODUCCIÓ**







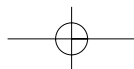


## 1.1 Una reflexión para un nuevo viaje

Quien siga estos textos recordará, que el año pasado, en la introducción de los Cuadernos de Reflexión sobre emociones y conducción, citamos una nota de Bruce Springsteen de uno de sus discos relativa al heroísmo cotidiano que representa la lucha de amigos y familia por llevar una vida decente y productiva. La razón de la existencia de dicha cita era que pensábamos que reflejaba de forma clara los sentimientos que guían sus canciones y en extensión del camino que trata y tratamos de seguir muchos de nosotros. Y puede que esa referencia no fuera casual, sino que de alguna forma, sin plena consciencia de ello, estábamos trazando el camino a seguir.

En efecto, si profundizamos en el texto de dicha cita podremos encontrar algo más, el ensalzamiento de un tipo de comportamiento basado en la decencia, la bondad y la buena voluntad. Un patrón de comportamiento que tiene en cuenta a los demás y que deja traslucir la importancia de cómo nuestros actos afectan a los demás. Ni que decir tiene que en ello se incluyen motivos como la satisfacción de la necesidad de identificarse, de compartir este patrón de comportamiento con "otros".

Pero esta posición no tiene sentido sin la existencia de un opuesto. O más concretamente, este empeño cobra más importancia si tenemos en cuenta que muchos de nuestros comportamientos no se adecuan en algunas o muchas ocasiones al perfil que estamos defendiendo. Así que queda desvelado que este año nos trasladamos desde el discurso de las emociones a la habitación de al lado. Y entraremos de lleno a valorar los discursos que tienen como punto de partida la existencia del "bien" y del "mal", de conductas "buenas" y "malas" y como consecuencia de ello la posibilidad de calificar a las personas como "buenas" o "malas", y si nos apuran, predicar lo mismo de las sociedades según como son (que normalmente coincide con lo que fomentan).



Pero ¿no es este punto de partida en cierto grado excesivamente determinista y maniqueísta? ¿Quién determina que una conducta es buena o mala?

Y si partimos de que el comportamiento de una persona se compone por el conjunto de sus conductas ¿Cómo podemos calificar a una persona como buena o como mala? Aunque hay un principio del que partir en nuestro análisis:

**Nadie es radical e irrevocablemente bueno o malo**

Además, dado que la conducta de una persona se compone del conjunto de conductas, podemos agrupar éstas en la manifiesta de los distintos ámbitos, así que podemos hablar del ámbito general y de ámbitos específicos. Indudablemente un ámbito de especial interés para nosotros será el del tráfico y la seguridad vial.

Pero, ¿realmente podemos estudiar el comportamiento de las personas en el ámbito del tráfico sin tener en cuenta su comportamiento en el ámbito general? La respuesta se puede inferir del diseño de nuestras investigaciones y, obviamente, es negativa. De tal forma que podremos hablar y hablaremos a lo largo de nuestros libros de dos ámbitos: el ámbito vital y el ámbito vial. Si nos centráramos en el ámbito del tráfico nos sentiríamos seguros al afirmar que existen "malas" conductas en el tráfico. Así podemos definir como conductas "malas" en el tráfico a todas las conductas que ponen en peligro a algún otro usuario de la vía o a uno mismo. Con la misma rotundidad podemos afirmar que existen personas que desarrollan mayoritariamente dichas conductas y que son "malos" conductores o mejor dicho conductores "malos".

**"Algunas personas sonrían al rebasar el límite de velocidad**

**Atemorizan a los peatones durante un minuto**

**Anulan el progreso cuando conducen por la hierba**

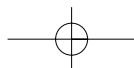
**Dejando apenas espacio para pasar**

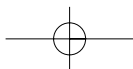
**El dominguero nunca aprobó un examen**

**Oh sí, érase una vez en el Oeste"**

***Dire Straits, Once upon a time in the west***

Quizás sea cierto que el esfuerzo que supone realizar "buenas" conductas en el tráfico sea igual que el de realizar "malas" conductas.





**“Se necesita energía agresiva para mover nuestros músculos, andar, comer, competir en los deportes, amar, trabajar. O podemos emplearla para torturar, matar, destruir. Se necesita la misma energía para besar que para morder, para acariciar que para arañar, para dar un paso o para dar un puntapié”**

***Lawrence J. Friednam***

Pero no es lo mismo si atendemos a los beneficios asociados a cada uno de estos tipos de conducta. Y aún lo es menos si pensamos en el plano, que ya algunas veces hemos apuntado, de que determinadas conductas negativas son a menudo reforzadas socialmente.

**“Corren buenos tiempos**

**Para la bandada**

**De los que se amoldan a todo**

**Con tal de que no les falte de nada”**

***Joan Manuel Serrat, Buenos tiempos***

O al menos la diferencialidad de realizar conductas “buenas” y en definitiva de “ser buenas personas” no es considerada socialmente.

**“Hoy resulta que es lo mismo**

**Ser derecho que traidor**

**Ignorante, sabio, chorro**

**Generoso estafador**

**Y todo es igual**

**nada es mejor**

**Lo mismo un burro**

**que un gran profesor**

**No hay aplazaos**

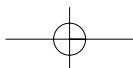
**ni escalafón**

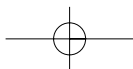
**Los inmorales nos han igualao”**

***Enrique Santos Discépolo, Cambalache***

Como diría el crítico Rafael Flores “*que cambalache, hoy a la moral la dan por moneditas*”.

Llegado este punto alguien podría pensar que volvemos a la norma, a la ley a la que en alguna anterior edición nos asomamos de forma





central. Y lo cierto es que quien haga dicha interpretación se equivoca ya que los tipos de comportamiento que tratamos de investigar están por encima de lo que determina la norma, al menos en su aspecto más formal.

En realidad, este año estamos más orientados hacia el estudio de lo "prosocial" frente a lo "antisocial". Es decir, hacia aquellas conductas que favorecen la ayuda entre las personas frente a aquellas que no son de ayuda que llegan a atentar contra las mismas y por ende contra la sociedad en general.

Si respondiéramos a la pregunta, ¿qué tipo de conductas se dan más en el ámbito del tráfico las prosociales o las antisociales?, dado lo que observamos todos los días en nuestras calles y carreteras, estaríamos tentados a concluir que las antisociales.

Pero la respuesta a esta pregunta, al igual que otras que nos vamos a hacer, no es sencilla. Al menos para nosotros, desde un punto de vista científico. Tampoco tiene una respuesta unívoca por parte de la población. De hecho, saber qué determinantes pueden explicar una u otra respuesta por parte de distintos sujetos ya es en sí mismo un dato tan curioso como útil desde un punto de vista práctico.

Además, muchas respuestas estarían determinadas por las circunstancias. Así, al igual que ocurría en el tema de las emociones, donde la variable situacional y por lo tanto momentánea era importante, en el tema de la conducta prosocial puede haber una influencia de los determinantes situacionales así como de la experiencia vital.

**“Ahora la dureza de este mundo**

**Lentamente tritura los sueños**

**Haciendo de nuestras promesas**

**La broma de unos tontos**

**Y lo que antes parecía blanco y negro**

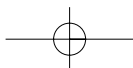
**Ahora adquiere tonos grises**

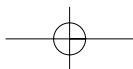
**Nos perdimos en nuestro trabajo**

**Nuestras facturas y nuestro trabajo**

**Y es todo un viaje**

**Sin mucho resguardo**





### **Cuando no tienes a nadie al lado**

#### **Mi hermano de sangre”**

##### ***Bruce Springsteen, Blood Brothers***

Muchas de las conductas por las que calificamos a las personas como prosociales (participación en ONGs, donación de sangre, etc.) tratan de modificar una realidad que afecta a los demás o al conjunto de la población. En definitiva, tratan de “cambiar” el mundo. Pero es curioso que precisamente la prosocialidad esté basada en una decisión interior que requiere, sin lugar a dudas, de un control personal dirigido a un cambio direccional de la naturaleza del ser humano.

#### **“No puedo cambiar el mundo**

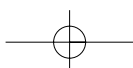
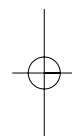
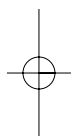
#### **Pero puedo cambiar el mundo en mí”**

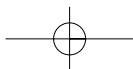
##### ***U2, Rerajice***

En este sentido es interesante acercarse a una cita sobre el disco Octubre que hemos utilizado de U2 realizada por McCormick en Hot Press: *“Es un elepé cristiano que evita el pedante puritanismo asociado con la mayor parte del rock cristiano, elude el viejo mundo, el fascismo emocional de la religión organizada (...). Es una suerte que los principales temas espirituales traten de lo que puede relacionarse con un marco de referencia más amplio que el cristianismo; la lucha del hombre por conocer y controlarse a sí mismo y a su propia naturaleza es algo que nos llega a todos de alguna manera”*.

Trabajar en el programa Attitudes es una decisión vital que tiene muchos componentes. Uno de ellos ya comentado en alguna ocasión es la gran libertad para escribir. Es por ello que las reflexiones vitales personales del grupo de trabajo de Attitudes se entremezclan con los datos más rigurosos y científicos.

Nosotros también hemos vivido a algunos antisociales, pero como hemos reflejado en nuestros textos, nuestra única respuesta ha sido la de condenarles a la única pena del olvido de dejarles convivir con ellos mismos. Y finalmente hemos conseguido este grupo cuyas cualidades profesionales son superadas por las personales. Es lo mismo que se dice cuando se refiere a las variables que influyeron





en la composición de U2 *"La habilidad musical podía adquirirse, aprenderse. La decencia, inteligencia e integridad, cosas imprescindibles para enfrentarse a los desafíos de este mundo, eran algo que no podías adquirir. Estaban presentes o ausentes, en un rostro, un par de ojos, la línea de la boca de alguien"*.

En consonancia con lo dicho, escoger un tema para investigar en el programa Attitudes es una decisión tan vital como la que tomamos en otros ámbitos personales. Está en relación con decisiones previas (la temática de los anteriores estudios) y como en todas las resoluciones importantes no están exentas de riesgo. Recordemos que cuando uno toma una decisión no existe a priori una solución correcta.

Y este año lo hemos vuelto a hacer; hemos asumido riesgo, hemos asumido mucho riesgo. Pero lo hacemos conscientemente, a sabiendas de que las consecuencias negativas del riesgo son sólo personales (para nosotros) y los beneficios son sociales.

**"Tú y yo siempre fingiendo**

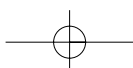
**Acabamos por perderlo**

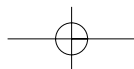
**Al final lo que no das**

**El mundo te lo quita"**

***Bruce Springsteen, Human Touch***

Así que no nos queda otro remedio que asumir riesgo para avanzar, porque las temáticas que generalmente hemos tratado, y que tratamos en esta ocasión, han sido poco investigadas y/o poco aplicadas desde el punto de vista de la intervención. Y si no, a los hechos nos remitimos ¿Cuántas medidas y contramedidas van orientadas a fomentar la prosocialidad en el ámbito del tráfico? O, más específicamente, ¿cuántos programas de educación vial se centran en este precepto?





## 1.2 El sexto paso en un largo camino

Han ido pasando los años y aquí seguimos en el camino, en el largo camino, en el que continuamos dando pequeños pasos. Y en nosotros, el pasado y el bagaje que en él hemos adquirido, y que a través de estas páginas siempre hemos tratado de ofrecer, tiene tanta importancia como el futuro si lo hay.

**“Yo soy de ayer. Pero en mí hay algo que es de mañana y de pasado mañana, del porvenir”**

***F. Nietzsche. Así hablaba Zaratustra***

Para quien no estuvo en el comienzo y no ha tenido noticias de ello, y para quien a pesar de haber estado no lo recuerda, nuestro trabajo tuvo como primer objetivo trabajar en una línea de investigación/intervención con el propósito de contribuir de alguna forma a reducir la agresividad en la conducción.

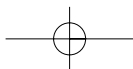
La elección de esta temática estuvo motivada entonces por la preocupación suscitada por la misma tanto en los expertos como en el conjunto de la población española, tal y como se confirmó posteriormente con alguna de las investigaciones.

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

Pero también era obvio que la Educación y la Formación vial no solamente debían ser instrumentos para mitigar la agresividad en la conducción, sino que pueden ser también útiles para abordar otros muchos factores relacionados con la accidentalidad vial.

Estábamos ya de pleno y de nuevo introducidos en una nueva preocupación. En este caso, además, hicimos coincidir la presentación de nuestros resultados con la elaboración de algunos materiales de intervención dirigidos a contribuir a mejorar la Educación Vial. Concretamente, nos referimos al Programa de



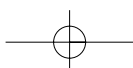
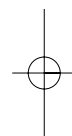
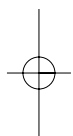


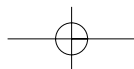
Educación Vial para el grupo de niños de 2º y 3º de Primaria. Un material rico en recursos y fundamento que ha tenido una excelente aceptación social a tenor de su demanda. Estos materiales, además, sirvieron de base para reformular el Programa que se venía aplicando en la Escuela Infantil de Educación Vial Attitudes.

Lo cierto, es que son tantas y tan importantes las personas que nos han felicitado (que nos siguen felicitando años después) por estos materiales, que no quisiéramos desde aquí dejar de agradecerles las motivadoras palabras que nos han dirigido. Nuestro mayor refuerzo está y ha estado en la utilización que de estos materiales han hecho tantos y tantos profesionales al aplicarlos en el "mundo real".

Pero como el objetivo conjunto de las instituciones implicadas era tan ambicioso como difícil de conseguir, no podíamos detenernos en medio del camino, era necesario y así nos lo planteamos, continuar. Desafortunadamente, aún nada ha sido suficiente hasta el momento para alcanzar la meta: "que nadie muera o se lesione en la carretera", "que cada vez sean menos los fallecidos y lesionados". Así, (...) con el empeño de buscar la utilidad social en cada uno de los pasos que damos, esa segunda andadura nuevamente, sin darnos apenas cuenta, había marcado la dirección de nuestro tercer empeño, que no ha sido otro que el de abordar la problemática de los accidentes de un grupo de población tan importante como el de los jóvenes. ¿Y por qué los jóvenes? Porque los jóvenes constituyen un grupo ampliamente declarado de alto riesgo, donde se conjuga la juventud con inexperiencia, es y ha de ser, por su inminente o reciente participación en el sistema de tráfico, un grupo objeto clave de la educación y la formación vial. Además, este grupo pese a que su debut en el mundo de tráfico no ha sido lo exitoso que todos hubiésemos querido, son los grandes olvidados desde el punto de vista de la educación, que se limita a edades más tempranas.

Pues bien, las conclusiones de las terceras Jornadas de Reflexión hablan por sí solas. Sin desestimar otras medidas, las "regulaciones legales, jurídicas, penales y sancionadoras", fueron una reivindicación constante. Así como la necesidad de intensificarlas y endurecerlas.

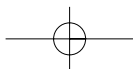




Paralelamente, la permisividad social ante el quebrantamiento de esas regulaciones, se estableció como una reprobada actitud demasiado común. De esta forma, en nuestras cuartas jornadas reflexionamos y trabajamos sobre el mecanismo legal en tráfico que abarca a toda la población de usuarios de la vía.

Así, el objetivo de las cuartas Jornadas fue disgregar todos los componentes que conforman el continuo legislación-sanción, desde un punto de vista multidisciplinar, conciliador y ecléctico, a través de la reflexión que surgía de plantearnos cuestiones tales como: ¿Son justas las leyes y regulaciones en el tráfico, son apropiadas? ¿Es justa la supervisión y el control para su cumplimiento, es adecuada y pertinente? ¿Hasta qué punto es necesaria y/o mejorable? ¿Es justo que las infracciones de unos provoquen el accidente de otros? ¿Qué lleva al ser humano a respetar y/o transgredir una norma? ¿Son justas las sanciones a las infracciones? ¿Son las sanciones "convencionales" la única alternativa ante la infracción? ¿Es justa la disensión legal y/o práctica infracción/delito de tráfico, tal como está establecida en nuestro país? ¿Es ecuánime la justicia en tráfico? ¿Es justificable ser injusto con una parte para ser justo con la otra? ¿Se puede ser justo con víctimas y culpables? En definitiva, tratábamos de responder a la pregunta ¿Hay justicia en el tráfico?

Pero en el ámbito del tráfico, no siempre la última palabra es del usuario de la vía y no siempre su conducta es la esperada, porque a veces su comportamiento no responde a decisiones racionales. Es por ello que limitamos a las intervenciones derivadas del ciclo legislativo-judicial no es suficiente, tal y como se contempló en las conclusiones de las pasadas jornadas. En ese contexto, las emociones y sus reacciones juegan un importantísimo papel, porque al igual que tienen una influencia determinante en la vida diaria también la pueden tener y la tienen cuando estamos al volante. En su quinta edición de las Jornadas de Reflexión, Attitudes propuso considerar la relación emoción-conducta en el tráfico con el fin de aportar nuevos datos sobre sus efectos en la seguridad vial, el comportamiento social en el tráfico o las estrategias de comunicación. En definitiva, se trataba de intentar resolver

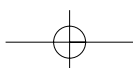


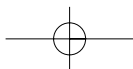
cuestiones que ya nos habíamos preguntado anteriormente como: ¿Son las emociones un factor determinante para la seguridad vial? ¿Cómo afectan los distintos niveles a las diferentes emociones y sentimientos a la conducción? ¿Cómo podemos controlar las emociones que afectan negativamente a nuestra conducción? ¿Qué podemos hacer para fomentar las emociones positivas que experimentamos y favorecer una conducción más segura? ¿Se pueden educar las emociones? ¿Es ésta una posible vía que intervenga sobre las emociones para contribuir a la reducción de los accidentes de tráfico? Las respuestas a esas preguntas nos dirigieron hacia la “conducción emocional positiva”, un nuevo concepto que nos permitía enfocar la siniestralidad vial en nuestro país desde una perspectiva más innovadora y social. Finalmente, como ya hemos apuntado, este año Attitudes para sus sextas Jornadas de Reflexión ha escogido la conducta prosocial *versus* la conducta antisocial como objeto de estudio. Dicha elección ha estado motivada, como en años anteriores, por algunas de las principales conclusiones de las jornadas previas, centradas en las emociones en la conducción.

En este sentido, hubo un gran grado de acuerdo, entre los expertos que participaron en las jornadas anteriores, en la principal conclusión de los estudios realizados por Attitudes: Las emociones son un elemento clave desde el punto de vista de la conducción y consecuentemente de la Seguridad Vial.

Además, se constató, que de entre todas las variables estudiadas, es la inteligencia emocional sin duda una de las más relevantes y definitorias del grado de seguridad vial. Dentro de lo que implica la inteligencia emocional, destaca la capacidad para conectar con las emociones de los demás, es decir, la empatía.

También se volvió a concluir la necesidad de que se puede y se debe educar también en el ámbito de lo vial desde una perspectiva general (a lo largo de las diferentes etapas y entornos vitales) e integral (dando importancia al papel social). Concretamente, se habló de que las emociones no pueden ser reprimidas, o a veces es muy difícil, pero podemos reconducirlas no solamente de forma individual

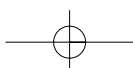


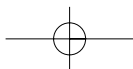


sino especialmente de forma colectiva. De forma diferencial se destacó la importancia de los medios de comunicación para contribuir a ser conscientes de la necesidad de que nuestras emociones se adecuen al objetivo de la convivencia que supone una conducción respetuosa y segura para todos, dado que no conducimos solos. Es decir, debíamos entender la conducción como actividad compartida y responsable.

Todas estas conclusiones cobraban mayor importancia, cuando atendíamos a las actitudes y comportamientos negativos declarados en nuestro estudio "poblacional" por una parte de la población, que si bien son minoritarios, si consideramos el conjunto de la población española de conductores, son especialmente relevantes desde un punto de vista numérico (y de las consecuencias que para todos tienen sus conductas). Este grupo de sujetos de máximo riesgo no son "nuevos invitados", al contrario aparecen, de forma constante en todos nuestros estudios. Así, además de encontramos con personas con un nivel de inteligencia emocional bajo nos encontramos con un grupo de la población que es especialmente agresiva en la conducción, que no cumple las normas, etc. Estamos convencidos de que este grupo se presenta como poco permeable a los mensajes de seguridad y, en ocasiones, reforzado por un entorno social permisivo a sus conductas.

Sin lugar a dudas, estábamos adentrándonos de lleno en la conducción prosocial, habrá conceptos como la empatía que pertenecen (y así lo hemos trabajado) al ámbito de las emociones que también pertenecen por derecho propio al ámbito de la prosocialidad. Pero llegado a este punto, el ávido lector, se habrá dado cuenta de que en esta ocasión no solamente nos basamos en las conclusiones de nuestras últimas jornadas para realizar dicha elección. Que la temática que tratamos de abordar este año está íntimamente relacionada con todas las que tratamos anteriormente. En efecto, las conclusiones derivadas de jornadas tales como la agresividad en la conducción, la formación y la educación vial, los jóvenes en la conducción o el ciclo legislativo judicial, están relacionadas directamente con el tema escogido este año.

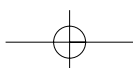


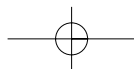


Consecuentemente, tal y como mencionábamos al principio, este año se pretende trabajar el continuo que representa la conducta prosocial y la conducta antisocial. Concretamente, investigaremos cuestiones tales como: ¿Qué tipo de conductas son prosociales o antisociales? ¿Cuáles son las raíces en las mismas? ¿Cuál es el peso de los distintos determinantes? ¿Son las personas prosociales en general prosociales en el tráfico? ¿Y los antisociales? ¿Es socialmente reforzada la prosocialidad en el ámbito del tráfico? ¿Cómo podemos potenciar las conductas prosociales entre nuestros conductores? ¿Cómo podemos intervenir sobre los conductores antisociales?

Bueno, como siempre nos planteamos muchas preguntas (las citadas en el anterior párrafo a grandes rasgos y otras más específicas) y de difícil respuesta. Pero, buscaremos las respuestas y trataremos de alcanzar nuestras metas en aras de un objetivo: mejorar la seguridad vial y, consecuentemente, la calidad de vida de nuestra sociedad.

En resumen, que este camino lo iniciamos hablando de un **factor de riesgo** en el ámbito de la conducción al que se le había prestado poca atención en nuestro país como es la **agresividad** en la conducción, y que todavía hoy está en plena efervescencia; continuamos estudiando la **estrategia** por excelencia más eficaz para acabar con una problemática tan importante como es la de los accidentes de tráfico, la estrategia preventiva desde **la educación y la formación**, que nos llevó a estudiar al grupo de riesgo de los conductores **jóvenes**, uno de los que mayor riesgo suponen en el tráfico por la accidentalidad que representa, cualquiera que sea el indicador que utilicemos. La consideración de este grupo de riesgo nos hizo centrarnos en la **problemática de la normativa, la supervisión policial, sanción y justicia** como elemento influyente que consideramos es a la vez principio y final de todo lo anteriormente trabajado. Pero dado que nos faltaba algo para entender el comportamiento que muchas veces no responde a parámetros de racionalidad justo era intentar averiguar un poco más acerca del principal protagonista y/o responsable de ese





comportamiento al manejar un vehículo, el ser humano y cómo las **emociones** influyen en su conducción y, consecuentemente, qué relación y efecto tienen éstas con todos los temas anteriormente estudiados. Y ahora, el paso complementario al anterior, el de **la conducta prosocial y antisocial**.

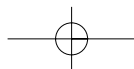
Al fin y al cabo, este siempre ha sido el objetivo de Attitudes, que como "programa social de Audi" no ha querido más que tener de forma constante una conducta prosocial, contribuyendo de este modo, en la medida de sus posibilidades, a generar un nuevo clima de convivencia y solidaridad.

Y para este sexto cometido como no podría ser de otra forma hemos querido mantener el modelo y estructura que tan buenos resultados ofrecieron los años previos.

a) El aumento y sistematización del conocimiento como punto de partida.

En otras palabras, el eje central del modelo se basa en partir de un aumento de nuestro conocimiento, como tantas veces hemos defendido. La premisa, de nuevo es el convencimiento, tantas veces demostrado por la ciencia de que la investigación es la única arma que dota a las autoridades, instituciones y profesionales con competencias propias o auto-impuestas, de las herramientas necesarias que permiten alcanzar objetivos con cierta garantía de éxito.

No es arbitrario entonces que la primera acción haya sido la elaboración de un análisis de los hallazgos e ideas que, desde la investigación más empírica y experimental, así como desde su interpretación más teórica, nos permita crear un marco conceptual. Sin olvidar el último objetivo, desde el conocimiento pasar a la acción. Al tratar la conducta prosocial y antisocial en la conducción, lo hacemos desde una perspectiva práctica. Es decir, se trata de tener tanto una base para actuar, como de tener una base desde la que juzgar lo que se ha realizado hasta el momento. Por este motivo, a lo largo del análisis no se pierde ni un solo momento en las implicaciones que para la intervención tiene cada uno de los aspectos, factores, datos y partes del proceso estudiado. Aunque



en el caso de esta temática, al igual que nos ocurría el año pasado, dadas las limitaciones de la investigación (provocada por la ya mencionada escasa investigación atingente y por la falta de determinados tipos de intervención) volvamos a tener que realizar un ejercicio importante de inferencia.

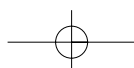
b) El análisis de la opinión de los protagonistas.

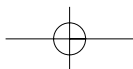
El análisis de la investigación, que dentro de nuestra jerga conocemos como "estudio documental", comparte protagonismo con otro proyecto iniciado de forma paralela que ha consistido en un estudio de opinión de la población española (realizada evidentemente a través de una muestra representativa de la misma). Este estudio se justifica, de nuevo, en la propia realidad. La premisa en este caso: *"el objetivo último de cualquier investigación, estudio... en el ámbito de la seguridad vial, es elaborar, diseñar, e implementar intervenciones que conlleven a una reducción en las consecuencias negativas del tráfico"; sin embargo, tan importante es el diseño de la intervención como conocer cómo la intervención va a ser aceptada por el público objetivo o público adoptante*. En este sentido, era necesario complementar nuestro trabajo con un análisis de lo que opina y de cómo actúa la población española en lo que se refiere a conductas prosociales y antisociales, específicamente en el ámbito vial.

c) Las propuestas para la acción.

En último término y como actividad complementaria, también de nuevo se contempla la realización de una "6ª Jornada de Reflexión Actitudes: "La conducta prosocial versus la conducta antisocial en el tráfico" y de unos *focus-group* (grupos de discusión) que, con la reflexión de expertos y responsables en las materias y campos de actuación que confluyen en esta problemática, funcionen como el hervidero de ideas y reflexiones que deben preceder a toda acción para teñirla de la prudencia necesaria.

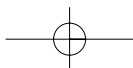
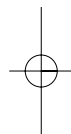
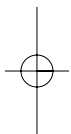
Quisiéramos reiterar de nuevo este año, aprovechando estas páginas nuestro agradecimiento por la participación siempre tan positiva y desinteresada de todos estos expertos, venidos de tantos lugares, que han contribuido de forma tan rotunda a aumentar la calidad y eficacia de nuestras acciones.



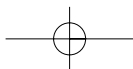


Hoy podemos decir, después de varios años, que algunas de estas personas son tan Attitudes como cualquiera de los que estamos en el día a día de este programa social. En realidad este programa de Attitudes ha traspasado no solamente fronteras físicas sino emocionales y nos ha unido a algunos con una fortaleza inquebrantable. Algunos saben bien lo que decimos y creo que lo expresan mejor con sus palabras.

Con estas jornadas seguimos pretendiendo impulsar la asociación investigación-intervención, que desde la integración y suma de esfuerzos de instituciones y personas, permita avanzar más y más rápido en el sentido deseado.







### 1.3 Dar el paso de realizar un estudio poblacional: objetivos

Y, en esta ocasión, como en el pasado, si desconocemos los trabajos anteriores podemos hacernos algunas preguntas ¿Por qué de nuevo realizar una encuesta a la población? ¿Qué objetivos perseguimos con dicha encuesta? ¿Qué utilidad práctica pueden tener los resultados de la misma?

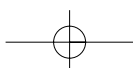
La respuesta a la globalidad de estas cuestiones, ya contestadas en otras ediciones, sigue siendo tan sencilla como importante por sus implicaciones y nunca está de más manifestarla de nuevo.

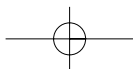
En primer lugar habría que reiterar que realizar una encuesta a la población es una de las distintas metodologías que se pueden utilizar a la hora de investigar el complejo mundo de la Seguridad Vial. Y que por lo tanto, como cualquier investigación, utilice la metodología que utilice, contribuye desde su modestia a incrementar nuestro conocimiento en este ámbito.

En segundo lugar, seguimos pensando que este tipo de estudio, que tan buenos resultados nos ha dado en años anteriores, es ideal para estimular el debate público que queremos generar. En efecto, realizando este tipo de investigación hemos constatado que facilitamos los posicionamientos de las personas e incrementamos la riqueza en las discusiones a través de todas las variables que hemos podido tratar.

En tercer lugar, vamos a conocer, como viene siendo habitual, qué es lo que piensa la población española. Esto nos va a permitir sin lugar a dudas, como lo ha hecho en el pasado, analizar el problema con mayor rigor, así como proponer soluciones (medidas y contramedidas) más ajustadas a la realidad social sobre la que se va a aplicar.

A todo lo expuesto, reiterar que todo este esfuerzo tiene una clara correspondencia con el empeño de Attitudes de generar espacios de reflexión. Es indudable que ello pasa por generar un debate social y por facilitar la participación de la población, y esta





metodología es sin duda una herramienta que consigue ambos objetivos.

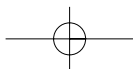
Como se podrá observar, de nuevo volvemos a ser “ambiciosos” en el sentido más positivo, habiendo tratado un amplio rango de cuestiones, tal y como se puede concluir de lo dicho y de una lectura detenida de la encuesta (que de nuevo tiene muchas preguntas y una duración relativamente alta).

Queremos agradecer de nuevo a esas personas, solamente anónimas por requerimiento metodológico, que han participado desinteresadamente en este estudio contestando a nuestras preguntas (constituyendo la muestra que hemos utilizado). Gracias por su generosa participación, por cedernos su tiempo y sus pensamientos.

Este libro, como ya hemos comentado, tiene un objetivo inmediato, servir de base para el diseño y formulación de posibles estrategias de intervención, en la 6ª Jornada de Reflexión Attitudes: “La conducta en el tráfico, ¿prosocial o antisocial?”, facilitando, a su vez, el debate que en dichas jornadas se producirá. Pero su pretensión de utilidad se extiende más allá. Es una opción de presente y de futuro, pues pretendemos convertir este libro en manual de consulta para aquellos que intervienen y/o investigan en el marco de la seguridad vial.

Quisiéramos reflejar un hecho que ha sido común todos los años y en todos los estudios, pero que nunca hemos reflejado claramente por escrito, aunque lo hemos comentado de forma verbal a todos aquellos que nos han preguntado al respecto: este libro solamente recoge los principales resultados de la investigación. La complejidad, la cantidad de variables y de cruces posibles de las mismas arrojan tantos resultados como para poder complimentar una publicación diez veces más extensa que la presente. No obstante, “lo mejor es enemigo de lo bueno” y nuestra selección consideramos que es “buena”.

Con todo ello, el libro se ha estructurado en tres grandes partes. En la primera de ellas, para permitir una composición mejor acerca de las circunstancias de las que se han extraído los datos del



estudio, se describe la metodología de investigación del mismo. De esta forma se habla de la muestra utilizada, de la distribución de la misma, así como de otras características específicas. Dentro de estas últimas merecen especial referencia las características de la conducción habitual y el historial de accidentes e infracciones. En este mismo punto relativo a la investigación, se realiza una descripción del cuestionario, así como de la aplicación y formato del mismo. Cerramos este punto con una descripción de las variables utilizadas como índices de prosocialidad.

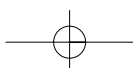
A continuación mantenemos, como en años anteriores, un apartado referente a la "metodología de análisis" que incluye, entre otros aspectos, explicaciones que van desde el propio tratamiento estadístico de los datos a la representación gráfica de los resultados de los mismos.

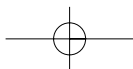
Por último, recogemos los clásicos datos relativos a los resultados del estudio:

En este bloque presentamos los resultados más relevantes y significativos del estudio. Atendiendo a los aspectos y áreas temáticas que se trabajan en la encuesta, este capítulo que como presupondrán es el de mayor extensión del libro, a su vez está dividido en diferentes bloques: la identificación de conductas prosociales en el conductor, el análisis de percepciones sobre la prosocialidad de uno mismo y de los demás y las medidas de mayor eficacia para incrementar la conducta prosocial.

En relación con primer aspecto, a saber, la identificación de conductas prosociales, incluimos los resultados que registran la frecuencia de realización de conductas prosociales tanto en el tráfico como en ámbito vital general, la relación entre las mismas y la influencia de determinadas variables en esa conducta prosocial.

Antes de abordar el segundo bloque de resultados en el que realizamos un estudio de las percepciones de los entrevistados, abarcamos cuestiones como el perfil del





conductor prosocial/antisocial, las razones (motivos) de la conducta prosocial en el tráfico, la influencia de determinadas variables en las razones para la conducta prosocial en el tráfico. También se incluye un análisis de la consistencia de la conducta prosocial en el tráfico, en función de las circunstancias y situaciones personales y ambientales.

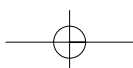
Entre los aspectos relacionados con las percepciones y valoraciones del propio sujeto que recogemos en un segundo bloque de resultados, se incluyen: la valoración de la propia prosocialidad como rasgo de personalidad (altruismo, empatía, asertividad) frente a la prosocialidad en el ámbito vial y la influencia de determinadas variables en la valoración sobre la propia prosocialidad. También recogemos la valoración de la prosocialidad de "los otros" y la influencia de determinadas variables en la valoración sobre la prosocialidad de "los otros", colectivos o grupos considerados más y menos prosociales y la influencia de determinadas variables en la valoración realizada sobre los colectivos más y menos prosociales.

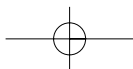
Tras recoger estos dos grandes grupos de valoraciones hacia uno mismo y hacia los demás, completamos este punto con un análisis de: por una parte, la relación entre la frecuencia de realización de la conducta real y la estimación de dicha conducta y, por otra, la valoración de la gravedad de diferentes delitos (en general y en tráfico) e influencia de determinadas variables en dicha valoración de la gravedad.

Finalmente, en un tercer bloque, recogemos la información relativa para incrementar la conducta prosocial en el tráfico, así como la influencia de determinadas variables en la valoración de esa eficacia.

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

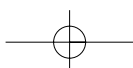
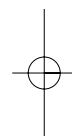
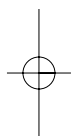
También como en otras ocasiones, y de forma más acusada

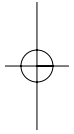
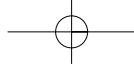




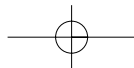
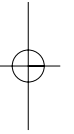
por las agrupaciones anteriormente citadas, el lector avisado encontrará diferencias entre la estructura de la aludida encuesta y la del análisis que hemos realizado en el presente libro. Esto se justifica por el hecho de que la encuesta necesita de una estructura que permita no mediatizar las respuestas de los individuos, frente a lo que necesita el lector que es abordar los resultados desde un punto de vista más coherente, sistemático e integral.

Como es privativo, incluimos las referencias bibliográficas pertinentes, que en este caso obviamente son menores que en el libro documental. Esperamos que toda esta información sea suficiente para cumplir con los objetivos que nos hemos planteado, y que el esfuerzo del **programa social Attitudes de AUDI** y el de las personas de los **Grupos de Investigación DATS** (Desarrollo y Asesoramiento en Tráfico y Seguridad Vial) y **METRAS** (Medición, Evaluación, Análisis y Procesamiento de datos de accidentes de Tráfico y Seguridad Vial) del INTRAS que han contribuido a este trabajo haya valido la pena.





## 2. LA INVESTIGACIÓN



## 2.1 Muestra utilizada

La muestra se ha obtenido a partir de un muestreo aleatorio, proporcional por cuotas a los segmentos poblacionales de edad, sexo, Comunidad Autónoma y tamaño del municipio (habitantes):

- Los datos referidos a las cuotas por sexo, edad y Comunidad Autónoma se han establecido a partir de los datos sobre el censo nacional de conductores en el año 2005 (Anuario Estadístico General, Dirección General de Tráfico, 2005).
- Por otro lado, los datos relacionados con las cuotas por tamaño del municipio se han establecido a partir de la información disponible en el Instituto Nacional de Estadística sobre indicadores de población (Censo de población, 2005).

La encuesta va dirigida a conductores españoles mayores de 18 años.

El tamaño muestral de partida ha sido de 1200 encuestas, lo que representaría operar con un margen de error para los datos generales de  $\pm 2.83$  con un intervalo de confianza del 95% en el caso más desfavorable de  $p=q=50\%$ .

El perfil de la maqueta muestral se ajusta significativamente a la distribución porcentual del censo nacional de conductores por sexo y edad (Tabla 1 y Tabla 2).

Sexo	Censo de conductores	Distribución	Muestra
Hombres	13.066.768	60%	698
Mujeres	8.476.368	40%	502
<b>TOTAL</b>	<b>21.543.136</b>	<b>100</b>	<b>1.200</b>

Tabla 1: Distribución del censo de conductores mayores de 18 años y de la muestra en función del sexo

Edad	Censo de conductores	Distribución	Muestra
18 a 29	4.592.118	21%	255
30 a 44	8.291.905	39%	471
45 a 64	6.775.845	32%	377
Más de 65	1.883.268	8%	97
<b>TOTAL</b>	<b>21.543.136</b>	<b>100</b>	<b>1.200</b>

Tabla 2: Distribución del censo de conductores mayores de 18 años y de la muestra en función de la edad

La distribución por Comunidades Autónomas también es proporcional al censo de conductores (Tabla 3).

C. Autónoma	Censo de conductores	Distribución	Muestra
Andalucía	3.511.949	16%	192
Aragón	643.121	3%	39
Asturias	551.632	3%	31
I. Baleares	457.847	2%	26
I. Canarias	852.520	4%	46
Cantabria	309.263	1%	16
Castilla y León	1.525.950	7%	80
Castilla la Mancha	818.736	4%	50
Cataluña	3.485.530	16%	188
C. Valenciana	2.301.556	11%	139
Extremadura	529.637	2%	29
Galicia	1.489.450	7%	82
Madrid	2.718.239	13%	150
Murcia	654.997	3%	36
Navarra	307.972	1%	17
País Vasco	1.142.732	5%	64
La Rioja	162.068	1%	9
Resto (Ceuta y Melilla)	86.278	1%	6
<b>TOTAL</b>	<b>21.549.477<sup>1</sup></b>	<b>100</b>	<b>1.200</b>

Tabla 3: Distribución del censo de conductores y de la muestra en función de la Comunidad Autónoma

<sup>(1)</sup> Incluye a conductores menores de 18 años con permisos A-1



## 2.2 Distribución de la muestra

Al igual que se detecta en la población general de conductores, conforme aumenta la edad, el porcentaje de mujeres conductoras desciende significativamente, destacando sobre todo esas diferencias a partir de los 55 años. Los grupos de edad en los que existen menores diferencias entre hombres y mujeres conductoras son los adultos (entre 36 y 55 años).

En la Tabla 4 se presenta la distribución de la muestra por **edad** y **sexo**, en valores absolutos y relativos.

			Sexo		Total
			Hombre	Mujer	
<b>Edad</b>	De 18-25 años	Recuento	88	59	147
		% de EDAD	59,9%	40,1%	100,0%
		% de SEXO	12,6%	11,8%	12,3%
	De 26-35 años	Recuento	161	109	270
		% de EDAD	59,6%	40,4%	100,0%
		% de SEXO	23,1%	21,7%	22,5%
	De 36-45 años	Recuento	174	163	337
		% de EDAD	51,6%	48,4%	100,0%
		% de SEXO	24,9%	32,5%	28,1%
	De 46-55 años	Recuento	124	105	229
		% de EDAD	54,1%	45,9%	100,0%
		% de SEXO	17,8%	20,9%	19,1%
	De 56-65 años	Recuento	110	48	158
		% de EDAD	69,6%	30,4%	100,0%
		% de SEXO	15,8%	9,6%	13,2%
	Más de 65	Recuento	41	18	59
		% de EDAD	69,5%	30,5%	100,0%
		% de SEXO	5,9%	3,6%	4,9%
<b>Total</b>		Recuento	698	502	1.200
		% de EDAD	58,2%	41,8%	100,0%
		% de SEXO	100,0%	100,0%	100,0%

Tabla 4: Distribución de la muestra en función de la edad y sexo

En la Tabla 5 se observa la distribución de la muestra en función de la Comunidad Autónoma. La distribución por comunidades es bastante similar para hombres y mujeres. En prácticamente todas las Comunidades Autónomas, la proporción de hombres es mayor que la de mujeres, excepto en Baleares y Madrid, donde se observa una proporción más similar de hombres y mujeres entrevistados.

CCAA			Sexo		Total
			Hombre	Mujer	
ANDALUCÍA	Recuento	111	81	192	
	% de CCAA	57,8%	42,2%	100,0%	
	% de Sexo	15,9%	16,1%	16,0%	
ARAGÓN	Recuento	24	15	39	
	% de CCAA	61,5%	38,5%	100,0%	
	% de Sexo	3,4%	3,0%	3,3%	
ASTURIAS	Recuento	18	13	31	
	% de CCAA	58,1%	41,9%	100,0%	
	% de Sexo	2,6%	2,6%	2,6%	
BALEARES	Recuento	13	13	26	
	% de CCAA	50,0%	50,0%	100,0%	
	% de Sexo	1,9%	2,6%	2,2%	
CANARIAS	Recuento	27	19	46	
	% de CCAA	58,7%	41,3%	100,0%	
	% de Sexo	3,9%	3,8%	3,8%	
CANTABRIA	Recuento	10	6	16	
	% de CCAA	62,5%	37,5%	100,0%	
	% de Sexo	1,4%	1,2%	1,3%	
CASTILLA Y LEÓN	Recuento	48	32	80	
	% de CCAA	60,0%	40,0%	100,0%	
	% de Sexo	6,9%	6,4%	6,7%	
CASTILLA LA MANCHA	Recuento	30	20	50	
	% de CCAA	60,0%	40,0%	100,0%	
	% de Sexo	4,3%	4,0%	4,2%	
CATALUÑA	Recuento	108	80	188	
	% de CCAA	57,4%	42,6%	100,0%	
	% de Sexo	15,5%	15,9%	15,7%	
COMUNIDAD VALENCIANA	Recuento	79	60	139	
	% de CCAA	56,8%	43,2%	100,0%	
	% de Sexo	11,3%	12,0%	11,6%	
EXTREMADURA	Recuento	20	9	29	
	% de CCAA	69,0%	31,0%	100,0%	
	% de Sexo	2,9%	1,8%	2,4%	

Tabla 5: Distribución de la muestra en función de la Comunidad Autónoma y sexo

			Sexo		Total
			Hombre	Mujer	
CCAA	GALICIA	Recuento % de CCAA % de Sexo	49 59,8% 7,0%	33 40,2% 6,6%	82 100,0% 6,8%
	MADRID	Recuento % de CCAA % de Sexo	82 54,7% 11,7%	68 45,3% 13,5%	150 100,0% 12,5%
	MURCIA	Recuento % de CCAA % de Sexo	22 61,1% 3,2%	14 38,9% 2,8%	36 100,0% 3,0%
	NAVARRA	Recuento % de CCAA % de Sexo	10 58,8% 1,4%	7 41,2% 1,4%	17 100,0% 1,4%
	PAÍS VASCO	Recuento % de CCAA % de Sexo	38 59,4% 5,4%	26 40,6% 5,2%	64 100,0% 5,3%
	LA RIOJA	Recuento % de CCAA % de Sexo	5 55,6% 0,7%	4 44,4% 0,8%	9 100,0% 0,8%
	CEUTA Y MELILLA	Recuento % de CCAA % de Sexo	4 66,7% 0,6%	2 33,3% 0,4%	6 100,0% 0,5%
	<b>Total</b>	Recuento % de CCAA % de Sexo	698 58,2% 100,0%	502 41,8% 100,0%	1.200 100,0% 100,0%

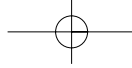
Tabla 5 (cont.): Distribución de la muestra en función de la Comunidad Autónoma y

A continuación resumimos otras características de la muestra:

- La mayoría de conductores tiene estudios medios (43,27%), o estudios superiores (33,5%).
- El 63,8% son trabajadores en activo, y un 7,4% se dedica a realizar tareas domésticas.

### 2.3 Características específicas de la muestra

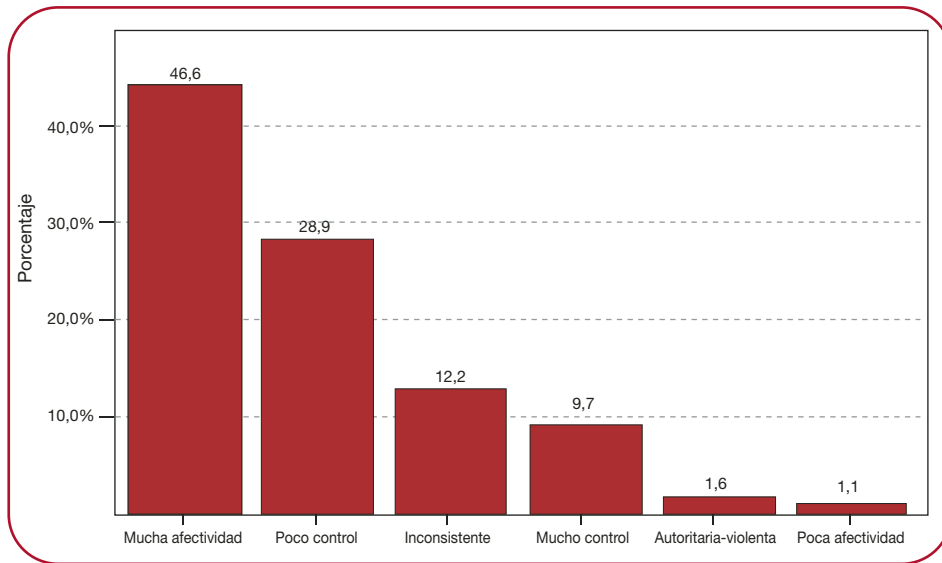
En el cuestionario, además de las características personales y demográficas, se han tenido en cuenta otros aspectos descriptivos de los conductores de importancia en el estudio de la seguridad vial como son:



- Modelos parentales de educación recibida
- hábitos y experiencia en la conducción,
- historial de accidentes y sanciones,
- y tendencia "antisocial-prosocial" de los conductores.

### 2.3.1. Modelos parentales de educación recibida

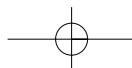
Los estilos de crianza que han experimentado la mayor parte de los conductores entrevistados (aproximadamente el 75%), son aquellos basados en alta afectividad (educación permisiva-tolerante y sobreprotectora), y en bajo control (educación permisivo-tolerante y despreocupada). Además, destacamos un grupo importante de conductores (12%) que considera que ha recibido una educación inconsistente (autoritaria y tolerante, sobreprotectora y despreocupada, etc.).



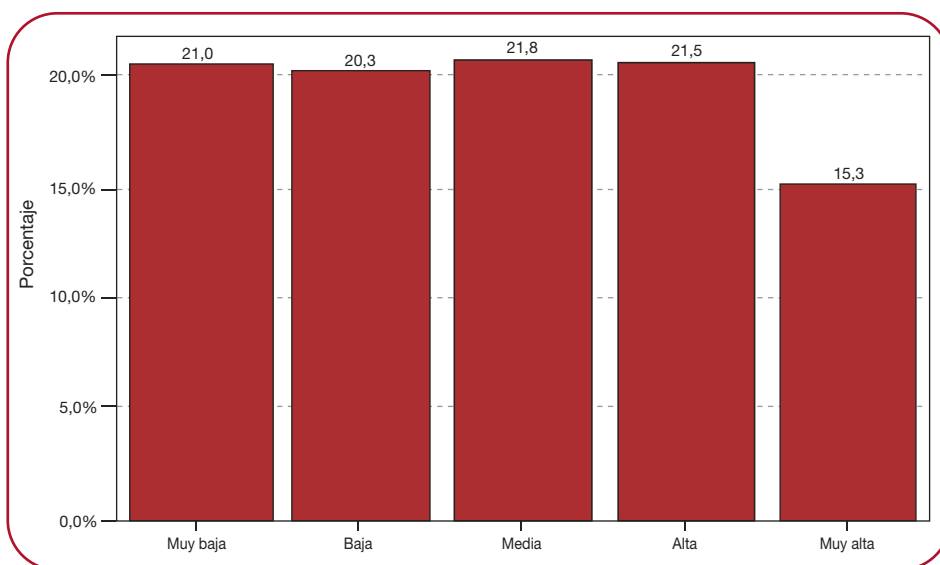
**Gráfica 1: Distribución porcentual de la muestra en función del modelo parental de educación recibida**

### 2.3.2. Características de la conducción habitual

Respecto a la exposición al riesgo, definida como una combinación de las variables "frecuencia de conducción" y "promedio de kilómetros recorridos al año", se ha obtenido una muestra distribuida de forma relativamente uniforme a lo largo de los distintos grupos, facilitando su comparabilidad

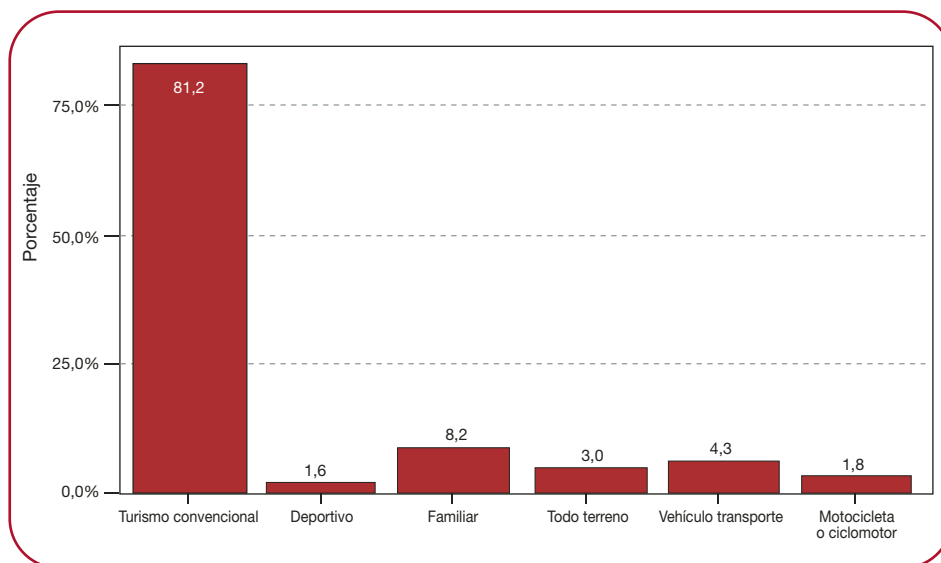


(Gráfica 2). El grupo menos numeroso es el de exposición al riesgo muy alta (16,8%), es decir, conductores que conducen con mucha frecuencia y muchos kms. al año (este grupo se caracteriza sobretodo por conductores profesionales, comerciales, repartidores, etc.).



**Gráfica 2: Distribución porcentual de la muestra en función de su exposición al riesgo (combinación de la frecuencia de conducción y los kms recorridos en promedio al año)**

La mayoría de conductores utiliza turismos convencionales (utilitarios) en sus desplazamientos habituales (81,2%), seguido de vehículos más familiares (8,2%) como berlinas, monovolúmenes y rancheras (Gráfica 3). Solo un 4,3% conduce de forma habitual vehículos de transporte, y un 3% vehículos todo-terreno. Finalmente, los grupos menos representados en la muestra son los de conductores de motocicletas-ciclomotores (1,8%) y de vehículos deportivos (1,6%).

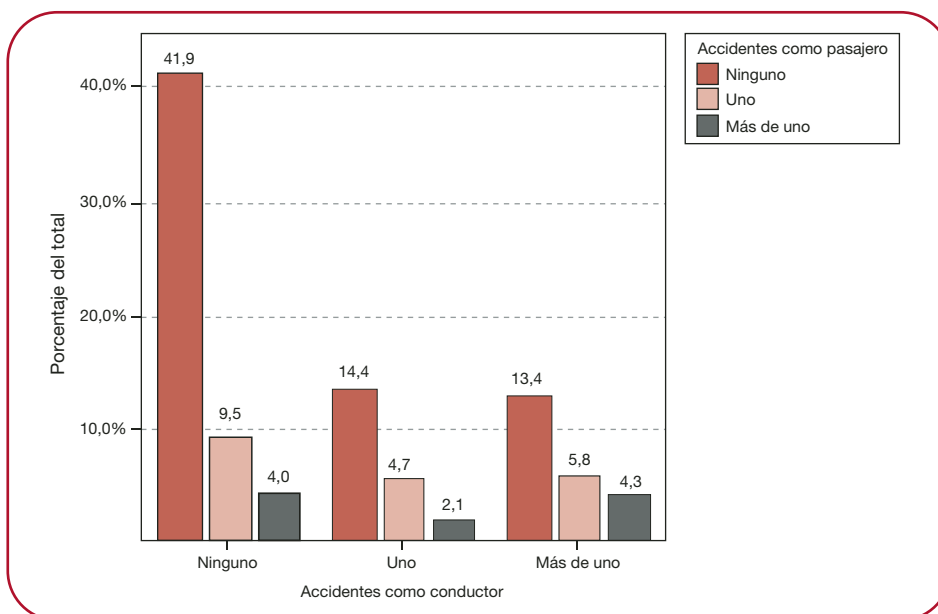


**Gráfica 3: Distribución porcentual de la muestra en función del tipo de vehículo que conduce con mayor frecuencia**

### 2.3.3. Historial de accidentes y sanciones

Independientemente de quien fuera el causante, aproximadamente tres de cada cinco conductores entrevistados manifiesta haber sufrido algún accidente a lo largo de su vida (un 24% se ha visto implicado en un único accidente y un 34% en dos o más).

Si analizamos su implicación como conductor o como pasajero, podemos destacar que en general, la implicación como conductor en un accidente es más probable que como pasajero. Así, el 30% de los entrevistados manifiestan haber sufrido algún accidente como conductor pero ninguno como pasajero, mientras que el 17% reconoce haber sufrido accidentes como conductor y como pasajero (Gráfica 4).



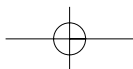
**Gráfica 4: Distribución porcentual de la muestra en función del número de accidentes que han sufrido como conductores y/o como pasajeros**

Por otro lado, un poco más de la mitad de conductores expresa no haber sido sancionado en los últimos tres años (un 58% de los conductores). De aquellos que han sido sancionados, aproximadamente un 57% reconoce haber recibido más de una sanción.

Si analizamos el motivo de la sanción, podemos observar una tendencia a que el grupo de reincidentes en infracciones de aparcamiento también lo sean por infracciones de otro tipo, aunque las sanciones por aparcamiento son mucho más probables que otras (mientras que el 33% de los entrevistados manifiestan haber sido sancionados por aparcamiento indebido, sólo el 20% han sido sancionados por otro tipo de infracciones).

### 2.3.4. Tendencia prosocial-antisocial

En el apartado sobre descripción del cuestionario se explica con detalle el procedimiento que se ha utilizado para la determinación de la puntuación de los entrevistados en la dimensión de antisocialidad-prosocialidad (tanto en el ámbito vital como específicamente en el ámbito del tráfico), así como



de las puntuaciones específicas en las subescalas altruismo, asertividad y empatía.

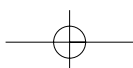
Dichas puntuaciones han permitido establecer una categorización de los entrevistados en los siguientes niveles (la clasificación sigue los mismos criterios en todas las escalas consideradas: prosocialidad vital, prosocialidad en el tráfico, altruismo, asertividad y empatía):

- Conductores antisociales (o con nivel bajo de altruismo, asertividad y empatía): conductores con puntuaciones iguales o inferiores a 2,5 en la escala correspondiente.
- Conductores medio-antisociales (o con nivel medio-bajo de altruismo, asertividad y empatía): conductores con puntuaciones entre 2,6 y 3 en la escala correspondiente.
- Conductores medio-prosociales (o con nivel medio-alto de altruismo, asertividad y empatía): conductores con puntuaciones entre 3,1 y 3,5 en la escala correspondiente.
- Conductores prosociales (o con nivel alto de altruismo, asertividad y empatía): conductores con puntuaciones superiores a 3,5 en la escala correspondiente.

En este sentido, y de cara a interpretar los resultados del estudio (principalmente en el análisis de los patrones y perfiles de prosocialidad), consideraremos como conductores con "tendencia antisocial" a aquellos que se clasifican en los niveles medio-antisocial y antisocial (puntuaciones en la escala iguales o inferiores a 3), mientras que los conductores con "tendencia prosocial" son aquellos clasificados en los niveles medio-prosocial y prosocial (puntuaciones en la escala superiores a 3).

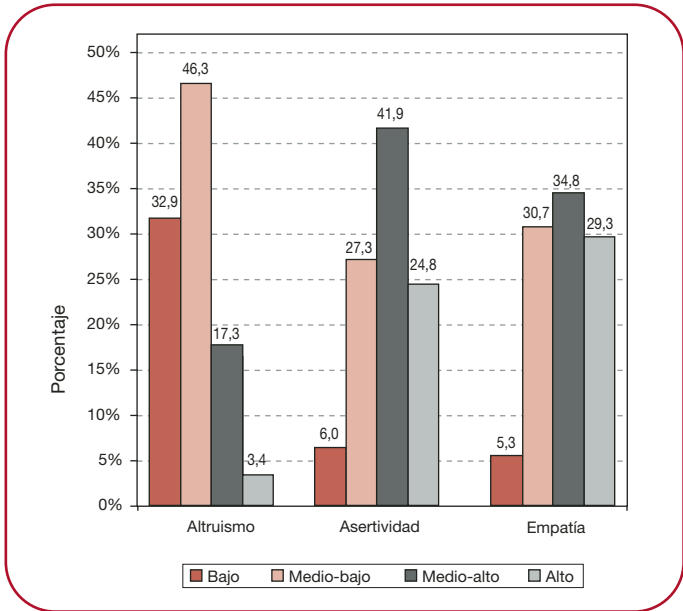
Teniendo en cuenta esta clasificación, podemos destacar las siguientes características de la muestra:

- La mayoría de conductores presenta bajos niveles de altruismo (el 79% presenta niveles medio-bajos o bajos en esta dimensión), aunque los niveles de asertividad y empatía son mucho más altos (el 67% de los entrevistados





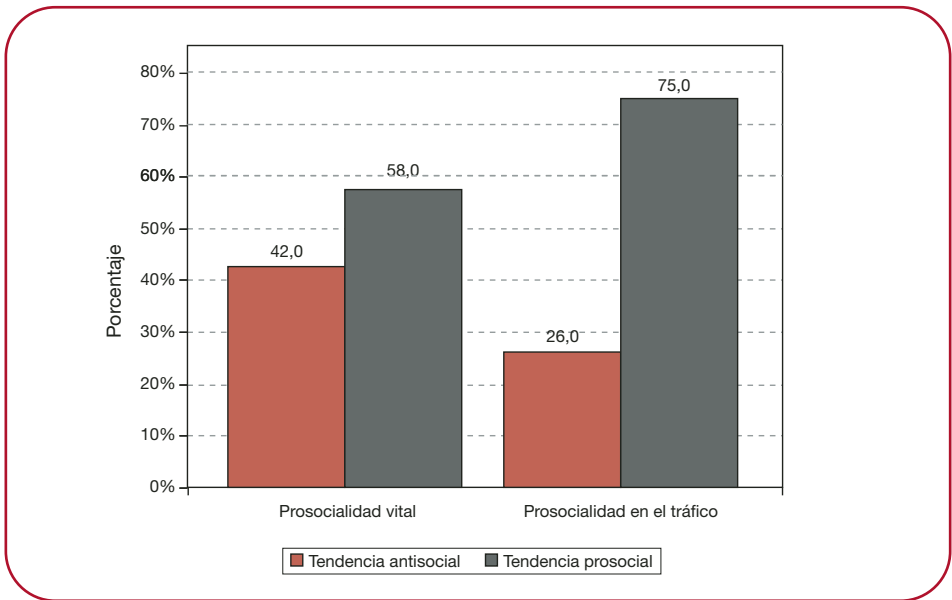
manifiesta niveles medio-altos o altos en asertividad, y el 64% en empatía) (Gráfica 5).



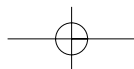
Los conductores manifiestan que son proporcionalmente más prosociales en el ámbito del tráfico que en el ámbito vital (mientras que en el ámbito del tráfico, el 42% de los entrevistados manifiestan tendencias antisociales, en el ámbito vital, ese porcentaje aumenta

**Gráfica 5: Distribución porcentual de la muestra en función de su nivel de altruismo, asertividad y empatía**

significativamente al 42%) (Gráfica 6). En el apartado 4.1.2 se explica con detalle la relación entre la conducta antisocial-prosocial vital y la conducta antisocial-prosocial en el ámbito específico del tráfico.



**Gráfica 6: Distribución porcentual de la muestra en función de su tendencia antisocial-prosocial, en el ámbito vital y en el ámbito de tráfico**



## 2.4 Descripción del cuestionario

El núcleo principal del cuestionario se centra en recoger información sobre aspectos relacionados con los comportamientos de ayuda, solidaridad y cooperación que muestran los conductores españoles, tanto en el ámbito cotidiano, como dentro del contexto propio de la conducción. Estos comportamientos son la manifestación final de una dimensión psicosocial que se mueve en el continuo "Antisocial-Prosocial", que determina y/o modula el tipo de interacción entre los distintos usuarios de la vía.

El análisis de la dimensión antisocial-prosocial se va a realizar tanto desde el punto de vista objetivo (estudio de la frecuencia con que se realizan determinadas conductas prosociales), como desde el punto de vista subjetivo, basándonos en percepciones y autovaloraciones de los entrevistados respecto a su propia conducta y la del resto de conductores.

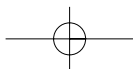
La encuesta (ver Anexo del presente libro) está estructurada en varios bloques temáticos que, a través de una serie de preguntas y apartados, pretenden alcanzar los objetivos planteados en la investigación.

A continuación describimos brevemente los diferentes bloques y los contenidos de cada uno de ellos.

### 2.4.1. Perfil del conductor entrevistado

Existe un primer grupo de variables que hemos utilizado para establecer un perfil del entrevistado como conductor, centradas principalmente en la exposición al riesgo, y en aspectos educativos y vivenciales, experimentados tanto a nivel familiar como en el contexto del tráfico.

A continuación se indican las variables que se han considerado:



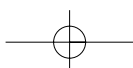
### A. Exposición al riesgo (ítems 2-3)

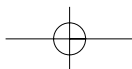
Para la determinación del nivel de exposición al riesgo del conductor entrevistado se han tenido en cuenta tanto el promedio los kms. recorridos al año, como la frecuencia con que conduce. La combinación de ambas variables ha permitido establecer una clasificación de los conductores en cinco grupos:

- Exposición al riesgo muy baja: incluye principalmente a los conductores esporádicos (baja frecuencia y/o pocos kms/año).
- Exposición al riesgo baja: incluye a aquellos conductores que realizan viajes esporádicos aunque muy largos (p.e. vacaciones), o a aquellos que aunque conducen frecuentemente, realizan muy pocos kms/año.
- Exposición al riesgo media: incluye a los conductores habituales que no realizan muchos kms/año ya que sus desplazamientos no son excesivamente largos (p.e. desplazamientos urbanos o salidas de fin de semana).
- Exposición al riesgo alta: incluye a los conductores habituales con un promedio de kms/año considerable ya que sus desplazamientos son relativamente largos (p.e. desplazamientos interurbanos para ir o volver del trabajo).
- Exposición al riesgo muy alta: incluye a aquellos que conducen con mucha frecuencia y que a su vez realizan muchos kms/año (p.e. conductores profesionales, comerciales, repartidores,...).

### B. Tipo de vehículo (ítem 4)

Se ha utilizado una tipología de vehículos en función del uso que se realiza de ellos, diferenciando a los turismos convencionales de aquellos de tipo deportivo, de tipo familiar (berlinas o monovolumen), y de los todo-terreno. Además, se han incluido los vehículos de carga o transporte (uso profesional) y las motocicletas-ciclomotores.





### **C. Historial de accidentes y sanciones (ítems 5-7)**

Se incluye información sobre el número de accidentes sufridos a lo largo de la vida (como conductor o como pasajero) y las sanciones recibidas en los últimos tres años (diferenciando las que son sólo de aparcamiento, del resto de sanciones).

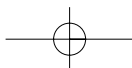
### **D. Tipo de educación recibida de los padres (ítem 8)**

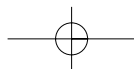
Los modelos paternos y el estilo de crianza determinan la disposición de la persona a realizar determinados comportamientos. Se han considerado las siguientes categorías:

- Educación sobreprotectora: la actitud fundamental de los padres es el exceso de protección. Se caracteriza por un gran control por parte de los padres, pero también una gran afectividad.
- Educación permisiva y tolerante: basada en la comprensión y el diálogo. El control es menor pero la afectividad es alta.
- Educación despreocupada: la actitud habitual es el desinterés y la despreocupación por la educación de los hijos. Tanto el control como la afectividad son escasos.
- Educación violenta: basada en la agresividad. El control es alto pero la afectividad se vive como ausente.
- Educación autoritaria: basada en la imposición de normas. El control es alto pero también la afectividad.

Se ha realizado una clasificación de las respuestas de los sujetos a partir de dos ejes diferenciados (control y afectividad). Para ello se les ha pedido a los entrevistados que describan la educación recibida de sus padres a partir de dos de las categorías propuestas. La combinación de las respuestas ha permitido establecer la siguiente tipología de educación recibida:

- Educación basada en "Mucha afectividad": incluye a los padres que son permisivo-tolerantes y sobreprotectores.
- Educación basada en "Poca afectividad": incluye a los padres despreocupados, autoritarios y violentos.





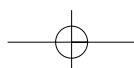
- Educación basada en “Mucho control”: incluye a los padres sobreprotectores, autoritarios y violentos.
- Educación basada en “Poco control”: incluye a los padres permisivo-tolerantes y despreocupados.
- Educación exclusivamente “Autoritario-violenta”
- Educación inconsistente: incluye a los modelos parentales que educan de forma inconsistente (p.e. autoritarios y tolerantes, sobreprotectores y despreocupados, etc.).

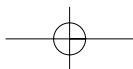
#### **E. Datos de clasificación (ítems 31-34)**

Por último, el cuestionario recoge toda una serie de datos personales de clasificación, los cuales se han utilizado como variables de cruce con el objetivo de elaborar perfiles. De este modo nos encontramos con variables como: edad, sexo, comunidad autónoma de residencia, nivel de estudios y actividad (trabajo u ocupación).

#### **2.4.2. Comportamientos prosociales-antisociales (ítems 9-11 y 26-29)**

El estudio del comportamiento prosocial-antisocial es el núcleo fundamental de nuestra investigación. La medición de este concepto es bastante compleja, ya que implica un gran nivel de deseabilidad social, además de tener una estructura multidimensional, que suele estar influenciada por múltiples aspectos cognitivos y psicosociales difíciles de delimitar. A continuación describimos las escalas utilizadas para la medición de la prosocialidad (tanto a nivel general como en el contexto específico del tráfico) y los aspectos motivacionales que determinan ese comportamiento. Además, hemos tenido en cuenta distintas situaciones y contextos de tráfico que nos van a permitir analizar la estabilidad-inestabilidad de estos comportamientos prosociales (prosocialidad como estado). Finalmente, hemos planteado varias situaciones específicas de interacción social en el tráfico, a través de las que podemos analizar la toma de decisiones prosociales-antisociales de los entrevistados.





### **A. La escala de prosocialidad: altruismo, asertividad y empatía (ítems 9, 10 y 11)**

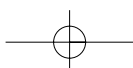
La construcción de la escala de prosocialidad se ha realizado a partir de la revisión documental de distintos estudios nacionales e internacionales. Se ha observado que los procedimientos de análisis de este concepto se han basado tradicionalmente en el estudio de diversas dimensiones que están relacionadas con la disposición prosocial. Las más importantes son el altruismo, la asertividad y la empatía, aunque en los estudios también se han considerado otras dimensiones de personalidad como el autoconcepto, la socialización, la autoestima, la agresividad, etc.

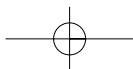
Concretamente, en nuestro estudio nos vamos a centrar en las dimensiones consideradas más determinantes como son: altruismo, asertividad y empatía. El procedimiento utilizado para su medición ha sido la construcción de inventarios de comportamientos que caracterizan cada una de estas dimensiones, evaluando la frecuencia con que los entrevistados realizan dichas conductas. Se han utilizado conductas propias de la vida cotidiana (los llamamos "vitales"), junto a comportamientos específicos del contexto de tráfico.

A continuación explicamos brevemente tanto la construcción de cada una de las subescalas, como su evaluación psicométrica para la construcción final de la escala general de prosocialidad.

#### **A1. Altruismo (ítems 9A-9J)**

Los ítems, contruidos todos en positivo, tratan de evaluar comportamientos dirigidos hacia el bien ajeno, aun a costa del propio. Los ítems específicos de tráfico son el 9B, 9D, 9F y 9H. El resto corresponden a comportamientos vitales. Los ítems han sido en su totalidad extraídos de diferentes escalas del altruismo (*Interpersonal Reactivity Index*, Davis 1980, 1983; *Self-Report Altruism Scale*, Rushton, 2003; *Altruistic Behavior Self-Report Scale*, Switzer, Simmons, Dew,





Regalski y Wang, 1995), todas ellas escalas de probada fiabilidad y validez.

### **A2. Asertividad (ítems 10A-10L)**

Este inventario de comportamientos trata de evaluar la habilidad para expresar sentimientos, opiniones y pensamientos, en el momento oportuno, de la forma adecuada, y sin negar ni desconsiderar los derechos de los demás. No se debe confundir ni con la agresión ni con la pasividad.

Siguiendo la clasificación utilizada por Gambrill y Richey (1975)<sup>2</sup>, se han construido ítems que describan cada una de las categorías de aserción positiva y negativa propuestas por los autores: 1. Rechazo de peticiones (ítems 10A y 10B); 2. Expresión de limitaciones personales (ítem 10C); 3. Iniciación de contactos sociales (ítem 10E); 4. Expresión de sentimientos positivos (ítems 10F y 10G); 5. Recibir críticas (ítems 10D y 10H); 6. Expresar desacuerdo (ítems 10J y 10L); 7. Dar retroalimentación negativa, hacer críticas (ítems 10I y 10K).

El contenido de los ítems se ha elaborado a partir de algunos de los enunciados utilizados en los inventarios de asertividad de Lazarus (1980)<sup>3</sup>, Rathus (1973) y Gambrill y Richey (1975). En esta subescala todos los ítems están contruidos en positivo, excepto el 10A, el cual se puede considerar como un ítem no asertivo (mayores puntuaciones en este ítem indican una baja asertividad). Los ítems específicos de tráfico son el 10A, 10B, 10D, 10F y 10L. El resto se han considerado como ítems vitales.

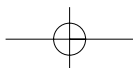
### **A3. Empatía (ítems 11A-11H)**

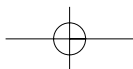
Esta subescala trata de evaluar la respuesta emocional que procede de la comprensión del estado o situación de otra

<sup>(2)</sup> Gambrill, E.D. y Richey, C.A. (1975) An assertion inventory for use in assessment and research. Behavior Therapy, 6, 550-561.

<sup>(3)</sup> Lazarus, A (1980) Terapia conductista. Ed. Paidós, Buenos Aires.

Rathus, S.A. (1973). A 30-item schedule for assessing assertiveness. Behavior Therapy, 4, 398-406.





persona, experimentando sentimientos similares a los que ésta manifiesta.

La construcción de los ítems se han basado en algunos ejemplos utilizados en la adaptación española del Interpersonal Reactivity Index (Mestre, Frías y Samper, 2004)<sup>4</sup>, tratando de cubrir tres de las dimensiones propuestas por el autor original (Davis, 1980):

1. Toma de perspectiva (ítems 11F, 11G y 11H): habilidad para comprender el punto de vista de otra persona.
2. Preocupación empática (ítems 11C, 11D y 11E): sentimientos de compasión, preocupación y cariño ante el malestar de otros.
3. Malestar personal (ítems 11A y 11B): sentimientos de ansiedad y malestar que el sujeto manifiesta al observar las experiencias negativas de los demás.

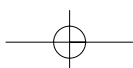
Los ítems han sido contruidos todos en positivo, siendo específicos de tráfico el 11E y el 11F.

Todos los ítems que componen las tres subescalas (altruismo, asertividad y empatía), se terminaron de perfilar a partir de su aplicación como prueba piloto a una muestra de estudiantes universitarios de la Facultad de Psicología de la Universidad de Valencia.

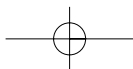
Finalmente, tras su aplicación a la población general, se realizó una evaluación en profundidad de las características psicométricas de la escala en conjunto (escala de prosocialidad vital y escala específica de prosocialidad en el tráfico), y de cada una de las subescalas por separado (altruismo, asertividad y empatía), detectando algunos ítems que no estaban funcionando correctamente y que finalmente se descartaron en el cálculo de las puntuaciones de los entrevistados.

<sup>(4)</sup> Mestre, V., Frías, M.D. y Samper, P. (2004) La medida de la empatía: análisis del Interpersonal Reactivity Index. *Psicothema*, 16, 2, pp. 255-260

Davis, M.H. (1980) A multidimensional approach to individual differences in empathy. *JSAS Catalog of Selected Documents in Psychology*, 10, 85.







Las puntuaciones finales se calculan a partir del promedio de las respuestas dadas en los distintos ítems incluidos en cada escala. Por tanto, todas las puntuaciones se encuentran en una escala de 1 (nada prosocial, altruista, asertivo o empático) a 4 (totalmente prosocial, altruista, asertivo o empático).

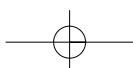
A continuación se resumen los ítems considerados en cada una de las escalas:

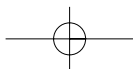
- Escala de prosocialidad vital: ítems 9C, 9E, 9F, 9G, 9H, 9I, 9J, 10C, 10D, 10E, 10F, 10G, 10H, 10I, 11A, 11B, 11C, 11D, 11F, 11G y 11H.
- Escala de prosocialidad en situaciones de tráfico: 9D, 9F, 9H, 10D, 10F, 11E y 11F.
- Escala de altruismo: 9A, 9B, 9C, 9D, 9E, 9F, 9G, 9H, 9I y 9J.
- Escala de asertividad: 10C, 10D, 10E, 10F, 10G, 10H, 10I y 10J.
- Escala de empatía: 11A, 11B, 11C, 11D, 11E, 11F, 11G y 11H.

### **B. Razones de la conducta prosocial (ítem 29)**

En esta pregunta se evalúan los aspectos motivacionales que determinan la realización de comportamientos de ayuda, cooperación, colaboración y facilitación de la conducción y de la circulación del resto de usuarios en el contexto del tráfico. Se han planteado distintas motivaciones generales que el entrevistado debe valorar en función de cómo se ajustan a sus propias motivaciones:

- Motivaciones que favorecen el bienestar del grupo y la solidaridad: p.e. favorecer el buen funcionamiento del tráfico, la convivencia y la seguridad vial.
- Motivaciones orientadas al otro: p.e. para no molestar, alterar o poner nerviosos a otros.
- Motivaciones de recompensa social (conseguir beneficios o evitar costes): p.e. conseguir la aprobación de otros o evitar sentimientos de culpa.





- Hábitos, educación o costumbre: p.e. los hago sin pensar, soy así.

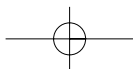
También se plantea una respuesta abierta para detectar otras motivaciones, no contempladas en la encuesta, que determinen el comportamiento prosocial de los entrevistados en el contexto del tráfico.

### **C. Variabilidad o consistencia de la conducta prosocial (ítems 26, 27 y 28)**

En este bloque se pretende valorar si la dimensión de prosocialidad es estable (constituyendo un rasgo de personalidad) o presenta variabilidad en función de distintas situaciones (prosocialidad como estado). En nuestro estudio, nos hemos centrado básicamente en situaciones específicas del contexto de tráfico y en la interacción con otros conductores. El entrevistado debe valorar si cambia o no su comportamiento de colaboración y ayuda ante cada una de las situaciones.

Se han tenido en cuenta los siguientes grupos de situaciones:

- Dependiendo de los hábitos de conducción y el contexto de tráfico en que circula el propio conductor: Motivo de desplazamiento (ítems 27A-27E), conducción con prisa (ítem 28A), conducción con prioridad (ítem 28B), en un atasco (ítem 28C), conducción en solitario (ítem 28D) o conducción urbana (ítem 28E).
- Dependiendo del estado emocional del propio conductor: buen-mal humor (ítem 28R).
- Dependiendo de la edad (ítems 26A-26C) o el género (ítem 28H) del otro conductor.
- Dependiendo de la experiencia del otro conductor (ítems 28F y 28G) o del tipo de vehículo que utiliza (ítems 28I, 28J y 28K).
- Dependiendo de la actitud o el comportamiento del otro conductor (ítems 28L-28Q): desafiante, agresivo, infractor, con dificultades,...



#### **D. Toma de decisiones prosociales (ítems 15, 16 y 17)**

Finalmente, se plantean tres situaciones hipotéticas de tráfico en las que el entrevistado debe especificar cómo se comportaría. Se han utilizado situaciones concretas con el fin de fundamentar y corroborar la sociabilidad en el tráfico y la prosocialidad en general como un comportamiento en función (entre otros determinantes) de la situación en la que se ve inmerso el sujeto. Contrastamos así la posibilidad de que el sujeto se considere y sea prosocial en diferentes ámbitos vitales, se defina como tal y que realmente ante circunstancias muy concretas se comporte de forma más antisocial que prosocial. Hemos utilizado una situación que no nos afecta, una situación que nos puede afectar y una situación que nos afecta directamente.

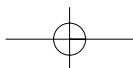
Las situaciones seleccionadas son las siguientes:

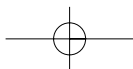
- Ante un vehículo averiado (ítem 15).
- Ante una infracción o error cometido por otro conductor (ítem 16).
- Cuando otro conductor ocupa una plaza de aparcamiento que usted ha visto antes (ítem 17).

#### **2.4.3 Percepción de la sociabilidad**

Mientras que en el bloque anterior se ha analizado la prosocialidad desde una perspectiva "objetiva" (asumiendo que las contestaciones a los distintos ítems se ajustan al comportamiento real de los conductores entrevistados), en este bloque de variables se utiliza una perspectiva más subjetiva, basada en juicios y valoraciones de los sujetos (en este apartado se pregunta sobre lo que creen o piensan, y no sobre lo que hacen habitualmente). Esta perspectiva permite analizar si la percepción de los conductores se ajusta o no a la realidad.

**A. Autoevaluación de la prosocialidad** (ítems 12, 13, 14, 20 y 22) los conductores evalúan el nivel en que se consideran altruistas (ítem 12), asertivos (ítem 14), empáticos



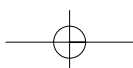
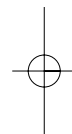
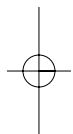


(ítem 13), prosociales en general (ítem 20) y prosociales en el contexto del tráfico (ítem 22).

**B. Evaluación de la prosocialidad en la población** (ítems 21, 23, 24 y 25) los conductores evalúan el nivel de prosocialidad general y prosocialidad en el contexto de tráfico de la población española (ítems 21 y 23), además de indicar los grupos que en su opinión son más prosociales y más antisociales en el tráfico (ítems 24 y 25).

**C. Valoración de delitos** (ítems 18 y 19) los conductores evalúan la gravedad de delitos generales (ítem 18) y de delitos relacionados con la seguridad en el tráfico (ítem 19). Con estas valoraciones se puede analizar el nivel de "aceptación" que manifiesta la población respecto a hechos y circunstancias definidas como "antisociales" o que rompen las reglas socialmente establecidas.

**D. Percepción de la eficacia de las intervenciones** (ítem 30) mediante esta pregunta se evalúa la confianza que los conductores tienen respecto a las distintas medidas de intervención existentes para mejorar la cooperación y colaboración en el tráfico. Estas medidas se fundamentan principalmente en la educación desde los distintos ámbitos sociales: educación en familia (ítem 30A), educación escolar (ítems 30B y 30E), formación en autoescuelas (ítem 30C) y control-supervisión policial (ítem 30D).



## 2.5 Aplicaciones y formato del cuestionario

**FICHA TÉCNICA:** Encuesta prosocialidad y conducción.

**Carácter:** Anónimo.

**Ámbito:** Península Ibérica, Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla.

**Universo:** Conductores.

**Tamaño de la muestra:** 1200 entrevistas.

**Fecha de realización:** Mayo y Junio.

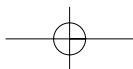
**Error muestral:** Para un nivel de confianza del 95,5% y  $p=q=50$  el error es  $\pm 2,83\%$  para el conjunto de la muestra.

**Administración:** Telefónica asistida por ordenador con un cuestionario semi-estructurado de una duración media de 23 minutos.

El cuestionario se ha aplicado a la muestra de conductores, durante los meses de Mayo y Junio del año 2007, a través de entrevistas telefónicas semi-estructuradas de una duración media de 23 minutos.

Al igual que se ha hecho en anteriores estudios, la aplicación se ha realizado a través de personal previamente formado y especializado en este tipo de tarea<sup>5</sup>. El personal encargado de realizar los pases de la encuesta ha seguido en todo momento las indicaciones del equipo investigador, tanto respecto al formato de la entrevista, como respecto a la codificación de la información registrada (principalmente en lo referido a la codificación de las preguntas abiertas).

<sup>(5)</sup> Encuestas realizadas por Invest-Group.



Los programas de control de calidad se han tenido en cuenta en las distintas fases de desarrollo del estudio: diseño del cuestionario, selección y formación de los entrevistadores, realización del trabajo de campo, grabación y tabulación de los datos y en la depuración y codificación de los datos.

Las preguntas que se han utilizado en el cuestionario pueden clasificarse en función del formato de respuesta, diferenciando varios tipos:

- **Preguntas cerradas:** aquellas en las que se pre-establecen las opciones de respuesta. Debe procurarse que las categorías presentadas para cada enunciado sean exhaustivas (de modo que cualquier respuesta este considerada entre las categorías planteadas), excluyentes (que una misma respuesta no se pueda recoger en varias de las categorías existentes) y descriptivas (se ajusten al contenido que se está preguntando).

En función del número de categorías de respuesta se han considerado:

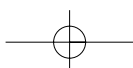
- Dos preguntas **dicotómicas:** Aquellas en las que se establecen sólo 2 alternativas de respuesta ("Sí"- "No" / Hombre-Mujer...). Este tipo de preguntas facilitan la interpretación de resultados (principalmente cuando se realizan análisis multivariados), y su representación gráfica es mucho más clara.

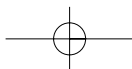
Por ejemplo: P17. Cuando otro conductor ocupa una plaza de aparcamiento que usted ha visto antes:

- Se lo hago saber
- Sigo conduciendo en busca de otra plaza

- Preguntas **politómicas:** Son aquellas que ofrecen varias alternativas de respuesta.

En el cuestionario se han procurado evitar aquellas preguntas en las que se puedan señalar varias respuestas a la vez. Por tanto, en cada cuestión se incide en que los sujetos señalen una única respuesta o bien se ha registrado una segunda





respuesta que permita matizar la información de la primera alternativa escogida.

Un ejemplo de este tipo de preguntas politómicas de respuesta única es:

P.28A. Indique si colabora o se considera menos, igual o más prosocial cuando tiene prisa

Menos                       Igual                       Más

También se consideran politómicas aquellas preguntas en las que se pide la valoración del sujeto en una escala (1-4, ó 0-10). En este caso se consideran tantas alternativas como unidades forman la escala de valoración (cuatro alternativas en la escala 1-4 y once alternativas en la escala 0-10).

Por ejemplo:

P.9F. Respeta todas las normas de circulación.

1 = Nunca                      2 = Pocas veces

3 = Muchas veces                      4 = Siempre

Por último, un ejemplo de pregunta politómica con respuesta doble es:

P.8. ¿Cómo valoraría el tipo de educación que ha recibido de sus padres? (el entrevistador lee las alternativas y solicita una primera opción de respuesta y una segunda respuesta de matización)

Sobreprotectora                       Permisiva y tolerante

Despreocupada                       Violenta

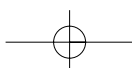
Autoritaria                       Smart biplaza

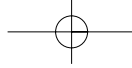
• **Preguntas abiertas:** cuestiones que se formulan sin establecer a priori las categorías de respuesta. En nuestro caso se han utilizado dos tipos de preguntas abiertas:

- Aquellas que están relativamente **acotadas** a un rango o posibilidades de respuesta. Por ejemplo:

P.5. Independientemente de quién fuera el causante ¿en cuántos accidentes de tráfico se ha visto implicado en toda su vida como conductor?

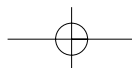
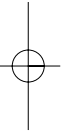
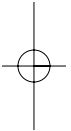
- Las posibilidades de respuesta son finitas, enteras y relativamente acotadas a un rango (aunque no es



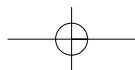
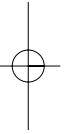
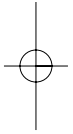
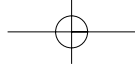


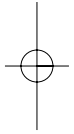
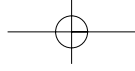
imposible, es muy difícil que el sujeto conteste más de 100 accidentes)

- Aquellas con formato de **respuesta libre**. Por ejemplo:  
P.24 Según su experiencia, ¿qué grupo o colectivo cree que es más prosocial en el tráfico?: \_\_\_\_\_
- El análisis de este tipo de preguntas (y su posterior agrupación en categorías "tipo"), se ha realizado principalmente en base a las respuestas libres de los entrevistados.

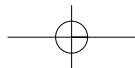
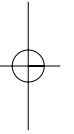


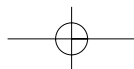






### 3. METODOLOGÍA DE ANÁLISIS





### 3.1 Descripción estadística

La codificación de las distintas respuestas de los entrevistados (bien sea directamente, bien sea a partir de agrupaciones o clasificaciones) nos proporcionan un conjunto de datos cuantitativos, fundamentalmente de tipo categórico. Se han considerado distintos grupos de técnicas ajustadas a las características específicas de los datos:

#### **Técnicas descriptivas**

Por un lado, aquellas propiamente descriptivas, basadas principalmente en la interpretación de tablas univariadas (tablas de frecuencias y porcentajes).

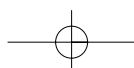
Las tablas univariadas son el nivel más básico en el análisis estadístico de cualquier estudio. Consisten en la tabulación de los datos para cada una de las categorías que constituyen cada variable de estudio, sea por medio de frecuencias, porcentajes o ambos.

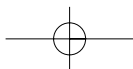
Este tipo de técnicas permite obtener una perspectiva general de la situación.

#### **Técnicas relacionales**

Por otro lado, están aquellas técnicas que, además de describir, exploran las relaciones de interdependencia entre las variables. El objetivo es analizar si existen distintos patrones de respuesta entre distintos grupos considerados. Desde esta perspectiva, y teniendo en cuenta la tipología de datos analizados (de escala o nominales), se distinguen distintas técnicas de análisis.

Cuando las variables son definidas a partir de datos numéricos de tipo escalar, se han utilizado procedimientos analíticos basados en el contraste de hipótesis sobre medias:



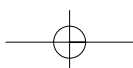
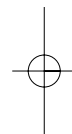
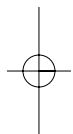


- Pruebas t: permiten contrastar hipótesis referidas a la diferencia entre dos medias (asociadas bien a grupos independientes, o a muestras relacionadas). La hipótesis nula que se pone a prueba es la hipótesis de igualdad de las medias poblacionales.
- ANOVA de un factor: generalización de la prueba t para muestras independientes, en el caso de diseños con más de dos muestras. Los sujetos se asocian a un nivel concreto del factor analizado y se comparan las medias en los distintos grupos.
- Modelo lineal general con medidas repetidas: sirve para estudiar el efecto de uno o más factores cuando al menos uno de ellos es un factor intra-sujetos (es decir, los sujetos pasan por todos los niveles del factor analizado).

Además de estas técnicas de contraste de hipótesis, los procedimientos de correlación lineal han permitido cuantificar el grado de relación existente entre dos variables de tipo numérico.

Por otro lado, cuando las variables son de tipo categórico, los análisis se han realizado a partir de tablas cruzadas o de contingencia, con el apoyo de las pruebas estadísticas Chi-cuadrado.

Las tablas cruzadas o de contingencia, son herramientas para explorar más detalladamente cómo se relacionan las distintas variables categóricas. El procedimiento se basa en el cruce de dos o más variables, y define el nivel de interrelación entre las diferentes categorías de cada una de las dos variables permitiendo detectar exactamente en qué categoría combinada se sitúa el problema, por lo que la intervención podrá ser mucho más precisa.



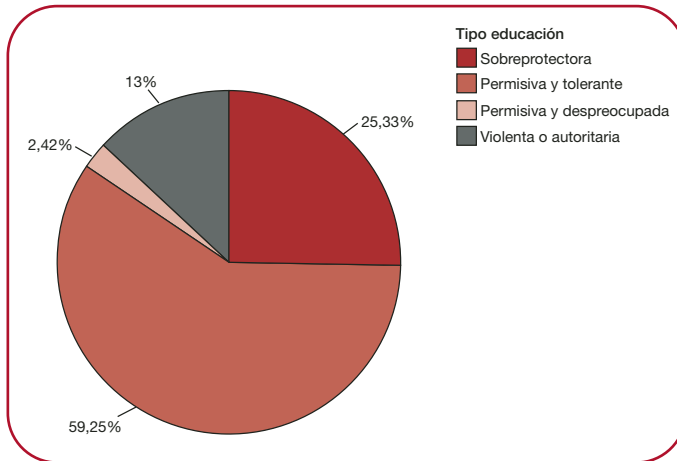
### 3.2 Representación gráfica

Al tratarse principalmente de datos de tipo categórico, la representación gráfica de los resultados se ha centrado básicamente en la representación de las distribuciones porcentuales de las variables a partir de gráficos de barras o sectores.

También se han utilizado los gráficos de barras para la representación de los resultados de tipo numérico (representaciones de medias).

#### Gráfica de sectores

La gráfica de sectores es aquella en la que cada categoría queda representada por un sector de la gráfica, proporcional a la frecuencia o al porcentaje obtenido por cada categoría de una variable dada, generalmente cualitativa. Si el número de categorías es elevado esta gráfica no es adecuada.



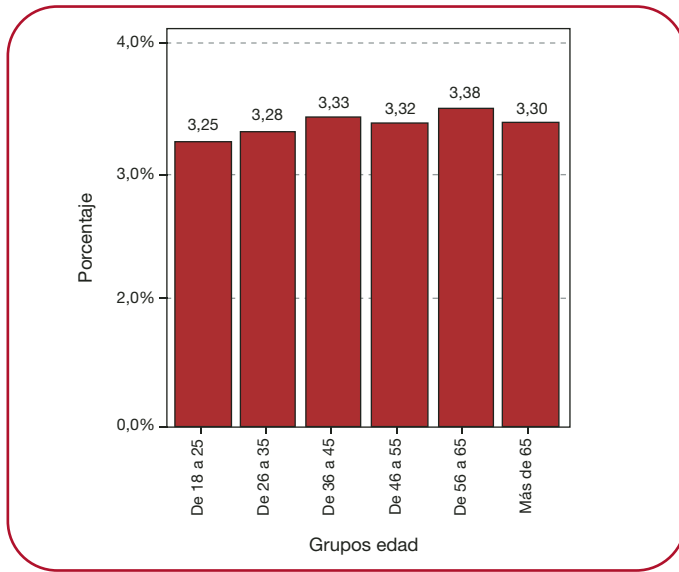
Tampoco es muy adecuada para representar porcentajes relativos de tablas cruzadas. En la Gráfica 7 tenemos un ejemplo que representa el tipo de educación recibida por los conductores.

**Gráfica 7: Distribución porcentual de los conductores en función del tipo de educación recibida de los padres**

#### Gráfica de barras

Las gráficas de barras permiten comparar la relevancia de cada una de las categorías o grupos, y son muy utilizadas sobretodo en la representación de variables nominales o categóricas.

Cuando se utilizan para la representación gráfica de medias, en el eje de abscisas aparecen los distintos grupos comparados, y en el de ordenadas se representa el valor promedio obtenido por cada grupo en la escala asociada a la variable medida (Gráfica 8).



**Gráfica 8: Puntuación promedio en la escala de prosocialidad en el ámbito del tráfico en función del grupo de edad**

los porcentajes de cada categoría es igual a cien.

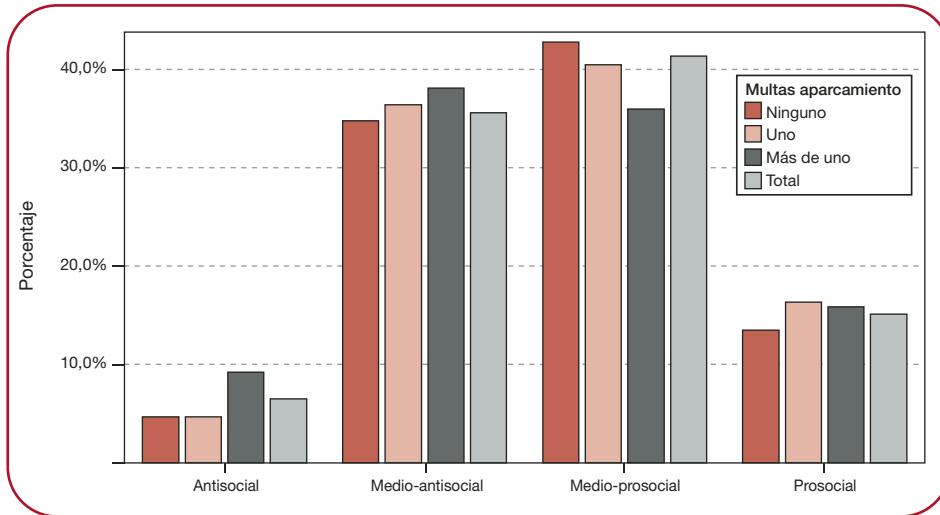
Este tipo de gráficos también permiten representar los porcentajes relativos dados en las tablas de contingencia. El objetivo es comparar visualmente las diferencias porcentuales entre los grupos, teniendo en cuenta los porcentajes estimados como promedio a nivel general.

Así por ejemplo, en la Gráfica 9 se representa la distribución de conductores sancionados en función de su nivel de prosocialidad. La suma de los porcentajes indicados en las barras del mismo color suma 100%.

Teniendo en cuenta que si no existiesen diferencias significativas entre los dos grupos, las distribuciones deberían parecerse a la mostrada en las barras negras, se observa en el gráfico que el grupo de conductores que en general son antisociales, se caracterizan por ser multi-reincidentes en infracciones por aparcamiento. Por otro lado, el grupo de conductores "medio-prosocial" se caracteriza por no haber

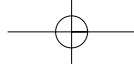
Cuando se utilizan para la representación de variables nominales, en el eje de las abscisas aparecen las categorías de la variable dada y en el eje de las ordenadas se representa el porcentaje o la frecuencia que cada una de las alternativas supone. La suma de

recibido sanciones de este tipo, en mayor medida que el resto de grupos analizados.

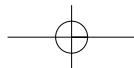
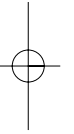


**Gráfica 9: Distribución porcentual del nº de sanciones por aparcamiento impuestas a los conductores en función de su nivel de prosocialidad**

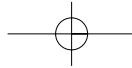
En este punto debemos señalar el hecho de que la representación gráfica de los porcentajes reflejados en las tablas de contingencia se puede realizar a partir de los porcentajes de fila, o a partir de los porcentajes de columna, en función de la variable sobre la que se basa la distribución porcentual que queremos destacar (recordemos que en las tablas de contingencia se ponen en relación dos variables). Este aspecto se puede detectar en los gráficos, localizando las barras que en conjunto sumen el 100% (en la mayoría de los casos representadas por el mismo color de barra o porque se disponen en barras anexas, aunque no siempre es así).



## 4. RESULTADOS DEL ESTUDIO





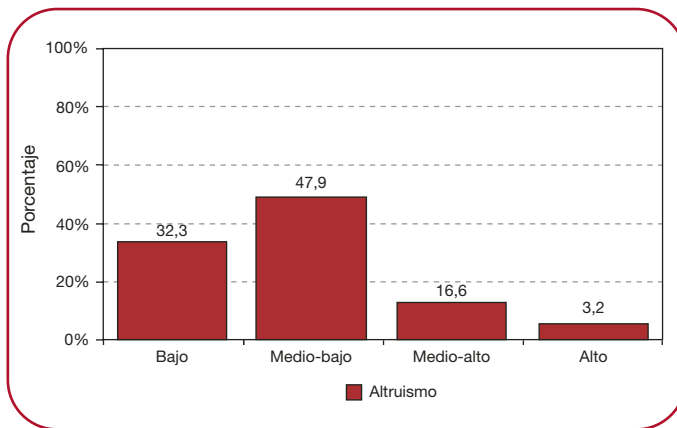


## 4.1 Identificación de conductas prosociales

### 4.1.1 Frecuencia de realización de conductas prosociales

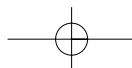
El **altruismo** es la capacidad de procurar el bien ajeno aun a costa del propio. Entre los comportamientos altruistas considerados en el estudio, nuestros conductores dicen realizar con más frecuencia: facilitar las maniobras de otros vehículos (cambio de carril, adelantamiento, etc.), respetar todas las normas de circulación, conductas destinadas a contribuir con la defensa del medio ambiente y advertir a alguien de su error cuando le han cobrado de menos (por ejemplo en un banco o supermercado). En cambio, dar o prestar dinero a alguien que lo necesita más allá de familiares y/o amigos y el voluntariado social son las conductas de carácter altruista que con menos frecuencia señalan realizar nuestros conductores.

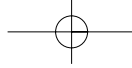
Si consideramos la frecuencia de realización de los comportamientos altruistas tanto en el contexto vital general, como en el escenario vial, podemos clasificar a los



**Gráfica 10: Distribución porcentual de los conductores en función del nivel de altruismo**

conductores en cuatro grupos. De este modo, y como podemos observar en la Gráfica 10, cerca del 80% de los entrevistados queda ubicado dentro de los grupos caracterizados por un altruismo bajo o medio-bajo, mientras que tan sólo la quinta parte de los conductores se sitúa en el grupo de personas caracterizados por poseer un altruismo alto o medio-alto.

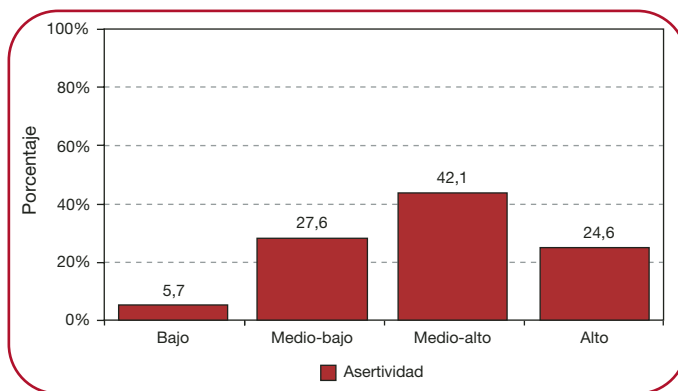




La **asertividad** es la capacidad de expresar las propias convicciones y defender los derechos, respetando en todo momento los derechos de los demás. Las conductas asertivas que los encuestados afirman realizar con más frecuencia son: dar las gracias a otro conductor que le facilita el paso o una incorporación, pedir disculpas si otro conductor le hace saber que ha cometido una infracción o maniobra peligrosa, admitir las dudas o ignorancia sobre algún tema o aspecto que se está discutiendo, solicitando que se lo aclaren, o decir que no sube a un vehículo cuyo conductor se encuentra bajo los efectos del alcohol u otras sustancias.

En cambio, las conductas asertivas realizadas con menos frecuencia son: recordar a alguien que no le ha devuelto un dinero prestado y manifestar su desacuerdo cuando otro conductor ocupa una plaza de aparcamiento que usted había visto antes.

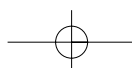
Por tanto, las conductas asertivas que los encuestados realizan con más frecuencia se relacionan con la capacidad para expresar sentimientos positivos o limitaciones personales, para recibir críticas y para rechazar peticiones, mientras que las realizadas con menor frecuencia se relacionan con la expresión de desacuerdo.

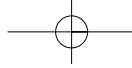


Si consideramos la frecuencia de realización de conductas asertivas podemos clasificar a los encuestados en varios grupos. Como vemos en la Gráfica 11, alrededor del 67%

**Gráfica 11: Distribución porcentual de los conductores en función del nivel de asertividad**

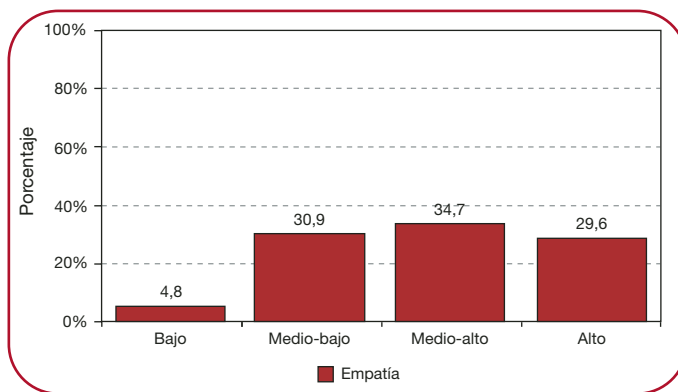
de los conductores queda enmarcado en niveles medios-altos o altos de asertividad, mientras que en el nivel inferior de asertividad sólo se encuentra el 6% de los encuestados.





La **empatía** es la capacidad para ponernos en el lugar de otra persona, comprendiendo y experimentando sentimientos similares. En este caso, sentir pena ante una persona que sufre las secuelas derivadas de un accidente de tráfico y sentirse mal después de hacer algo que ha perjudicado a otras personas, aparecen como las conductas más habituales realizadas por nuestros conductores; mientras que ser capaz de ponerse en el lugar de otro conductor que ha cometido un error que le ha perjudicado, es el comportamiento empático menos frecuente entre los conductores.

Esto significa que los comportamientos que reflejan preocupación empática por el sufrimiento de otra persona o sentimientos de malestar personal por haber ocasionado un daño, son los que nuestros conductores realizan con más frecuencia. Por el contrario, conductas relacionadas con la capacidad para tomar una perspectiva adecuada de la situación son menos habituales entre nuestros conductores.

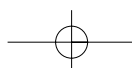


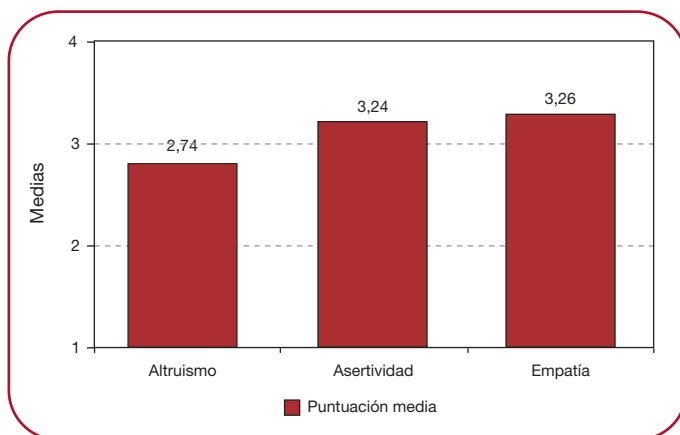
En cuanto a la clasificación de los encuestados en función de su nivel de empatía, podemos apreciar (Gráfica 12) que el 36% se caracteriza por mostrar niveles medios-bajos o

**Gráfica 12: Distribución porcentual de los conductores en función del nivel de empatía**

bajos de empatía, mientras que el 64% restante manifiesta niveles medios-altos o altos de empatía.

Si comparamos las puntuaciones medias obtenidas en cada una de las escalas estudiadas (altruismo, asertividad y empatía), comprobamos que los encuestados son, sobre todo, empáticos y asertivos y, en menor medida, altruistas (Gráfica 13). Por tanto, las conductas encaminadas a





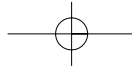
**Gráfica 13: Puntuación promedio de los conductores en las escalas de altruismo, asertividad y empatía**

procurar el bien ajeno aún a costa del propio se dan en menor medida entre nuestros conductores. La consideración conjunta de las conductas altruistas, asertivas y empáticas nos lleva a identificar el nivel de comportamiento prosocial de nuestros conductores.

En este sentido, **las conductas prosociales** que realizan con más frecuencia los entrevistados tienen lugar en el contexto vial (Gráfica 14). Concretamente, reconocen que frecuentemente: dan las gracias a otro conductor que les facilita el paso o una incorporación (asertividad) y piden disculpas cuando otro conductor les hace saber que han cometido una infracción o maniobra peligrosa (asertividad). Además, señalan que con frecuencia sienten "pena" ante una persona que sufre las secuelas derivadas de un accidente de tráfico (empatía) y facilitan las maniobras de otro vehículo como cambios de carril o adelantamientos (altruismo). En cambio, el trabajo como voluntario en alguna organización de tipo social (bien en la actualidad o en el pasado), es la conducta prosocial que los conductores españoles dicen realizar con menos frecuencia. Dar o prestar dinero a alguien que lo necesita más allá de familiares y/o amigos es otro de los comportamientos que con menos frecuencia llevan a cabo los encuestados. Además de los comportamientos citados, si nos centramos específicamente en el escenario vial, aparecen poco frecuentes las siguientes conductas: ayudar a una persona cuando tiene problemas con su automóvil (cambiando una rueda, llamando a un mecánico, ayudándole a empujar su coche, etc.); la facilidad para comprender y ponerse en el lugar de otro conductor que



Gràfica 14: Puntuaciones promedio de los conductores en los distintos comportamientos prosociales

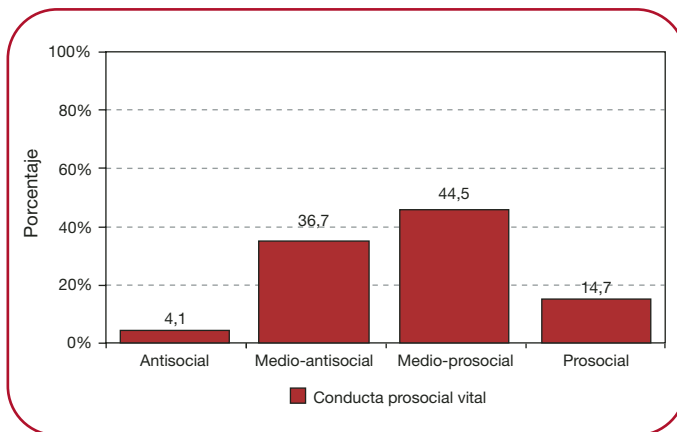


comete un error que nos perjudica; la tolerancia ante las infracciones y errores cometidos por otros conductores, y manifestar el desacuerdo cuando otro conductor ocupa una plaza de aparcamiento que nosotros hemos visto antes.

#### 4.1.2 Relación entre la conducta prosocial en el ámbito general y la conducta prosocial en el tráfico

Pese a la existencia de una correlación positiva relativamente elevada entre las puntuaciones obtenidas en la dimensión de prosocialidad a nivel general y en el contexto del tráfico (conforme aumenta la prosocialidad a nivel vital, se incrementa la frecuencia de comportamientos prosociales en el tráfico), en líneas generales, los conductores españoles son más prosociales en el ámbito vial que en su vida cotidiana.

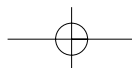
Así, las puntuaciones medias obtenidas en las escalas específicas (prosocialidad vital y prosocialidad en el contexto del tráfico) nos revelan diferencias significativas en función del ámbito al que se haga referencia (3,31 para las conductas prosociales en el tráfico y 3,11 para aquellas que se plantean en el ámbito general).

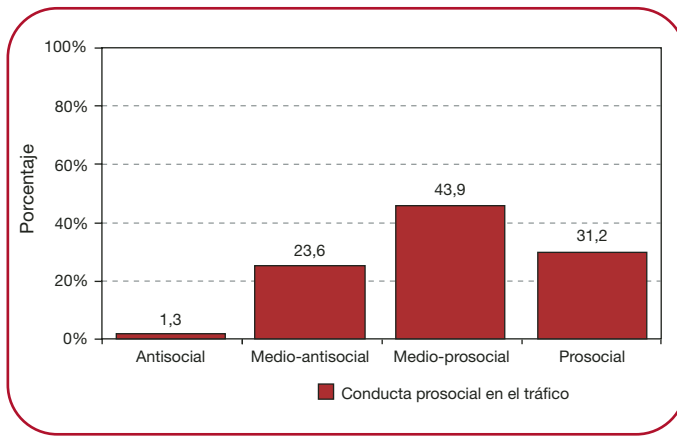
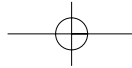


**Gráfica 15: Distribución porcentual de los conductores en función del nivel de prosocialidad en el contexto vital general**

En la Gráfica 15 y en la Gráfica 16 presentamos la clasificación de los conductores en función de su nivel de prosocialidad. Como podemos observar, la mayoría de conductores (alrededor del 44%) se localiza en el grupo medio-prosocial, tanto en el contexto vital como en el ámbito del tráfico.

Es preocupante el porcentaje de conductores que ha mostrado una baja frecuencia de realización de conductas

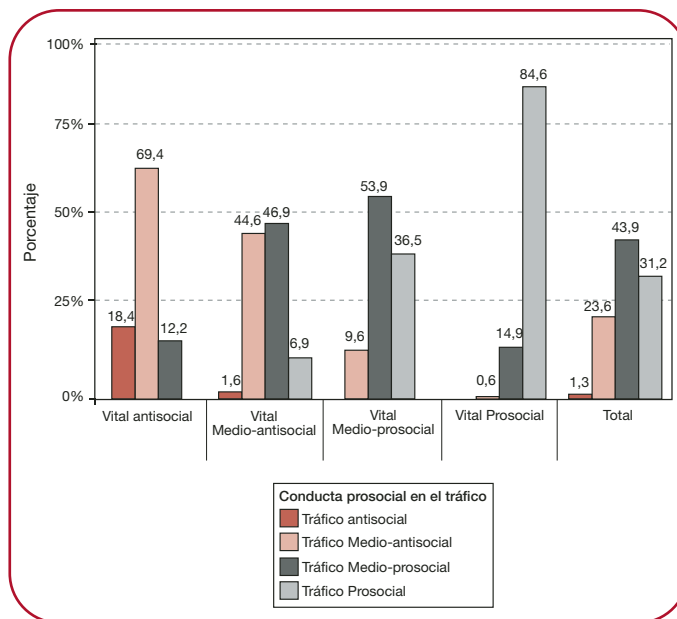




**Gráfica 16: Distribución porcentual de los conductores en función del nivel de prosocialidad en el contexto del tráfico**

las diferentes situaciones vitales (grupo medio-antisocial y antisocial), siendo menor este porcentaje en el contexto concreto del tráfico (24,9%). En la misma línea, el grupo de conductores claramente prosociales es más numeroso en el ámbito del tráfico (31,2%) que a nivel general vital (14,7%).

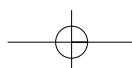
prosociales, principalmente en el contexto vital general. En este sentido, el 40,8% de los entrevistados forma parte del grupo que exhibe conductas caracterizadas por una tendencia antisocial en

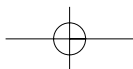


**Gráfica 17: Distribución porcentual de los conductores en el contexto del tráfico, en función del nivel de prosocialidad en el ámbito vital**

tendencia (que en definitiva son los que explican la existencia de diferencias significativas entre ambos contextos). Así, se aprecia una tendencia de determinados grupos a comportarse de forma más prosocial en el ámbito del tráfico que en el contexto vital (Gráfica 17), concretamente: los

Desde un punto de vista categórico, si bien existe una tendencia general significativa según la cual los grupos mantienen sus niveles de prosocialidad en el ámbito vital y en el ámbito del tráfico, existen grupos que conviene destacar dado que se salen de esta "norma" o





conductores clasificados en el grupo antisocial vital que son medio-antisociales en el tráfico, los conductores medio-antisociales vitales que son medio-prosociales en el tráfico, y finalmente los conductores medio-prosociales vitales que son clasificados como claramente prosociales en el ámbito del tráfico.

#### **4.1.2.1 Influencia de determinadas variables en la conducta prosocial: perfil del conductor con tendencia antisocial y con tendencia prosocial**

A partir de las puntuaciones obtenidas en la dimensión de comportamiento antisocial-prosocial hemos establecido dos perfiles, uno con tendencia prosocial y otro caracterizado por una tendencia antisocial. Cada uno de estos perfiles presenta unas características específicas diferenciales.

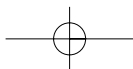
Es necesario recordar que el denominado grupo con "tendencia antisocial" está formado por los sujetos con puntuaciones bajas en la dimensión de prosocialidad (grupo antisocial y grupo medio-antisocial). Por su parte, los grupos considerados con "tendencia prosocial" están integrados por los entrevistados que obtienen puntuaciones medias y elevadas en dicha dimensión y que hemos denominado grupo medio-prosocial y prosocial, respectivamente.

#### **Perfil con tendencia prosocial**

Los conductores de las **Comunidades Autónomas** de Aragón, Navarra y el País Vasco, destacan de forma significativa sobre el resto por una mayor frecuencia de realización de conductas prosociales a nivel general. Si nos centramos en el ámbito específico del tráfico, destacan Aragón, Asturias y el País Vasco.

Las personas prosociales son en mayor medida **mujeres**, es decir, hay un mayor porcentaje de mujeres que destacan por realizar con frecuencia comportamientos prosociales vitales. Así, el 63,3% de las mujeres entrevistadas han mostrado

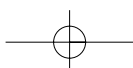




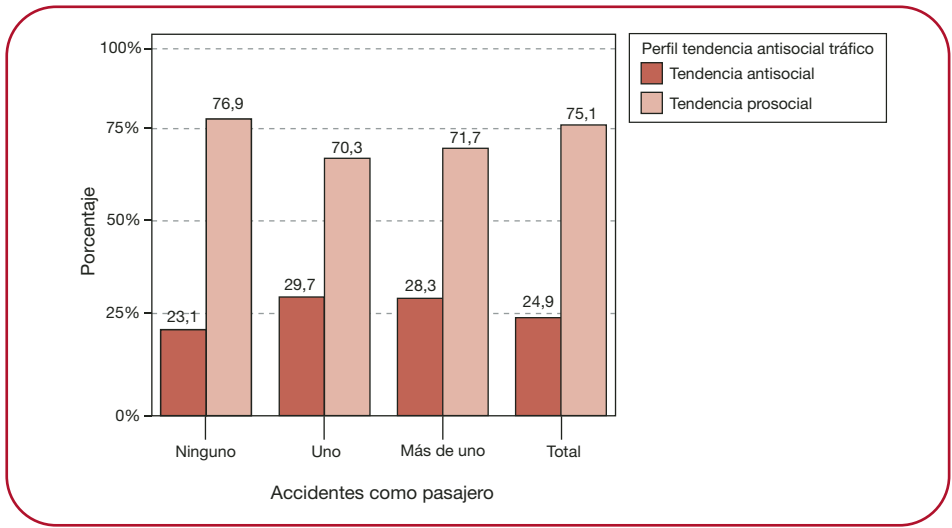
tendencias prosociales en su comportamiento, mientras que este porcentaje es del 56,3% en el caso de los hombres. En el caso concreto de los comportamientos prosociales llevados a cabo como conductor, es decir, en el contexto\_vial, no existen diferencias significativas relacionadas con el sexo. En cuanto a la **edad**, podemos observar una tendencia general en forma de U invertida en la que, a medida que aumenta la edad también lo hace la frecuencia de realización de conductas prosociales, es decir, el nivel de prosocialidad. En los grupos de mayor edad cambia la tendencia de forma que disminuyen ligeramente las puntuaciones en prosocialidad. En este sentido, y centrándonos en el ámbito vital general, destacan los adultos (36-65 años) por formar parte, en mayor medida, del grupo de conductores prosociales. Si nos fijamos únicamente en los comportamientos llevados a cabo en el contexto del tráfico, no podemos establecer ninguna relación significativa en función de la edad.

Por otro lado, considerando la **actividad laboral** de los encuestados, observamos que los entrevistados. En el contexto concreto del tráfico el 85,7% de las personas que se dedican a las tareas del hogar tienen tendencia prosocial mientras que ese porcentaje es del 74% en el caso de los que trabajan y de los que no están en activo.

Si nos fijamos en el **nivel de estudios** y la prosocialidad mostrada, podemos observar que no existe un patrón claro en el conductor con tendencia prosocial vital que esté relacionado con el nivel de estudios de los encuestados. Sin embargo, analizando de forma independiente el comportamiento prosocial en el contexto vial, destacan las personas con estudios básicos por manifestar una mayor tendencia a la realización de conductas prosociales (el 80% frente al 75% del promedio). Además, los conductores con tendencia prosocial en el ámbito vital se caracterizan en mayor medida por una **exposición al riesgo** media (conductores habituales que no realizan excesivos kms/año). Si nos centramos en el ámbito



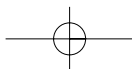
del tráfico, podemos observar que no existen diferencias en función de la exposición al riesgo de los conductores. Los conductores con tendencia prosocial vital conducen en mayor medida **vehículos** de tipo familiar (tales como berlinas o monovolúmenes). Sin embargo, no aparecen grupos significativos en el contexto vial. Si consideramos el total de **accidentes** (sufridos tanto en el rol de conductor como en el de pasajero), podemos observar que los entrevistados que no han sufrido ningún accidente a lo largo de su vida son, en mayor medida, personas con tendencia prosocial vital (Gráfica 18). En cambio, si consideramos



**Gráfica 18: Distribución porcentual de los conductores antisociales-prosociales en el tráfico, en función de la accidentalidad como pasajeros**

únicamente el contexto del tráfico, son en mayor medida los conductores que no han sufrido ningún accidente en calidad de pasajeros quienes destacan por una mayor tendencia prosocial. No hay diferencias en este ámbito en cuanto a la implicación en los accidentes sufridos como conductor.

En el caso de las **multas recibidas** por **aparcamiento** indebido, aquellos conductores que dicen no haber sido multados por esta infracción durante los últimos tres años están caracterizados por una mayor tendencia prosocial en su comportamiento vital. Sin embargo, en el contexto del tráfico, no podemos establecer relaciones significativas relacionadas con las sanciones recibidas.



Finalmente, cuando centramos nuestra atención en el **tipo de educación recibida**, no existen grupos que destaquen de forma significativa por su tendencia prosocial vital. Sin embargo, en el contexto del tráfico, observamos una mayor tendencia prosocial en los grupos que han recibido una educación autoritaria y violenta.

En la Tabla 6 se resumen las características más relevantes que describen al conductor con tendencia prosocial en el ámbito general cotidiano, y en el ámbito específico del tráfico.

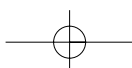
Conductor con tendencia prosocial vital	Conductor con tendencia prosocial en el tráfico
Aragón, Navarra y País Vasco	Aragón, Asturias y País Vasco
Mujeres	
Adultos (36-65 años)	
Dedicación a tareas domésticas	Dedicación a tareas domésticas
	Estudios básicos
Exposición al riesgo media	
Vehículos de tipo familiar (berlina, monovolumen, etc.)	
Ningún accidente (ni como conductor ni como pasajero)	Ningún accidente como pasajero
Ninguna sanción por aparcamiento indebido	
	Educación autoritaria y violenta

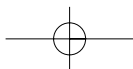
**Tabla 6: Perfil del conductor con tendencia prosocial en el ámbito vital y en el ámbito concreto del tráfico**

### Perfil con tendencia antisocial

Las personas que residen en la **Comunidad** Valenciana, Madrid y Murcia forman parte en mayor medida del grupo de personas con cierta tendencia antisocial en el ámbito vital. En el ámbito del tráfico destacan únicamente los entrevistados de la Comunidad Valenciana y de Madrid.

Además, los **hombres**, los **jóvenes** (18 a 35 años) y conductores de mayor **edad** son quienes han mostrado niveles más elevados de tendencia antisocial vital. Sin embargo, si consideramos de forma aislada el





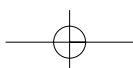
comportamiento en el contexto vial, no podemos establecer estas diferencias ni en cuanto a la edad, ni en cuanto al sexo. No existen grupos significativamente más antisociales en función de la **actividad laboral** (ni en el ámbito vital ni en el del tráfico).

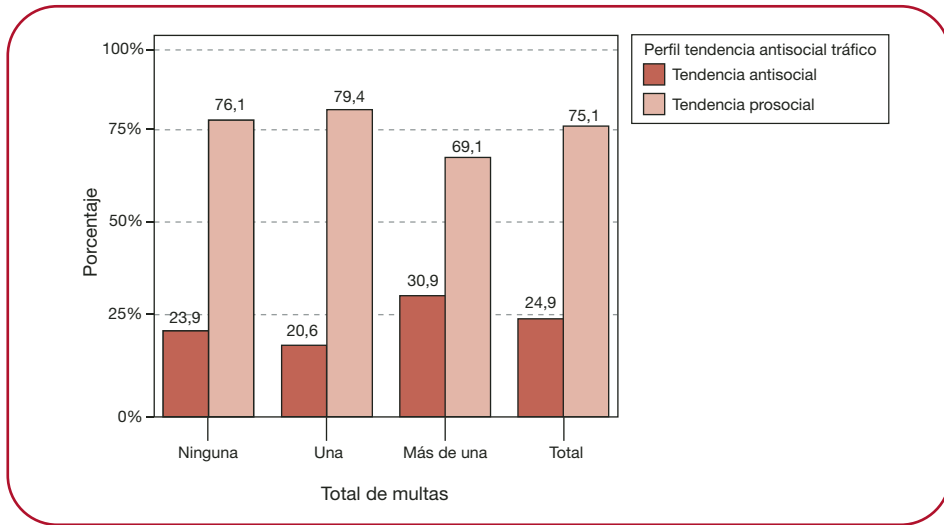
Por otro lado, las personas sin **estudios** son el grupo más marcado por una cierta tendencia antisocial vital (el 60% frente al promedio de 41%). Sin embargo, si consideramos de forma aislada el comportamiento en el contexto vial, destaca además el grupo de conductores con estudios superiores (27,8% frente al promedio de 24,9%).

Si nos centramos en la **exposición al riesgo**, esto es, la combinación entre la frecuencia de conducción y el número de kilómetros que recorren anualmente los sujetos de nuestro estudio, aquellos conductores con una exposición al riesgo muy baja destacan por ser quienes con más frecuencia llevan a cabo conductas de carácter antisocial vital (el 45% frente al 40,4% del promedio). No hay diferencias específicas en el ámbito vial.

Por otro lado, son los conductores de **vehículos** de carga o transporte (furgonetas, camiones y autobuses) quienes en mayor medida integran el grupo caracterizado por una "tendencia antisocial vital" (55% frente al 41% del promedio). En el ámbito del tráfico no hay diferencias en función del tipo de vehículo que conducen los entrevistados.

Si nos centramos en el número total de **accidentes sufridos**, podemos constatar que aquellos entrevistados que señalan haber sufrido más de un accidente a lo largo de la vida (independientemente de que éste haya sido como conductor o como pasajero), junto con las personas que reconocen haber sido **multados** en más de una ocasión por cualquier tipo de infracción (sobre todo por aparcamiento indebido), forman parte en mayor medida del grupo con tendencia antisocial en el ámbito vital. En el caso de las multas por aparcamiento este grupo representa el 49% frente al 41% que se registra en la población general de conductores.





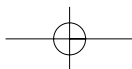
**Gràfica 19: Distribución porcentual de los conductores antisociales-prosociales en el tráfico, en función de las sanciones recibidas**

La accidentalidad y las multas recibidas también permiten establecer diferencias cuando analizamos el comportamiento prosocial de los conductores en el contexto del tráfico. De este modo, los conductores menos prosociales han tenido en mayor medida algún accidente como pasajero (Gràfica 19) y han recibido más de una multa en los últimos tres años (principalmente por aparcamiento).

Finalmente, teniendo sólo en cuenta la dimensión de prosocialidad en el contexto vial, los conductores que señalan haber recibido un tipo de **educación** marcada por la inconsistencia se caracterizan por una mayor tendencia antisocial. No hay grupos significativos en el contexto vital general.

En la Tabla 7 se resumen las características más relevantes que describen al conductor con tendencia antisocial en el ámbito general cotidiano, y en el ámbito específico del tráfico.

Por último y centrándonos únicamente en los extremos del continuo antisocialidad-prosocialidad vital, podemos destacar algunas características que están presentes en mayor medida en cada uno de los polos (grupos claramente antisociales y prosociales). Así, los conductores de la Comunidad Valenciana, las personas que en la actualidad no



están activas laboralmente, los conductores de vehículos deportivos y aquellos que han recibido más de una multa durante los últimos tres años (sobre todo por aparcamiento indebido) forman parte en mayor medida del grupo caracterizado por una mayor **tendencia antisocial**.

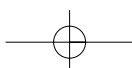
Conductor con tendencia antisocial vital	Conductor con tendencia antisocial en el tráfico
C. Valenciana, Madrid y Murcia	C. Valenciana y Madrid
Hombres	
Jóvenes (18-35 años) y personas mayores (>65 años)	
Sin estudios	Sin estudios o estudios superiores
Exposición al riesgo muy baja	
Vehículos de carga o transporte	
Múltiples accidentes (total)	Un accidente como pasajero
Múltiples sanciones (principalmente por aparcamiento)	Múltiples sanciones (principalmente por aparcamiento)
	Educación inconsistente

**Tabla 7: Perfil del conductor con tendencia antisocial en el ámbito vital y en el ámbito concreto del tráfico**

En cambio, los conductores de Aragón, Asturias, Baleares y Cantabria, adultos entre 46 y 65 años, con dedicación a tareas domésticas o que han recibido una multa en los tres años anteriores (por cualquier tipo de infracción), forma parte de los entrevistados ubicados en el extremo opuesto del continuo (**tendencia prosocial**).

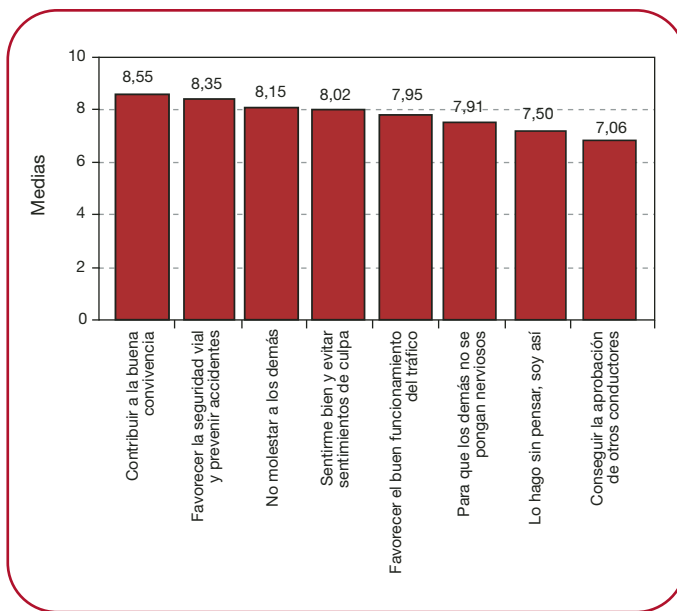
#### 4.1.3 Razones de la conducta prosocial en el tráfico

Como se observa en la Gráfica 20 las razones más importantes por las que los conductores españoles llevan a cabo conductas de ayuda o colaboración en el tráfico (conductas prosociales) son aquellas relacionadas con aspectos de seguridad y prosocialidad *per se*. Concretamente, la contribución de todos a una buena convivencia, la prevención de los accidentes de tráfico y el fomento de la seguridad así como el respeto hacia los demás



conductores son las razones con las que mayores niveles de acuerdo han mostrado nuestros conductores.

En cambio, el motivo de ayuda en el tráfico con el que menos acuerdo han mostrado (a pesar de que la puntuación media supera el valor 7) hace referencia a conseguir la aprobación social.



Además de las razones mencionadas anteriormente, los conductores señalaron otros matices en sus respuestas. Así, el **respeto y convivencia** (tolerancia, ética y civismo por un beneficio común), la importancia de la **seguridad y la reducción de**

**Gráfica 20: Puntuaciones promedio de los conductores en las distintas razones para ser prosociales en el tráfico**

**accidentes de tráfico** (enfaticando la importancia que la conducción prudente de cada uno de nosotros tiene como parte de una seguridad común), la relevancia y necesidad que en este sentido tiene la **educación** como base de nuestra prosocialidad al volante, y para **favorecer el tráfico**, fueron otras de las razones aportadas por nuestros conductores sobre el por qué se comportan de forma prosocial en el contexto vial.

**4.1.3.1 Influencia de determinadas variables en las razones para la conducta prosocial en el tráfico**

El tamaño de la población de residencia y el tipo de vehículo no influyen de forma significativa sobre las razones que los conductores argumentan para ser prosociales en el tráfico. Sin embargo, otras variables que vemos a continuación con más detalle sí han determinado las respuestas de los encuestados.

Así, si analizamos la variabilidad encontrada en función de las **Comunidades Autónomas** de residencia podemos observar diferentes grados de acuerdo con las razones planteadas. En la Tabla 8 resumimos los principales resultados:

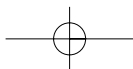
Razones para ser prosocial en el tráfico	Mayor nivel de acuerdo	Menor nivel de acuerdo
Para favorecer el buen funcionamiento del tráfico y evitar atascos.	Baleares Ceuta y Melilla	Murcia Canarias
Para favorecer la seguridad vial y prevenir accidentes de tráfico.	Ceuta y Melilla Cantabria	Canarias
Para no molestar a los demás.	Cantabria	Castilla León Canarias
Para que los demás no se pongan nerviosos.	Cantabria Baleares	Castilla León Canarias
Para conseguir la aprobación de otros conductores y evitar sus críticas.	Navarra Cantabria Aragón	Castilla León
Para sentirme bien conmigo mismo y evitar sentimientos de culpa.	Cantabria	Canarias

**Tabla 8: Comunidades Autónomas más significativas en la valoración de las distintas razones para ser prosocial en el tráfico**

No se han encontrado diferencias significativas en función de las Comunidades Autónomas ni en la razón que señala la “necesidad de que todos contribuyamos a una buena convivencia”, ni en aquella que enuncia “lo hago sin pensar, soy así”.

En función del **sexo**, las razones en las que se han encontrado diferencias significativas han sido: “Para no molestar a los demás”, “Para que los demás no se pongan nerviosos” y “Para sentirme bien conmigo mismo y evitar sentimientos de culpa”. En estos casos, observamos que los hombres emiten valoraciones menores, es decir, argumentan en menor medida que las mujeres estas razones para llevar a cabo conductas prosociales en el tráfico. En cambio, el orden de importancia que atribuyen a todas las razones es el mismo en ambos sexos. Así, ambos grupos destacan como razón más importante el que “Todos tenemos que contribuir a

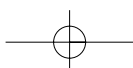


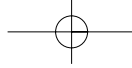


la buena convivencia" (hombres 8,5, mujeres 8,61), mientras que muestran menor grado de acuerdo con aquella que señala "Para conseguir la aprobación de otros conductores y evitar sus críticas" (hombres 7,04, mujeres 7,08).

Por otro lado, si analizamos la influencia de la **edad** en el grado de acuerdo de los entrevistados sobre las motivaciones o razones de su conducta prosocial como conductores (excepto en aquella que enfatiza la importancia de la seguridad vial y la prevención de accidentes, donde las diferencias no son significativas) podemos apreciar una tendencia en función de la cual, a medida que aumenta la edad también lo hace la valoración emitida por los conductores a cada una de las razones planteadas. Sin embargo, el orden de las razones es el mismo, independientemente del grupo de edad al que pertenecen los conductores.

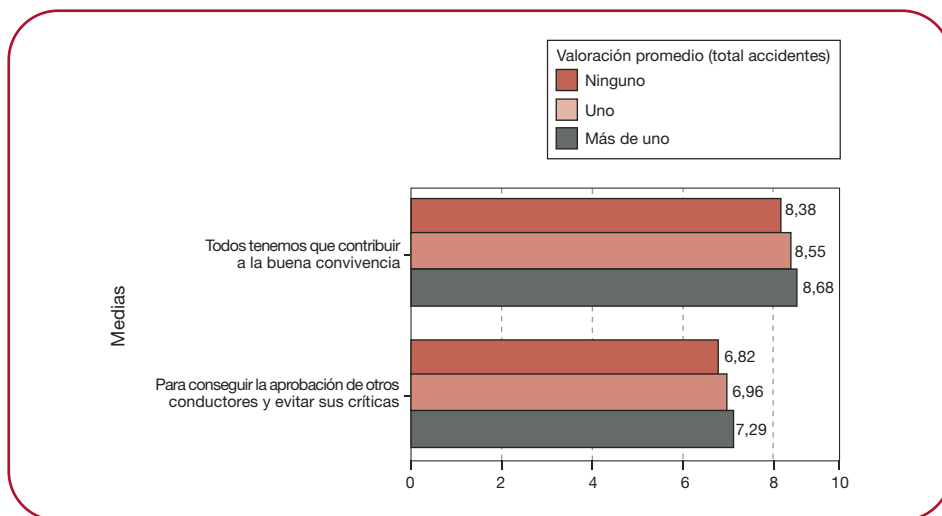
El **nivel de estudios** también permite establecer algunas diferencias en cuanto a las razones que los conductores argumentan para ser prosociales en el tráfico. De este modo, se observa una tendencia según la cual a medida que aumenta el nivel de estudios disminuye el grado de acuerdo en las siguientes razones: "Para favorecer el buen funcionamiento del tráfico y evitar atascos". Por ejemplo, las valoraciones van desde un 8,25 en el grupo "sin estudios" al 7,87 en aquel con estudios superiores. "Para que los demás no se pongan nerviosos", "Para conseguir la aprobación de otros conductores y evitar sus críticas", "Para sentirme bien conmigo mismo y evitar sentimientos de culpa" y "Lo hago sin pensar, soy así". Además, si nos fijamos en la importancia que atribuyen al total de las razones planteadas, únicamente destacan los conductores sin estudios por otorgar más importancia, en comparación con el resto de conductores, a las razones "Sentirme bien conmigo mismo y evitar sentimientos de culpa" y "Para favorecer el buen funcionamiento del tráfico y evitar atascos", mientras que conceden menos importancia que el resto de grupos a las





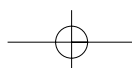
razones siguientes: "Para que los demás no se pongan nerviosos" y "Para no molestar a los demás".

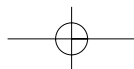
En cuanto a la **exposición al riesgo** de nuestros conductores, podemos establecer diferencias significativas en las siguientes razones: "Para que los demás no se pongan nerviosos", "Para conseguir la aprobación de otros conductores y evitar sus críticas" y "Para sentirme bien conmigo mismo y evitar sentimientos de culpa". En todas ellas observamos la misma tendencia, a saber, a mayor exposición al riesgo menos grado de acuerdo con las citadas razones. La ordenación realizada de todas las razones es muy similar independientemente de la exposición al riesgo. Por otro lado, los **accidentes** sufridos (tanto en el rol de conductor como en el de pasajero), permiten establecer diferencias en dos de las razones contempladas en este estudio: "Para conseguir la aprobación de otros



**Gráfica 21: Valoración promedio de algunas razones por las que los conductores son prosociales en el tráfico, en función de la accidentalidad**

conductores y evitar sus críticas" y "Todos tenemos que contribuir a la buena convivencia". En este sentido, los conductores que no han sufrido ningún accidente han mostrado mayores niveles de acuerdo con estas razones prosociales en el tráfico. Los que menos grado de acuerdo han manifestado son los conductores que han sufrido más de un accidente de tráfico (Gráfica 21). La ordenación de las



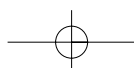


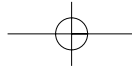
razones, en función de la importancia atribuida a cada una de ellas, sigue la misma tendencia que la media de conductores.

Las **multas** (excluyendo las recibidas por aparcamiento indebido) influyen en las razones por las que los conductores llevan a cabo comportamientos prosociales en el tráfico. Así, los conductores que han sido multados en más de una ocasión durante los tres años anteriores muestran menos grado de acuerdo con las razones que han resultado significativas, concretamente: "Para favorecer el buen funcionamiento del tráfico y evitar atascos", "Para favorecer la seguridad vial y prevenir accidentes de tráfico", "Para no molestar a los demás", "Para que los demás no se pongan nerviosos", "Para conseguir la aprobación de otros conductores y evitar sus críticas" y "Para sentirme bien conmigo mismo y evitar sentimientos de culpa". Sin embargo, la ordenación de estas razones no varía en función de las multas recibidas por los entrevistados.

En el caso de las **multas recibidas por aparcamiento** indebido, los conductores que han sido multados en más de una ocasión por esta causa manifiestan menos grado de acuerdo con todas las razones planteadas en el estudio, mientras que aquellos que señalan no haber recibido ninguna sanción de este tipo emiten valoraciones mayores. Al igual que en el caso anterior, tampoco varía la ordenación de las razones, según la importancia atribuida por los distintos grupos.

La **educación recibida** también influye en la valoración de los conductores sobre las razones admitidas para ser prosociales en el tráfico. Así, aquellos que indican haber recibido una educación caracterizada por un escaso afecto o por ser autoritaria-violenta muestran un mayor nivel de acuerdo, en comparación con el resto de conductores, con las siguientes razones: "Para favorecer la seguridad vial y evitar accidentes de tráfico", "Para no molestar a los demás",



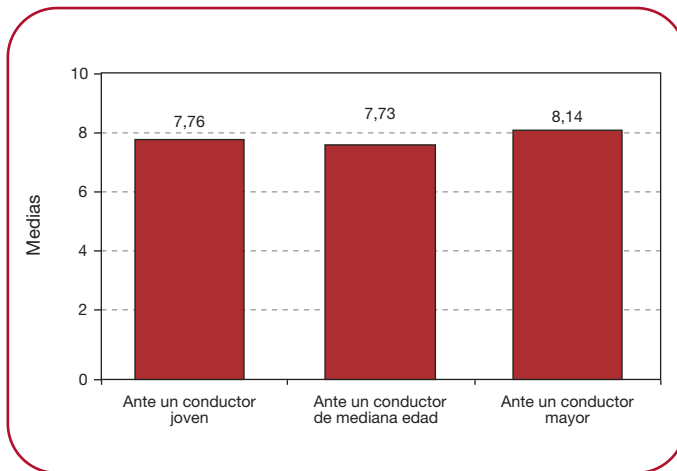


“Para que los demás no se pongan nerviosos” y “Para sentirme bien conmigo mismo y evitar sentimientos de culpa”. La importancia atribuida a estas razones es la misma que la realizada por la media de conductores.

Por último, si consideramos la frecuencia de realización de conductas prosociales en el contexto vital, es decir, la **prosocialidad vital**, podemos observar que a medida que aumenta el nivel de prosocialidad también lo hace el grado de acuerdo con todas las razones planteadas para explicar la conducta prosocial al volante. En cuanto a la importancia atribuida a las mencionadas razones, la única variación respecto a la tendencia general de los entrevistados es que las personas más prosociales conceden más importancia a la seguridad vial (“Para favorecer la seguridad vial y prevenir accidentes de tráfico”) y a las posibles molestias que puedan derivarse de su conducta (“Para no molestar a los demás”).

#### 4.1.4 Variabilidad de la conducta prosocial en el tráfico en función de determinadas circunstancias

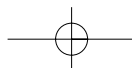
La **edad** de los demás conductores influye de forma significativa sobre el comportamiento prosocial. Así,



observamos que en líneas generales, los conductores colaboran más cuando interactúan con conductores de mayor edad. Como vemos en la Gráfica 22, las puntuaciones obtenidas en el caso de los conductores

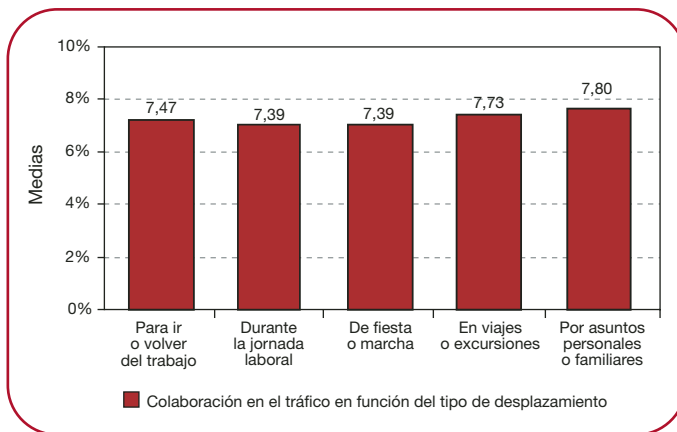
**Gráfica 22: Puntuaciones promedio en el nivel de prosocialidad en función de la edad del otro conductor**

jóvenes o de mediana edad son muy similares, lo que indica que en promedio, los conductores entrevistados colaboran de forma parecida en su interacción con estos dos grupos.



Otro de los aspectos evaluados a través de la encuesta ha sido la conducta de ayuda o colaboración de los conductores en función del **motivo del desplazamiento** que realizan. Así, tratamos de averiguar en qué desplazamientos es más probable que las personas ayuden a otros conductores.

En líneas generales, la conducta prosocial varía de forma significativa en función del tipo de desplazamiento. Como vemos en la Gráfica 23, los conductores señalan que cuando



se desplazan por motivos familiares y personales o bien cuando se trata de viajes o excursiones colaboran en mayor medida con otros conductores.

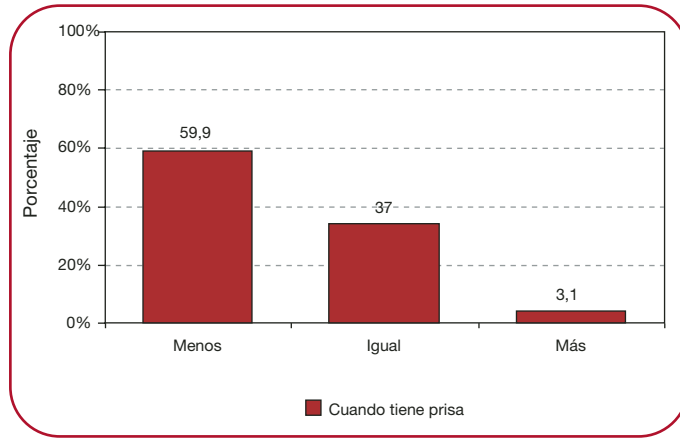
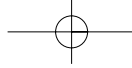
Si nos centramos en la manifestación de la

**Gráfica 23: Puntuaciones promedio en el nivel de prosocialidad en función del tipo de desplazamiento**

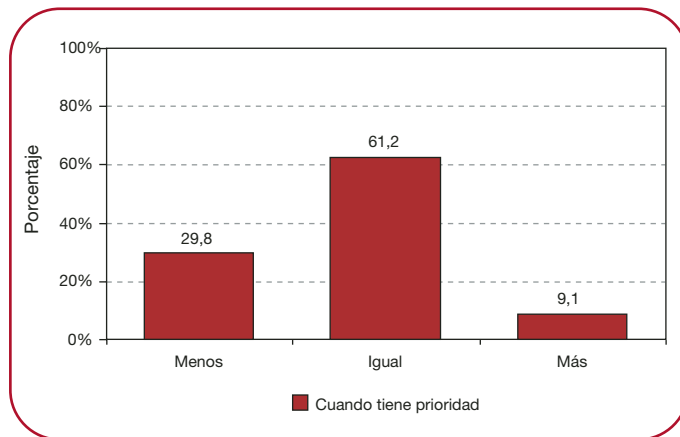
conducta prosocial en **diversas situaciones** (prisa, prioridad, atasco o tráfico denso, conducción en solitario o por ciudad), podemos observar que en casi ninguna de las situaciones estudiadas se produce un incremento importante en la conducta de ayuda o colaboración. De este modo, únicamente entre el 7,4% y el 10,4% de los conductores reconocen que aumenta su nivel de ayuda o cooperación en estas circunstancias.

La prisa (Gráfica 24) es la situación que da lugar a una menor prosocialidad (aproximadamente el 60% de los conductores varían su comportamiento en este sentido).

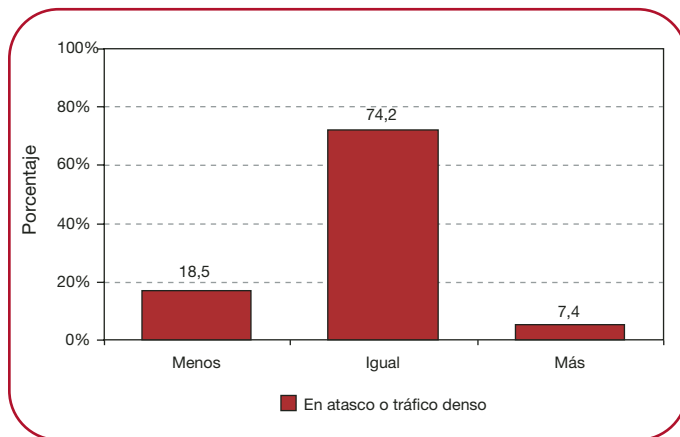
La prioridad (Gráfica 25) y los atascos o el tráfico denso (Gráfica 26), también parecen fomentar una menor prosocialidad cuando estamos al volante. De este modo, el 30% de conductores en el primer caso y el 18% en el segundo así lo manifiestan.



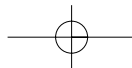
Gráfica 24: Variación en el comportamiento prosocial de los conductores en función de la prisa

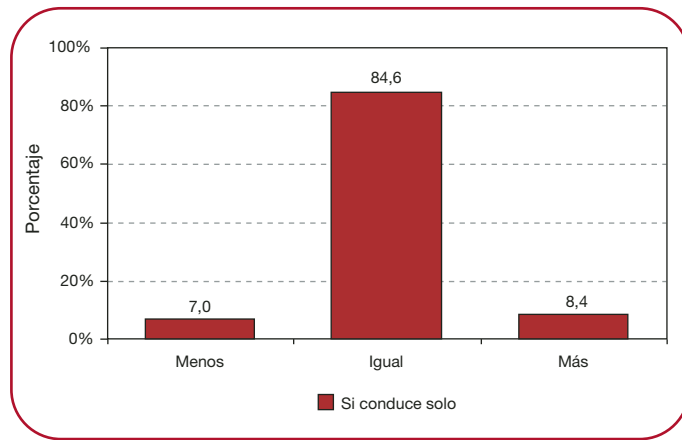


Gráfica 25: Variación en el comportamiento prosocial de los conductores en función de la prioridad

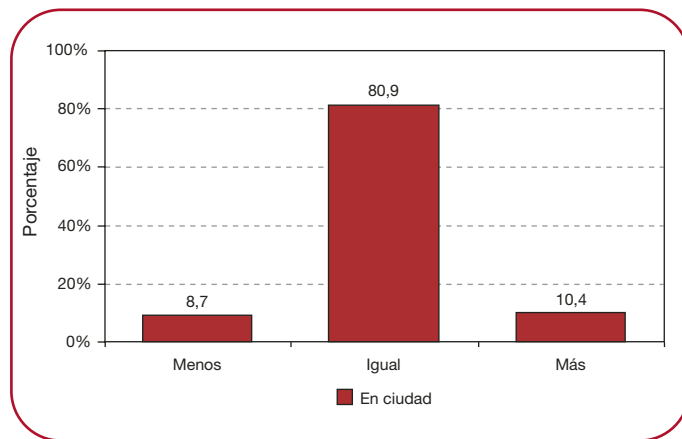


Gráfica 26: Variación en el comportamiento prosocial de los conductores en función de la densidad del tráfico





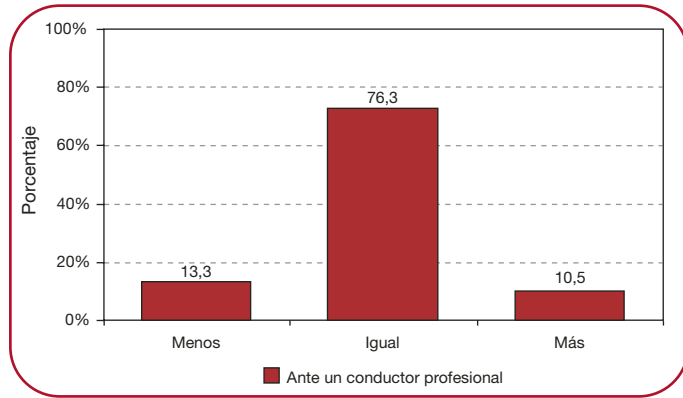
Gráfica 27: Variación en el comportamiento prosocial de los conductores en función de la conducción en solitario



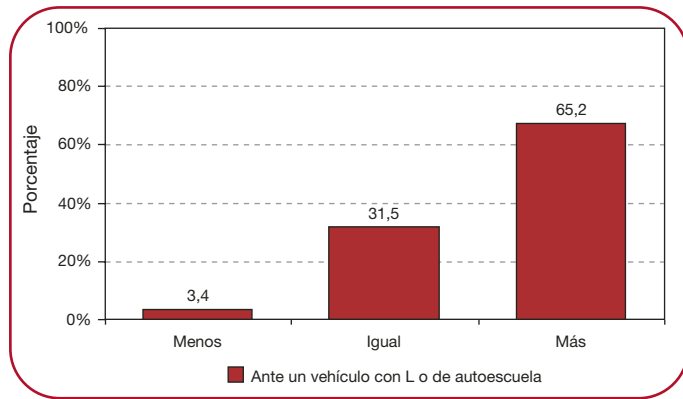
Gráfica 28: Variación en el comportamiento prosocial de los conductores en función de la conducción en ciudad

Otras situaciones han quedado reflejadas en las Gráficas 27 y 28.

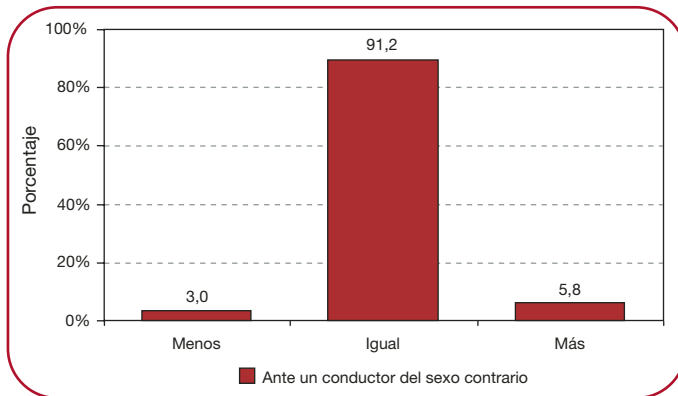
Si tenemos en cuenta el **tipo de conductor** con el que interactuamos en el escenario vial, tal como se aprecia en la Gráfica 29 y la Gráfica 30, podemos observar que el 76% de los entrevistados señala que ante un conductor profesional no modifica su prosocialidad al volante, mientras que el 65,2% de los encuestados indica que colabora y coopera más ante un vehículo que lleva una L o es de autoescuela.



Gráfica 29: Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un conductor profesional



Gráfica 30: Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un vehículo con L o de autoescuela

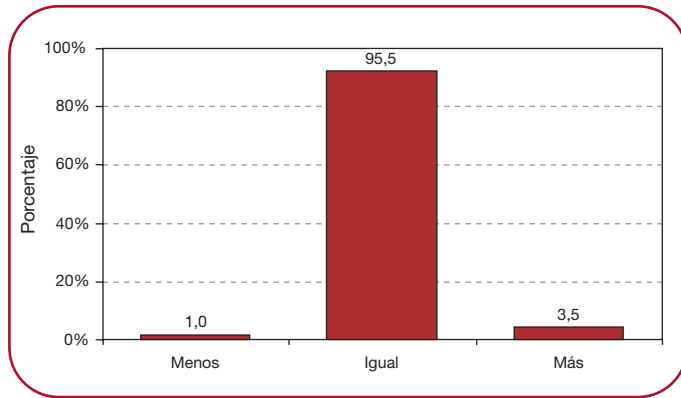


Gráfica 31: Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un conductor del sexo contrario

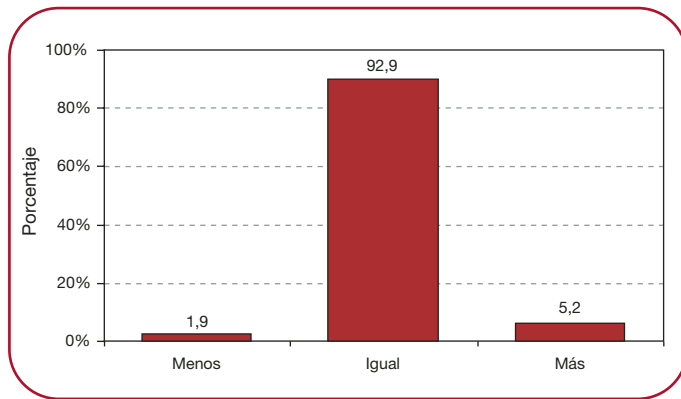
Asimismo, como se aprecia claramente en la Gráfica 31, la mayoría de conductores no varía su conducta de cooperación o ayuda ante un conductor del **sexo contrario**.

**El tipo de vehículo** con el que interactuamos en el escenario vial no influye de forma importante en la conducta prosocial de nuestros conductores. De este modo, alrededor del 94% de encuestados manifiesta que su conducta

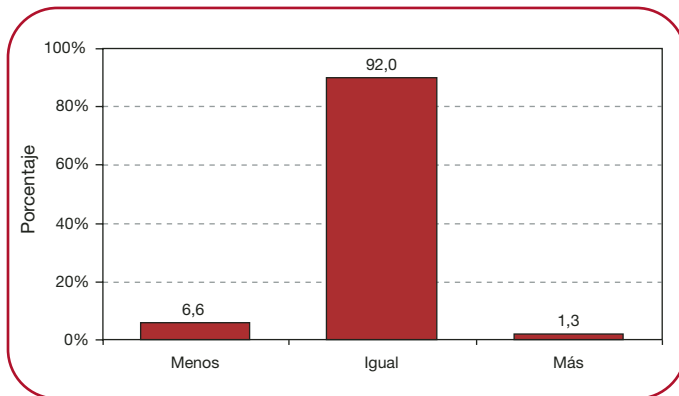




Gráfica 32: Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un coche pequeño



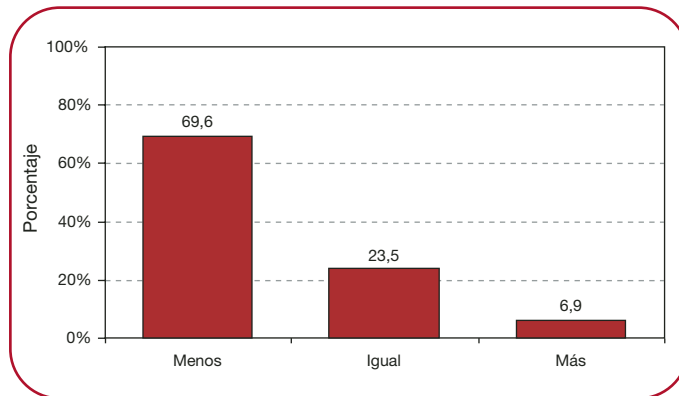
Gráfica 33: Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un coche viejo



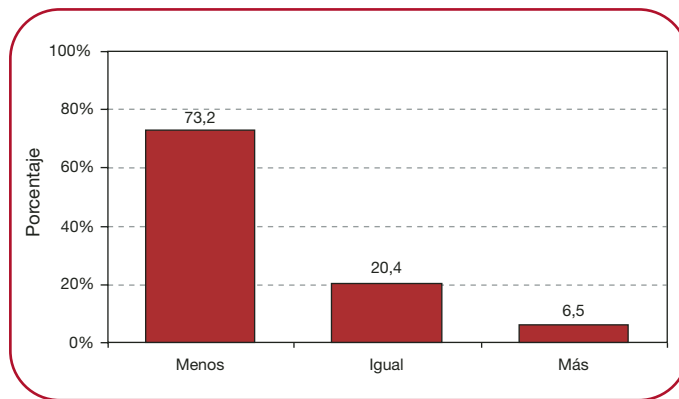
Gráfica 34: Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un coche lujoso

prosocial ante un coche pequeño, viejo y/o lujoso no varía (Gráfica 32, Gráfica 33 y Gráfica 34). Sin embargo, destaca un grupo significativo de conductores que se comporta de forma menos prosocial ante vehículos lujosos y de forma más prosocial ante vehículos viejos.

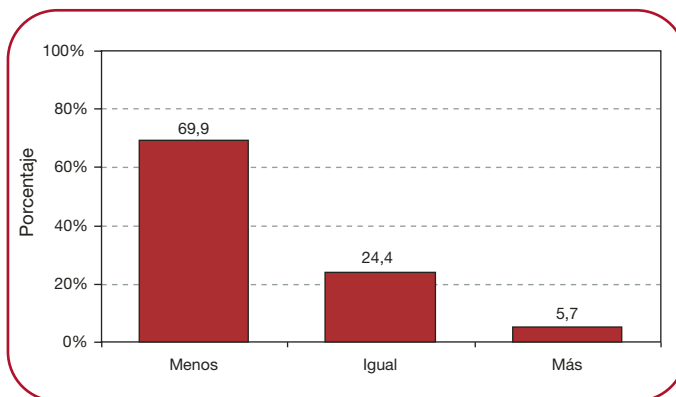
Si nos centramos en la **actitud del otro conductor**, podemos observar que los conductores que



**Gráfica 35: Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un conductor desafiante o provocador**



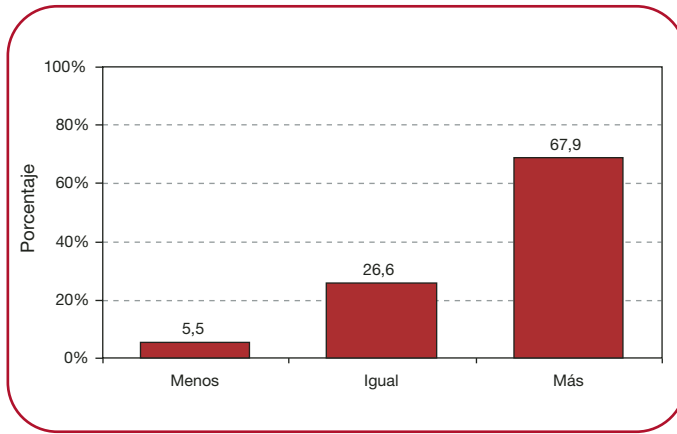
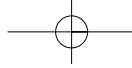
**Gráfica 36: Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un conductor agresivo**



**Gráfica 37: Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un conductor infractor**

(ver Gráfica 35, Gráfica 36 y Gráfica 37), cerca del 70% de los entrevistados reconoce que su conducta de colaboración o ayuda en el tráfico es menor ante ese tipo de conductores. En cambio, el 68% de los conductores

evaluamos como desafiantes o provocadores, agresivos, o como infractores, influyen negativamente en nuestra conducta prosocial al volante. De este modo

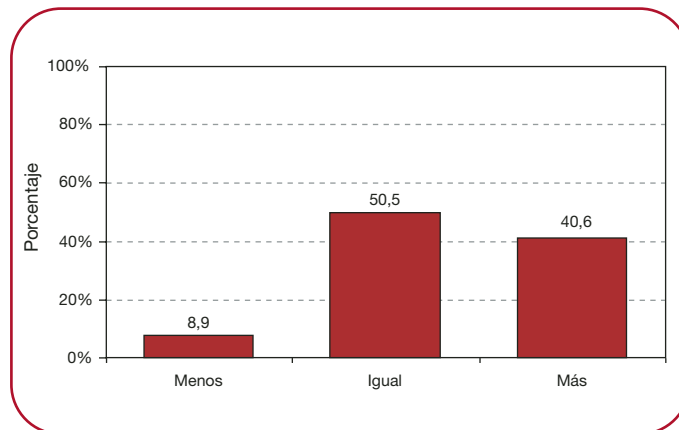


**Gráfica 38: Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un conductor con dificultades**

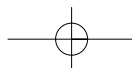
reconoce que es más prosocial ante un conductor con dificultades (Gráfica 38).

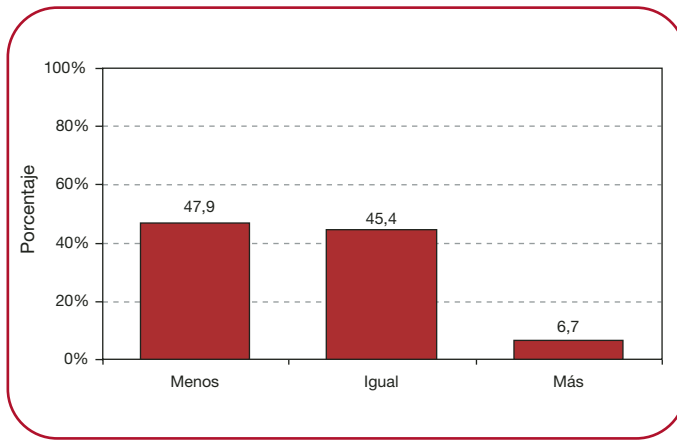
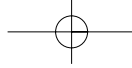
**La conducta del otro conductor** influye en la manifestación de nuestra prosocialidad durante la conducción.

Así, la mitad de los encuestados indica que ante un conductor que se ha equivocado no varía su grado de prosocialidad al volante, mientras que cerca del 9% reconoce que su conducta de ayuda o colaboración es menor. Asimismo, el 40,6% de los conductores indica que en estas circunstancias es mayor su conducta prosocial en el contexto vial (Gráfica 39). Por otro lado, casi la mitad de los encuestados reconoce que su prosocialidad disminuye ante la infracción cometida por otro conductor; mientras que el 45,4% señala que no modifica su comportamiento en estas circunstancias (Gráfica 40).



**Gráfica 39: Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un conductor que se ha equivocado**

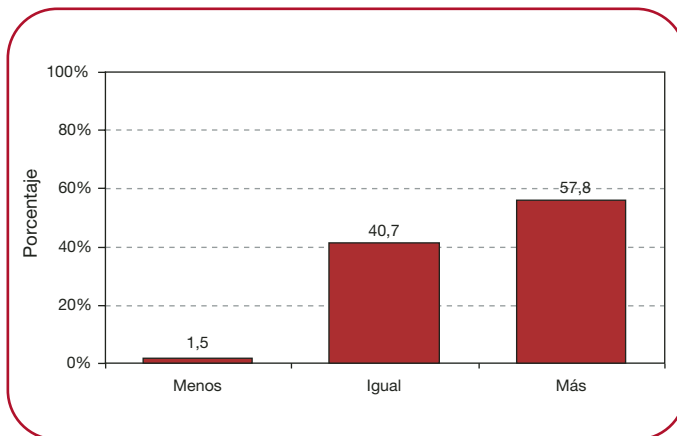




**Gráfica 40: Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un conductor que ha cometido una infracción**

humor, mientras que el 40,7% indica que bajo este estado emocional no varía su prosocialidad al volante (Gráfica 41). En definitiva, la consideración conjunta de las distintas situaciones planteadas en la entrevista y su relación con la conducta de ayuda nos permite observar que, en términos

Por último, el **estado de humor** también influye en la conducta prosocial manifestada por nuestros conductores. Así, el 57,8% reconoce que colabora o coopera más en el tráfico cuando está de buen

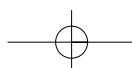


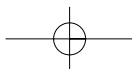
**Gráfica 41: Variación en el comportamiento prosocial de los conductores si están de buen humor**

indica que cuando viaja solo, cuando circula por ciudad, ante un conductor del sexo contrario y ante un coche pequeño, viejo, y/o lujoso, no modifica su grado de colaboración o cooperación en el tráfico.

generales, los conductores señalan que su conducta de ayuda o colaboración al volante no varía en la mayoría de circunstancias consideradas. De este modo, más del 80% de los entrevistados

Sin embargo, la prosocialidad de los conductores españoles aparece más influida por la prisa, y por la actitud o conducta del otro conductor. Concretamente, alrededor del 70% de los entrevistados reconoce ser menos prosocial ante un conductor desafiante o provocador, agresivo y/o infractor. Asimismo, el 59,9% y el 47,9% respectivamente, indica que





cuando tiene prisa o ante un conductor que ha cometido una infracción, su prosocialidad o colaboración es menor.

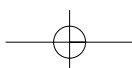
Por otro lado, los conductores señalan que son más prosociales en el contexto del tráfico ante un vehículo de autoescuela, un conductor con dificultades, cuando están de buen humor, o ante un conductor que se ha equivocado (65,2%, 68%, 60% y 40,6%, respectivamente).

#### **4.1.4.1 Influencia de determinadas variables en la consistencia de la conducta prosocial en el tráfico**

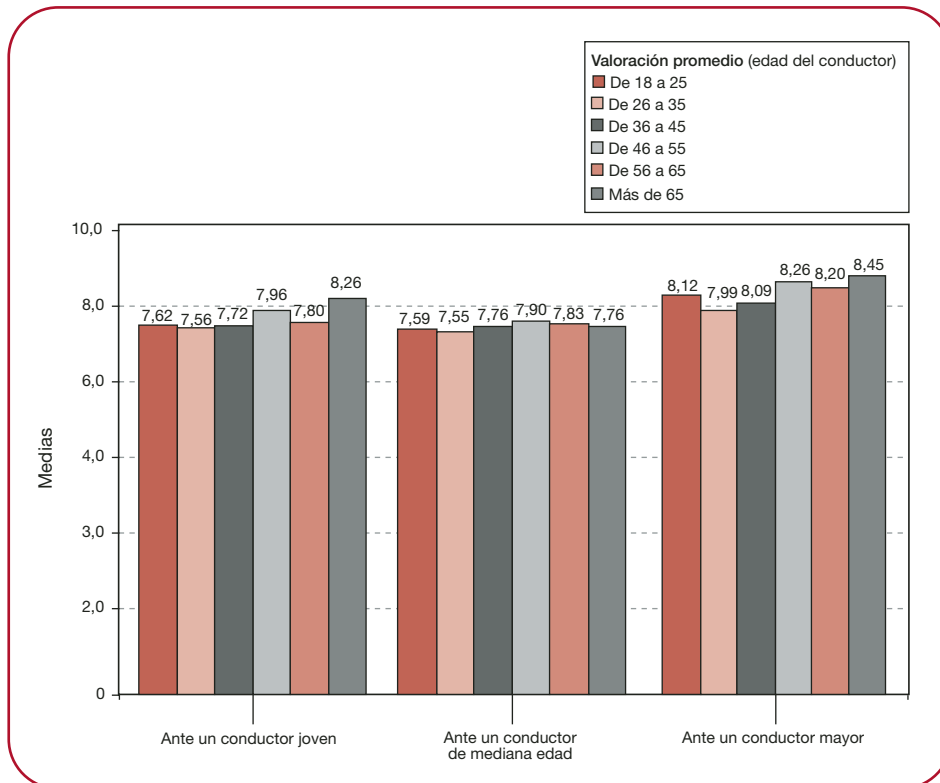
A pesar de que la tendencia general de los conductores, como vimos en el punto anterior, es mostrar una mayor colaboración sobre todo ante las personas mayores, podemos destacar la variabilidad de la conducta mostrada por algunos grupos de conductores en las distintas situaciones o ante los usuarios considerados.

Así, el hábitat, el sexo, la exposición al riesgo, los accidentes (como conductor o pasajero), o las multas recibidas (por cualquier tipo de infracción) no influyen de forma significativa sobre la conducta prosocial mostrada al volante ante conductores de diferentes **grupos de edad**. En cambio, la cooperación o ayuda al volante en función de la edad del otro conductor se ve influida por otras variables que a continuación señalamos.

Analizando las **Comunidades Autónomas** donde residen los encuestados, destacan sobre la media los conductores de Cantabria y los de Ceuta y Melilla por colaborar más cuando en el escenario vial interactúan con conductores de mediana edad o personas mayores. En cambio, los entrevistados de La Rioja muestran menos niveles de ayuda que el resto de comunidades, ante los conductores de los dos grupos de edad mencionados. No se observan diferencias por Comunidades en cuanto al comportamiento ante los conductores jóvenes.



Si nos centramos en la **edad**, a medida que ésta aumenta también lo hace el grado de cooperación ante los conductores jóvenes (Gráfica 42). Esta tendencia no se observa en la interacción con conductores de más edad (mediana edad o personas mayores).

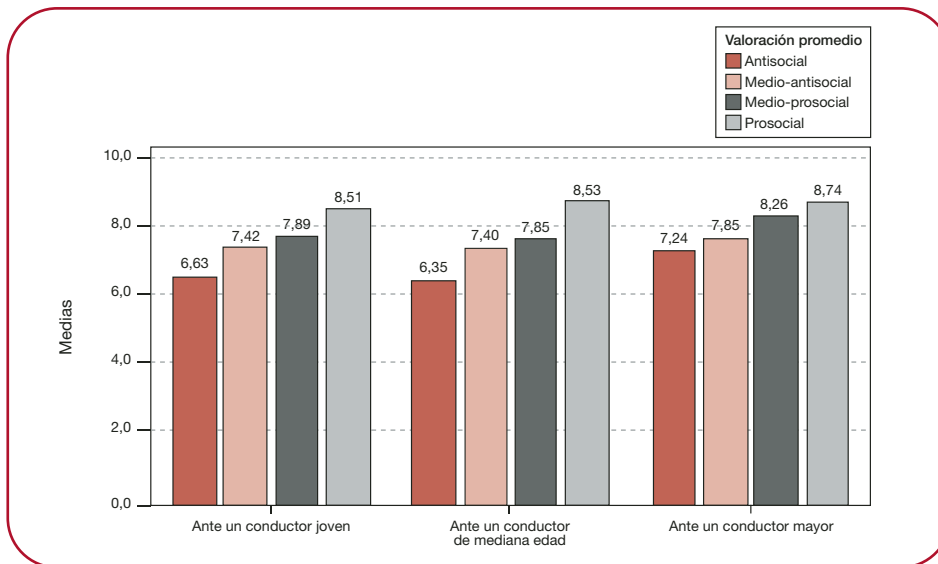


**Gráfica 42: Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante otros conductores de distintas edades, en función de la edad del conductor**

La **educación recibida** influye en la variación de la conducta de ayuda hacia conductores de diferentes edades. En este sentido, las personas que señalan haber recibido una educación escasa en afecto se diferencian de la tendencia media al señalar que ayudan de igual modo a conductores de mediana edad y personas mayores, y en menor medida cuando se trata de conductores jóvenes.

La frecuencia con la que los conductores llevan a cabo **conductas prosociales en su vida cotidiana** (prosocialidad vital) influye en la colaboración o ayuda al volante ante conductores de diferentes edades. Así, como

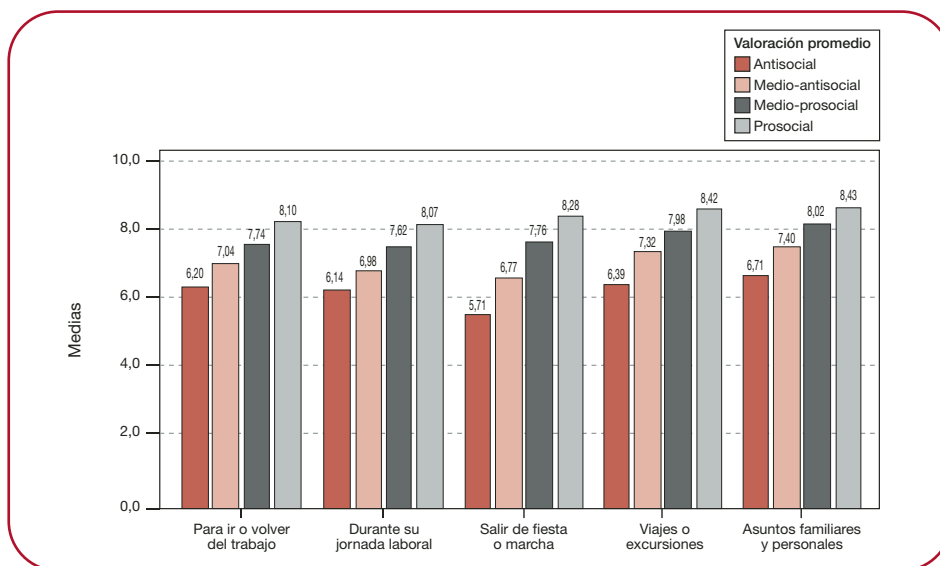
vemos en la Gráfica 43, en líneas generales, a medida que aumenta el grado de prosocialidad de los entrevistados se incrementan también las conductas de ayuda y colaboración con los tres grupos de edad contemplados.



**Gráfica 43: Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante conductores de distintas edades en función de la tendencia prosocial vital**

Si analizamos con detalle el grado de colaboración al volante en función del **tipo de desplazamiento**, observamos cambios cuando analizamos algunas variables. Así, si nos centramos en el **tamaño de la población** de residencia (hábitat), podemos destacar que los entrevistados que residen en zonas de entre 100.001-500.000 habitantes colaboran en mayor medida cuando realizan viajes o excursiones. Asimismo, aquellos que residen en poblaciones de más de 500.000 habitantes se manifiestan menos prosociales que el resto cuando se desplazan por motivos laborales. Centrándonos en la **Comunidad Autónoma**, los conductores de Cantabria y Navarra destacan por una mayor prosocialidad cuando se desplazan por motivos laborales. Por otro lado, los conductores de Navarra y Asturias son los más prosociales en desplazamientos festivos (fiesta o marcha/viajes o excursiones). Los conductores de Extremadura son los que menos niveles de conducta prosocial manifiestan en todos los tipos de desplazamiento.

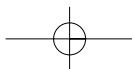
Si tenemos en cuenta la **edad** de los conductores, y su grado de colaboración en función del tipo de desplazamiento, observamos que, si bien la tendencia general se mantiene en todos los tipos de desplazamientos, los conductores de 56-65 años son quienes más colaboran cuando se desplazan por motivos personales o familiares, mientras que los jóvenes y los mayores de 65 años muestran menos colaboración que el resto de conductores en este mismo tipo de desplazamiento. En el resto de desplazamientos no influye la edad sobre el grado de colaboración manifestada en el escenario vial. Si consideramos la **exposición al riesgo** de los entrevistados, únicamente observamos diferencias significativas cuando los conductores se desplazan *en misión o in itinere*. Así, aquellos con una mayor exposición al riesgo (alta y muy alta) señalan mayores niveles de cooperación al volante en este tipo de desplazamientos.



**Gráfica 44: Variación en el comportamiento prosocial de los conductores en diferentes desplazamientos en función de la tendencia prosocial vital**

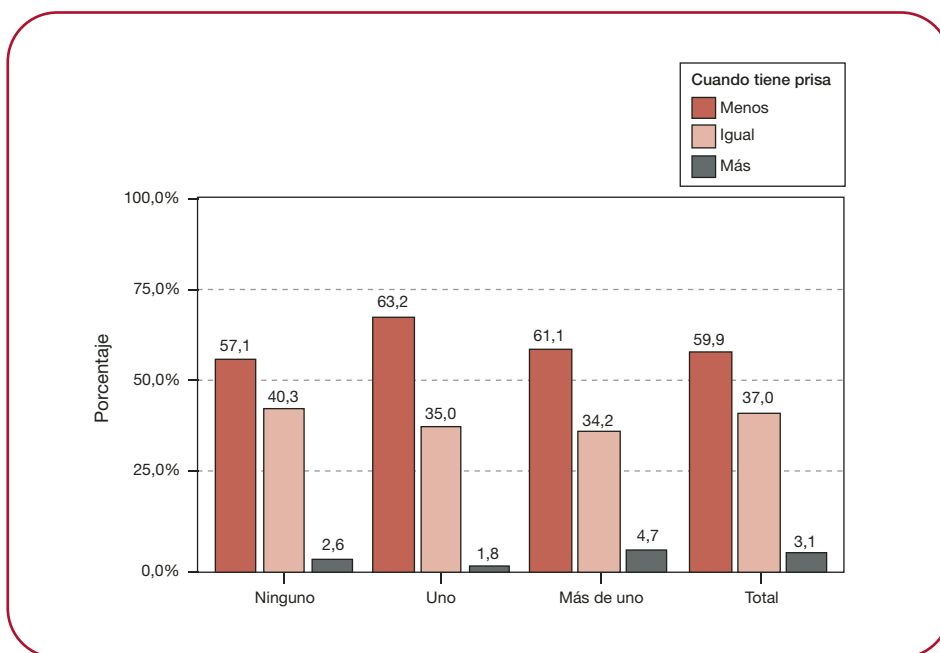
Por otro lado, teniendo en cuenta la frecuencia de realización de conductas prosociales en el contexto vital, es decir, la **prosocialidad vital**, constatamos que los conductores con tendencia antisocial indican menores niveles de colaboración en todos los tipos de desplazamiento estudiados, principalmente cuando salen de fiesta o marcha (Gráfica 44).





El **sexo**, los **accidentes de tráfico sufridos** (tanto en el rol de conductor como en el de pasajero), las **multas** recibidas (incluidas las de aparcamiento) o la **educación recibida**, no influyen de forma significativa en la conducta de ayuda al volante teniendo en cuenta los distintos tipos de desplazamientos.

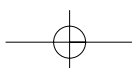
La frecuencia de realización de conductas prosociales, es decir, la prosocialidad de los conductores españoles en determinadas circunstancias varía en función de algunas de las variables estudiadas. En este sentido, las mujeres, los jóvenes de 18-35 años, los residentes en poblaciones de 100.001 - 500.000 habitantes, los conductores de Castilla León, los conductores de vehículos deportivos, los que han recibido una educación con mucha afectividad, y aquellos con tendencia antisocial, indican en mayor medida que,

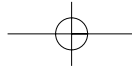


**Gráfica 45: Variación en el comportamiento prosocial de los conductores cuando tienen prisa, en función del historial de accidentes**

cuando tienen prisa, es menor su nivel de ayuda o colaboración con el resto de conductores.

En cambio, los que han recibido más de una multa (exceptuando las de aparcamiento), y las personas que han sufrido más de un accidente de tráfico como conductor o





pasajero (Gráfica 45), los conductores de Galicia, y los que recibieron una educación inconsistente, señalan que cuando tienen prisa son más prosociales.

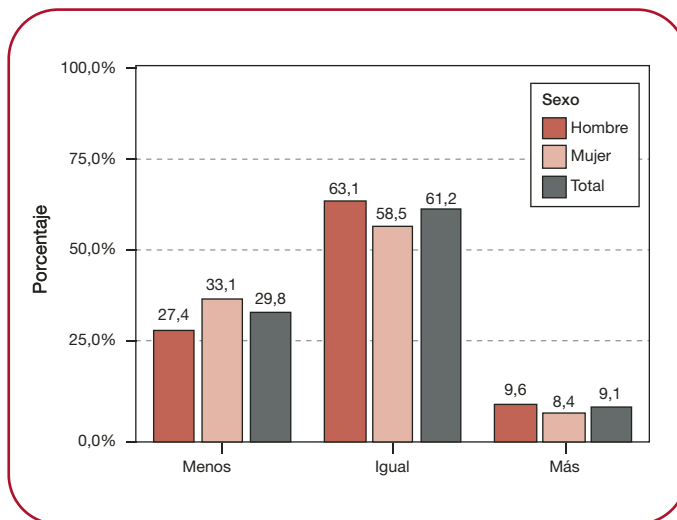
Por último, no modifican su grado de colaboración los conductores de Asturias y Murcia, los hombres, las personas de 46-65 años, los que no han sufrido ningún accidente, los que recibieron una educación autoritaria-violenta, y los grupos con tendencia al comportamiento prosocial.

Las multas recibidas durante los tres últimos años por aparcamiento indebido no influyen de forma significativa sobre el grado de cooperación con los demás conductores cuando el entrevistado tiene prisa.

La conducta prosocial al volante no varía de forma significativa **cuando los conductores tienen prioridad** si nos fijamos en el tipo de vehículo que conducen habitualmente, en los accidentes sufridos (como conductor y como pasajero) o en las multas recibidas durante los tres últimos años (exceptuando las de aparcamiento).

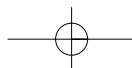
En cambio, aquellos entrevistados que residen en

poblaciones de más de 500.000 habitantes, los que residen en Castilla La Mancha, y los que indican que su educación fue poco afectiva, señalan que, cuando tienen prioridad, su grado de colaboración con otros conductores es mayor.

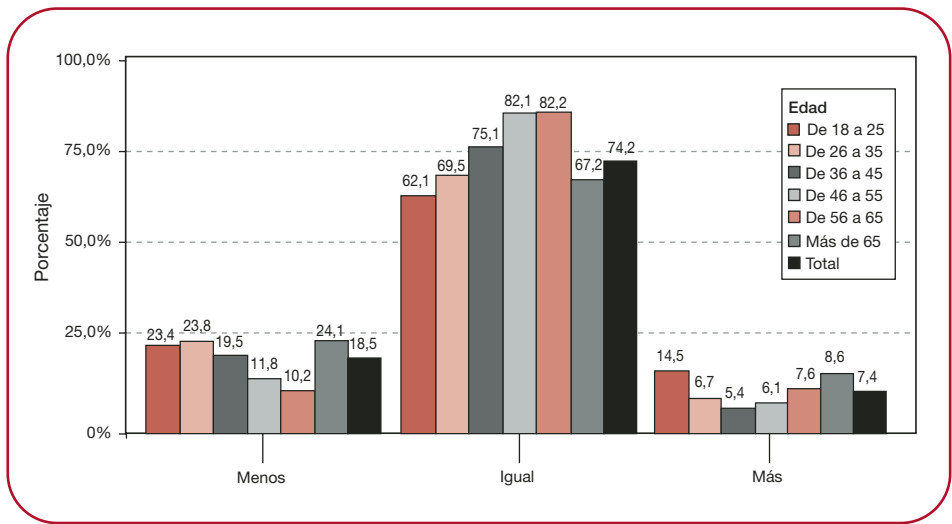


**Gráfica 46: Variación en el comportamiento prosocial de los conductores cuando tienen prioridad, en función del sexo**

Por el contrario, la conducta prosocial en estas circunstancias disminuye sobre todo en el caso de los conductores de Aragón, las mujeres (Gráfica 46), los que tienen entre 26-35 años, aquellos que han recibido más de

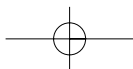


una multa por aparcamiento, las personas que señalan haber recibido una educación basada en el afecto, y los grupos con tendencia antisocial (antisocial y medio-antisocial). Dentro del grupo de jóvenes de 18-25 años observamos dos tendencias: un grupo que destaca por colaborar más si tiene prioridad y otro que señala la tendencia contraria. Por último, los residentes en poblaciones de hasta 10.000 habitantes, los conductores de Cantabria, las personas de 56-65 años de edad, los que reconocen haber recibido una educación con poco control o de tipo autoritaria-violenta, y los grupos con tendencia prosocial en su comportamiento vital indican que en estas circunstancias (si tienen prioridad) no modifican su conducta prosocial al volante. Las personas que residen en poblaciones de entre 20.001-100.000 habitantes, los hombres, y aquellos conductores que viven en Cataluña y Galicia, destacan en mayor medida por indicar que si **se encuentran en un atasco o cuando**



**Gráfica 47: Variación en el comportamiento prosocial de los conductores cuando se encuentran en un atasco o con tráfico denso, en función de la edad**

**el tráfico es denso** su grado de colaboración con los demás conductores es mayor. En cambio, aquellos conductores de poblaciones de entre 101.000-500.000 habitantes, los de edades comprendidas entre los 26-35 años, así como los residentes en Castilla La Mancha, Comunidad Valenciana, Extremadura, aquellos que



han recibido más de una multa durante los tres últimos años por aparcamiento indebido, los que han sufrido más de un accidente y los dos grupos con tendencia antisocial, reconocen que en estas circunstancias (cuando se encuentran en un atasco o cuando el tráfico es denso) colaboran en menor medida con el resto de conductores. Dentro del grupo de jóvenes de 18-25 años observamos dos tendencias: un grupo que destaca por colaborar más cuando se encuentra en un atasco o el tráfico es denso y otro que señala la tendencia contraria (Gráfica 47).

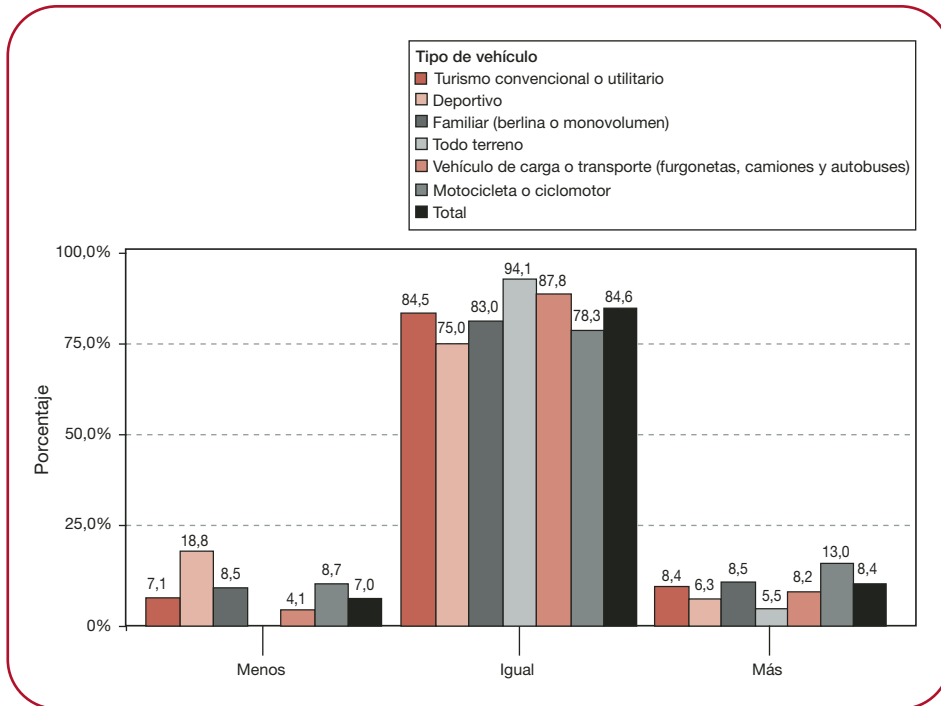
Los conductores de poblaciones con mayor número de habitantes (más de 500.000), las mujeres, los que tienen entre 46-65 años, aquellos de la Comunidad Autónoma de Castilla León y los conductores con tendencia prosocial destacan por no variar su prosocialidad al volante en estas circunstancias (cuando se encuentran en un atasco o cuando el tráfico es denso).

Por último, el comportamiento en cuanto a prosocialidad se refiere no está influido de forma significativa en un atasco o cuando el tráfico es denso en función del tipo de vehículo, las multas recibidas durante los tres últimos años (exceptuando las de aparcamiento) y el tipo de educación recibida.

El comportamiento prosocial cuando los conductores **viajan solos** no se ve influido de forma significativa cuando atendemos al sexo, los accidentes sufridos (como conductor y como pasajero), las multas recibidas durante los tres últimos años (incluyendo las de aparcamiento), el tipo de educación recibida o la frecuencia con la que llevan a cabo conductas prosociales a nivel general vital.

En cambio, aquellos conductores de 18-25 años, los de Extremadura y los que residen en poblaciones de entre 20.001-100.000 habitantes señalan que, cuando viajan solos, colaboran o cooperan más con los demás usuarios de la vía. Los que residen en poblaciones de 10.001-20.000 habitantes, los conductores de Cantabria y Castilla La

Mancha, aquellos de 26-35 años de edad y las personas que conducen vehículos deportivos son menos prosociales en estas circunstancias de conducción en solitario (Gráfica 48).



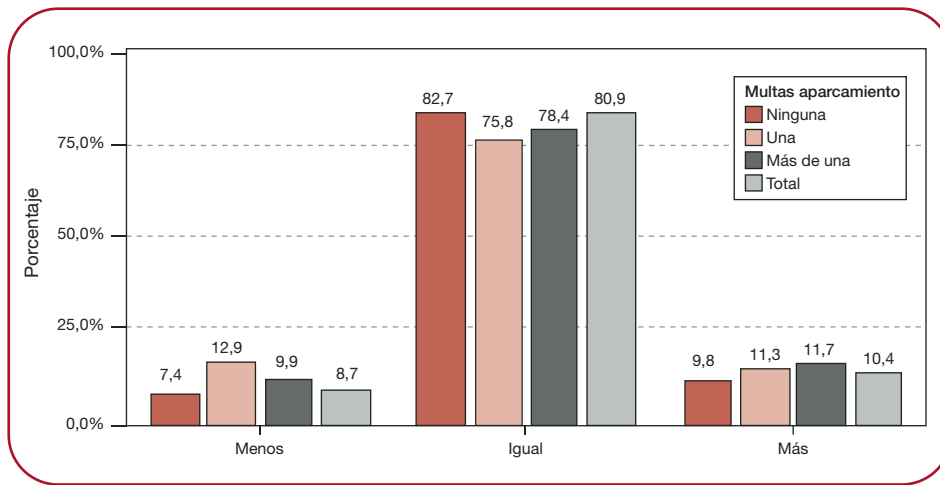
**Gráfica 48: Variación en el comportamiento prosocial de los conductores cuando conducen solos, en función del tipo de vehículo**

Por último, las personas que residen en poblaciones de más de 500.000 habitantes, los conductores del País Vasco, los que tienen 56-65 años y los conductores de todo-terreno, no varían su conducta bajo estas circunstancias.

La **conducción en ciudad**, en cuanto a la frecuencia de realización de conductas prosociales se refiere, no se ve influida por el tipo de vehículo que conducen, el tipo de educación recibida o el nivel de prosocialidad vital de nuestros conductores.

En cambio, aquellos que residen en poblaciones de 20.001-100.000 habitantes, los conductores de Galicia, los hombres, los que han sufrido más de un accidente de tráfico y aquellos que han recibido una multa durante los tres últimos años (tanto por cualquier infracción como por aparcamiento) reconocen que cooperan menos cuando conducen por ciudad.

Los conductores mayores de 65 años indican mayores niveles de colaboración cuando circulan por ciudad, mientras que aquellos conductores que residen en poblaciones de 10.001-20.000 habitantes, los que tienen entre 46-65 años y los que indican no haber recibido multas por aparcamiento durante los tres últimos años señalan que, en ciudad, su prosocialidad al volante no varía de forma significativa (Gráfica 49).



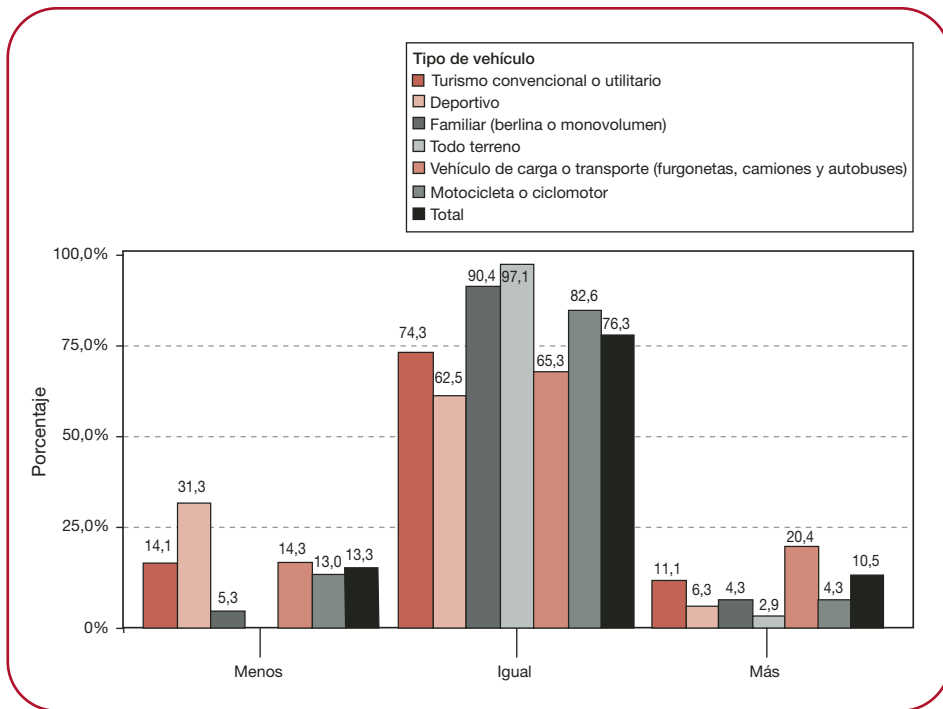
**Gráfica 49: Variación en el comportamiento prosocial de los conductores cuando conducen en ciudad, en función de las sanciones recibidas por aparcamiento**

Dentro del grupo de jóvenes de 18-25 años observamos dos tendencias: un grupo que destaca por colaborar más cuando conduce por ciudad y otro que señala la tendencia contraria.

La frecuencia de realización de conductas prosociales, es decir, la prosocialidad **ante un conductor profesional** no se ve influida de forma importante si analizamos el sexo.

En cambio, los conductores que residen en Castilla La Mancha, los que habitualmente conducen vehículos de carga o transporte (Gráfica 50), aquellos que han recibido una multa por aparcamiento y los que señalan que su educación fue poco afectiva son quienes, en comparación con el resto de conductores, afirman que colaboran más ante un conductor profesional.

Por otro lado, aquellos que residen en poblaciones de 100.001-500.000 habitantes, los jóvenes de 18-25 años, los que han sufrido uno o más accidentes, aquellos que han



**Gráfica 50: Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un conductor profesional, en función del tipo de vehículo**

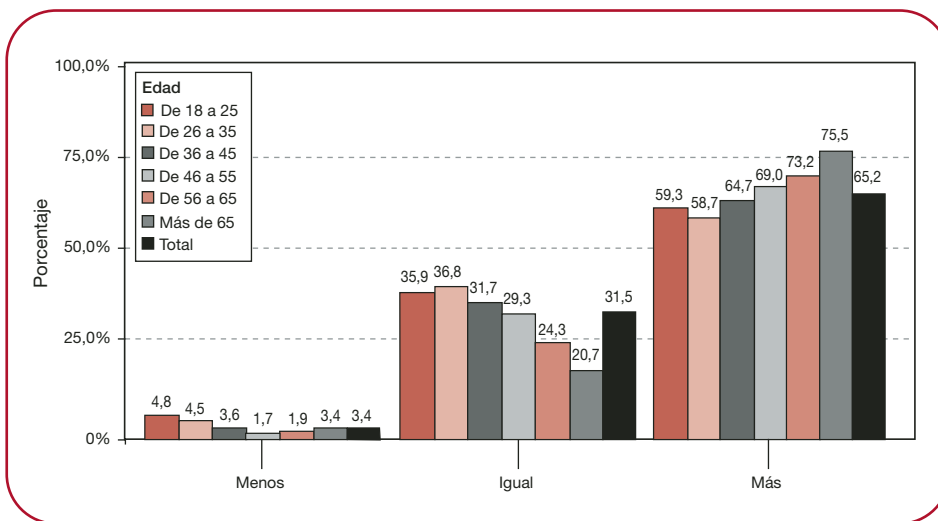
recibido más de una multa (incluyendo las de aparcamiento) durante los tres últimos años, los que habitualmente conducen vehículos deportivos o turismos convencionales, y aquellos que señalan que la educación que recibieron estaba basada en el control, manifiestan que cooperan en menor medida ante un conductor profesional.

Por último, destacan al señalar que no modifican su prosocialidad ante un conductor profesional los residentes en poblaciones de menos de 20.000 habitantes, los adultos de 46-55 años, los conductores de vehículos familiares y todo-terrenos, aquellos que no han sufrido ningún accidente, los que no han recibido ninguna multa por aparcamiento durante los últimos tres años, los residentes en las Comunidades de Andalucía y La Rioja y aquellos que son prosociales a nivel vital. Ante un **vehículo que lleva una L o es de autoescuela**, los conductores que residen en poblaciones de 100.001-500.000 habitantes, en Cataluña, Ceuta y Melilla, que tienen más de 55 años de edad, que recibieron una educación basada en el control o la poca afectividad y aquellos con

cierta tendencia antisocial (grupo medio-antisocial), indican que su conducta es más prosocial.

En cambio, los residentes en Navarra, Canarias, los conductores de vehículos de carga o transporte y aquellos caracterizados por una cierta tendencia prosocial (grupo medio prosocial) señalan, en mayor medida que el resto de conductores, que su grado de colaboración es menor ante un vehículo que lleva una L o es de autoescuela.

Por otro lado, los residentes en poblaciones de hasta 20.000 habitantes, de Cantabria o la Comunidad Valenciana, los jóvenes de 26-35 años (Gráfica 51), los que conducen vehículos familiares, o aquellos que son más prosociales en su vida diaria indican no variar su conducta de ayuda o colaboración en estas circunstancias.

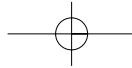


**Gráfica 51: Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un vehículo que lleva una L o es de autoescuela, en función de la edad**

En el caso de los conductores que dicen haber recibido una educación basada en el afecto (mucha afectividad) destacan dos grupos: uno que señala ser menos prosocial ante un vehículo con L o de autoescuela, y otro que indica no modificar su conducta ante este tipo de vehículos.

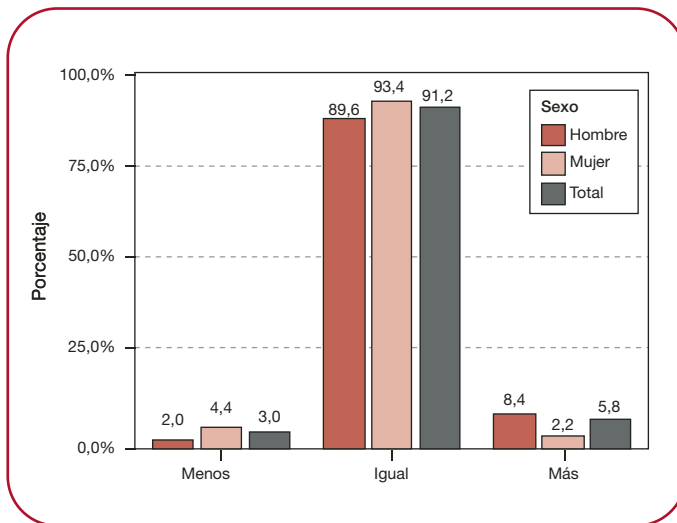
No hay diferencias significativas en función de los accidentes sufridos, las multas recibidas durante los tres últimos años (incluidas las de aparcamiento) o el sexo de los entrevistados.





El grado de colaboración o ayuda **ante un conductor del sexo contrario** no se ve influido de forma importante por las siguientes variables: tamaño de la población, accidentes sufridos, multas recibidas por aparcamiento durante los tres últimos años y educación recibida.

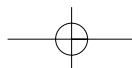
En cambio, los conductores de Castilla León, los jóvenes de 18-25 años y los que han recibido más de una multa (exceptuando las de aparcamiento) indican que colaboran en mayor medida ante un conductor del sexo contrario, mientras que los residentes en el País Vasco, aquellos conductores de todo-terrenos, las personas de 46-55 años, los que no han recibido ninguna multa (exceptuando las de aparcamiento), y los conductores prosociales a nivel vital no varían su conducta prosocial cuando se encuentran ante un conductor del sexo contrario.

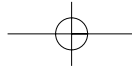


Los conductores de Canarias y Galicia, los que conducen turismos, y los del grupo medio-antisocial, indican menos colaboración ante un conductor del sexo contrario. Por último, destacamos que, ante un conductor del sexo

**Gráfica 52: Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un conductor de sexo contrario, en función del sexo**

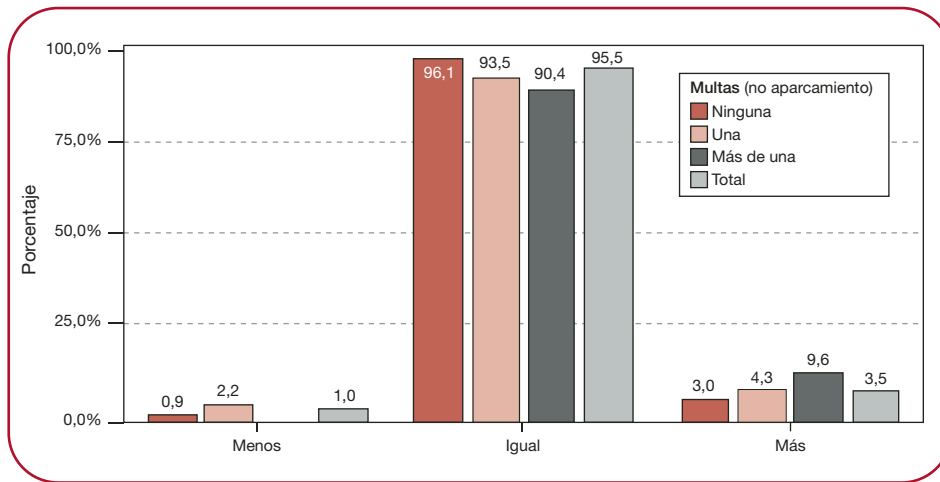
contrario, mientras que los hombres son más prosociales, las mujeres afirman ser igual o menos prosociales (Gráfica 52). Los conductores de Galicia y Baleares, los de 56-65 años, aquellos que han recibido más de una multa (exceptuando las de aparcamiento) durante los tres últimos años, y los que han recibido una educación caracterizada por mucho control, colaboran más cuando interactúan con un **coche pequeño**, mientras que los conductores de Canarias y aquellos que





han sufrido un solo accidente, se caracterizan en mayor medida por señalar lo contrario.

Por otro lado, no varían su conducta prosocial ante un coche pequeño los conductores de Castilla La Mancha, los de 36-45 años, aquellos que no han recibido ninguna multa (exceptuando las de aparcamiento) durante los tres últimos años (Gráfica 53) y aquellos que recibieron una educación inconsistente.

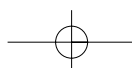


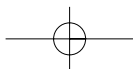
**Gráfica 53: Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un coche pequeño, en función de las sanciones recibidas (excepto las de aparcamiento)**

El tamaño de la población, el sexo, el tipo de vehículo, las multas recibidas por aparcamiento y la frecuencia de realización de conductas prosociales en la vida diaria no influye de forma significativa en la conducta prosocial mostrada ante un coche pequeño.

**Ante un coche viejo** no varía de forma significativa la conducta prosocial de los conductores en función del sexo, la edad, los accidentes sufridos, las multas recibidas durante los tres últimos años (incluyendo las de aparcamiento), o la frecuencia de realización de conductas prosociales en el contexto vital (prosocialidad vital).

Sin embargo, los conductores que residen en poblaciones de más de 500.000 habitantes, los que habitualmente conducen deportivos o vehículos de dos ruedas, y aquellos que indican que su educación estuvo basada en el control destacan, sobre el resto de conductores, por manifestar que colaboran en mayor medida ante un coche viejo.





Finalmente, los conductores de Canarias destacan por una menor colaboración ante un coche viejo.

**Ante un coche lujoso**, los conductores que viven en poblaciones de más de 500.000 habitantes, tienen 26-35 años, conducen vehículos deportivos, han recibido más de una multa por aparcamiento durante los tres últimos años, y aquellos caracterizados por cierta tendencia prosocial en su comportamiento vital (grupo medio-prosocial), son quienes señalan en mayor medida que su colaboración es menor ante un vehículo lujoso.

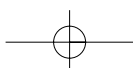
En cambio, ante un coche lujoso, no varían su conducta de colaboración al volante aquellos que residen en poblaciones de hasta 10.000 habitantes, los conductores de más de 65 años, los que conducen todo-terrenos, los que no han recibido ninguna multa por aparcamiento indebido durante los últimos tres años, los que señalan que su educación fue inconsistente, o aquellos que llevan a cabo conductas prosociales en su vida cotidiana con frecuencia (grupo prosocial).

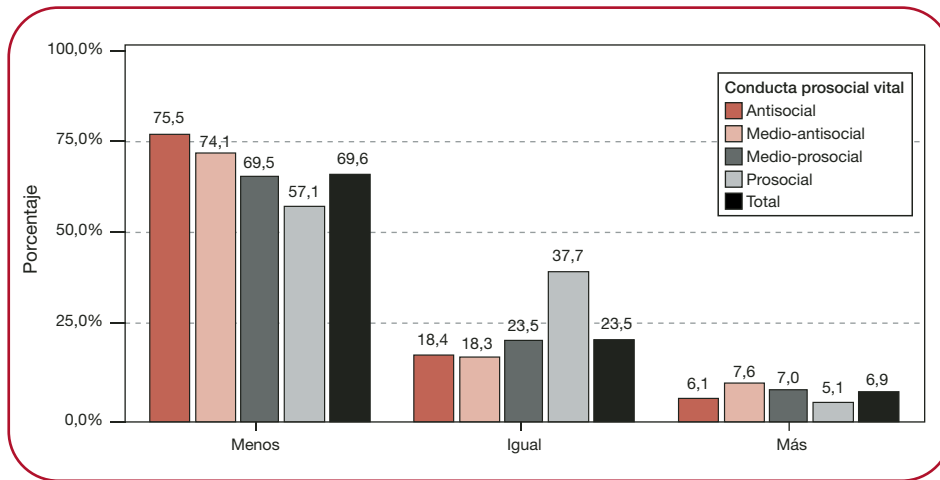
No es significativa la influencia en la conducta prosocial ante un coche lujoso de la Comunidad Autónoma, el sexo, el número de accidentes sufridos y las multas recibidas durante los tres últimos años (exceptuando aparcamiento).

Ante un **conductor desafiante o provocador**, las mujeres, los conductores de Canarias y Cataluña, y los que recibieron una educación con mucho control indican que colaboran en mayor medida que el resto de conductores.

En cambio, los que residen en Andalucía, Ceuta y Melilla, y aquellos que forman parte del grupo caracterizado por mostrar una tendencia conductual medio-antisocial destacan, por encima del resto de conductores, por señalar que su nivel de prosocialidad es menor ante un conductor desafiante o provocador (Gráfica 54).

Por otro lado, los conductores de Cantabria y La Rioja, los que recibieron una educación de tipo autoritaria-violenta, y aquellos que frecuentemente llevan a cabo





**Gráfica 54: Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un conductor desafiante o provocador, en función del perfil de prosocialidad vital**

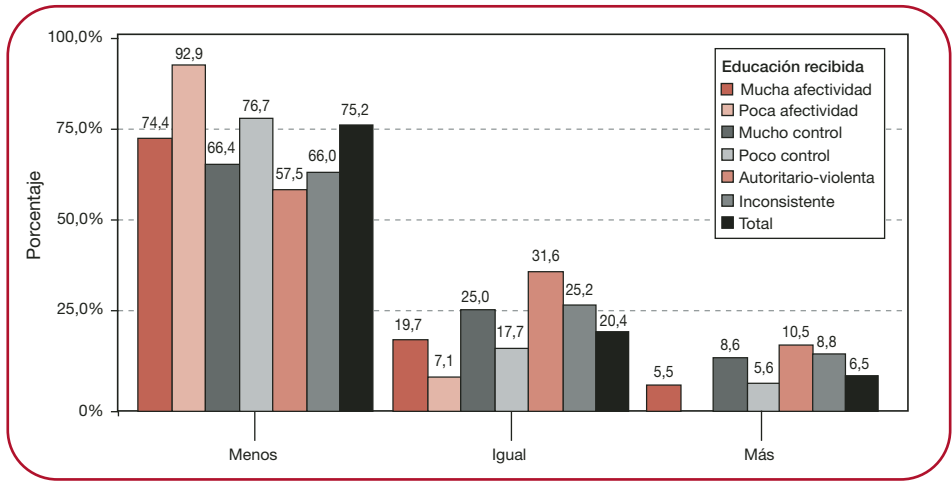
comportamientos prosociales (grupo prosocial), señalan que no varían su conducta prosocial ante un conductor desafiante o provocador.

La conducta prosocial que nuestros conductores muestran ante un conductor desafiante o provocador no está influida de forma significativa por el hábitat, la edad, el tipo de vehículo, los accidentes sufridos o las multas recibidas durante los tres últimos años (incluyendo aparcamiento).

El tamaño de población (hábitat), la edad, el tipo de vehículo y las multas recibidas durante los tres últimos años (incluyendo las de aparcamiento) no permiten establecer diferencias significativas en cuanto a la prosocialidad que los conductores muestran **ante un conductor agresivo**.

En cambio, las mujeres y los conductores de Aragón, Canarias, Castilla La Mancha y Cataluña indican que colaboran más ante este tipo de conductor.

Por otro lado, los entrevistados que residen en Andalucía, los que han tenido un accidente (como conductor o pasajero), recibieron una educación con poco afecto o poco control (Gráfica 55) y los que forman parte del grupo de conductores con tendencia antisocial (grupo medio antisocial) señalan, en mayor medida que el resto de conductores, que ante un conductor agresivo su colaboración o cooperación en el tráfico es menor.



**Gráfica 55: Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un conductor agresivo, en función del tipo de educación recibida**

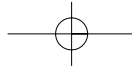
Por último, aquellos conductores que frecuentemente realizan conductas prosociales en su vida cotidiana (grupo prosocial) y los residentes en Cantabria, Murcia y La Rioja no varían su conducta prosocial cuando interactúan con un conductor agresivo.

**Ante un conductor infractor** no influye de forma significativa sobre la prosocialidad de los conductores: el tamaño de la población, el tipo de vehículo, los accidentes sufridos y las multas recibidas durante los tres últimos años (incluyendo las de aparcamiento).

En cambio, los entrevistados que residen en Cataluña, las mujeres y aquellos caracterizados por mostrar una tendencia prosocial (grupo medio-prosocial), indican ser más prosociales ante un conductor infractor.

Por el contrario, los conductores que residen en Andalucía, Galicia, los conductores mayores de 65 años, los que fueron educados con poca afectividad o poco control y aquellos que muestran una tendencia antisocial en su comportamiento (grupo medio antisocial), reconocen colaborar menos ante un conductor infractor.

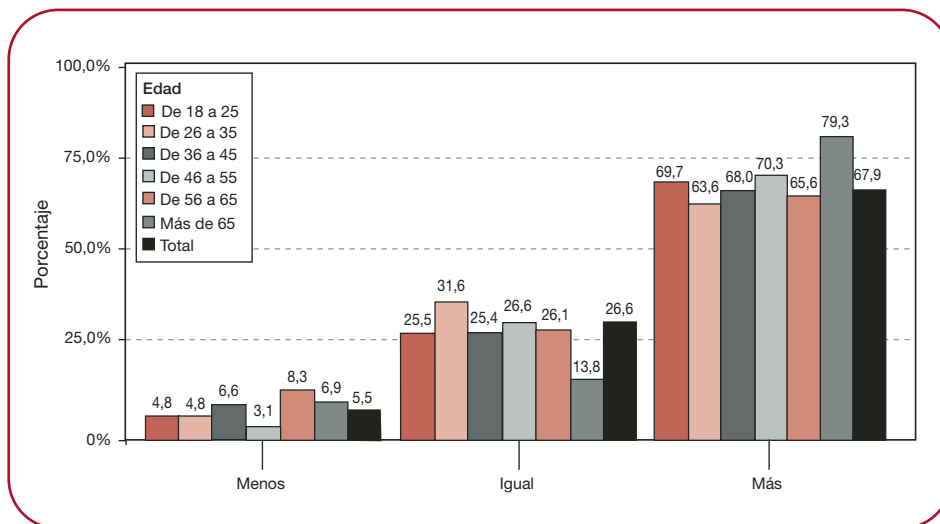
Por último, los conductores de Murcia, La Rioja y Cantabria, los de 56-65 años y aquellos educados con mucho control o de forma autoritaria-violenta no varían su comportamiento prosocial ante un conductor infractor.



**Ante un conductor con dificultades**, las personas que residen en poblaciones de 100.001-500.000 habitantes, los conductores de Ceuta, Melilla y Andalucía, los mayores de 65 años, aquellos que no han recibido ninguna multa (incluyendo las de aparcamiento) durante los tres últimos años y los que recibieron una educación con mucha afectividad o mucho control indican, en mayor medida que el resto de conductores, que su conducta prosocial es mayor (Gráfica 56).

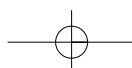
En cambio, reconocen que su colaboración o cooperación es menor ante un conductor con dificultades, los residentes en Canarias y Castilla León, los hombres, las personas de 56-65 años, aquellos que habitualmente conducen una motocicleta o ciclomotor y los que han recibido más de una multa (exceptuando las de aparcamiento) durante los tres últimos años.

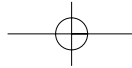
No varían su grado de cooperación ante un conductor con dificultades, los conductores de poblaciones de hasta 10.000



**Gráfica 56: Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un conductor con dificultades, en función de la edad**

habitantes, los que residen en Asturias, Cantabria y Comunidad Valenciana, aquellos que tienen entre 26-35 años, o los que recibieron un tipo de educación con poco control. En la variabilidad de la conducta prosocial ante un conductor con dificultades, no son significativas las siguientes variables:

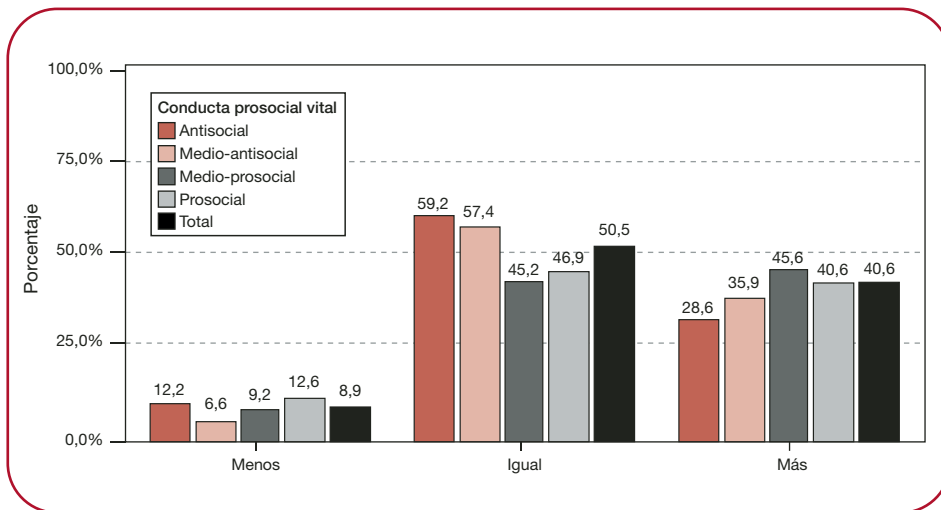




el número de accidentes sufridos y la frecuencia de realización de conductas prosociales en su ámbito vital (prosocialidad vital).

**Ante un conductor que se ha equivocado,** los

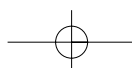
conductores de Andalucía, Extremadura, Navarra, Ceuta y Melilla, los mayores de 65 años, aquellos que conducen un turismo convencional, los que no han recibido ninguna multa durante los tres últimos años (incluyendo aparcamiento) y los conductores con tendencia prosocial (grupo medio-prosocial) indican que su conducta prosocial es mayor (Gráfica 57), mientras que los residentes en poblaciones de 20.001-100.000 habitantes, los de Asturias y la Comunidad Valenciana, aquellos que tienen entre 56-65 años, conducen todo-terrenos, o los que frecuentemente llevan a cabo conductas prosociales (grupo prosocial) indican lo contrario. Por su parte, los conductores de Baleares, Canarias, Cantabria, Cataluña, Murcia y La Rioja, aquellos que tienen entre 26-45 años de edad y los que con cierta frecuencia

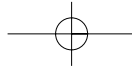


**Gráfica 57: Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un conductor que se ha equivocado, en función del perfil de prosocialidad vital**

realizan comportamientos antisociales (grupo medio antisocial), indican que no varían su grado de cooperación ante un conductor que se ha equivocado.

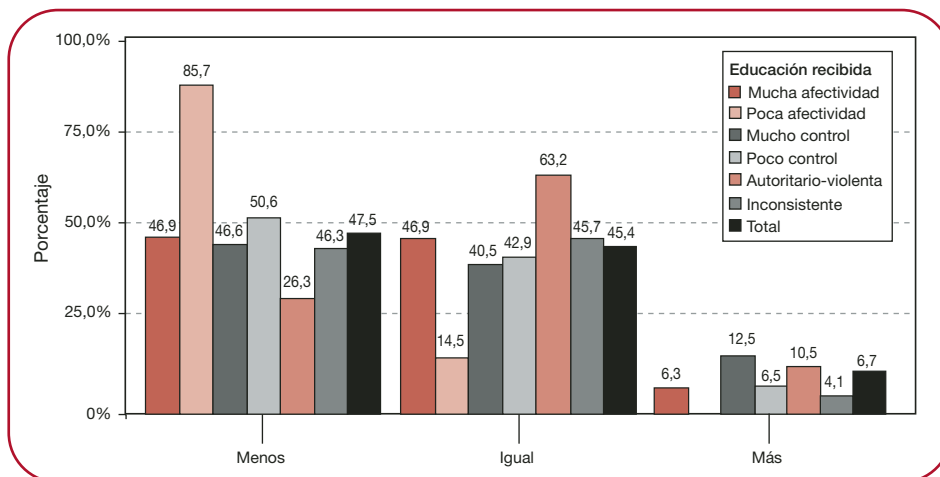
En la variabilidad de la conducta prosocial ante un conductor que se ha equivocado no influyen de forma significativa, el





sexo de los entrevistados, los accidentes sufridos o la educación recibida.

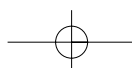
**Ante un conductor que ha cometido una infracción,** los conductores de Canarias y Aragón, junto con aquellos que dicen haber recibido una educación basada en el control afirman que colaboran más, mientras que los de Cataluña, los que no han recibido ninguna multa (excepto aparcamiento) durante los últimos tres años, los que han sido multados en más de una ocasión durante los tres años anteriores por aparcamiento indebido y aquellos cuya educación fue poco afectuosa, indican la tendencia contraria (Gráfica 58).



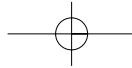
**Gráfica 58: Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un conductor que ha cometido una infracción, en función del tipo de educación recibida**

Los conductores de Madrid, Castilla León y La Rioja, los que han recibido una multa (exceptuando las de aparcamiento) durante los tres últimos años y aquellos cuya educación fue autoritaria-violenta señalan que no modifican su conducta prosocial ante un conductor que ha cometido una infracción. En la conducta prosocial mostrada ante un conductor que ha cometido una infracción no influye de forma significativa el tamaño de la población, el sexo, la edad, el tipo de vehículo habitual, los accidentes sufridos o la frecuencia de realización de conductas prosociales.

El sexo, la edad, el tipo de vehículo, las multas recibidas (incluyendo las de aparcamiento) durante los tres últimos







años y el tipo de educación recibida, no influyen de forma significativa en la manifestación de conductas prosociales de los conductores **cuando están de buen humor**.

En cambio, los que residen en poblaciones de 100.001-500.000 habitantes, aquellos que han sufrido más de un accidente o manifiestan cierta tendencia antisocial (grupo medio antisocial) indican que cuando están de buen humor su grado de colaboración con los demás conductores es mayor.

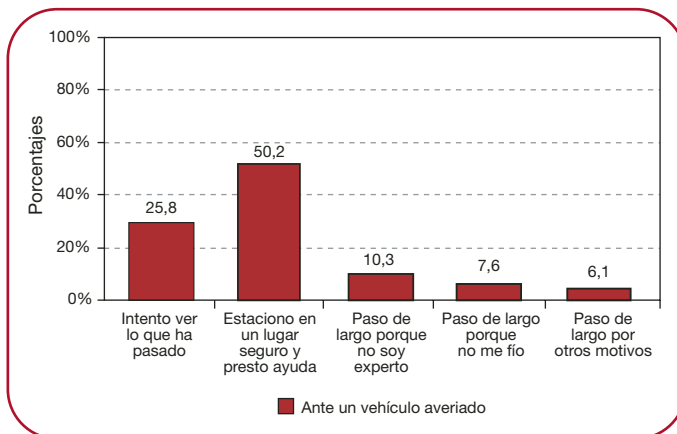
Por último, los conductores de Asturias, Canarias, La Rioja y los que tienen tendencia prosocial señalan no variar su conducta cuando están de buen humor.

#### 4.1.5 Conducta prosocial en tres situaciones específicas de tráfico

Otro de los objetivos de la encuesta fue averiguar el comportamiento de los conductores en tres situaciones concretas, a saber: ante un vehículo averiado, ante una infracción o error cometido por otro conductor y ante el hecho de que otro conductor ocupe una plaza de aparcamiento que hemos visto antes. En este sentido,

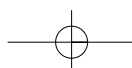
planteamos varias opciones de respuesta que reflejaban diferentes acciones o conductas.

**Ante un vehículo averiado**, como se puede observar en la Gráfica 59, cerca de la mitad de los



**Gráfica 59: Distribución porcentual de los conductores en función de su comportamiento ante un vehículo averiado**

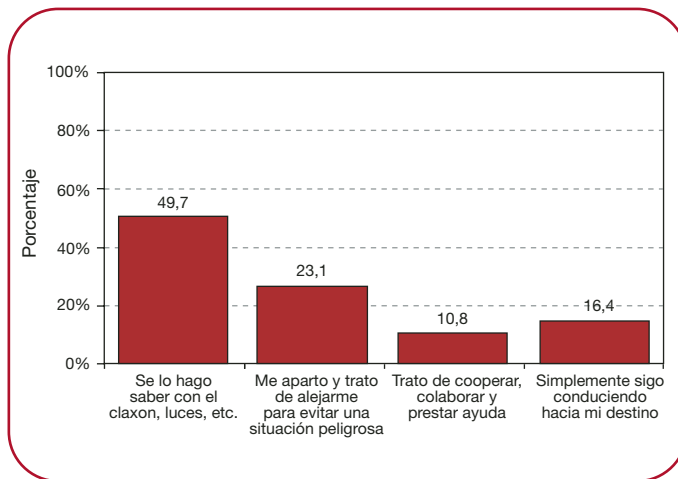
conductores señala que estaciona en un lugar seguro y trata de prestar ayuda. Por otro lado, el 25,8% indica que en estas circunstancias intenta ver lo que ha pasado, mientras que un porcentaje ligeramente menor de conductores (24%)



reconoce que pasa de largo, bien porque no es experto, porque se puede ver en una situación comprometida o porque no se fía. Otras de las razones citadas por los conductores para pasar de largo en esta situación son: "Ya habrán pedido ayuda", enfatizando en este caso la importancia del teléfono móvil, "Por miedo", aludiendo a determinados condicionantes (depende del tipo de carretera o de la hora, por ejemplo) o "Por seguridad", para no entorpecer el tráfico.

**Ante un error o infracción cometido por otro conductor**

(Gráfica 60) podemos observar que alrededor del 50% de los entrevistados señala que se lo hace saber con el claxon, con

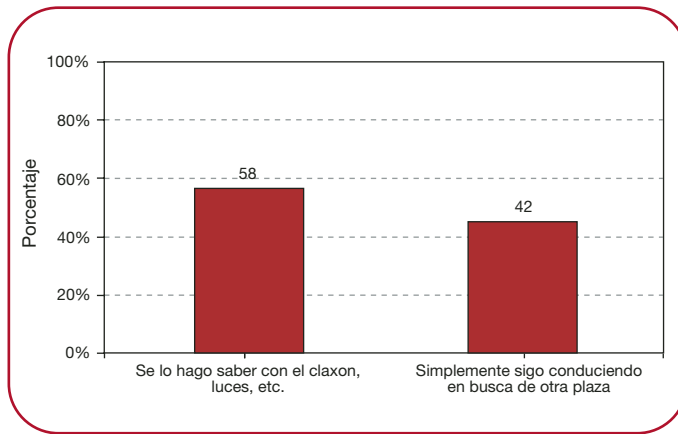
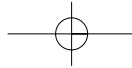


**Gráfica 60: Distribución porcentual de los conductores en función de su comportamiento ante un error o infracción cometida por otro conductor**

las luces o con gestos. Sin embargo, el 23,1% de los conductores afirma que se aparta y trata de alejarse lo antes posible para evitar verse implicado en una situación peligrosa o en un accidente. Por otro lado, mientras el

16,4% señala que sigue conduciendo y simplemente actúa como en cualquier otra situación, únicamente el 10,8% trata de cooperar, colaborar y prestar ayuda al otro conductor. En definitiva, la mayoría de los entrevistados, ante el error o infracción cometido por otro conductor, se decanta por comportamientos poco prosociales, pensando únicamente en no "buscarse" un posible problema que pudiera derivarse de la situación.

Otra situación de tráfico bastante habitual en nuestras calles es aquella en la que **otro conductor ocupa una plaza de aparcamiento que nosotros hemos visto antes**. En este caso, la respuesta o reacción de la mayoría de nuestros



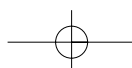
**Gráfica 61: Distribución porcentual de los conductores en función de su comportamiento ante un conductor que ocupa una plaza de aparcamiento que hemos visto antes**

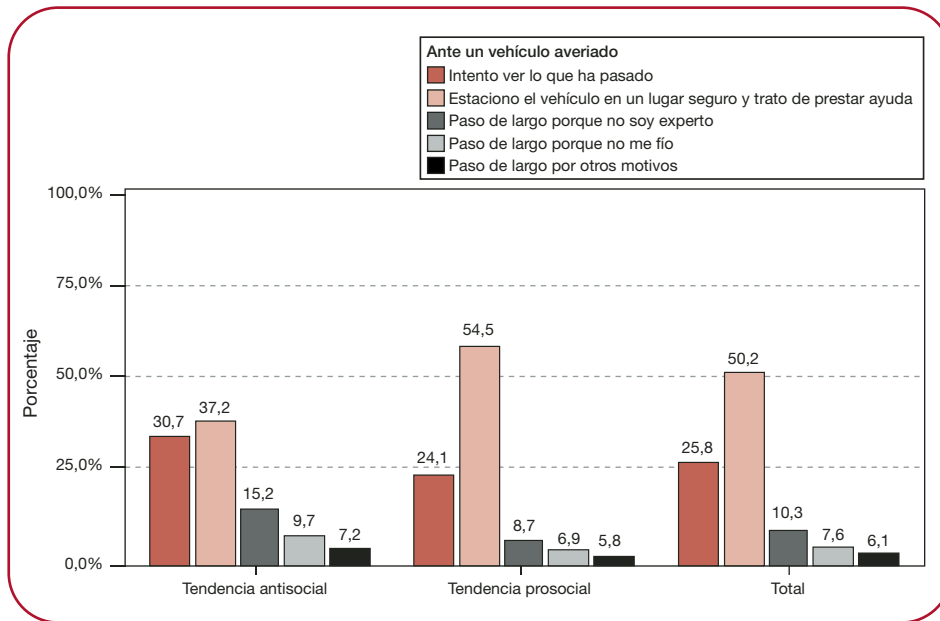
conductores (58%) es tocar el claxon, hacer luces o gestos para hacérselo saber, mientras que un porcentaje menor (42%) indica que simplemente sigue conduciendo en busca de otra plaza (Gráfica 61).

#### 4.1.5.1 Influencia de determinadas variables en la conducta prosocial en tres situaciones específicas de tráfico

Anteriormente (apartado 4.1.5), comprobamos que alrededor del 25% de los conductores señala que si se encuentra ante un **vehículo averiado “intenta ver lo que ha pasado”**. Las personas que en mayor medida se decantaron por esa opción de respuesta son los conductores de Castilla León, Galicia, Madrid, los adultos de 36-45, los que conducen habitualmente vehículos deportivos o vehículos de carga o transporte, las personas que no han recibido ninguna multa (exceptuando las de aparcamiento) durante los tres últimos años, aquellos que indican que su educación estuvo basada en el afecto, los que tienen tendencia antisocial en el tráfico (Gráfica 62) junto con los que se autoevalúan como conductores con cierta tendencia prosocial (grupo medio-prosocial).

Los conductores que señalan que en caso de encontrarse con un **vehículo averiado “estacionan el vehículo en un lugar seguro y tratan de prestar ayuda”** (recordemos que fue cerca de la mitad de los entrevistados) son en mayor medida de Aragón, Asturias, Castilla La Mancha, hombres, aquellos que tienen 46-55 años, conductores de vehículos familiares, motocicletas o ciclomotores, han sufrido más de





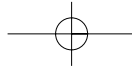
**Gráfica 62: Distribución porcentual del comportamiento de los conductores ante un vehículo averiado, en función del perfil de prosocialidad en el tráfico**

un accidente, educados de forma inconsistente y los conductores prosociales en el tráfico.

En cambio, los conductores que en esta situación (**ante un vehículo averiado**) **pasan de largo debido a su inexperiencia** son sobre todo los conductores de la Comunidad Valenciana, Navarra, las mujeres, los que tienen entre 26-35 años, los que conducen turismos, las personas que no han sufrido ningún accidente, los que recibieron una educación con poco control, los que se caracterizan por una tendencia antisocial en su comportamiento como conductores y los que se autoevalúan como conductores poco prosociales (grupo medio antisocial).

**Pasan de largo si ven un vehículo averiado porque no se fían** en mayor medida, los conductores de Cantabria, Ceuta y Melilla, los que habitualmente conducen un vehículo de dos ruedas, los conductores antisociales en el tráfico y aquellos que se autoevalúan como conductores poco prosociales (grupo medio antisocial).

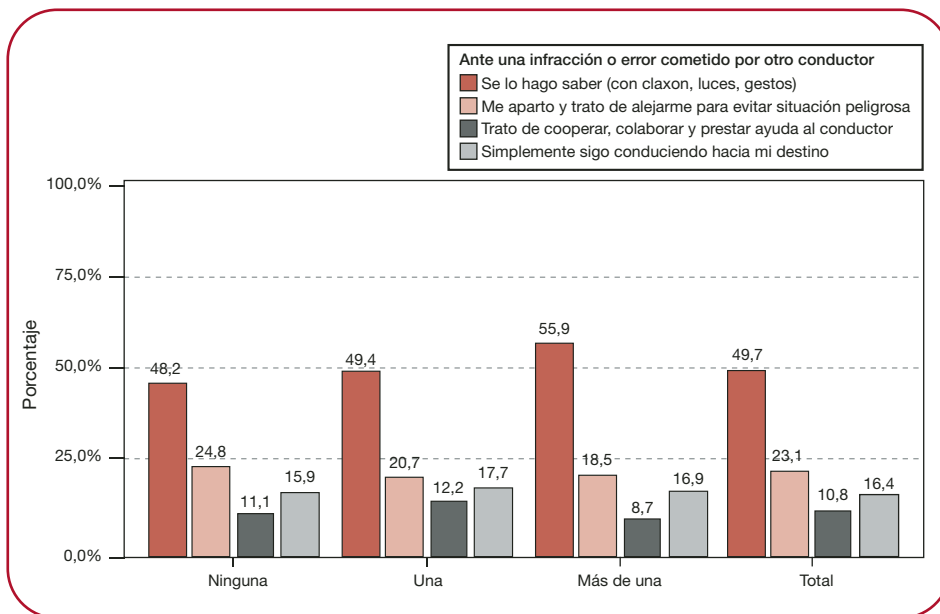
**Otros motivos para justificar la conducta de pasar de largo ante un vehículo averiado** son argumentados en



mayor medida por los conductores de la Comunidad Valenciana y de Extremadura.

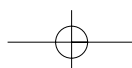
El tamaño de la población o las multas recibidas por aparcamiento indebido durante los tres últimos años, no influyen de forma significativa en la respuesta de los conductores ante un **vehículo averiado**.

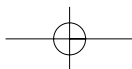
Recordemos que aproximadamente la mitad de los conductores señaló que **ante un error o infracción cometido por otro conductor “se lo hacen saber con el claxon, las luces, gestos, etc.”**. Los conductores que en mayor medida señalan esta opción son los que residen en poblaciones de 10.001-20.000 habitantes, los conductores de Madrid, Murcia, Ceuta y Melilla, aquellos que han recibido más de una multa por aparcamiento durante los tres últimos años (Gráfica 63), los que indican que su educación estuvo



**Gráfica 63: Distribución porcentual del comportamiento de los conductores ante una infracción o error de otro conductor, en función de las sanciones recibidas por aparcamiento indebido**

basada en el afecto, los entrevistados que manifiestan una tendencia antisocial en las conductas llevadas a cabo en el contexto del tráfico y los que se autoevalúan como conductores prosociales (grupo medio prosocial). Por otro lado, cerca del 23% de conductores señala que si un conductor comete un error o una infracción su reacción





sería **“apartarse y tratar de alejarse para evitar verse implicados en una situación peligrosa o incluso un accidente de tráfico”**. Son, sobre todo los conductores de Cantabria, los que no han recibido ninguna multa por aparcamiento durante los tres últimos años y los del grupo medio-antisocial.

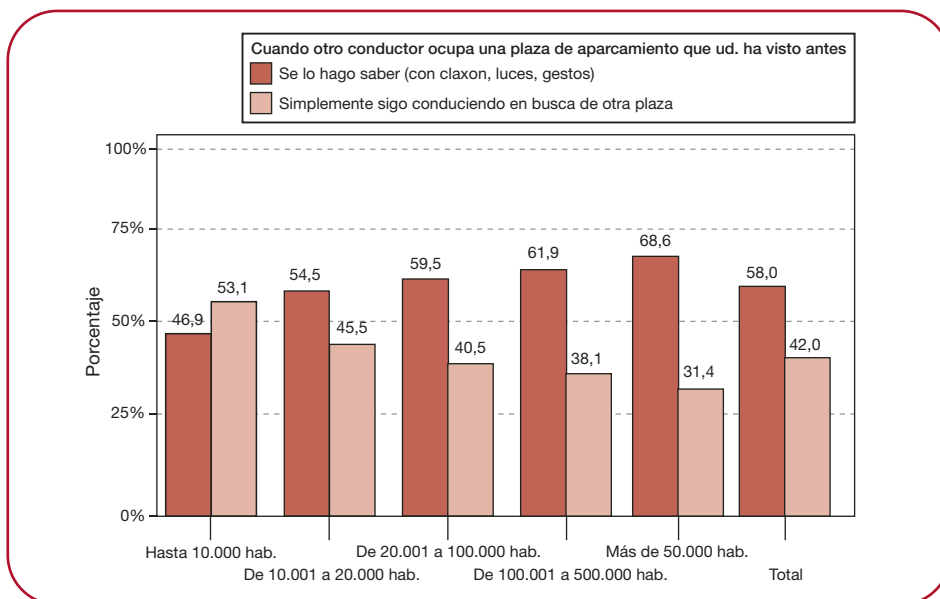
Como vimos, cerca del 11% de los encuestados señaló que ante el error o infracción cometido por otro conductor **“trata de cooperar, colaborar y prestar ayuda al conductor”**. En este caso, son sobre todo los residentes en poblaciones de más de 500.000 habitantes, los conductores de Aragón, Castilla La Mancha, Galicia, los que recibieron una educación basada en el afecto y aquellos que muestran una tendencia prosocial en el tráfico (12,4% frente al 10,8% del promedio), quienes se decantaron por esta opción.

Por último, el 16,4% de nuestros conductores señala que ante el error o infracción cometido por otro conductor **actúa como en cualquier otra situación, simplemente sigue conduciendo hacia su destino**. Los conductores que destacan en este sentido son los que residen en Baleares, Asturias y en la Comunidad Valenciana junto con los que recibieron una educación caracterizada por un escaso control y los que se evalúan como conductores antisociales (el 50% frente al promedio de 16,4%).

La edad, el sexo, el tipo de vehículo conducido habitualmente, los accidentes sufridos y las multas recibidas durante los tres últimos años (exceptuando las de aparcamiento), no influyen de forma significativa en el comportamiento mostrado por los entrevistados ante el error o infracción cometido por otro conductor.

Veíamos que un porcentaje mayoritario de conductores (58%) indica que si otro **conductor ocupa una plaza de aparcamiento que usted ha visto antes se lo hace saber con el claxon, las luces, gestos, etc.** En este grupo se

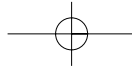
encuentran fundamentalmente los conductores que residen en poblaciones de más de 500.000 habitantes (Gráfica 64), los que viven en Baleares, Madrid, aquellos que han recibido más de una multa por aparcamiento indebido durante los últimos tres años (75,4% frente al 58% de promedio) y los que recibieron una educación basada en el afecto. Recordemos que el 42% de los conductores afirma que si otro conductor ocupa una plaza de aparcamiento que él había visto antes, **simplemente seguiría conduciendo en busca de otra plaza**. En este sentido, los conductores que se decantaron por esta opción de respuesta son sobre todo los que residen en poblaciones pequeñas (hasta 10.000 habitantes), los conductores de La Rioja, Cataluña,



**Gráfica 64: Distribución porcentual del comportamiento de los conductores ante un conductor que le quita la plaza de aparcamiento, en función del tamaño de la población de residencia**

Cantabria, aquellos que no han sido multados (incluyendo las sanciones por aparcamiento indebido) durante los tres últimos años y los que recibieron una educación de tipo autoritaria-violenta.

Para terminar, no influye de forma significativa, el sexo, la edad, el tipo de vehículo o los accidentes sufridos sobre el comportamiento de los entrevistados cuando otro conductor ocupa una plaza de aparcamiento que aquéllos vieron antes.

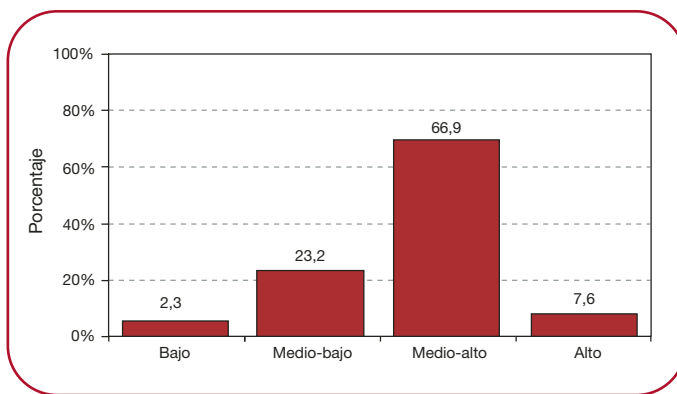


## 4.2 Análisis de percepciones

### 4.2.1 Valoración de la propia prosocialidad

#### 4.2.1.1 Altruismo

Una persona altruista es aquella que procura el bien ajeno aun a costa del propio. La puntuación media obtenida en



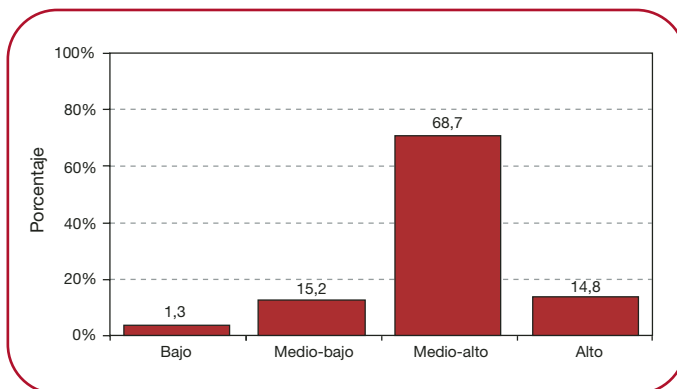
este caso ha sido de 6,48. Analizando con detalle las valoraciones, observamos que un porcentaje superior al 65% de conductores españoles se evalúa bastante altruista.

**Gráfica 65: Distribución porcentual de los conductores en función de su autovaloración en altruismo**

Como vemos en la Gráfica 65, alrededor del 25% de encuestados se considera poco altruista.

#### 4.2.1.2 Empatía

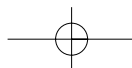
La empatía es la capacidad de ponerse en el lugar de otra persona, es decir, comprender y experimentar sentimientos



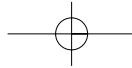
similares. Los conductores se consideran, en líneas generales, personas empáticas (puntuación media de 7). Concretamente, el 14,8% de nuestros conductores se

**Gráfica 66: Distribución porcentual de los conductores en función de su autovaloración en empatía**

considera muy empático y cerca del 70% se valora como una persona bastante empática. Como podemos observar en la Gráfica 66, son relativamente pocos los conductores que se han autoevaluado como personas poco empáticas.

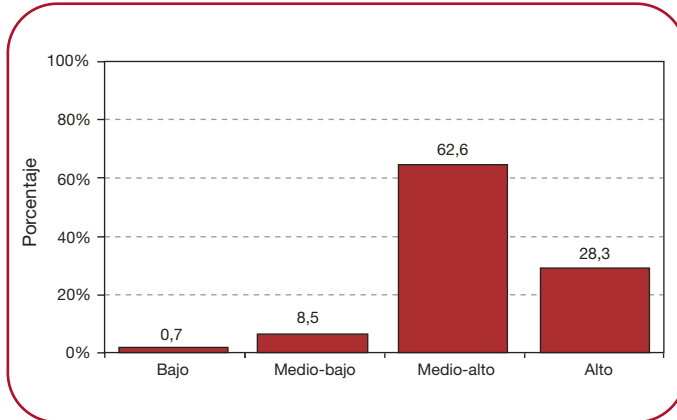






### 4.2.1.3 Asertividad

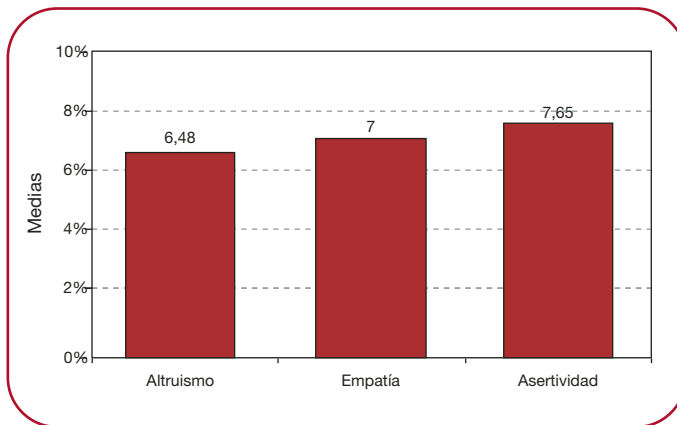
Una persona asertiva es aquella que expresa sus convicciones y defiende sus derechos respetando al mismo



**Gráfica 67: Distribución porcentual de los conductores en función de su autovaloración en asertividad**

tiempo los derechos de los demás. En este caso, es mayor la puntuación media que se asignan los conductores (7,65). Como vemos en la Gráfica 67, la mayoría de encuestados quedaría, según sus propias valoraciones, ubicado en el grupo caracterizado por una asertividad media-alta.

Como vemos en la Gráfica 68, las personas se valoran más asertivas y en menor medida empáticas y altruistas. Es decir, se evalúan más capaces de expresar sus

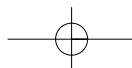


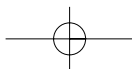
**Gráfica 68: Puntuaciones promedio en las autovaloraciones sobre altruismo, empatía y asertividad**

convicciones defendiendo sus derechos (respetando al mismo tiempo los de los demás) que de ponerse en el lugar del otro o de procurar el bien ajeno aun a costa del propio.

### 4.2.1.4 Prosocialidad en el ámbito vital

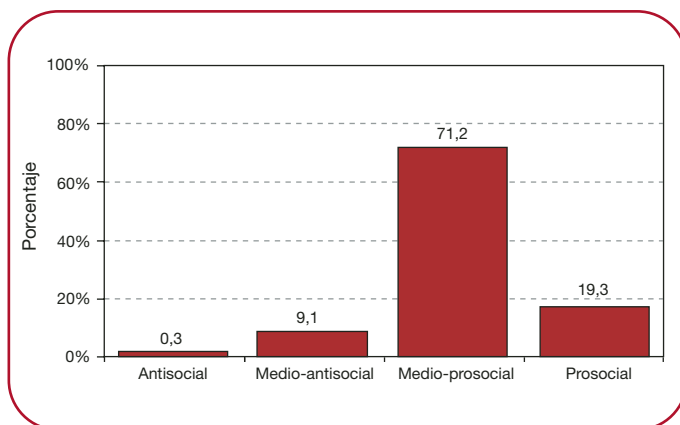
Una persona prosocial es aquella que manifiesta conductas de ayuda, solidaridad y cooperación, es decir, una persona que se preocupa mucho por los demás. La puntuación media obtenida en las autovaloraciones emitidas por los propios encuestados ha sido de 7,42.





Por tanto, a nivel vital los conductores señalan ser bastante prosociales.

Como podemos observar en la Gráfica 69, y tras la agrupación de las valoraciones que los propios sujetos han



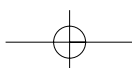
**Gráfica 69: Distribución porcentual de los conductores en función de su autovaloración en prosocialidad vital**

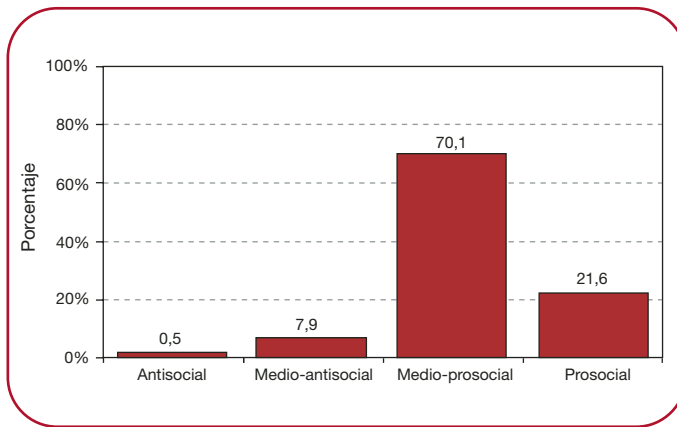
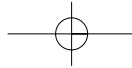
emitido acerca de su prosocialidad en el ámbito vital, la mayoría de conductores (71,2%) considera que dispone de una prosocialidad media. Cerca del 20% de los entrevistados se valora muy prosocial en su vida diaria, mientras que un preocupante 9,4% forma parte de los grupos que se reconocen con una baja prosocialidad o media antisocialidad vital.

#### 4.2.1.5 *Prosocialidad en el ámbito del tráfico*

En el contexto del tráfico, una persona prosocial se caracteriza por ayudar, cooperar y colaborar facilitando la conducción y circulación del resto de usuarios. La puntuación media procedente de las valoraciones que los conductores han realizado sobre su conducta prosocial en el tráfico varía respecto a la obtenida a nivel vital. En este sentido, los conductores se autoevalúan como más prosociales en el contexto vial que en el contexto general vital, valoraciones que van en la misma dirección a la frecuencia real de comportamientos. Así, mientras que a nivel vital la media es 7,42, en el contexto concreto del tráfico esta puntuación es 7,52.

En líneas generales, como vemos representado en la Gráfica 70, las puntuaciones presentan algunas diferencias respecto a la prosocialidad vital. En este sentido, el 21,6% de los conductores españoles considera que en el tráfico muestra





**Gráfica 70: Distribución porcentual de los conductores en función de su autovaloración en prosocialidad vial**

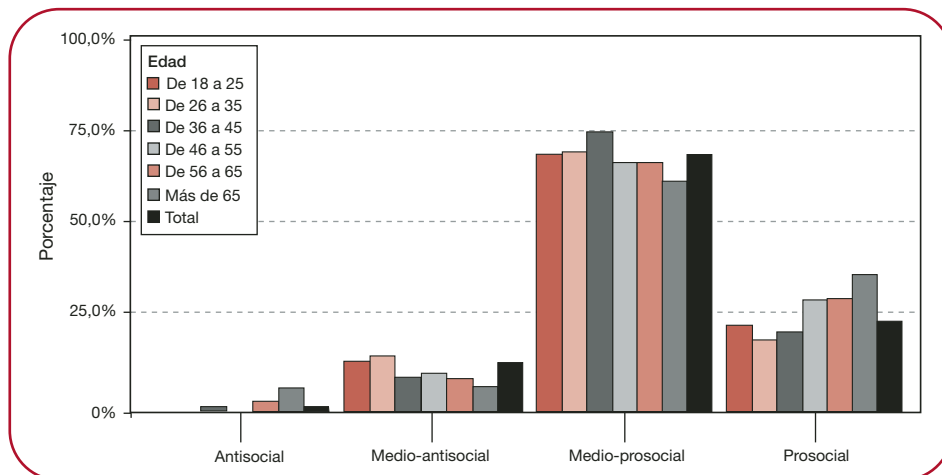
al 9,4% observado en el contexto vital).

comportamientos prosociales (frente al 19,3% en el caso de la prosocialidad vital). En el otro extremo, el 8,4% de los entrevistados se considera con cierta tendencia antisocial en el escenario vial (frente

**4.2.1.6 Influencia de determinadas variables en la valoración sobre la propia prosocialidad**

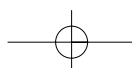
La edad y el sexo no influyen de forma significativa sobre las valoraciones de los encuestados acerca de su propia **prosocialidad vital**.

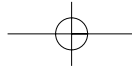
En cambio, encontramos algunos resultados si tenemos en cuenta cada una de las subescalas de forma independiente.



**Gráfica 71: Distribución porcentual de la autovaloración de los conductores en prosocialidad vial, en función del grupo de edad**

Así, las mujeres se autoevalúan más asertivas que los hombres. Ellos, en cambio, destacan por evaluarse con puntuaciones medio-bajas en empatía. Además, las personas de 46-65 años son quienes se autoevalúan como más altruistas y asertivas mientras que los mayores de 65 años





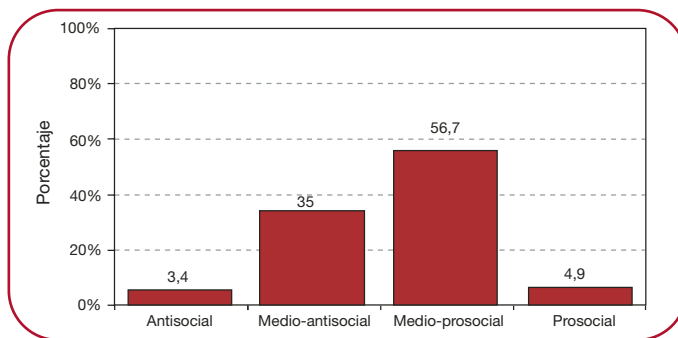
destacan por asumir en mayor medida niveles bajos de asertividad y empatía.

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

#### 4.2.2 Valoración de la prosocialidad de “los otros”

##### 4.2.2.1 Prosocialidad de “los otros” en el ámbito vital

En cuanto a la estimación sobre la prosocialidad de los demás destaca sobre todo, teniendo en cuenta la evaluación sobre la propia prosocialidad, la consideración de “los otros” como más

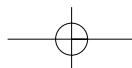


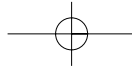
antisociales que uno mismo. En este sentido, la valoración media de los encuestados sobre la prosocialidad general vital del resto de la población española ha

**Gráfica 72: Distribución porcentual de los conductores en función de la valoración sobre la prosocialidad de los otros**

sido 5,87; como vemos una puntuación considerablemente menor a la evaluación de uno mismo (7,42).

De este modo, como se aprecia en la Gráfica 72, el 38,4% de “los otros conductores” forma parte del grupo caracterizado por una baja prosocialidad en el contexto vital, mientras que el 56,7% quedaría enmarcado en el grupo que



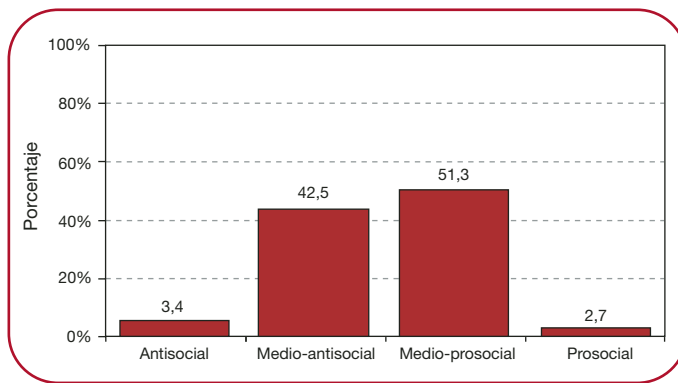


dispone de una prosocialidad media. Sin embargo, tan sólo el 4,9% de "los otros conductores" son, en opinión de los encuestados, personas prosociales.

**4.2.2.2. Prosocialidad de "los otros" en el ámbito del tráfico**

Las valoraciones que los encuestados han realizado acerca de cuán prosociales son el resto de conductores en el contexto del tráfico, reflejan datos similares a la evaluación emitida sobre la prosocialidad en el ámbito vital general.

Asimismo, los encuestados consideran que "los otros" son



menos prosociales en el tráfico que en el ámbito vital, siendo las medias 5,62 y 5,87, respectivamente. Además, como observamos en la Gráfica 73, un porcentaje superior de

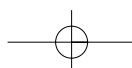
**Gráfica 73: Distribución porcentual de los conductores en función de la valoración sobre la prosocialidad de los otros como conductores**

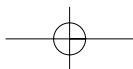
conductores (42,5%) queda enmarcado dentro del grupo de baja prosocialidad (medio antisocial). Es decir, los encuestados consideran que los "otros" son más antisociales en el contexto del tráfico que en el ambiente vital.

*4.2.2.2.1 Influencia de determinadas variables en la valoración sobre la prosocialidad de "los otros"*

**Prosocialidad general**

El tamaño de la población de residencia así como el sexo, el nivel de estudios o el número de accidentes sufridos no influyen de forma significativa sobre la valoración que los entrevistados han emitido acerca del nivel de **prosocialidad general de la población española**. En cambio, otras variables que pasamos a describir a continuación, permiten establecer resultados interesantes.





Así, los conductores que señalan en mayor medida que el comportamiento en general de la población española está marcado por una tendencia antisocial son los que residen en Canarias, La Rioja, Comunidad Valenciana, los jóvenes de 18-25 años, los conductores de todoterreno (el 53% frente al 38% del promedio), los que no están trabajando, aquellos conductores con una elevada exposición al riesgo (el 51% frente al 38% del promedio) y los que han sido multados en más de una ocasión durante los últimos tres años (incluyendo las de aparcamiento).

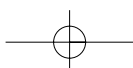
En cambio, las personas de Canarias, Cantabria, Castilla León, Murcia, País Vasco, las personas que se dedican a las tareas domésticas y los conductores con una exposición al riesgo muy baja, destacan sobre el resto de conductores por atribuir en mayor medida conductas prosociales al conjunto de la población española.

En el caso de los conductores de más de 65 años y de aquellos que recibieron un tipo de educación inconsistente, encontramos una doble tendencia: un grupo destaca por considerar a los demás como muy antisociales y otro que evalúa a los demás como muy prosociales.

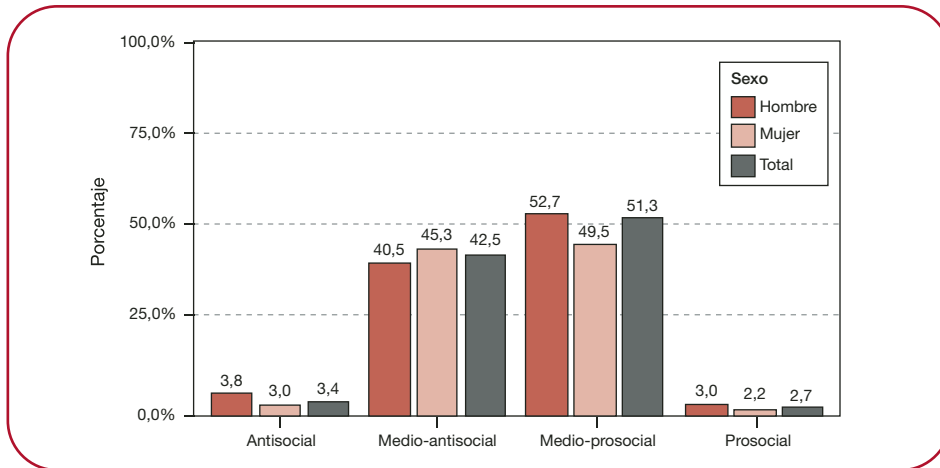
### **Prosocialidad en el tráfico**

A continuación describimos la influencia de una serie de variables sobre la valoración acerca de cuán **prosociales son los conductores españoles**.

De este modo, son sobre todo los que viven en la Comunidad Autónoma de Cantabria, las mujeres (Gráfica 74), los jóvenes de edades comprendidas entre los 26-35 años, los conductores de vehículos de carga o transporte (el 61% frente al 46% del promedio), aquellos con una alta exposición al riesgo, los que indican haber sufrido más de un accidente a lo largo de su vida (como conductor o pasajero) y los que han recibido más de una multa (incluyendo las de aparcamiento), quienes señalan



que los conductores españoles tienen tendencia a la realización de conductas antisociales en el contexto del tráfico.



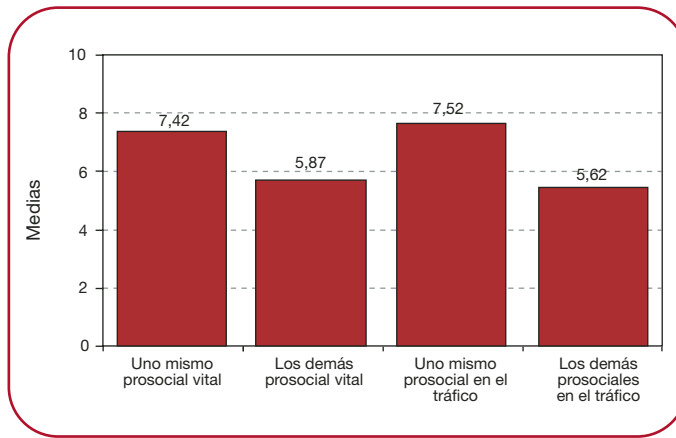
**Gráfica 74: Distribución porcentual de la valoración de los conductores sobre la prosocialidad de la población española, en función del sexo**

En cambio, los entrevistados que residen en poblaciones de entre 10.001-20.000 habitantes, los de las Comunidades Autónomas de Canarias, La Rioja, País Vasco, Castilla León, las personas de edades comprendidas entre 46-65 años, las personas que se dedican a las tareas domésticas, aquellos con estudios básicos, los conductores con una baja exposición al riesgo, los que no han sufrido accidentes ni como conductores ni como pasajeros y los que recibieron una educación basada en el afecto, señalan en mayor medida que los conductores españoles frecuentemente llevan a cabo conductas de ayuda y cooperación en el tráfico.

### Influencia de las autovaloraciones

En la Gráfica 75 presentamos las valoraciones medias obtenidas en las estimaciones sobre uno mismo y sobre los demás, tanto desde una perspectiva vital como en el contexto viario.

La correlación obtenida entre las valoraciones emitidas acerca de la propia prosocialidad vital y la estimación realizada sobre la prosocialidad en general de la población

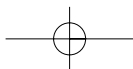


**Gráfica 75: Puntuaciones promedio de las valoraciones sobre la prosocialidad**

los datos en detalle, observamos que los que se consideran poco prosociales a nivel general (grupo denominado medio antisocial) son también quienes en mayor medida evalúan a la población española del mismo modo. Lo mismo sucede con el grupo de encuestados que se evalúa con una prosocialidad media; es decir, son quienes mayoritariamente ubican a la población española dentro de ese mismo grupo. Por último, dentro del grupo de personas que se definen más prosociales en el ámbito vital general, observamos dos subgrupos: unos destacan porque consideran al resto de personas del mismo modo (alta prosocialidad) y otro destaca por lo contrario (consideran que los demás son personas antisociales). La correlación entre las valoraciones emitidas acerca de la propia prosocialidad en el **tráfico** y la estimación sobre la prosocialidad en el tráfico del resto de la población es estadísticamente, significativa. Además, al igual que sucedía en el caso de la prosocialidad vital, de nuevo observamos la misma tendencia en el contexto del tráfico. De este modo, coincide la evaluación realizada sobre uno mismo con la consideración de la prosocialidad de los demás en el tráfico. Sin embargo, dentro del grupo que se autoevalúa en el tráfico como medio antisocial, destaca un subgrupo de conductores que evalúa a la población como más antisocial que ellos en el contexto del tráfico.

española revela diferencias estadísticamente significativas. En líneas generales, se observa una tendencia a evaluarse del mismo modo que se evalúa a las demás personas. Analizando





#### **4.2.2.3 Colectivos o grupos considerados más o menos prosociales en el tráfico**

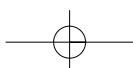
Los grupos considerados más **prosociales** por nuestros conductores son las mujeres (alrededor del 25% así lo estima) y las personas adultas (el 21% en este caso). Asimismo, un porcentaje considerable de conductores también considera prosociales en el contexto vial a los jóvenes (6,4%), los conductores profesionales (5,6%) y las personas mayores (5%).

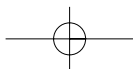
Por otro lado, los conductores españoles consideran a los jóvenes (un 38,7% así lo considera) y al colectivo de varones (12,8%) como los grupos más **antisociales** en el escenario vial. Asimismo, también atribuyen comportamientos antisociales a las personas mayores (7%) y a los conductores de transporte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

##### *4.2.2.3.1 Influencia de determinadas variables en la valoración realizada sobre los colectivos más y menos prosociales en el tráfico*

Los hombres opinan que los colectivos que más cooperan y ayudan en el tráfico son las personas adultas, las mujeres y los conductores profesionales (24%, 19,6% y 6,9% respectivamente). Las mujeres, por su parte, señalan que el propio colectivo de mujeres, los adultos y los jóvenes (31,5%, 19,9% y 6,3%) son quienes más conductas prosociales llevan a cabo en el contexto vial.

Considerando la edad de los entrevistados, podemos observar que los jóvenes de edades comprendidas entre los 18-25 años consideran que las mujeres, los adultos y los jóvenes son los grupos más prosociales en el tráfico. Aquellos que actualmente tienen entre 36-65 años incluyen, junto con las mujeres y los adultos, a los conductores profesionales; las personas de 46-55 años añaden el colectivo de hombres (6,1%) a los dos primeros (mujeres y adultos); y, aquellos con más de 65 años atribuyen mayor

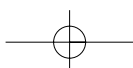
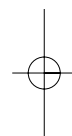
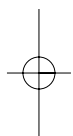


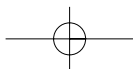


prosocialidad a las personas mayores (6,4%) en el escenario vial (además de a las mujeres y a los adultos).

Todos los conductores, excepto aquellos que habitualmente se desplazan en vehículos de dos ruedas, señalan como colectivos más prosociales en el tráfico a las mujeres y a los adultos. A los colectivos citados, los conductores de turismos añaden a los jóvenes y a los conductores profesionales; los que conducen vehículos deportivos, a los jóvenes, y los que conducen vehículos familiares o de carga o transporte, a los conductores profesionales. Por último, los conductores que suelen conducir motocicletas o ciclomotores consideran que las personas que más ayudan y cooperan en el tráfico son los peatones (20%), los motoristas (15%) y las mujeres (20%).

Si consideramos la exposición al riesgo de nuestros conductores, las mujeres y los conductores profesionales son señalados como los colectivos más prosociales en el tráfico. A estos, los conductores caracterizados por una exposición al riesgo muy baja, baja y alta, añaden el grupo de adultos. Por su parte, los conductores con una exposición media al riesgo, incluyen también a las personas mayores y a los jóvenes como los más prosociales en el escenario vial, mientras que los conductores con exposición al riesgo muy alta mencionan además a los jóvenes y a los adultos en el contexto del tráfico. Aquellos conductores que consideran que la población española tiene una cierta tendencia antisocial en sus comportamientos vitales señalan que los colectivos más prosociales en el tráfico son las mujeres, los adultos y los jóvenes. En cambio, los que atribuyen cierta prosocialidad a la conducta en general de los españoles destacan a las mujeres, adultos y conductores profesionales como los colectivos que más ayudan y colaboran en el contexto vial. Si atendemos a la frecuencia de realización de comportamientos prosociales en el contexto vial podemos observar que, los entrevistados caracterizados por manifestar una tendencia prosocial en su comportamiento (tanto a nivel vital como en el



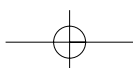


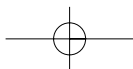
tráfico), señalan que las mujeres, los adultos y los jóvenes son los colectivos considerados más prosociales en el tráfico, es decir, quienes más cooperan y ayudan en este contexto. Asimismo, mientras los conductores con tendencia antisocial vital consideran que las mujeres, los adultos y los conductores profesionales son los más prosociales en el tráfico, los conductores con tendencia antisocial en el tráfico mencionan, junto a las mujeres y los adultos, a las personas mayores como los colectivos más prosociales en el escenario vial.

Las personas que señalan que el resto de conductores españoles tienen una tendencia antisocial en sus comportamientos viales, indican que los colectivos más prosociales en el tráfico son las mujeres, los adultos, los jóvenes y los conductores profesionales. Por otro lado, aquellos que consideran que los conductores españoles colaboran y cooperan en el tráfico (es decir, son prosociales), señalan que las mujeres, los jóvenes, los adultos y los conductores profesionales son más prosociales en el escenario vial. Tanto los hombres como las mujeres señalan como colectivos más **antisociales** en el tráfico a los jóvenes, los hombres y las personas mayores.

En el caso de la edad, mientras que los jóvenes de 18-35 años y los que tienen entre 56-65 consideran que los conductores más antisociales son los jóvenes, las personas mayores y los hombres, aquellos con edades comprendidas entre los 36 y los 55 años mencionan además de a los jóvenes y a las personas mayores a los conductores de transporte público. Por último, las personas mayores de 65 años consideran que los colectivos más antisociales en el tráfico son los jóvenes, los adultos y los hombres.

Si consideramos el tipo de vehículo, todos los conductores señalan que los jóvenes son el colectivo más antisocial. Además, los que conducen un turismo añaden a los hombres y a las personas mayores, los conductores de deportivos a las personas mayores; los que conducen vehículos familiares



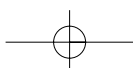


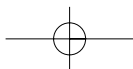
a los hombres y aquellos que conducen vehículos de carga o transporte, a los conductores de transporte público. Atendiendo a la exposición al riesgo de nuestros conductores, todos consideran que los jóvenes, los hombres y las personas mayores son los colectivos más antisociales en el tráfico. En cuanto a la tendencia prosocial o antisocial del comportamiento, mientras que en el caso de las conductas llevadas a cabo a nivel vital ambos grupos señalan como colectivos más antisociales a los jóvenes, las personas mayores y los hombres y los conductores con tendencia prosocial en el tráfico citan a los mismos, aquellos conductores que frecuentemente llevan a cabo conductas antisociales en el tráfico (tendencia antisocial) añaden a los grupos citados el de conductores de transporte público. Independientemente de la evaluación que los conductores han realizado acerca de la prosocialidad general o en el tráfico de la población española, han señalado los mismos grupos como colectivos más antisociales: jóvenes, hombres y personas mayores.

#### **4.2.3 Relación entre la frecuencia de realización de la conducta real y la estimación de dicha conducta**

Desde un punto de vista numérico, la correlación entre la frecuencia de realización de conductas altruistas, asertivas y empáticas a nivel general (vital y tráfico) y las puntuaciones procedentes de la autoevaluación acerca de estas tres dimensiones de la prosocialidad es baja aunque significativa, relación que se explica debido a que algunos grupos se desvían de la tendencia general.

De este modo, si analizamos los resultados desde un punto de vista categórico observamos datos interesantes. Así, los encuestados que forman parte del grupo de personas caracterizadas por una escasa realización de conductas **altruistas** se evalúan, en mayor medida que el resto, como personas que disponen de niveles medios-bajos de este rasgo





de personalidad (el 27,8% frente al 23,2% del promedio).

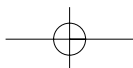
Además, aquellos que se caracterizan por puntuaciones altas en altruismo, también se definen como personas muy altruistas (el 23,7% frente al 7,6% del promedio).

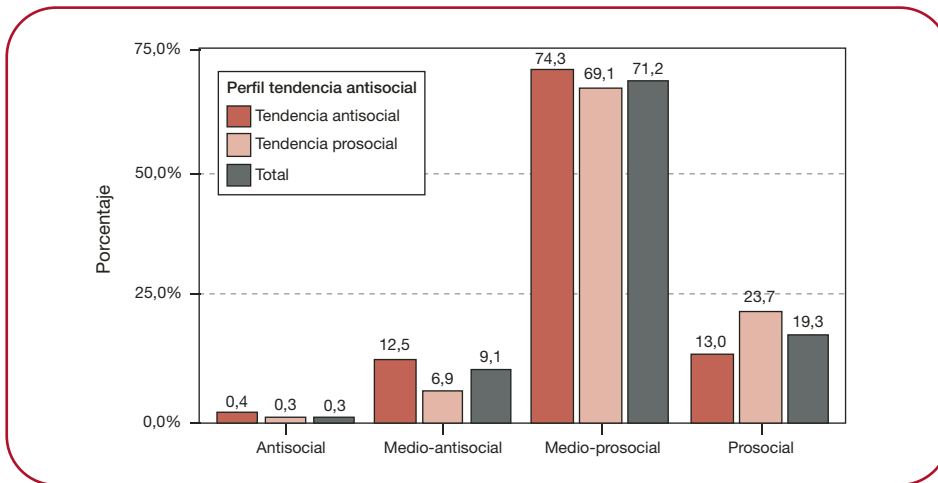
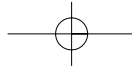
Por otro lado, las personas caracterizadas por la realización elevada de comportamientos **asertivos** son las que se otorgan puntuaciones más elevadas cuando estiman en qué medida son asertivas (37,2% frente al 28,3% del promedio). Dentro del grupo de personas con baja asertividad (nivel medio-bajo y bajo) destacan dos colectivos: aquel que se define en el mismo grupo y el que se atribuye puntuaciones ligeramente más elevadas en cuanto a la asertividad autoevaluada.

En cuanto a la relación entre la frecuencia de realización de conductas **empáticas** y la propia evaluación sobre en qué grado disponemos de este rasgo, observamos una correspondencia entre el comportamiento real y la autovaloración emitida por los propios entrevistados, si bien destacan las personas caracterizadas por llevar a cabo escasos comportamientos empáticos por sobrevalorarse en este sentido.

En cuanto a la relación existente entre la realización de conductas **prosociales** y la **autoevaluación** como persona prosocial, tanto en el ámbito vital como en el tráfico, hemos constatado una correlación estadísticamente significativa entre ambas puntuaciones. Es decir, existe relación entre la puntuación obtenida en la realización de conductas prosociales y la autoevaluación de los conductores sobre este rasgo en ambos contextos.

Si nos fijamos en la relación entre la frecuencia de realización de conductas prosociales en el contexto vital y la autoevaluación como personas prosociales a nivel general (Gráfica 76), obtenemos resultados interesantes desde un punto de vista categórico, es decir, basándonos en la agrupación realizada en función de las respuestas de los conductores. Así, los conductores que frecuentemente llevan a cabo conductas prosociales (grupo prosocial) emiten

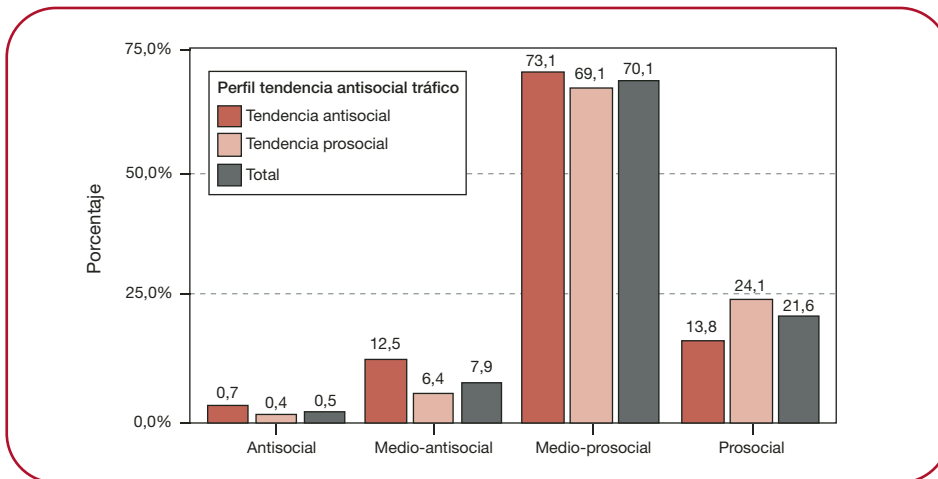




**Gràfica 76: Distribución porcentual de los conductores antisociales-prosociales en función de la autovaloración en esta dimensión**

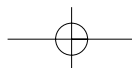
valoraciones elevadas cuando se les pregunta acerca de cómo se evalúan en este aspecto. En cambio, las personas que tienen una tendencia antisocial se evalúan como personas más prosociales de lo que son.

En lo que respecta a la relación entre la frecuencia de realización de conductas prosociales en el tráfico y la autoevaluación como personas prosociales en este mismo contexto, el análisis de los resultados desde un punto de



**Gràfica 77: Distribución porcentual de los conductores antisociales-prosociales en el tráfico en función de la autovaloración en esta dimensión**

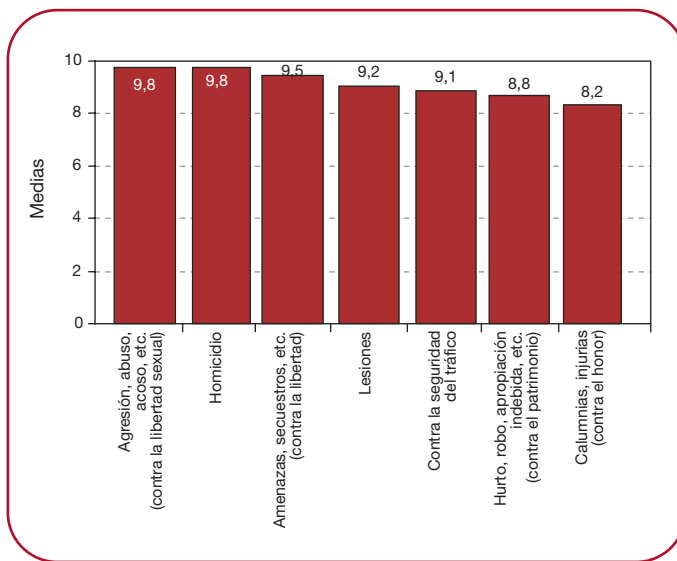
vista categórico pone de manifiesto que: los conductores prosociales en el contexto del tráfico se atribuyen puntuaciones elevadas en este sentido (esto es así en los dos grupos más prosociales: prosocial y prosocial medio). En cambio, como vemos en la Gràfica 77, los conductores que



realizan con poca frecuencia conductas prosociales en el tráfico (tendencia antisocial), se autoevalúan como conductores más prosociales de lo que son. En definitiva, tanto en el ámbito vital como en el contexto del tráfico no hay una correspondencia entre conducta y autovaloración en el caso de los conductores con tendencia antisocial.

#### 4.2.4 Valoración de la gravedad de diferentes delitos

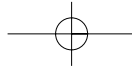
La valoración de la gravedad de una serie de delitos queda reflejada en la Gráfica 78 (las puntuaciones se han calculado sobre una escala de 0-10). Como se puede apreciar, las



valoraciones son elevadas ya que todas ellas superan el valor 8. Concretamente, los conductores españoles consideran que los delitos más graves son las agresiones contra la libertad sexual (agresión, abuso, acoso sexual o corrupción de menores) y el

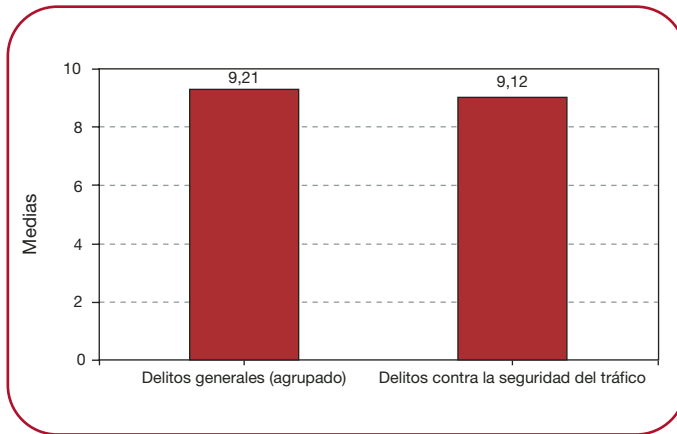
**Gráfica 78: Puntuaciones promedio de las valoraciones sobre la gravedad de diferentes delitos**

homicidio. A continuación, y también con una elevada puntuación se sitúan los delitos contra la libertad (amenazas, secuestros, coacciones, detenciones ilegales, etc.) seguidos por los delitos de lesiones por agresión. Como vemos, los delitos contra la seguridad del tráfico han obtenido una valoración de 9,1 a la que siguen los delitos contra el patrimonio (hurtos, robos, apropiación indebida, estafa, alteración de los precios) y los delitos contra el honor (lesiones, calumnias o injurias).



#### 4.2.4.1 Influencia de determinadas variables en la valoración de la gravedad de diferentes delitos

En líneas generales, los conductores atribuyen más gravedad a los delitos de carácter general (considerados de forma



conjunta) que a los delitos contra la seguridad del tráfico (Gráfica 79).

A continuación, vamos a comprobar la influencia de una serie de variables en esta valoración.

Únicamente en el

**Gráfica 79: Puntuaciones promedio de las valoraciones sobre la gravedad de diferentes delitos**

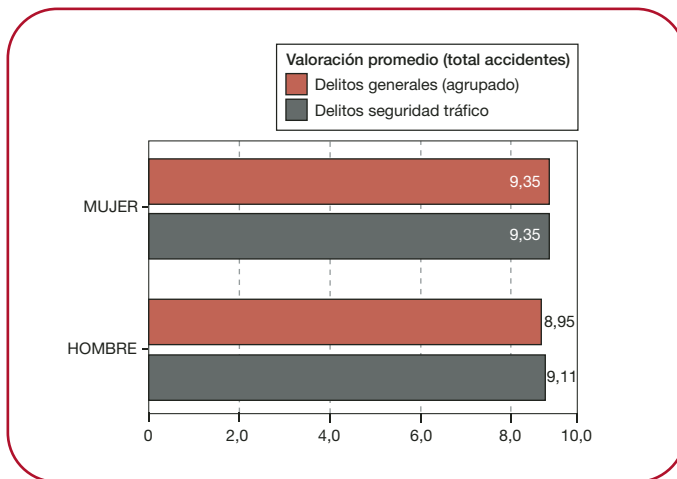
caso de las **Comunidades Autónomas** de Castilla

La Mancha, Navarra y el País Vasco las diferencias

encontradas son significativas. Así, en las tres

Comunidades mencionadas se otorga más gravedad a los

delitos de carácter general que a los referidos al tráfico. En



el resto de

comunidades, la

valoración de la

gravedad de ambos

tipos de delitos es

similar.

Por otro lado, mientras

que las mujeres

valoran de igual modo

ambos tipos de delitos

(generales y en el

**Gráfica 80: Puntuaciones promedio de las valoraciones sobre la gravedad de diferentes delitos en función del sexo**

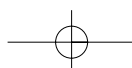
tráfico), los hombres atribuyen de forma significativa más

gravedad a los delitos de carácter general (Gráfica 80).

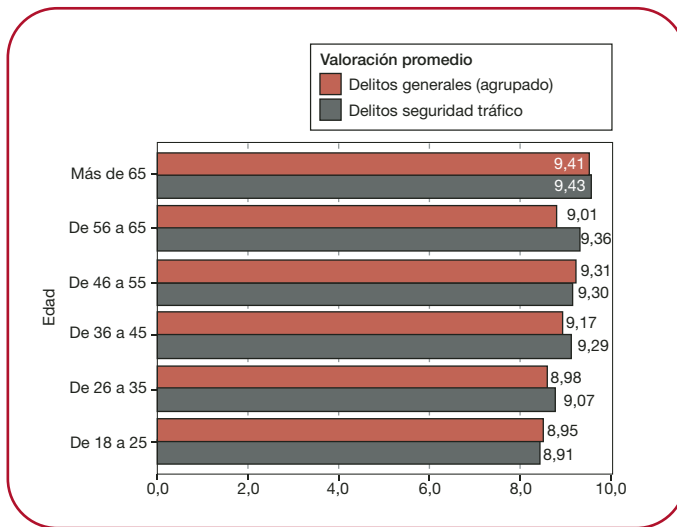
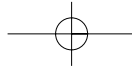
En el caso de la **edad**, excepto los grupos de edades

comprendidas entre los 36-45 y 56-65 años que de

forma significativa consideran más graves los delitos



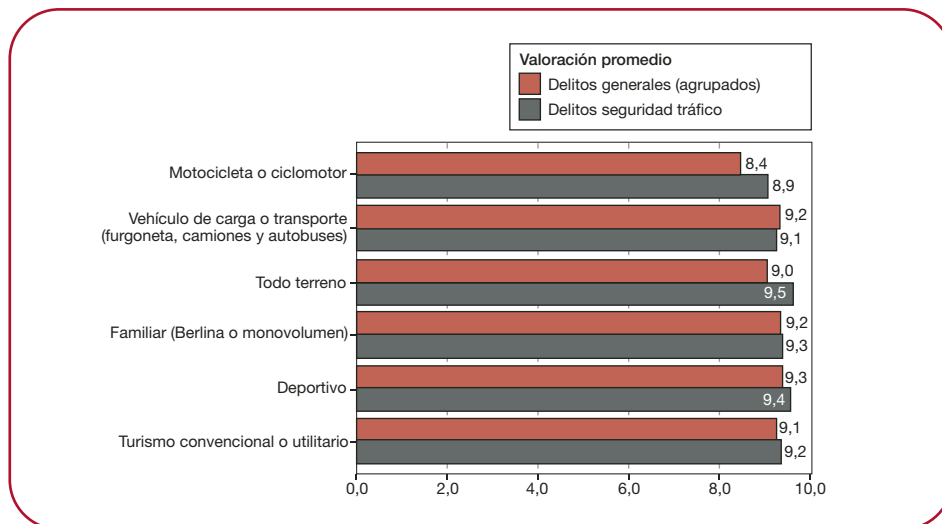




**Gráfica 81: Puntuaciones promedio de las valoraciones sobre la gravedad de diferentes delitos en función de la edad**

generales que los de tráfico, el resto otorga valoraciones similares a ambos delitos (Gráfica 81). En cuanto al **tipo de vehículo**, aquellos entrevistados que conducen habitualmente turismos convencionales,

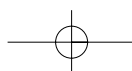
todoterrenos o vehículos de dos ruedas valoran significativamente más graves los delitos generales que los de tráfico. En el resto de tipo de vehículos la valoración de la gravedad es similar (Gráfica 82). Asimismo, los conductores que actualmente se encuentran en activo otorgan mayor gravedad a los delitos generales, mientras que los entrevistados que no trabajan y los que se

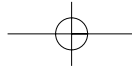


**Gráfica 82: Puntuaciones promedio de las valoraciones sobre la gravedad de diferentes delitos en función del tipo de vehículo**

dedican a las tareas domésticas otorgan la misma gravedad a ambos delitos.

En cuanto al nivel de **estudios** de los entrevistados, podemos observar que únicamente los conductores que

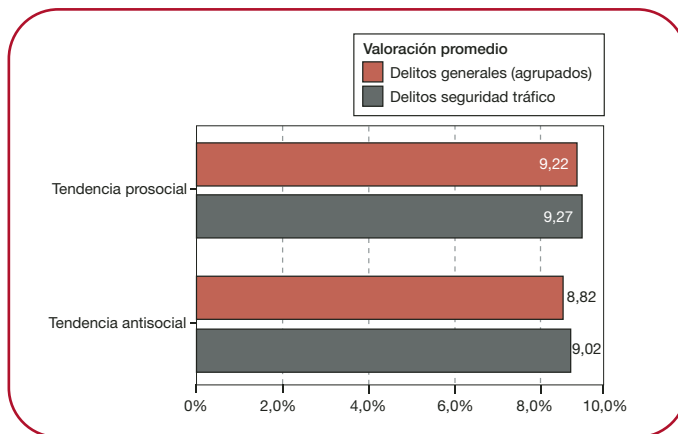




poseen estudios superiores otorgan de forma significativa más gravedad a los delitos de carácter general. En resto de grupos observamos la misma tendencia que comentamos anteriormente.

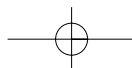
La **exposición al riesgo** también permite establecer diferencias significativas. En este sentido, aquellos entrevistados caracterizados por una exposición al riesgo media o muy alta son quienes, de forma significativa, atribuyen más gravedad a los delitos de carácter general contemplados en este estudio. En el resto de grupos, las puntuaciones atribuidas a ambos delitos son similares. Además, los conductores que han sufrido más de un **accidente de tráfico** como conductor y aquellos que han recibido más de una **multa** (incluyendo las de aparcamiento) durante los tres últimos años, destacan por atribuir más gravedad a los delitos generales que a los de tráfico. El resto de conductores valora por igual ambos tipos de delitos. En cuanto al **tipo de educación recibida**, los conductores que indican que la falta de control era una característica importante en la educación que recibieron de sus padres,

otorgan más gravedad a los delitos generales que a los de tráfico. Para el resto de grupos la gravedad es la misma en ambos tipos de delitos. Por último, aquellos conductores que con cierta frecuencia llevan



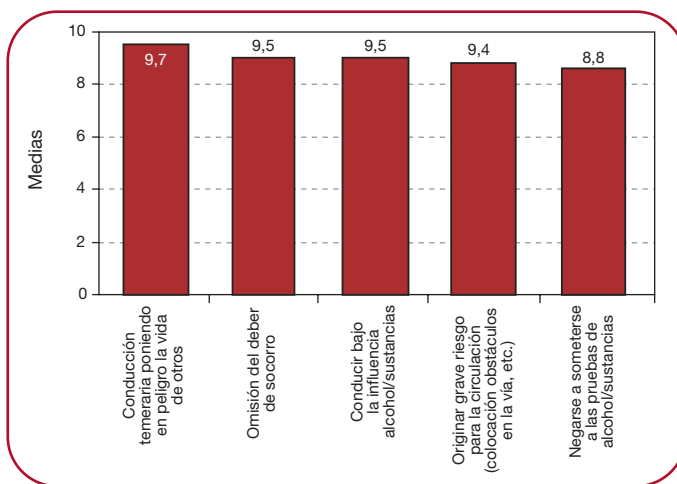
**Gráfica 83: Puntuaciones promedio de las valoraciones sobre la gravedad de diferentes delitos en función de la tendencia antisocial/prosocial**

a cabo conductas **antisociales** tanto en el ámbito general como en el tráfico (ver Gráfica 83 a modo de ejemplo) atribuyen más gravedad a los delitos generales que a los relacionados con el tráfico. Los conductores **prosociales** otorgan la misma gravedad a ambos tipos de delitos.



#### 4.2.5 Valoración de la gravedad de diferentes delitos en el tráfico

En la Gráfica 84 se pueden observar las puntuaciones medias emitidas por los conductores sobre la gravedad de una serie de **delitos contra la seguridad del tráfico**. En este caso, el delito considerado más grave es la conducción temeraria, poniendo en peligro la vida o integridad de las personas, cuya puntuación media ha sido de 9,7. Los delitos



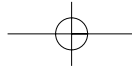
de omisión del deber de socorro, la conducción bajo la influencia del alcohol u otras sustancias y colocar en la vía obstáculos que originen riesgo para la circulación, han sido valorados con puntuaciones medias

**Gráfica 84: Puntuaciones promedio de las valoraciones sobre la gravedad de diferentes delitos en el tráfico**

similares. Como vemos, los conductores españoles consideran que el delito contra la seguridad del tráfico menos grave (puntuación media de 8,8) es negarse a someterse a las pruebas legalmente establecidas para comprobar la presencia de alcohol u otras sustancias.

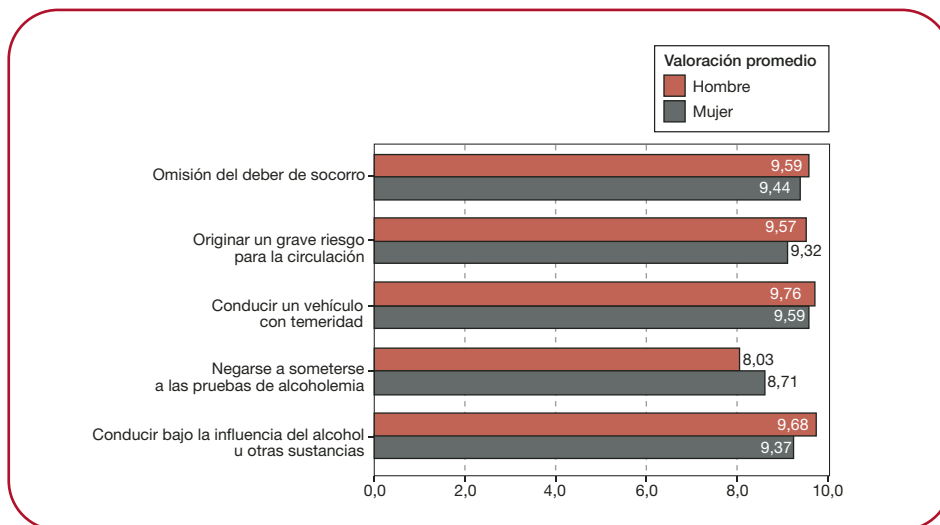
##### 4.2.5.1 Influencia de determinadas variables en la valoración de la gravedad de diferentes delitos en el tráfico

Centrándonos en las **Comunidades Autónomas**, únicamente podemos establecer diferencias significativas en los delitos "Negarse a someterse a las pruebas legalmente establecidas para comprobar la presencia de alcohol u otras sustancias" y "Originar un grave riesgo para la circulación al colocar en la vía obstáculos imprevistos, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables o modificando la



señalización”. Los residentes en las Comunidades Autónomas de Aragón, Ceuta y Melilla atribuyen mayor gravedad a ambos delitos. Asimismo, sin perder de vista que las medias son todas elevadas, las valoraciones menores para el primer delito (Negarse a las realizar las pruebas de alcoholemia) proceden de los conductores de Galicia y Castilla León, mientras que los conductores de Baleares destacan por atribuir menos gravedad al delito “Originar un grave riesgo para la circulación al colocar en la vía obstáculos imprevistos, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables o modificando la señalización”.

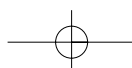
En cuanto a las diferencias encontradas en función del **sexo**, como podemos observar en la Gráfica 85, las mujeres otorgan mayor gravedad que los hombres a todos los delitos de tráfico estudiados.

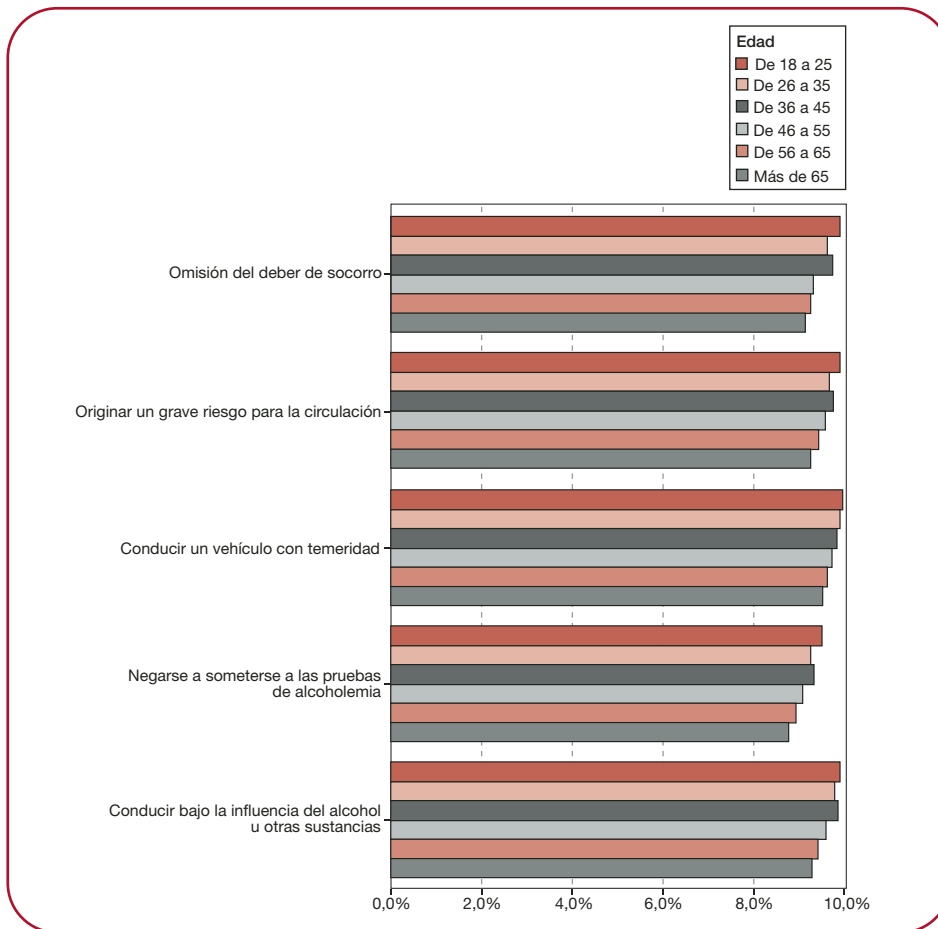


**Gráfica 85:**  
Puntuaciones promedio de las valoraciones sobre la gravedad de diferentes delitos en el tráfico en función del sexo

Como vemos en la Gráfica 86, si agrupamos a los conductores en función de la **edad** también podemos observar una tendencia, a tenor de la cual, a medida que aumenta la edad también lo hace la gravedad asociada a los delitos de tráfico estudiados.

Si nos fijamos en el **tipo de vehículo** conducido por los entrevistados, los conductores de vehículos de dos ruedas

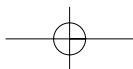




**Gráfica 86: Puntuaciones promedio de las valoraciones sobre la gravedad de diferentes delitos en el tráfico en función de la edad**

atribuyen menor gravedad que el resto a los siguientes delitos: “Conducir bajo la influencia del alcohol u otras sustancias” (8,70 frente al 9,5 del promedio), “Conducir un vehículo con temeridad manifiesta poniendo en peligro la vida o integridad de las personas” (9,04 frente al 9,7 promedio) y “Originar un grave riesgo para la circulación al colocar en la vía obstáculos imprevistos, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables o modificando la señalización” (8,65 frente al 9,4 promedio).

Por otro lado, si nos centramos en la **actividad laboral** de nuestros conductores, excepto en el delito de “Omisión del deber de socorro”, donde las diferencias no son significativas, las personas que se dedican a las tareas domésticas son quienes más gravedad atribuyen al resto de delitos de tráfico.

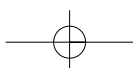


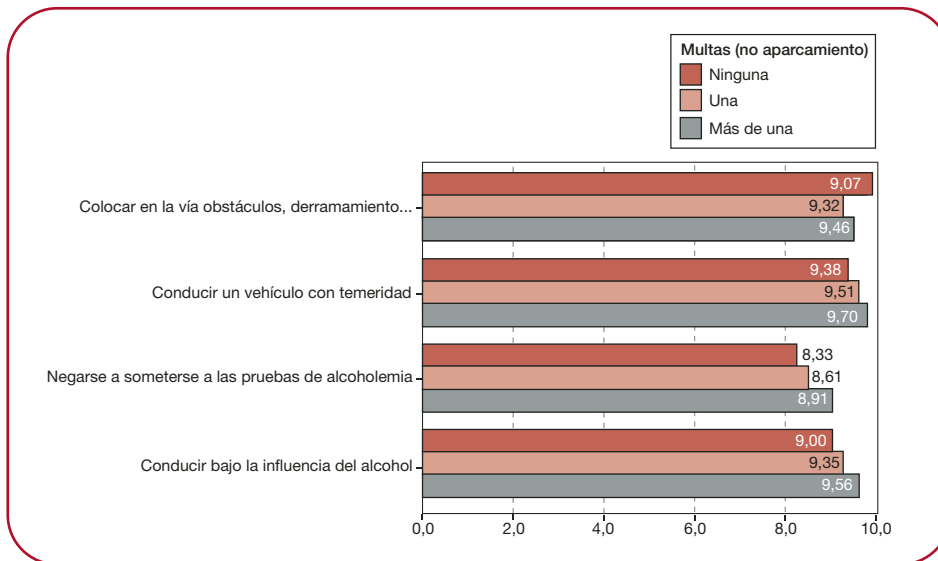
En cuanto a la relación entre la gravedad asociada a los delitos de tráfico y el **nivel de estudios** de nuestros conductores, en líneas generales podemos observar que, a medida que aumenta el nivel de estudios disminuye la gravedad asociada a todos los delitos de tráfico estudiados. Esta tendencia (donde el grupo de conductores sin estudios es el que mayor gravedad atribuye a los delitos de tráfico) varía en el caso del delito de "Conducir un vehículo con temeridad manifiesta poniendo en peligro la vida o integridad de las personas", donde aquellos conductores con estudios básicos atribuyen la mayor gravedad estimada.

Si nos fijamos en la **exposición al riesgo** de nuestros conductores, únicamente aparecen diferencias significativas en la valoración emitida sobre la gravedad del delito de "Originar un grave riesgo para la circulación al colocar en la vía obstáculos imprevistos, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables o modificando la señalización". En este sentido, los conductores con mayor exposición al riesgo son quienes menor gravedad atribuyen al delito mencionado (9,16 frente a 9,4 promedio).

En tres de los delitos de tráfico estudiados podemos señalar diferencias significativas si nos centramos en los **accidentes sufridos como conductor**. Así, los conductores que no se han visto implicados en ningún accidente de tráfico otorgan mayor gravedad a los delitos: "Conducir bajo la influencia del alcohol u otras sustancias" (9,59 frente a 9,5 promedio), "Negarse a someterse a las pruebas legalmente establecidas para comprobar la presencia de alcohol u otras sustancias" (8,97 frente al 8,8 del promedio) y "Originar un grave riesgo para la circulación al colocar en la vía obstáculos imprevistos, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables o modificando la señalización" (9,49 frente al 9,4 del promedio); mientras que los conductores que dicen haber sufrido más de un accidente de tráfico como conductor otorgan menor gravedad a los delitos mencionados.

En el caso de las **multas** recibidas (exceptuando las de

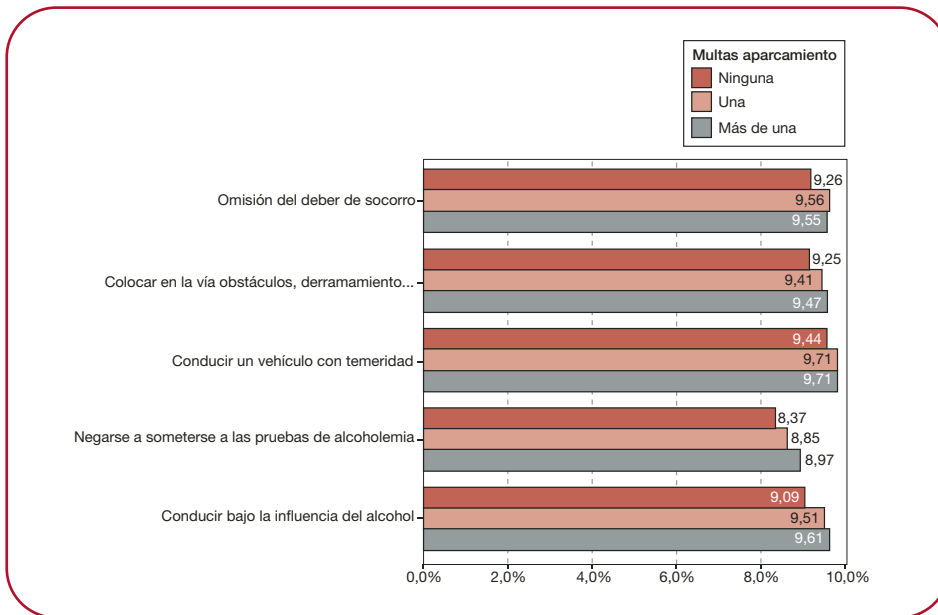




**Gráfica 87: Puntuaciones promedio de las valoraciones sobre la gravedad de diferentes delitos en el tráfico en función de las sanciones recibidas (excepto las de aparcamiento)**

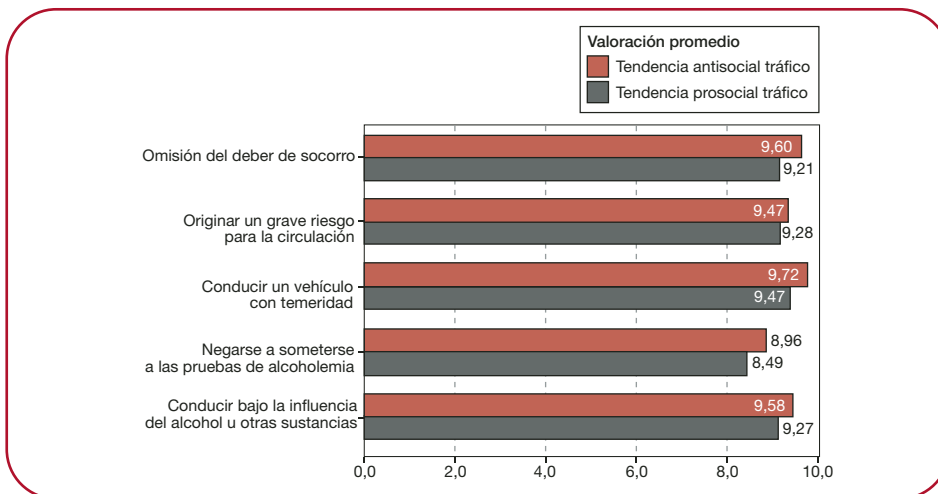
aparcamiento indebido), salvo el delito de “Omisión del deber de socorro”, donde las diferencias encontradas no son significativas, las personas que no han sido multadas en los últimos tres años atribuyen más gravedad al resto de delitos. La menor gravedad procede de las puntuaciones de las personas que durante los últimos tres años han recibido más de una multa (Gráfica 87).

En el caso concreto de las **multas por aparcamiento** indebido (durante los tres últimos años), de nuevo encontramos la tendencia señalada en el caso de las multas por otro tipo de sanción, es decir, aquellas personas que han sido sancionadas en más de una ocasión por esta infracción atribuyen menos gravedad a los delitos de tráfico (Gráfica 88). En relación con la **educación recibida**, en los delitos “Negarse a someterse a las pruebas legalmente establecidas para comprobar la presencia de alcohol u otras sustancias” y “Originar un grave riesgo para la circulación al colocar en la vía obstáculos imprevistos, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables o modificando la señalización”; se han obtenido diferencias significativas. En este caso, la mayor gravedad la atribuyen los conductores que señalan que su educación estuvo falta de afecto (poca afectividad).



**Gráfica 88: Puntuaciones promedio de las valoraciones sobre la gravedad de diferentes delitos en el tráfico en función de las sanciones recibidas por aparcamiento indebido**

Las puntuaciones medias fueron de 9,57 frente al 8,8 del promedio en el delito mencionado y de 9,86 frente al 9,4 del promedio en el segundo. Para todos los delitos de tráfico contemplados, aquellos conductores con **tendencia antisocial** (tanto en el ámbito



**Gráfica 89: Puntuaciones promedio de las valoraciones sobre la gravedad de diferentes delitos en el tráfico en función de la tendencia prosocial/antisocial**

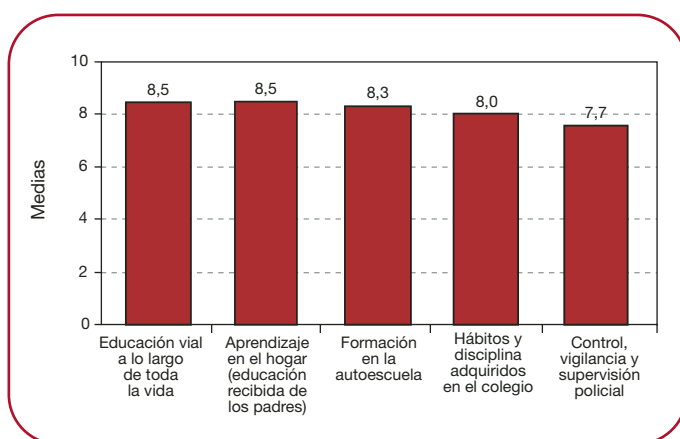
vital como en el contexto concreto del tráfico) otorgan menos gravedad a los mismos, mientras que aquellos conductores más prosociales (en ambos contextos) consideran más graves todos los delitos (Gráfica 89).



## 4.3 Medidas más eficaces para incrementar la conducta prosocial en el tráfico

### 4.3.1 Valoración de la eficacia de diversas medidas

Las medidas consideradas más eficaces para mejorar la cooperación y colaboración en el tráfico han sido aquellas que enfatizan el papel de la educación (la educación vial a lo largo de toda la vida y el aprendizaje en el hogar,



fundamentalmente a través de la educación recibida por los padres) seguidas por la formación en la autoescuela. Como vemos en la Gráfica 90, los hábitos y disciplina adquiridos en el colegio y sobre

**Gráfica 90: Puntuaciones promedio de las valoraciones sobre la eficacia de diferentes medidas**

todo el control, vigilancia y supervisión policial son las que, de forma significativa, menos valoración han recibido por parte de los conductores.

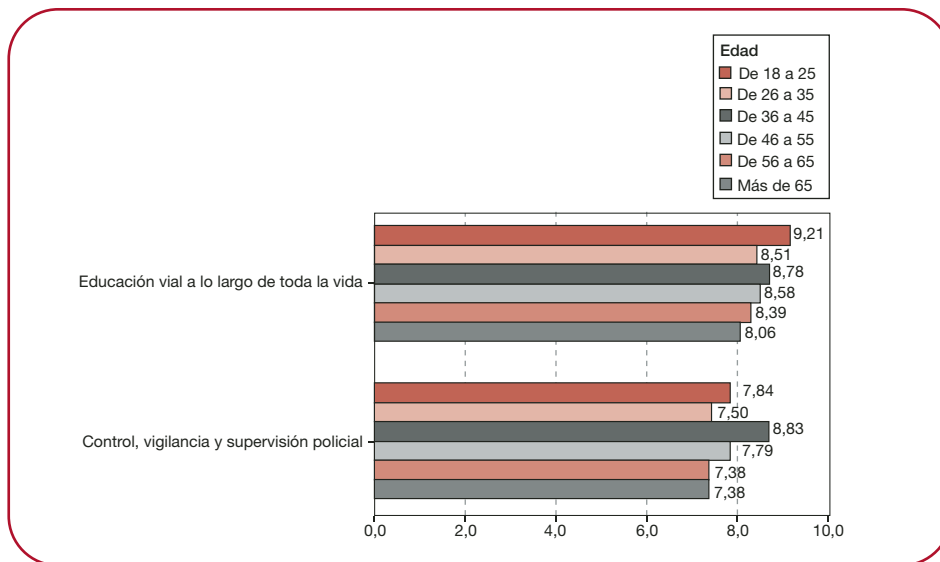
Es importante considerar estos resultados para futuras intervenciones y programas puesto que contamos con la aceptación y reconocimiento, por parte de la población, de la importancia atribuida a las medidas de carácter educativo, aspecto que debe potenciar la efectividad de las citadas medidas.

#### 4.3.1.1 Influencia de determinadas variables en la valoración de la eficacia de diversas medidas

Los conductores de Aragón son los que menos valoran las distintas medidas destinadas a incrementar la prosocialidad en el tráfico. En el resto de **Comunidades** no hay diferencias significativas.

Las **mujeres**, en comparación con los hombres, otorgan más eficacia a las siguientes medidas destinadas a mejorar la cooperación y colaboración en el tráfico: “Los hábitos y disciplina adquiridos en el colegio” (mujeres 8,19, hombres 7,89), “La formación en la autoescuela” (mujeres 8,54, hombres 8,19) y “El control, vigilancia y supervisión policial” (mujeres 7,88, hombres 7,49).

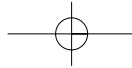
Asimismo, a medida que aumenta la **edad** de los entrevistados, también lo hace la eficacia otorgada a las siguientes medidas: “El control, vigilancia y supervisión policial” y “La educación vial a lo largo de toda la vida” (Gráfica 91).



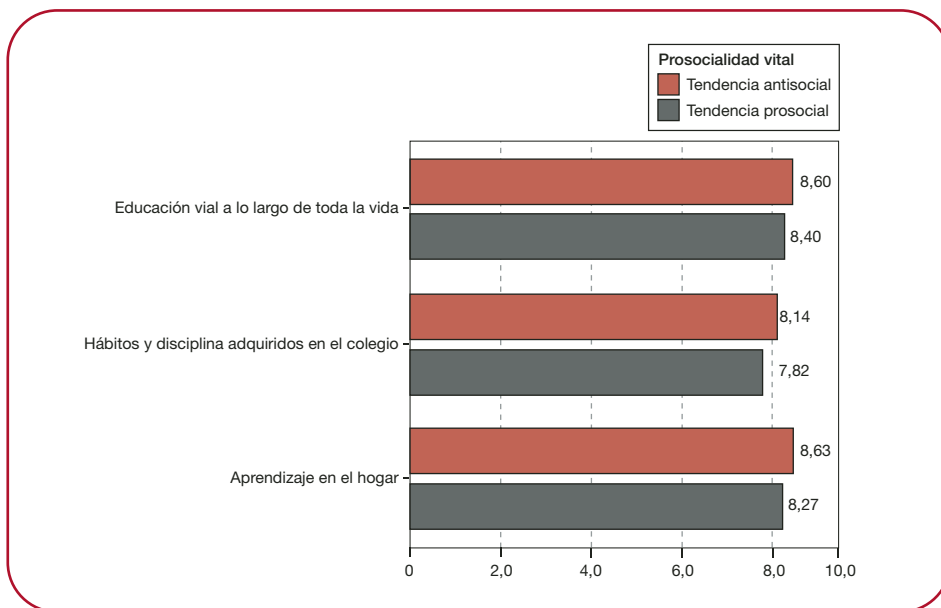
**Gráfica 91: Puntuaciones promedio de las valoraciones sobre la eficacia de diferentes medidas, en función de la edad**

Por otro lado, si nos centramos en la **actividad laboral** de los encuestados, podemos observar que las personas que se dedican a las tareas domésticas atribuyen más eficacia a “La formación en la autoescuela” (8,87 frente a los que trabajan o no están activos cuyas valoraciones fueron 8,29 y 8,30, respectivamente).

A medida que aumenta el **nivel de estudios** de los encuestados, desciende la eficacia asociada a las siguientes medidas: “La formación en la autoescuela” y “El control, vigilancia y supervisión policial”.

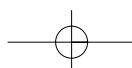


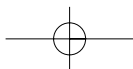
En el caso de la **exposición al riesgo** observamos la misma tendencia comentada anteriormente, es decir, a medida que aumenta la exposición al riesgo de nuestros conductores, disminuye la valoración sobre la eficacia de las siguientes medidas: “La formación en la autoescuela” (riesgo muy alto 8,04; riesgo muy bajo 8,52) y “El control, vigilancia y supervisión policial” (riesgo muy alto 7,25; riesgo muy bajo 7,83). Si consideramos los **accidentes sufridos como conductor**, podemos destacar que los conductores que han sufrido más de un accidente como conductor atribuyen menos eficacia a las siguientes medidas (destinadas a incrementar la cooperación y colaboración en el tráfico): “Los hábitos y disciplina adquiridos en el colegio” (7,76 frente al promedio de 8), “La formación en la autoescuela” (7,88 frente al 8,3 del promedio) y “El control, vigilancia y supervisión policial” (7,21 frente al promedio de 7,7).



**Gráfica 92: Puntuaciones promedio de las valoraciones sobre la eficacia de diferentes medidas, en función del perfil de prosocialidad vital**

En el caso de las **multas recibidas** durante los tres años anteriores (**incluyendo las recibidas por aparcamiento indebido**) los conductores que han recibido más de una multa, en comparación con el resto, consideran menos eficaces las medidas “El control, vigilancia y supervisión





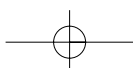
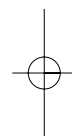
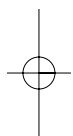
policial” y “La educación vial a lo largo de toda la vida” como estrategias destinadas a mejorar la cooperación y colaboración en el contexto vial.

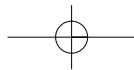
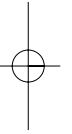
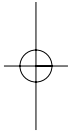
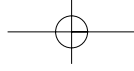
En cuanto a la relación entre la eficacia asociada a una serie de medidas destinadas a incrementar la cooperación y colaboración en el contexto del tráfico y la **educación**

**recibida**, podemos observar que los conductores que han recibido una educación caracterizada por un escaso afecto atribuyen mayor eficacia a “La formación en la autoescuela” (9,14 frente al 8,3 del promedio) y a “La educación vial a lo largo de toda la vida” (9,29 frente al 8,5 del promedio).

Por último, como vemos en la Gráfica 92 los conductores caracterizados por una **tendencia prosocial** en sus comportamientos vitales atribuyen más eficacia que los conductores antisociales a las siguientes medidas: “El aprendizaje en el hogar (fundamentalmente mediante la educación recibida de los padres)”, “Los hábitos y disciplina adquiridos en el colegio” y “La educación vial a lo largo de toda la vida” para conseguir mejorar la cooperación y colaboración en el escenario vial.

No influye de forma significativa en esta valoración el tipo de vehículo que conducen habitualmente o la tendencia prosocial-antisocial de los entrevistados en el contexto concreto del tráfico.





**5. CONCLUSIONES**

Y llegamos al punto de abordar el resumen y las conclusiones de esta publicación, tan necesaria como difícil tarea.

Difícil porque lo cierto es que como siempre en estos estudios de Attitudes tenemos muchos datos. Datos que mayormente se han reflejado en los capítulos anteriores y otros que, por cuestiones espacio-temporales, no se han incluido y que quizás ahora se muestran necesarios a la hora de realizar una composición de la temática (así que con las debidas disculpas los utilizaremos).

Y difícil también porque los datos no se prestan a una interpretación unívoca. Esta circunstancia no es un contratiempo si partimos de la idea de que no tratamos de demostrar unas hipótesis preconcebidas y de que estamos dispuestos a aceptar las contrarias.

Podemos decir sin ruborizarnos que los datos en la mayoría de las ocasiones no reflejan lo que uno quiere o lo que uno espera. Y ese deseo y esperanza en los investigadores muchas veces está más guiado por la necesidad de que todos los datos apunten en la misma dirección para que exista una perfección en la investigación que, la verdad sea dicha, nosotros no hemos conocido ni en ésta ni en ninguna otra.

Pero aunque suponga un "riesgo" el posicionarse en una interpretación, tenemos el deber moral (el deber prosocial) de hacerlo. Y ello, como hemos comentado algún año, no significa que el lector necesariamente tenga que comulgar con ellas.

Nosotros facilitamos los datos reales al lector, para que juzgue, evalúe, interprete y en última instancia promulgue en los foros que nosotros propiciamos o en otros existentes, sus conclusiones.

Sin duda, todas ellas (las suyas y las nuestras) como ha ocurrido otros años, contribuirán de forma significativa a representar mejor la problemática y a desarrollar más y mejores soluciones. La verdad es que hasta Ana Cristina Alonso de Esteban, que está leyendo lo que escribo (cuando empezamos estos estudios obviamente no podía), pronto aportará reflexión a esta lectura, aunque por ahora no la protestará.

Y también el tiempo. El tiempo que permitirá sin duda madurar esta información y que nos hará avanzar en el mismo sentido a todos.

Desde esta perspectiva, es necesario recordar que desde un punto de vista científico el tiempo sirve para replicar (permitiendo profundizar en la confirmación o refutación de hipótesis) y para constatar la eficacia de aquellas medidas que se ponen en marcha (siempre y cuando le demos el peso a la evaluación que tanto hemos defendido).

Pero volviendo a nuestra investigación, al margen de la procedencia de los datos, vamos a organizarlos de una forma distinta. En un primer bloque abordaremos los que se refieren a las tendencias generales, es decir, a lo que se puede predicar de la población en general. En un segundo bloque abordaremos los que se refieren a agrupaciones de las personas en función de determinadas características (sexo, edad, actividad laboral, etc.). Éstos son tan importantes desde la perspectiva de la intervención como los aspectos generales porque, como hemos comentado en muchas ocasiones, permiten priorizar y particularizar las intervenciones.

## 5.1 Aspectos generales

### 5.1.1 ¿Cómo nos autoevaluamos en cuanto a prosocialidad?

#### 5.1.1.1 ¿Consideramos que somos personas altruistas?

- Un porcentaje superior al 65% de los conductores españoles se evalúa bastante altruista, mientras que alrededor del 25% de encuestados se considera poco altruista y el 7,6% muy altruista.

#### 5.1.1.2 ¿Consideramos que somos personas empáticas?

- El 14,8% de nuestros conductores se considera muy empático.
- Cerca del 70% se valora como una persona bastante empática.
- El 16,5% de los conductores se han autoevaluado como personas poco empáticas.

#### 5.1.1.3 ¿Consideramos que somos personas asertivas?

- La mayoría de encuestados (62,6%) quedaría, según sus propias valoraciones, ubicado en el grupo con una asertividad media-alta.
- El 28,3% de los conductores se consideran muy asertivos.
- El 9,2% de los conductores se evalúan poco asertivos.

Así, nos consideramos sobre todo personas asertivas (concretamente, casi el 92% de los entrevistados afirma ser bastante o muy asertivo). Sin embargo, también consideramos que somos bastante o muy empáticos (como lo manifiesta casi el 90% de los entrevistados) y altruistas (como destaca el 75% de los entrevistados).



La consideración conjunta de las autovaloraciones como personas altruistas, empáticas y asertivas nos permite establecer numerosas conclusiones.

**En primer lugar, tenemos un concepto muy bueno sobre nosotros mismos, lo que se traduciría en una elevada autoestima. Evidentemente, con esta imagen de nosotros mismos, podemos entender la enorme resistencia al cambio comportamental (y actitudinal) de muchos conductores y con ello la escasa eficacia de diferentes intervenciones destinadas precisamente a modificar la conducta imprudente y arriesgada.**

**En segundo lugar, llama la atención que nos cuesta más ser altruistas que empáticos y asertivos, lo que evidentemente significa que tenemos más facilidad para defender nuestros derechos y expresar nuestras convicciones respetando al mismo tiempo los derechos de los demás, para ponernos en el lugar de otra persona (comprender sus problemas y sentir lástima por su sufrimiento) que para ponernos “manos a la obra”, dejar de pensar en nosotros y ayudar a la persona que necesita de nuestra colaboración, es decir, procurar el bien ajeno aún a costa del propio.**

**Así se evidencia la necesidad de potenciar la realización de conductas prosociales altruistas que han salido especialmente bajas en cuanto a su frecuencia de realización pero que son tan importantes desde el punto de vista vital como ayudar al conductor que tiene problemas con el automóvil.**

#### **5.1.1.4 ¿Consideramos que somos personas prosociales en nuestra vida cotidiana?**

- La mayoría de conductores (71,2%) considera que mantiene un comportamiento que se caracteriza por una prosocialidad media.
- Cerca del 20% de los entrevistados se valora muy prosocial en su vida diaria, pero un preocupante 9,4% forma parte de los grupos que se reconocen con una baja prosocialidad o media antisocialidad vital.

**Quizás uno de los datos más destacables sea el que un porcentaje relativamente elevado (10% de los conductores correspondiente al de otros años) es claramente declarante y consciente de su nivel nulo de prosocialidad.**

**Otro dato importante procede del hecho de que únicamente un 20% de los conductores se autovalora como muy prosocial. En primer lugar, este**

porcentaje bajo pone de manifiesto la escasa prosocialidad existente en los diferentes contextos vitales.

Evidentemente, en este valor tan escaso puede haber influido un aspecto como el hecho de que la definición de lo que significa ser una persona prosocial planteada por el entrevistador puede llevar a algunos entrevistados a tomar conciencia (y responder en esta dirección) de que no lo es tanto como pensaba. Por otro lado, y como consecuencia del efecto de deseabilidad social, puede que algunos entrevistados caracterizados por un nivel de prosocialidad media se ubiquen en el grupo de prosocialidad elevada.

#### 5.1.1.5 *¿Consideramos que somos personas prosociales en el escenario vial?*

- El 21,6% de los conductores españoles considera que en el tráfico muestra comportamientos prosociales (frente al 19,3% en el caso de la prosocialidad vital).

En el otro extremo, el 8,4% de los entrevistados se considera con cierta tendencia antisocial en el escenario vial (frente al 9,4% observado en el contexto vital). Un dato curioso es que nos evaluamos más prosociales en el contexto vial que en el contexto general vital, valoraciones que, como veremos posteriormente, van en la misma dirección a la frecuencia real de comportamientos en ambos escenarios. Pero este dato, sin duda interesante (lo cual no significa que sea positivo), no debe distraernos de las verdaderas conclusiones que serían:

**No todas las personas que piensan que son prosociales en ambos contextos tienen un elevado comportamiento prosocial en el ámbito vital y tampoco, aunque sea mayor, en el ámbito vial. Más tarde veremos este dato desde un punto de vista más objetivo.**

Existe un porcentaje relativamente elevado de personas que se declaran antisociales tanto en el ámbito vital como en el vial. El hecho de que en el tráfico sea un poco menor no significa que represente una tasa idílica.

Ahora bien, y esto no contradice sino que complementa lo que hemos comentado con respecto a la resistencia al cambio, estos pensamientos respecto a la prosocialidad permiten que las personas entiendan que tienen un recorrido que hacer desde el punto de vista de la mejora de su

**comportamiento. Este hecho, consecuentemente, es una oportunidad que tenemos que aprovechar.**

### **5.1.2 ¿Consideramos a los otros conductores prosociales?**

#### **5.1.2.1 ¿Consideramos que los otros son prosociales en su vida cotidiana?**

- En términos generales, consideramos a "los otros" más antisociales que a nosotros mismos.
- Al 38,4% de "los otros conductores" se le atribuye una baja prosocialidad en el contexto vital.
- El 56,7% quedaría enmarcado en el grupo que dispone de una prosocialidad media.
- Tan solo el 4,9% de "los otros conductores" son , en opinión de los encuestados, personas prosociales.

**Parece que a los demás no los vemos igual que a nosotros. En realidad los vemos peor. Pero, si todos vemos peor los otros algo está fallando, porque resulta que los otros somos nosotros mismos.**

**Si tomamos estos datos como reales el camino que queda por recorrer, desde una perspectiva de cambio y mejora, es más largo. Pero además, si somos realistas, el camino es más complejo.**

#### **5.1.2.2 ¿Consideramos que los otros son conductores prosociales?**

- Los encuestados consideran que "los otros" son menos prosociales en el tráfico que en el ámbito vital.
- La mayor parte de conductores (42,5%) queda enmarcado dentro del grupo de baja prosocialidad (medio antisocial).

En primer lugar, los encuestados consideran que los "otros" son más antisociales en el contexto del tráfico que en el ambiente vital. Por otro lado, las valoraciones que los encuestados han realizado acerca de cuán prosociales son el resto de conductores en el contexto del tráfico, reflejan datos similares a la evaluación emitida sobre la prosocialidad en el ámbito vital general. En definitiva:

**Consideramos que los otros son menos prosociales que nosotros también en el escenario vial. Y ello implica que queda también en el tráfico mucho camino por recorrer (en el mismo sentido que en el contexto vital).**

**Pero también implica, en función del principio de correspondencia, que no esperamos mucho de los demás, lo que sin duda va a influir en nuestro comportamiento.**

### **5.1.3 ¿Qué relación existe entre la autovaloración de la prosocialidad vital y la valoración de la prosocialidad de la población española?**

- Los entrevistados que se consideran poco prosociales a nivel general (grupo denominado medio antisocial) evalúan a la población española del mismo modo.
- El grupo de encuestados que se evalúa con una prosocialidad media en su vida cotidiana, mayoritariamente ubican a la población española dentro de ese mismo grupo.
- Dentro del grupo de personas que se definen más prosociales en el ámbito vital general, observamos dos subgrupos: unos destacan por considerar al resto de personas del mismo modo (alta prosocialidad) y otro destaca por lo contrario (consideran que los demás son personas antisociales).

**En líneas generales, observamos una tendencia a evaluar nuestra prosocialidad en el contexto vital del mismo modo que evaluamos la prosocialidad de las demás personas en el mismo contexto.**

**La conducta prosocial quedará reforzada en el grupo que destaca por una elevada prosocialidad en el ámbito vital y que considera al resto de personas del mismo modo.**

**Ahora bien, tenemos un subgrupo preocupante a largo plazo constituido por algunos de aquellos que se consideran muy prosociales pero que consideran antisocial a la población española. Tal vez éste sea el subgrupo que desistirá de su comportamiento prosocial por no verse correspondido.**

### **5.1.4 ¿Qué relación existe entre la autovaloración de la prosocialidad en el tráfico y la valoración de la prosocialidad en el tráfico de la población española?**

- La evaluación realizada sobre la prosocialidad de uno mismo en el escenario vial coincide con la consideración de la prosocialidad de los demás en ese mismo contexto.
- Dentro del grupo que en el tráfico se autoevalúa medio antisocial, destaca un subgrupo de conductores que evalúa a la población como más antisocial que ellos en el contexto del tráfico.

**Podemos concluir que, al igual que sucedía en el caso de la prosocialidad vital, de nuevo observamos la misma tendencia en el contexto del tráfico. Es decir, mientras que los entrevistados que se consideran más prosociales evalúan a la población española en el mismo sentido, los que se valoran menos prosociales consideran que la población española es todavía más antisocial que ellos mismos.**

Llegado este momento no queda más remedio que resumir y profundizar en la reflexión, y lo vamos a hacer a continuación.

La deseabilidad social es algo que constantemente planea bajo sospecha en los datos de nuestra investigación. La variable "los otros", que en su día ya utilizamos en el estudio sobre la agresividad en la conducción, abre nuevas perspectivas.

Perspectivas para hacernos una idea de la medida real de las conductas prosociales y antisociales y perspectivas para saber cómo actúa el conductor en función de su propia percepción y de la percepción de los demás (dos interpretaciones básicas para entender el comportamiento de cada uno).

En este sentido, podrían resultar increíbles las consideraciones en cuanto a porcentajes tanto en el ámbito vital como en el ámbito vial. Así, vemos como nuestra propia consideración de prosocialidad es muy elevada frente a la de los demás.

Sin duda este principio dificulta ya de por sí el entendimiento, la aproximación, la prosocialidad en definitiva. Dificulta el criterio de correspondencia del que hablamos anteriormente y que se podría resumir en: también nos comportamos en función de cómo se comportan los demás (especialmente con nosotros).

Al fin y al cabo en la vida, la interacción es una cuestión estratégica en la que las verdades y las mentiras juegan un papel importante. Verdades y mentiras hacia los demás y hacia uno mismo. Y parece que los más antisociales son los que más se engañan.

#### **5.1.5 ¿A quiénes consideramos más prosociales en el escenario vial?**

- Los conductores, en general, consideran más prosociales en el contexto del tráfico a las mujeres y a las personas adultas.
- Los entrevistados caracterizados por manifestar una tendencia prosocial en el comportamiento (tanto a nivel vital como en el tráfico) señalan que las mujeres, los adultos y los jóvenes son los colectivos considerados más prosociales en el tráfico.

- Los conductores con tendencia antisocial vital consideran que las mujeres, los adultos y los conductores profesionales son los más prosociales en el tráfico.
- Los conductores con tendencia antisocial en el tráfico mencionan, junto a las mujeres y los adultos, a las personas mayores como los colectivos más prosociales en el escenario vial.
- Los que atribuyen cierta prosocialidad a la conducta en general de los españoles, consideran más prosociales a las mujeres, los adultos y los conductores profesionales.
- Los que atribuyen cierta tendencia antisocial general a la población española señalan que los colectivos más prosociales en el tráfico son las mujeres, los adultos y los jóvenes.
- Los entrevistados que consideran que los conductores españoles colaboran y cooperan (es decir, son prosociales) en el tráfico señalan que las mujeres, los jóvenes, los adultos y los conductores profesionales son más prosociales en el escenario vial.
- Las personas que señalan que los conductores españoles tienen una tendencia antisocial en sus comportamientos viales indican que los colectivos más prosociales en el tráfico son las mujeres, los adultos, los jóvenes y los conductores profesionales.

**El de mujeres es el colectivo de conductores considerado más prosocial, independientemente de la sociabilidad del encuestado. A continuación aparece el grupo de adultos, mientras que la valoración de la mayor o menor prosocialidad de conductores profesionales, jóvenes y mayores varía según la sociabilidad del colectivo entrevistado y de sus atribuciones.**

#### **5.1.6 ¿A quiénes consideramos menos prosociales o más antisociales en el escenario vial?**

- Los conductores españoles consideran más antisociales en el escenario vial a los jóvenes y al colectivo de varones.
- Asimismo, también atribuyen comportamientos antisociales en el tráfico a las personas mayores y a los conductores de transporte público.
- Los grupos de conductores caracterizados por una tendencia prosocial o antisocial del comportamiento a nivel vital señalan como colectivos más antisociales a los jóvenes, las personas mayores y los hombres.

- Los conductores con tendencia prosocial en el tráfico citan a los mismos, es decir, consideran que los jóvenes, las personas mayores y los hombres son los colectivos más antisociales.
- Los conductores que frecuentemente llevan a cabo conductas antisociales en el tráfico (tendencia antisocial en el tráfico) añaden a los grupos citados (jóvenes, personas mayores y hombres) el de conductores de transporte público.
- Independientemente de la evaluación que los conductores han realizado acerca de la prosocialidad general o en el tráfico de la población española, han señalado los mismos grupos como colectivos más antisociales: jóvenes, hombres y personas mayores.

**Podemos decir que parece haber un alto grado de acuerdo en lo que se refiere a qué colectivos son los más y menos prosociales. Así, en el primer grupo están las mujeres y las personas adultas y en el segundo caso, están los jóvenes y los hombres.**

**También existe un acuerdo acerca de quiénes son los más prosociales y los más antisociales. Y esa información no tiene que caer en saco roto sino que tiene que contribuir a determinar medidas sobre grupos específicos y a particularizar la comunicación teniendo en cuenta dichos grupos. Pero, es curioso que en el grupo de antisociales se incluyan además de los conductores de transporte público a las personas mayores (tal y como apuntamos anteriormente).**

**Los primeros porque parece que exista también una percepción inadecuada de ellos por parte de los usuarios de vehículos particulares (en ocasiones en el tráfico son incompatibles los intereses de ambos). En el segundo caso porque, dado que muchos de sus comportamientos están fundamentados en muchos casos en los errores, refuerzan la idea de no tolerancia hacia los mismos (los errores).**

**Consecuentemente, también desde el punto de vista de la comunicación se hace necesario cambiar la “imagen” que algunos grupos tienen respecto a determinado tipo de conductores como es el caso de los conductores profesionales.**

### 5.1.7 Pero, ¿qué hacemos realmente? ¿Cómo nos comportamos en el ámbito vital y en el tráfico?

#### 5.1.7.1 ¿Somos altruistas en el ámbito vital y en el tráfico?

- Cerca del 80% de los entrevistados, considerando el contexto vital general y el vial, queda ubicado dentro de los grupos caracterizados por un altruismo bajo o medio-bajo; mientras que tan sólo la quinta parte de los conductores se sitúa en el grupo de personas caracterizadas por poseer un altruismo alto o medio-alto en ambos contextos.

#### 5.1.7.2 ¿Qué conductas altruistas realizamos con mayor frecuencia en el contexto vital y en el tráfico?

- Las conductas altruistas que realizamos con mayor frecuencia son:
  - o Facilitar las maniobras de otros vehículos (cambio de carril, adelantamientos, etc.);
  - o Respetar todas las normas de circulación;
  - o Llevar a cabo conductas destinadas a contribuir con la defensa del medio ambiente; y
  - o Advertir a alguien de su error cuando nos han cobrado de menos (en un banco o en un supermercado).
- Las conductas altruistas que realizamos con menor frecuencia son:
  - o Dar o prestar dinero a alguien que lo necesita más allá de familiares o amigos; y.
  - o Trabajar como voluntarios en alguna organización de tipo social.

**En cuanto al altruismo, los datos apuntan a que tendemos más a facilitar las maniobras de otro vehículo que a tolerar las infracciones o errores cometidos por otros conductores y ayudar a otro conductor que tiene problemas con su automóvil. Parece que ayudamos (cooperamos) siempre y cuando no nos resulte demasiado incómodo o nos suponga un elevado esfuerzo o coste. Todo ello nos hace pensar que en el tráfico somos menos altruistas de lo que pensamos y decimos.**

#### 5.1.7.3 ¿Qué conductas asertivas realizamos con mayor frecuencia en el contexto vital y en el tráfico?

Recordemos que alrededor del 67% de nuestros conductores queda enmarcado en niveles medios-altos o altos de asertividad, mientras que en el nivel inferior de asertividad se encuentra el 6% de los encuestados.



Las conductas asertivas que los entrevistados realizan con mayor frecuencia en ambos contextos (vital y tráfico) son:

- Dar las gracias a otro conductor que nos facilita el paso o una incorporación.
- Pedir disculpas si otro conductor nos hace saber que hemos cometido una infracción o hemos realizado una maniobra peligrosa.
- Admitir nuestras dudas o ignorancia sobre algún tema o aspecto que se está discutiendo, solicitando que nos lo aclaren.
- Decir que no subimos a un vehículo cuyo conductor se encuentra bajo los efectos del alcohol u otras sustancias.

Las conductas asertivas que los entrevistados realizan con **menor frecuencia** en ambos contextos (vital y tráfico) son:

- Recordar a alguien que no nos ha devuelto un dinero prestado; y
- Manifiestar nuestro desacuerdo cuando otro conductor ocupa una plaza de aparcamiento que hemos visto antes.

**Hay que consolidar la realización de conductas que se dan con más frecuencia como las que se refieren a la asertividad y en particular a conductas como: agradecer determinadas facilitaciones por parte de otros conductores y pedir disculpas después de cometer algún error o infracción.**

**Este hecho cobra más importancia si pensamos en la capacidad que tiene el refuerzo inmediato y, como comentaremos más adelante, la inexistencia de un refuerzo global social.**

#### **5.1.7.4 ¿Qué conductas empáticas realizamos con mayor frecuencia en el contexto vital y en el tráfico?**

- El 36% forma parte de los grupos caracterizados por mostrar niveles medios-bajos o bajos de empatía, mientras que el 64% restante incluye a los grupos que manifiestan niveles medios-altos o altos de empatía.
- Las conductas empáticas que los entrevistados realizan con mayor frecuencia en ambos contextos (vital y vial) son:
  - o Sentir "pena" ante una persona que sufre las secuelas derivadas de un accidente de tráfico.
  - o Sentirnos mal después de hacer algo que ha perjudicado a otra persona.

- La conducta empática que los entrevistados realizan con menor frecuencia en ambos contextos (vital y vial) es:
  - o Tener poca capacidad para ponernos en el lugar de otro conductor que ha cometido un error que nos ha perjudicado.

**En cuanto a la empatía, sentimos pena ante una persona que sufre las secuelas derivadas de un accidente de tráfico, pero no tenemos facilidad para comprender y ponernos en el lugar de otro conductor que comete un error que nos perjudica.**

Resulta curioso que experimentamos empatía ante situaciones extremas y pasadas, pero no en situaciones cotidianas y frecuentes, lo que nos hace plantear que no somos tan empáticos como pensamos. En efecto, podemos hipotetizar que empatizamos más con el después, con el que ha sufrido las consecuencias y pensamos menos en que dichas consecuencias pueden ser provocadas por comportamientos que realicemos nosotros.

**Si comparamos las puntuaciones medias obtenidas en cada una de las escalas estudiadas (altruismo, asertividad y empatía), los encuestados son, sobre todo empáticos y asertivos, y, en menor medida, altruistas. Por tanto, las conductas encaminadas a procurar el bien ajeno aún a costa del propio se dan en menor medida entre nuestros conductores.**

**No cabe la menor duda de que hay que potenciar el sentimiento de empatía, elemento que contribuye sin duda a la generación de un buen clima en el ámbito del tráfico. Así, parece que aquellos mensajes que nos muestran las secuelas que los accidentes tienen sobre las personas pueden llegar a ser facilitadores (máxime si se relacionan con las causas).**

**Sin embargo, hay que potenciar la capacidad de ponerse en la piel de aquel que en un momento puntual ha cometido un error (no intencional) en el tráfico. Y añadido a lo que hemos dicho anteriormente, debemos tener la capacidad de reconocer la realización de nuestros propios errores y comunicarlo reforzando lo que hemos comentado anteriormente (pedir disculpas).**

#### **5.1.7.5 ¿Cuáles son las conductas prosociales que realizamos con mayor frecuencia en el tráfico?**

- Las conductas que los entrevistados realizan con mayor frecuencia en el escenario vial son:

- o Dar las gracias a otro conductor que les facilita el paso o una incorporación (asertividad);
- o Pedir disculpas cuando otro conductor les hace saber que han cometido una infracción o maniobra peligrosa (asertividad);
- o Sentir “pena” ante una persona que sufre las secuelas derivadas de un accidente de tráfico (empatía); y,
- o Facilitar las maniobras de otro vehículo como cambios de carril o adelantamientos (altruismo).

**La frecuencia de conductas prosociales en el tráfico es un aspecto muy positivo, máxime si tenemos en cuenta la importancia que algunas de estas conductas tienen para la seguridad y el clima que se genera. Pero también es cierto que si nos centramos en los porcentajes de frecuencia de realización frente a los “deseables” lo único que podíamos predicar es lo que venimos diciendo: queda mucho camino por recorrer.**

Tengamos en cuenta que una conducta como “facilitar las maniobras de otro vehículo” está en la base de evitar muchos de los conflictos que desembocan en accidentes. Las colisiones entre vehículos (frontales, alcances, etc.) implican en las consecuencias de los accidentes a muchos usuarios, y las colisiones con otros vehículos u obstáculos provocadas por salidas de la calzada por cambio de trayectoria para evitar colisiones entre vehículos también están sobrerrepresentadas y son especialmente peligrosas (ya que en muchas ocasiones se produce una aceleración hacia un destino desconocido y a veces más peligroso).

#### **5.1.7.6 ¿Cuáles son las conductas prosociales que realizamos con menor frecuencia en el tráfico?**

- Las conductas prosociales que los entrevistados realizan con menor frecuencia son:
  - o Ayudar a una persona cuando tiene problemas con su automóvil (cambiando una rueda, llamando a un mecánico, ayudándole a empujar su coche, etc.);
  - o Comprender y ponerse en el lugar de otro conductor que comete un error que nos perjudica;
  - o Tolerar las infracciones y errores cometidos por otros conductores; y
  - o Manifestar el desacuerdo cuando otro conductor ocupa una plaza de aparcamiento que nosotros hemos visto antes.

Si anteriormente decíamos que queda mucho por recorrer, en este caso como en otros, que ya hemos tratado, el camino es más largo.

#### **5.1.7.7 ¿Dónde somos más prosociales?**

**La consideración conjunta de las conductas altruistas, asertivas y empáticas nos permite concluir que las conductas prosociales que realizan los entrevistados con más frecuencia tienen lugar en el contexto vial.**

#### **5.1.7.8 ¿Dónde somos menos prosociales?**

- El trabajo como voluntario en alguna organización de tipo social (bien en la actualidad o en el pasado) es la conducta prosocial que los conductores españoles dicen realizar con menos frecuencia. Dar o prestar dinero a alguien que lo necesita más allá de familiares y/o amigos es otro de los comportamientos que con menos frecuencia llevan a cabo los encuestados.

**Los conductores españoles admitimos que somos más prosociales en el ámbito vial que en nuestro ámbito general.**

**Este dato no nos tiene que conducir a la condescendiente conclusión de que no hace falta intervenir en el ámbito del tráfico en lo que se relaciona con la prosocialidad.**

Hay que tener en cuenta varias cuestiones:

- El nivel de prosocialidad en general es tan elevable como deseable en nuestra sociedad.
- El nivel de prosocialidad en general influye, como hemos confirmado, en el nivel de prosocialidad en el tráfico.
- El nivel de prosocialidad en el tráfico no es tampoco aceptable.

Y así podemos concluir:

**Tenemos que elevar el nivel de prosocialidad a nivel general porque no es el nivel deseable. Ese incremento redundará en una mayor prosocialidad en el ámbito del tráfico. Debemos de trabajar en el ámbito del tráfico en particular.**

#### **5.1.7.9 ¿Qué nivel de prosocialidad en el contexto vital y en el tráfico caracteriza a los conductores de nuestro país?**

- La mayoría de conductores (alrededor del 44%) se localiza en el grupo medio-prosocial, tanto en el contexto vital como en el ámbito del tráfico.

- El grupo de conductores claramente prosociales es más numeroso en el ámbito del tráfico (31,2%) que a nivel general vital (14,7%).
- Un preocupante porcentaje de conductores (concretamente el 40,8%) forma parte del grupo que exhibe conductas caracterizadas por una tendencia antisocial en las diferentes situaciones vitales (grupo medio-antisocial y antisocial), siendo menor este porcentaje en el contexto concreto del tráfico (24,9%).
- Una cuarta parte de conductores son antisociales en el escenario del tráfico.
- Los conductores clasificados en el grupo antisocial vital son medio-antisociales en el tráfico.
- Los conductores medio-antisociales vitales, son medio-prosociales en el tráfico.
- Los conductores medio-prosociales vitales son clasificados como claramente prosociales en el ámbito del tráfico.

**Pese a la existencia de una relación positiva relativamente elevada entre las puntuaciones obtenidas en la dimensión de prosocialidad a nivel general y en el contexto del tráfico, existe una tendencia de determinados grupos a comportarse de forma más prosocial en el ámbito del tráfico que en el contexto vital (es decir, el nivel de prosocialidad es más elevado en el escenario vial que en el contexto vital), mientras que el nivel de antisocialidad es más elevado en el contexto vital que en el escenario vial.**

#### **5.1.8 La diferenciación de los conductores según su tendencia prosocial o antisocial en el contexto vital y en el escenario vial: Dos perfiles de conductores**

- Los grupos considerados con "tendencia prosocial" están integrados por los entrevistados que obtienen puntuaciones medias y elevadas en dicha dimensión y que hemos denominado grupo medio-prosocial y prosocial, respectivamente.
- El denominado grupo con "tendencia antisocial" está formado por los sujetos con puntuaciones bajas en la dimensión de prosocialidad (grupo antisocial y grupo medio-antisocial).

**Si centramos nuestra mirada sobre el grupo de conductores antisociales, evidentemente hay que minimizar su presencia e influencia. Influencia**

**porque los comportamientos antisociales fomentan comportamientos antisociales y los prosociales facilitan el incremento de los mismos.**

**La personalidad junto con las experiencias vividas marcan nuestra tendencia hacia la realización o no de conductas prosociales en todos los aspectos de nuestras vidas, incluido el escenario vial. De ello, podemos concluir la necesidad de intervención especialmente sobre aquellos conductores caracterizados por una tendencia antisocial. De hecho, existen programas de intervención destinados y dedicados exclusivamente a conductores antisociales. ¿Estamos nosotros haciendo algo al respecto? Y... ¿No sentimos la obligación y responsabilidad de hacer algo al respecto?**

#### **5.1.9 ¿Existe correspondencia entre la frecuencia de realización de conductas prosociales y la autoevaluación como prosociales en el contexto vital y en el tráfico?**

- Los entrevistados que se caracterizan por puntuaciones altas en altruismo, también se definen como personas muy altruistas.
- Los encuestados que forman parte del grupo de personas caracterizadas por una escasa realización de conductas altruistas se evalúan, en mayor medida que el resto, como personas que disponen de niveles medios-bajos de este rasgo de personalidad.
- Las personas caracterizadas por la realización elevada de comportamientos asertivos son las que se otorgan puntuaciones más elevadas cuando estiman en qué medida son asertivas.
- Dentro del grupo de personas con baja asertividad (nivel medio-bajo y bajo) destacan dos colectivos: aquel que se define en el mismo grupo, y el que se atribuye puntuaciones ligeramente más elevadas en cuanto a la asertividad autoevaluada.
- Existe una correspondencia entre comportamiento real y la autovaloración emitida por los propios entrevistados sobre el nivel de empatía que disponen, aunque destacan las personas caracterizadas por llevar a cabo escasos comportamientos empáticos por sobrevalorarse en este sentido.
- Los conductores que frecuentemente llevan a cabo conductas prosociales (grupo prosocial) emiten valoraciones elevadas cuando se les pregunta acerca

de cómo se evalúan en este aspecto. En cambio, las personas que tienen una tendencia antisocial se evalúan como personas más prosociales de lo que son.

**La correlación entre la frecuencia de realización de conductas altruistas, asertivas y empáticas a nivel general (vital y tráfico) y las puntuaciones procedentes de la autoevaluación sobre estas tres dimensiones de la prosocialidad, es baja aunque estadísticamente significativa. Es decir, existe relación entre la puntuación obtenida en la realización de conductas prosociales y la autoevaluación de los conductores sobre este rasgo en ambos contextos, que se explica debido a que algunos grupos se desvían de la tendencia general. Sin embargo, no existe una correspondencia entre la conducta la autoevaluación y la conducta de las personas con tendencia antisocial que se evalúan más prosociales de lo que en realidad son.**

#### **5.1.10 ¿Existe correspondencia entre la frecuencia de realización de conductas prosociales y la autoevaluación como prosociales en el tráfico?**

- Los conductores prosociales en el contexto del tráfico se atribuyen puntuaciones elevadas en este sentido (esto es así en los dos grupos más prosociales: prosocial y prosocial medio).
- Los conductores que realizan con poca frecuencia conductas prosociales en el tráfico (tendencia antisocial) se autoevalúan como conductores más prosociales de lo que son.

**Tanto en el ámbito vital como en el contexto del tráfico no hay una correspondencia entre conducta y autovaloración en el caso de los conductores con tendencia antisocial.**

#### **5.1.11 ¿Cuándo somos más y menos prosociales?**

##### **5.1.11.1 ¿Influye la edad de los otros conductores en nuestro comportamiento prosocial en el tráfico?**

- A medida que aumenta el grado de prosocialidad vital de los entrevistados también se incrementan las conductas de ayuda y colaboración con cualquier grupo de edad (jóvenes, edad mediana y mayores).
- Los entrevistados colaboran en mayor medida en su interacción con conductores de mayor edad, mientras que colaboran de forma parecida ante conductores jóvenes o de mediana edad.

De nuevo, se evidencia la importancia de la personalidad de los entrevistados. Es decir, en la base de la conducta prosocial se encuentra la existencia de una personalidad o mejor dicho un rasgo de personalidad en el que pueden haber influido diferentes y variadas experiencias. En este sentido,

**... es más probable que una persona prosocial en su vida cotidiana también lo sea en el tráfico independientemente de la edad del conductor con el que interactúa.**

Parece que existe un respeto hacia las personas mayores como demuestra el hecho de que los entrevistados manifiestan que colaboran más cuando interactúan con los conductores de mayor edad.

Sin embargo, en términos generales, parece que los conductores de mayor edad activan en mayor medida sentimientos y comportamientos prosociales (de ayuda y colaboración).

Ahora bien, también resulta curioso que a las personas mayores no se las consideren prosociales. Este sería un caso que rompería el principio de correspondencia que tratamos de defender en este texto.

**No queremos ser prosociales con los jóvenes porque creemos que ellos no son prosociales con nosotros. Les damos la espalda. Y...¿No estamos siendo modelos a imitar de "escasa o nula prosocialidad"? ¿Somos conscientes del mensaje que estamos transmitiendo? ¿Somos conscientes de que somos modelos? ¿Somos verdaderamente conscientes de la responsabilidad que tenemos ante los jóvenes, ante esos que tanto criticamos y que están simplemente imitando y repitiendo nuestra conducta? En definitiva, el comportamiento de ayuda ante conductores de diferentes edades está influido por nuestro comportamiento prosocial en la vida cotidiana, por nuestra propia maduración individual y por la educación que hemos recibido.**

**5.1.11.2 ¿En qué tipo de desplazamientos somos más y menos prosociales? El tipo de desplazamiento ¿influye en el comportamiento prosocial?**

- Destacan los conductores de comunidades pequeñas, concretamente de Navarra, por realizar más conductas prosociales cuando se desplazan por motivos laborales o en desplazamientos festivos (fiesta o marcha/viajes o excursiones).



La motivación del desplazamiento pone al descubierto un dato esperable y es que cuando los motivos son familiares/personal o viajes/excursiones somos más prosociales. El ámbito laboral, al que algunas veces ya nos hemos referido en nuestras investigaciones, parece ser también problemático para el tema que aquí tratamos. Este dato se refuerza si atendemos a la conducción profesional.

**5.1.11.3 Cuando tenemos prisa, ¿somos más o menos prosociales? La prisa, ¿influye en el comportamiento prosocial?**

- La prisa, en términos generales, da lugar a una menor prosocialidad ya que aproximadamente el 60% de los conductores varían su comportamiento en este sentido, mientras que el 31% es más prosocial en esta situación.
- La prisa no modifica el grado de colaboración de los conductores caracterizados por una tendencia al comportamiento prosocial.

**Quando tienen prisa, los conductores con tendencia antisocial en su comportamiento son menos prosociales que el resto de conductores.**

**La prisa es la situación que da lugar a una menor prosocialidad ya que aproximadamente el 60% de los conductores varía su comportamiento en este sentido).**

**5.1.11.4 Cuando tenemos prioridad ¿somos más o menos prosociales? Tener prioridad ¿influye en el comportamiento prosocial?**

- El 30% de conductores afirma que cuando tienen prioridad son menos prosociales al volante, frente al 9,1% que indica ser más prosocial.
- Ante la prioridad, el grado de colaboración es menor en los dos grupos ubicados en el extremo del continuo más cercano al polo antisocial.
- Ante la prioridad, no modifican su conducta prosocial los grupos con tendencia prosocial en su comportamiento vital.

**5.1.11.5 Ante un atasco o cuando el tráfico es denso ¿somos más o menos prosociales? Un atasco o el tráfico denso, ¿influye en el comportamiento prosocial?**

- El 18% de los conductores manifiesta ser menos prosocial cuando se encuentra en un atasco o el tráfico es denso, frente al 7,4% que es más prosocial.

- En un atasco o cuando el tráfico es denso, se da menor grado de colaboración con los demás conductores en los dos grupos con tendencia antisocial.
- No modifican su grado de colaboración en un atasco o cuando el tráfico es denso, los conductores caracterizados por una tendencia prosocial.

**La prioridad y los atascos o el tráfico denso también parecen fomentar una menor prosocialidad cuando estamos al volante. De hecho, el 30% de conductores en el primer caso y el 18% en el segundo así lo manifiestan.**

**5.1.11.6 Cuando viajamos solos, ¿somos más o menos prosociales? Viajar en solitario, ¿influye en el comportamiento prosocial?**

- Más del 80% de conductores afirma que cuando viaja solo no modifica su grado de cooperación o colaboración en el tráfico.

**El hecho de viajar solo no influye de forma significativa en la conducta prosocial cuando atendemos a la frecuencia con la que se llevan a cabo conductas prosociales a nivel general vital.**

**5.1.11.7 Cuando viajamos por ciudad, ¿somos más o menos prosociales? Viajar por ciudad, ¿influye en el comportamiento prosocial?**

- Aproximadamente el 80% de los conductores no modifica su prosocialidad al volante cuando viaja por ciudad.

**La conducción en ciudad no influye en la frecuencia de realización de conductas prosociales si tenemos en cuenta el nivel de prosocialidad vital de nuestros conductores.**

En las diferentes situaciones estudiadas (cuando tenemos prisa o prioridad, cuando nos encontramos en un atasco o el tráfico es denso, cuando conducimos en solitario o por ciudad) no se produce un incremento importante en la conducta de ayuda o colaboración en el tráfico, es decir, no somos prosociales cuando en realidad son situaciones muy frecuentes y cotidianas que ponen a prueba nuestro altruismo, empatía, comprensión, respeto, etc. ante otros conductores. Únicamente entre el 7,4% y el 10,4% de los conductores reconoce que aumenta su nivel de ayuda o cooperación en estas circunstancias. Entonces, ¿somos verdaderamente prosociales en el tráfico, tal como decimos? Y, si decimos que somos más prosociales en el tráfico, ¿qué nivel de prosocialidad caracteriza realmente nuestras vidas?

**5.1.11.8 Ante un conductor profesional, ¿somos más o menos prosociales? Un conductor profesional, ¿influye en nuestro comportamiento prosocial?**

- Ante un conductor profesional, el 76% de los entrevistados no modifica su conducta de colaboración al volante. El 13% manifiesta ser menos prosocial, mientras que el 10,5% indica lo contrario.
- Ante un conductor profesional, no modifican la conducta de ayuda aquellos que son prosociales a nivel vital.

**5.1.11.9 Ante un vehículo que lleva una “L” o es de autoescuela, ¿somos más o menos prosociales? Un vehículo que lleva una “L” o es de autoescuela, ¿influye en nuestro comportamiento prosocial?**

- Ante un vehículo que lleva una L o es de autoescuela, el 65,2% de los encuestados indica que colabora y coopera en mayor medida, mientras que el 3,4% afirma ser menos prosocial.
- Ante un vehículo que lleva una “L” o es de autoescuela, la conducta es más prosocial en aquellos que manifiestan cierta tendencia antisocial (grupo medio-antisocial).
- Ante un vehículo que lleva una L o es de autoescuela, no varía la conducta prosocial en los conductores que son más prosociales en su vida diaria.
- Ante un vehículo que lleva una L o es de autoescuela, la conducta prosocial es menor en aquellos caracterizados por una cierta tendencia prosocial (grupo medio prosocial).

**5.1.11.10 Ante un conductor del sexo contrario, ¿somos más o menos prosociales? Un conductor del sexo contrario, ¿influye en nuestro comportamiento prosocial?**

- La mayoría de conductores (91,2%) no varía su conducta de cooperación o ayuda ante un conductor del sexo contrario, el 5,8% afirma ser más prosocial y el 3% menos prosocial ante este tipo de conductor.
- Ante un conductor del sexo contrario, colaboran en menor medida los que se sitúan en el grupo medio-antisocial.
- Ante un conductor del sexo contrario, no varían su conducta prosocial los conductores prosociales a nivel vital.

Si tenemos en cuenta el tipo de conductor con el que interactuamos en el escenario vial, podemos observar que no tendemos a modificar nuestro comportamiento prosocial. Por lo menos ante un conductor profesional o ante un conductor del sexo contrario. Sin embargo, tendemos a ser más prosociales ante un vehículo que lleva una L o es de autoescuela.

**5.1.11.11 Un coche pequeño, ¿somos más o menos prosociales? Un coche pequeño, ¿influye en nuestro comportamiento prosocial?**

- Ante un coche pequeño, no influye de forma significativa en la prosocialidad al volante, la frecuencia de realización de conductas prosociales en la vida diaria.

**5.1.11.12 Ante un coche viejo, ¿somos más o menos prosociales? Un coche viejo, ¿influye en nuestro comportamiento prosocial?**

- Ante un coche viejo, la conducta prosocial no varía de forma significativa en función de la frecuencia de realización de conductas prosociales en el contexto vital (prosocialidad vital).

**5.1.11.13 Ante un coche lujoso, ¿somos más o menos prosociales? Un coche lujoso, ¿influye en nuestro comportamiento prosocial?**

- Ante un coche lujoso, colaboran en menor medida aquellos caracterizados por cierta tendencia prosocial en su comportamiento (grupo medio-prosocial).
- Ante un coche lujoso, no varían su colaboración al volante los que con frecuencia llevan a cabo conductas prosociales en su vida cotidiana (grupo prosocial).

El tipo de vehículo con el que interactuamos en el escenario vial no influye de forma importante en la conducta prosocial de nuestros conductores. En este sentido, alrededor del 94% de encuestados manifiesta que su conducta prosocial ante un coche pequeño, viejo y/o lujoso no varía. Sin embargo, destaca un grupo significativo de conductores que se comporta de forma menos prosocial ante vehículos lujosos y de forma prosocial ante vehículos viejos.

Cuanto menos es curioso que los conductores sean menos prosociales ante los coches lujosos que ante los vehículos viejos. Puede que la prosocialidad esté relacionada con ciertas variables competitivas.

**5.1.11.14 Ante un conductor desafiante o provocador, ¿somos más o menos prosociales? Un conductor desafiante o provocador, ¿influye en nuestro comportamiento prosocial?**

- El 59,6% de conductores son menos prosociales ante un conductor desafiante y provocador.
- Ante un conductor desafiante o provocador, el nivel de colaboración es menor en los conductores que forman parte del grupo caracterizado por mostrar una tendencia conductual medio antisocial.
- Ante un conductor desafiante o provocador, **no varían su conducta prosocial** los conductores que frecuentemente llevan a cabo comportamientos prosociales (**grupo prosocial**).

**5.1.11.15 Ante un conductor agresivo, ¿somos más o menos prosociales? Un conductor agresivo, ¿influye en nuestro comportamiento prosocial?**

- El 73,2% de los entrevistados son menos prosociales ante un conductor agresivo, mientras que el 6,5% indica lo contrario.
- Ante un conductor agresivo, colaboran en menor medida los que forman parte del grupo de conductores con tendencia antisocial (grupo medio antisocial).
- Ante un conductor agresivo, no varían su conducta prosocial aquellos conductores que frecuentemente realizan conductas prosociales (grupo prosocial) en su vida cotidiana.

**5.1.11.16 Ante un conductor infractor, ¿somos más o menos prosociales? Un conductor infractor, ¿influye en nuestro comportamiento prosocial?**

- El 69,9% de los conductores indica ser menos prosocial frente al 5,7% que afirma serlo en mayor medida ante un conductor infractor.
- Aquellos entrevistados caracterizados por mostrar una tendencia prosocial (grupo medio-prosocial) son más prosociales ante un conductor infractor.
- Ante un conductor infractor, colaboran en menor medida aquellos que muestran una tendencia antisocial en su comportamiento (grupo medio antisocial).

Podemos observar que ante conductores que evaluamos, percibimos, interpretamos (o nos parecen) desafiantes o provocadores y los agresivos o infractores, influyen negativamente, en la conducta prosocial al volante de los entrevistados caracterizados por una tendencia antisocial. Sin embargo, aquellos entrevistados que muestran una tendencia prosocial tienden a no modificar su comportamiento ante este tipo de conductores. Pero, en este punto debemos preguntarnos ¿nuestras percepciones se corresponden con aspectos reales o son fruto de nuestra subjetividad? El conductor con el que interactuamos e interpretamos como provocador o desafiante ¿realmente nos está provocando o desafiando? Y, lo que interpretamos como una infracción ¿no es en algunas ocasiones un error involuntario? Evidentemente, los conductores requerimos de intervenciones centradas en dar a conocer las características de nuestro procesador mental, el modo en que procesamos la información y los sesgos derivados de dicho procesamiento.

**5.1.11.17 Ante un conductor con dificultades, ¿somos más o menos prosociales? Un conductor con dificultades, ¿influye en nuestro comportamiento prosocial?**

- El 68% de los conductores reconoce que es más prosocial ante un conductor con dificultades, mientras que el 5,5% indica esto en menor medida.
- Ante un conductor con dificultades, no influyen de forma significativa en la conducta prosocial la frecuencia de realización de conductas prosociales en el ámbito vital (prosocialidad vital).

**5.1.11.18 Ante un conductor que se ha equivocado, ¿somos más o menos prosociales? Un conductor con dificultades, ¿influye en nuestro comportamiento prosocial?**

- El 40,6% de los entrevistados incrementa su conducta prosocial cuando otro conductor se ha equivocado, frente al 8,9% que manifiesta lo contrario.
- La mitad de los encuestados indica que ante un conductor que se ha equivocado no varía su grado de prosocialidad al volante.
- Ante un conductor que se ha equivocado, la conducta prosocial es mayor en los conductores con tendencia prosocial (grupo medio-prosocial).

- Ante un conductor que se ha equivocado, cerca del 9% reconoce que su conducta de ayuda o colaboración es menor.
- Ante un conductor que se ha equivocado, la conducta prosocial es menor en los que frecuentemente llevan a cabo conductas prosociales (grupo prosocial).
- Ante un conductor que se ha equivocado, no varían su grado de colaboración los que con cierta frecuencia realizan comportamientos antisociales (grupo medio antisocial).

**Puede que pidamos perdón, pero según estos datos descubrimos que muchos conductores no comprenden, no toleran, no aceptan y no perdonan determinados tipos de comportamientos (fundamentalmente los errores y en menor medida las dificultades cometidas por otros). ¿Es esto conducta prosocial (empatía y altruismo) en el tráfico? Muy al contrario, lo que hacen es convertirse en menos prosociales.**

**5.1.11.19 Ante un conductor que ha cometido una infracción, ¿somos más o menos prosociales? Un conductor que ha cometido una infracción, ¿influye en nuestro comportamiento prosocial?**

- Casi la mitad de los encuestados reconoce que disminuye su prosocialidad ante la infracción cometida por otro conductor; mientras que el 45,4% señala que no modifica su comportamiento en estas circunstancias. El resto (6,7%) manifiesta ser más prosocial en esta situación.
- Ante un conductor que ha cometido una infracción, no influye de forma significativa la frecuencia de realización de conductas prosociales.

**Parece existir el principio de correspondencia que se ve claramente cuando tenemos en cuenta la actitud de los otros conductores. Así, frente a conductores desafiantes o provocadores, agresivos o infractores, nos mostramos menos prosociales; y, contrariamente, frente a conductores con dificultades nos manifestamos más prosociales.**

**5.1.11.20 Cuando estamos de buen humor, ¿somos más o menos prosociales? El buen humor, ¿influye en nuestro comportamiento prosocial?**

- El 57,8% de los entrevistados reconoce que colabora o coopera más en el tráfico cuando está de buen humor, mientras que el 40,7% indica que bajo

este estado emocional no varía su prosocialidad al volante, y, únicamente el 1,5% señala ser menos prosocial en esta situación.

- El buen humor incrementa el grado de colaboración en los que manifiestan cierta tendencia antisocial (grupo medio antisocial).

**El humor (el estado emocional) vuelve a destacar como determinante este año, en este caso para el comportamiento prosocial, algo que no sabíamos a partir de la investigación realizada el año anterior y centrada en el papel que desempeñan las emociones en la conducción.**

La consideración conjunta de las distintas situaciones planteadas y su relación con la conducta de ayuda nos permite observar que, en términos generales, los conductores señalan que su conducta de ayuda o colaboración al volante no varía en la mayoría de circunstancias consideradas. De este modo, la mayoría de los entrevistados indica que cuando viaja solo, cuando circula por ciudad, ante un conductor del sexo contrario y ante un coche pequeño, viejo y/o lujoso no modifica su grado de colaboración o cooperación en el tráfico.

Sin embargo, la prosocialidad de los conductores españoles aparece más influida por la prisa y por la actitud o conducta del otro conductor. Concretamente, la mayor parte de los entrevistados reconoce ser menos prosocial ante un conductor desafiante o provocador, agresivo y/o infractor. Asimismo, ante la prisa y la interacción con un conductor que ha cometido una infracción disminuye nuestra prosocialidad en el tráfico, mientras que el buen humor parece incrementar nuestra conducta prosocial en este mismo contexto.

**Podemos afirmar, en conclusión, que la conducta prosocial está determinada por características externas de los conductores y obviamente de sus vehículos, mayormente de nuestra propia condición y estado, pero sobre todo de la actitud y la conducta de los otros conductores.**

**Y como la actitud de los conductores no deja de ser una atribución, y sabemos que consideramos a los otros menos prosociales, no es difícil que cumplamos el principio de correspondencia que hemos mencionado y, en última instancia, seamos menos prosociales de lo que podíamos ser.**

**Todo ello, nos tiene que llevar a pensar que es importante la comunicación entre los conductores, la interpretación de la intención de sus maniobras, la empatía sobre las mismas como principio que posibilita incrementar la prosocialidad y disminuir la accidentalidad.**



**En última instancia, la comunicación como herramienta de modulación de actitudes. La comunicación previa y la comunicación en situaciones concretas de tráfico. Estos son campos donde queda mucho por explorar y cuyo desarrollo contribuirá sin duda a minimizar los riesgos que conducen a provocar accidentes de tráfico.**

**5.1.11.21 ¿Por qué somos prosociales? Las razones de nuestro comportamiento prosocial en el tráfico**

- Un tercio de los conductores, (32,9%) lleva a cabo conductas prosociales para favorecer el buen funcionamiento del tráfico y evitar atascos”, mientras que el 46% de los conductores lo hace por razones relacionadas con “la seguridad vial y la prevención de accidentes de tráfico”.
- Cerca del 40% de los conductores muestra niveles de acuerdo elevados con la razón que señala “para no molestar a los demás”.
- El 32,9% de los conductores está bastante o muy de acuerdo con la razón “para que los demás no se pongan nerviosos”.
- El 22,9% de los entrevistados considera que “conseguir la aprobación de otros conductores y evitar sus críticas” se ajusta a sus motivaciones para ser prosocial en el tráfico.
- El 40,4% de los conductores es prosocial en el tráfico “para sentirse bien consigo mismo y evitar sentimientos de culpa”.
- “Lo hago sin pensar, soy así” es una razón, para ser prosocial en el tráfico, con la que el 35,5% de los conductores está muy o bastante de acuerdo.
- La mayoría de los conductores muestra niveles de acuerdo considerables (54,7% mucho y 44,2% niveles medios) con la razón que defiende “la contribución de todos a la buena convivencia”.
- A medida que aumenta el nivel de prosocialidad vital también se incrementa el grado de acuerdo con todas las razones planteadas para explicar la conducta prosocial al volante.
- Las personas más prosociales (a nivel vital) conceden más importancia a la seguridad vial (“Para favorecer la seguridad vial y prevenir accidentes de tráfico”) y las posibles molestias que puedan derivarse de su conducta (“Para no molestar a los demás”).

- Las razones más importantes por las que los conductores españoles llevan a cabo conductas de ayuda o colaboración en el tráfico (conductas prosociales) son:
  - o La contribución de todos a una buena convivencia;
  - o La prevención de los accidentes de tráfico y el fomento de la seguridad;
  - o El respeto hacia los demás conductores.
- Otros motivos argumentados para ser prosociales en el tráfico han sido:
  - o El respeto y convivencia (tolerancia, ética y civismo por un beneficio común);
  - o La importancia de la seguridad y la reducción de accidentes de tráfico (enfatizando la importancia que la conducción prudente de cada uno de nosotros tiene como parte de una seguridad común);
  - o La relevancia y necesidad de la educación como base de nuestra prosocialidad al volante; y,
  - o Para favorecer el tráfico.
- El motivo de ayuda en el tráfico con el que menos acuerdo han mostrado los entrevistados (a pesar de que la puntuación media supera el valor 7) hace referencia a conseguir la aprobación social.

**Es reconfortante conocer que las principales razones para tener una conducta prosocial se refieran a la “Seguridad” y a la “prosocialidad *per se*”. Esperemos que la primera motivación sea un reflejo de que, en parte de la población está calando el mensaje de la importancia que tiene la seguridad como un valor en el tráfico. La segunda motivación adquiere una importancia diferencial si pensamos en el plano de los valores como eje de nuestra conducta.**

**En el polo opuesto podemos afirmar que es preocupante que la aprobación social no sea una razón que motive el comportamiento de nuestros conductores. Podemos pensar que quizás sea porque no la haya. Es la pescadilla que se muerde la cola. Si bien es cierto que el agradecimiento puntual de la interacción entre dos usuarios funciona (por lo que hemos descubierto en otros apartados), no ocurre lo mismo en el plano más social, en el del conjunto de la población.**

Tenemos situaciones concretas donde podemos ver esto. Por ejemplo, cuando alguien facilita la evacuación de un peatón mayor en un paso regulado por semáforo y el resto de conductores le pitan al vehículo que lo facilita (porque no están directamente involucrados en la situación) o el hecho de que no se presenten como ejemplares y, en consecuencia, no se “cuenten” y se refuercen conductas prosociales en el tráfico como la descrita. En cambio, se obtiene un refuerzo hacia determinado tipo de conductas antisociales en el tráfico como la conducción temeraria.

La desconsideración, hacia las emociones que con nuestras conductas generamos en el tráfico en otros conductores (para que no se pongan nerviosos), dado que no es una razón muy esgrimida por los conductores, tiene sus implicaciones sobre todo si tenemos en cuenta el papel fundamental que juegan las emociones en la conducción, tal como demostramos el año pasado.

Cuanto menos es curioso que no se tengan en cuenta razones como: “favorecer la circulación” cuando ésta es una cuestión que en numerosas ocasiones hemos detectado que tiene importancia para aspectos que tienen relación con la agresividad en la conducción, con el desarrollo de estados emocionales y, en definitiva, con la seguridad. Además, la fluidez es valorada por los conductores, pero lo que parece en este caso es que los conductores no la relacionan con la prosocialidad.

Además, con esta pregunta hemos constatado que estos comportamientos tienen razones, que no son conductas reactivas determinadas por las circunstancias, sino que en realidad en su base son fruto de la reflexión y, consecuentemente, están impregnados de intencionalidad. Así, frente a la alternativa poco admitida de “por que soy así” podemos fomentar “porque podría ser así”.

#### **5.1.11.22 ¿Cuál es nuestro comportamiento en tres situaciones específicas de tráfico?**

##### *5.1.11.22.1 Ante un vehículo averiado, ¿somos prosociales?*

- Cerca de la mitad de los conductores señala que, ante un vehículo averiado, estaciona en un lugar seguro y trata de prestar ayuda. Además, la mayoría son conductores prosociales en el tráfico.
- Ante un vehículo averiado, el 25,8% indica que intenta ver lo que ha pasado, sobre todo los que tienen tendencia antisocial en el tráfico junto con los que se autoevalúan como conductores con cierta tendencia prosocial (grupo medio-prosocial).

- Un porcentaje ligeramente menor de conductores (24%) reconoce que, ante un vehículo averiado, pasa de largo, bien porque no son expertos, porque se pueden ver en una situación comprometida o porque no se fían. Éstos se caracterizan por una tendencia antisocial en su comportamiento como conductores pero se autoevalúan como conductores poco prosociales (grupo medio antisocial).
- Otras razones citadas por los conductores para pasar de largo ante un vehículo averiado, son:
  - o “Ya habrán pedido ayuda”, enfatizando en este caso la importancia del teléfono móvil;
  - o “Por miedo”, aludiendo a determinados condicionantes (por ejemplo, depende del tipo de carretera o de la hora); o
  - o “Por seguridad”, para no entorpecer el tráfico, por ejemplo.

**De las situaciones concretas hemos aprendido mucho. Es preocupante que únicamente la mitad de los entrevistados manifieste que ayuda a un vehículo averiado. Algunos motivos para no hacerlo podrían ser calificados por otros como excusas. Determinadas conductas altruistas no las podríamos entender si no tienen una molestia e incluso un perjuicio asociado para nosotros e incluso en algunas situaciones comportan un riesgo.**

**En realidad, desde una perspectiva decisonal lo que ocurre es que la motivación para llevar a cabo una conducta prosocial es menor que para no llevarla a cabo.**

5.1.11.22.2 *Ante el error o infracción cometido por otro conductor, ¿somos prosociales?*

- Alrededor del 50% de los entrevistados señala que se lo hace saber con el claxon, con las luces o con gestos. Los conductores que en mayor medida lo hacen, manifiestan una tendencia antisocial en las conductas llevadas a cabo en el contexto del tráfico, pero se autoevalúan como conductores prosociales (grupo medio prosocial).
- El 23,1% de los conductores afirma que se aparta y trata de alejarse lo antes posible para evitar verse implicado en una situación peligrosa o en un accidente, y son sobre todo los situados en el grupo medio-antisocial.

- El 16,4% señala que ante el error o infracción cometido por otro conductor actúa, como en cualquier otra situación, simplemente sigue conduciendo hacia su destino, son en mayor medida aquellos que se evalúan como conductores antisociales.
- Cerca del 11% de los encuestados señaló que, ante el error o infracción cometido por otro conductor, “trata de cooperar, colaborar y prestar ayuda al conductor”, éstos son sobre todo los que muestran una tendencia prosocial en el tráfico.

**Podemos constatar que la mayoría de los entrevistados, ante el error o infracción cometido por otro conductor, se decanta por comportamientos poco prosociales, pensando únicamente en no “buscarse” un posible problema que pudiera derivarse de dicha situación.**

**Frente a los errores volvemos a constatar el bajo porcentaje de conductores que cooperan y al margen de los que se alejan (que es una acción protectora más que comprensible), es preocupante el porcentaje de conductores que siguen como si tal, es decir, que no se adaptan a las circunstancias (en este caso no naturales o creadas por otros conductores)**

*5.1.11.22.3 Cuando un conductor ocupa una plaza de aparcamiento que hemos visto antes, ¿somos prosociales?*

- La mayoría de nuestros conductores (58%), cuando otro conductor ocupa una plaza de aparcamiento que nosotros hemos visto antes, tocan el claxon, hacen luces o gestos para hacérselo saber. Un porcentaje menor (42%) indica que simplemente sigue conduciendo en busca de otra plaza.

**Cuando hablamos de aparcamiento, que para nosotros tiene tanta importancia (lo consideramos en las sanciones como una variable de cruce muy relevante), se produce una gran dicotomización de los comportamientos. Evidentemente, algunas conductas de “hacérselo saber” se convierten en pugnas donde la agresividad se activa y sale a relucir.**

### 5.1.11.23 ¿Qué delitos valoramos más graves? ¿Los delitos de carácter general o los delitos de tráfico?

- En líneas generales, los conductores atribuyen más gravedad a los delitos de carácter general (considerados de forma conjunta) que a los delitos contra la seguridad del tráfico, y casi la totalidad de los conductores considera muy graves los delitos contra la libertad sexual (agresión, abuso, acoso sexual o corrupción de menores). El 96,4% de los entrevistados considera muy graves los delitos por homicidio.
- Los delitos contra la libertad (amenazas, secuestros, coacciones, detenciones ilegales, etc.) son valorados por el 85,1% de los conductores como delitos muy graves y los delitos contra el patrimonio (hurto, robo, apropiación indebida, estafa, alteración de los precios, etc.) por el 59,9% de los conductores.
- El 77% de los conductores valora muy graves los delitos de lesiones (por agresión), mientras que el 74,4% de los conductores considera muy graves los delitos contra la seguridad del tráfico.
- Los delitos contra el patrimonio (hurto, robo, apropiación indebida, estafa, alteración de precios, etc.) son considerados muy graves por el 59,9% de los conductores.
- El 49,5% de los conductores considera muy graves los delitos contra el honor (calumnias o injurias).

Los conductores españoles consideran que los delitos más graves son: las agresiones contra la libertad sexual (agresión, abuso, acoso sexual o corrupción de menores) y el homicidio. A continuación, y también con una elevada puntuación, se sitúan los delitos contra la libertad (amenazas, secuestros, coacciones, detenciones ilegales, etc.) seguidos por los delitos de lesiones por agresión. Le siguen los delitos contra la seguridad del tráfico, los delitos contra el patrimonio (hurtos, robos, apropiación indebida, estafa, alteración de los precios) y los delitos contra el honor (lesiones, calumnias o injurias).

**Los conductores que con cierta frecuencia llevan a cabo conductas antisociales tanto en el ámbito general como en el tráfico, atribuyen más gravedad a los delitos generales que a los relacionados con el tráfico. Los conductores prosociales otorgan la misma gravedad a ambos tipos de delitos.**

#### 5.1.11.24 ¿Qué delitos de tráfico consideramos más graves?

- El delito de tráfico considerado más grave por el 91,2% de los conductores es la conducción temeraria, poniendo en peligro la vida o integridad de las personas.
- En torno al 85% de los conductores evalúa muy graves los delitos de omisión del deber de socorro, la conducción bajo la influencia del alcohol u otras sustancias y colocar en la vía obstáculos que originen riesgo para la circulación que han sido valorados, con puntuaciones medias similares.
- Negarse a someterse a las pruebas legalmente establecidas para comprobar la presencia de alcohol u otras sustancias, constituye un delito muy grave para el 65,5% de los conductores españoles.
- Para todos los delitos de tráfico contemplados, aquellos conductores con tendencia antisocial (tanto en el ámbito vital como en el contexto concreto del tráfico), otorgan menos gravedad a los mismos, mientras que aquellos conductores más prosociales (en ambos contextos) consideran más graves todos los delitos.

Esta es la segunda vez que nos aproximamos al delito de una forma central (evidentemente nos referimos desde el punto de vista de la investigación). Y estos datos nos complementan y, en cierto modo, apoyan los que en aquel momento obtuvimos.

**Podemos observar que existe un porcentaje menor pero significativo que percibe como baja la gravedad de determinados comportamientos delictivos en materia de tráfico (y que son objetivamente importantes desde el punto de vista de la causación de la accidentalidad).**

**Y del mismo modo, podemos ver que esta tendencia es más acusada en algunas conductas. Ello, indudablemente, hace que debamos de reforzar los mensajes dirigidos a hacer comprender la importancia de cumplir las normas que sustentan dichos delitos.**

#### 5.1.11.25 ¿Qué medidas son más eficaces para incrementar el comportamiento prosocial en el tráfico?

- El 97,5% de los conductores atribuye valoraciones elevadas o medias a la educación vial a lo largo de toda la vida, como medida eficaz para mejorar la prosocialidad en el escenario vial.

- El 95,8% de los conductores consideran que el aprendizaje en el hogar (fundamentalmente mediante la educación recibida de los padres), es una medida muy o bastante eficaz para tratar de mejorar la cooperación y colaboración en el tráfico.
- El 96,8% de los entrevistados atribuye una eficacia alta o media a la formación en la autoescuela como medida para mejorar la prosocialidad en el escenario vial.
- El 92% de los conductores atribuye valores elevados y medios al control y la supervisión policial como medidas para incrementar la conducta prosocial en el tráfico.
- Los conductores caracterizados por una tendencia prosocial en sus comportamientos vitales atribuyen más eficacia que los conductores antisociales a las siguientes medidas: "El aprendizaje en el hogar fundamentalmente mediante la educación recibida de los padres", "Los hábitos y disciplina adquiridos en el colegio" y "La educación vial a lo largo de toda la vida" como medidas más eficaces para conseguir mejorar la cooperación y colaboración en el escenario vial.
- No influye de forma significativa en esta valoración el tipo de vehículo que conducen habitualmente o la tendencia prosocial-antisocial de los entrevistados en el contexto concreto del tráfico.

**Las medidas consideradas más eficaces para mejorar la cooperación y colaboración en el tráfico han sido aquellas que enfatizan el papel de la educación (la educación vial a lo largo de toda la vida y el aprendizaje en el hogar, fundamentalmente a través de la educación recibida por los padres) seguidas por la formación en la autoescuela.**

**Los hábitos y disciplina adquiridos en el colegio y sobre todo el control, vigilancia y supervisión policial son las que, de forma significativa, menos valoración han recibido por parte de los conductores.**



## 5.2 Aspectos específicos: variables personales y variables susceptibles de intervención

Hasta este momento hemos planteado las conclusiones fundamentales en torno a los temas que constituyen los ejes centrales de nuestra investigación. Concretamente: cuán prosociales consideran que son los entrevistados en la propia vida y en el tráfico, cuán prosociales consideran que son los demás (en su vida y en el escenario vial), quiénes consideran que son los grupos o colectivos más y menos prosociales, qué conductas prosociales realizan los entrevistados con mayor y menor frecuencia, en qué situaciones (cuando tenemos prisa, cuando tenemos prioridad, en los atascos o cuando el tráfico es denso, cuando viajamos en solitario o por ciudad, ante un vehículo averiado, ante el error o infracción cometido por otro conductor o cuando otro ocupa una plaza de aparcamiento que hemos visto antes), ante que conductores (de diferentes edades, provocadores, desafiantes, agresivos, infractores, equivocados, ante un conductor profesional, ante un vehículo que lleva una L o es de autoescuela o ante un conductor del sexo contrario), ante qué tipos de vehículos (viejos, pequeños, lujosos, etc.) los entrevistados se comportan de forma más y menos prosocial, la relación entre la conducta prosocial de los entrevistados en el contexto vital y en el escenario vial, la relación entre la propia evaluación de los entrevistados como personas prosociales y la realización de conductas prosociales en el ámbito vital y en el escenario vial, cuáles son las razones fundamentales argumentadas por los entrevistados para ser prosociales en el tráfico y qué medidas consideran los conductores más eficaces para incrementar la conducta prosocial en el escenario vial.

A continuación, pasamos a plantear cómo se relacionan todos estos aspectos que, como hemos dicho, constituyen el eje que vertebra nuestra investigación con variables tan importantes como: sexo, edad, educación recibida, ocupación o actividad, nivel de estudios, tipo de vehículo, motivo del desplazamiento, exposición al riesgo, accidentes sufridos (como conductor o pasajero) durante toda la vida, multas recibidas durante los tres últimos años (incluyendo y excluyendo las de aparcamiento indebido), Comunidades Autónomas y tamaño de la población donde residen los entrevistados.

Son variables que nos permiten, sin duda, segmentar a la población para poder dirigir intervenciones específicas. En primer lugar, priorizando a quien es más importante dirigirse. Y, en segundo lugar, una base muy importante de esa "especificidad" pasa por,

conociendo los comportamientos, creencias y actitudes, marcar los objetivos de intervención y particularizar la forma en la que vamos a llegar a ellos.

Dada la cantidad de variables que se han contemplado en este estudio y que consecuentemente son susceptibles de ser "cruzadas", recogeremos dentro de este punto los datos y conclusiones de algunas variables que consideramos merecen ser destacadas.

Sin embargo, dada la proliferación de variables y consecuentemente de conclusiones, nos parece que no debemos recogerlos todos en un capítulo de conclusiones, que por definición debe ser breve. No obstante, dada la riqueza e importancia de los mismos, mostramos todas las conclusiones derivadas de los cruces, agrupadas por cada una de las variables en un Apéndice (que figura a continuación de este capítulo) que puede ser útil a modo de consulta por cualquier lector interesado.

Además, hemos podido trazar diferentes perfiles de conductores sociales, que ofreceremos a continuación mediante unos cuadros clasificatorios.

### 5.2.1 Algunos perfiles sociales

*Perfil del conductor prosocial en el contexto vital y en el escenario vial*

	<b>Prosocialidad vital</b>	<b>Prosocialidad vial</b>
<b>Conductas y tendencias</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las mujeres son en mayor medida prosociales en el contexto vital.</li> <li>• A medida que aumenta la edad de los entrevistados, también lo hace la frecuencia de realización de conductas prosociales. Sin embargo, en los grupos de mayor edad cambia esta tendencia de forma que disminuyen ligeramente las puntuaciones en prosocialidad.</li> <li>• Los adultos de edades comprendidas entre los 36-65 años forman parte, en mayor medida, del grupo de conductores prosociales.</li> <li>• Las personas que se dedican a las tareas domésticas son, en comparación con las personas que trabajan y aquellas que están inactivas, quienes mayores niveles de prosocialidad han mostrado a nivel general (así como en el tráfico).</li> <li>• Los conductores con tendencia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los conductores de 56-65 años colaboran más cuando se desplazan por motivos personales o familiares.</li> <li>• En el contexto del tráfico, observamos una mayor tendencia prosocial en los grupos que han recibido una educación autoritaria y violenta.</li> <li>• Las personas que se dedican a las tareas domésticas son, en comparación con las personas que trabajan y aquellas que están inactivas, quienes mayores niveles de prosocialidad han mostrado en el ámbito del tráfico (así como en el escenario vital).</li> <li>• En el contexto vial, destacan las personas con estudios básicos por manifestar una mayor tendencia a la realización de conductas prosociales.</li> <li>• En el contexto del tráfico, son en mayor medida los conductores que no han sufrido ningún accidente en</li> </ul>

*Perfil del conductor prosocial en el contexto vital y en el escenario vial (cont.)*

	<b>Prosocialidad vital</b>	<b>Prosocialidad vial</b>
	<p>prosocial vital conducen en mayor medida vehículos de tipo familiar (tales como berlinas o monovolúmenes).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los conductores con tendencia prosocial en el ámbito vital se caracterizan en mayor medida por una exposición al riesgo media (conductores habituales que no realizan excesivos kms/año).</li> <li>• Los entrevistados que no han sufrido ningún accidente a lo largo de su vida son, en mayor medida, personas con tendencia prosocial vital.</li> <li>• Los conductores que no han sido multados durante los últimos tres años por aparcamiento indebido se caracterizan por una mayor tendencia prosocial en su comportamiento vital.</li> <li>• Los entrevistados que han recibido una multa durante los tres años anteriores (por cualquier tipo de infracción) forman parte de los entrevistados caracterizados por una mayor tendencia prosocial.</li> <li>• Los conductores de las Comunidades Autónomas de Aragón, Navarra y el País Vasco, destacan de forma significativa sobre el resto por una mayor frecuencia de realización de conductas prosociales a nivel general.</li> <li>• Los conductores de Baleares y Cantabria también se caracterizan por una elevada tendencia prosocial.</li> </ul>	<p>calidad de pasajeros quienes destacan por una mayor tendencia prosocial.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Si nos centramos en el ámbito específico del tráfico, destacan Aragón, Asturias y el País Vasco por una mayor frecuencia de realización de conductas prosociales.</li> </ul>
<b>Autoevaluación</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• El grupo de de 36-45 años destaca por considerarse conductores prosociales (grupo medio-prosocial).</li> <li>• A partir de los 45 años los conductores se autoevalúan los más prosociales.</li> <li>• Conforme se incrementa la edad, también lo hace la autovaloración como conductores prosociales.</li> </ul>

*Perfil del conductor prosocial en el contexto vital y en el escenario vial (cont.)*

	<b>Prosocialidad vital</b>	<b>Prosocialidad vial</b>
<b>Atribución (evaluación de "los otros")</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un grupo de conductores de más de 65 años considera a los demás muy prosociales; mientras que otro evalúa a los demás muy antisociales.</li> <li>• Encontramos una doble tendencia en los conductores que recibieron un tipo de educación inconsistente: un grupo destaca por considerar a los demás como muy prosociales y otro que evalúa a los demás como muy antisociales.</li> <li>• Las personas que se dedican a las tareas domésticas atribuyen en mayor medida conductas prosociales a la población española.</li> <li>• Los conductores con una exposición al riesgo muy baja atribuyen en mayor medida conductas prosociales a la población española.</li> <li>• Los conductores que residen en Canarias, Cantabria, Castilla León, Murcia y País Vasco atribuyen en mayor medida conductas prosociales a la población española.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los hombres opinan que los colectivos que más cooperan y ayudan en el tráfico son las personas adultas, las mujeres y los conductores profesionales.</li> <li>• Las mujeres señalan que el propio colectivo de mujeres, los adultos y los jóvenes son quienes más conductas prosociales llevan a cabo en el contexto vial.</li> <li>• Las personas de edades comprendidas entre 46-65 años atribuyen a la población española una tendencia a la realización de conductas prosociales en el contexto del tráfico.</li> <li>• Los jóvenes de edades comprendidas entre los 18-25 años consideran que las mujeres, los adultos y los jóvenes son los grupos más prosociales en el tráfico.</li> <li>• Los que actualmente tienen entre 36-65 años incluyen, junto con las mujeres y los adultos, a los conductores profesionales como los grupos más prosociales en el tráfico.</li> <li>• Las personas de 46-55 años añaden el colectivo de hombres a los dos primeros (mujeres y adultos) como grupos más prosociales en el tráfico.</li> <li>• Aquellos con más de 65 años atribuyen mayor prosocialidad a las personas mayores en el escenario vial (además de a las mujeres y a los adultos).</li> <li>• Los que recibieron una educación basada en el afecto atribuyen a la población española una tendencia a la realización de conductas prosociales en el contexto del tráfico.</li> <li>• Los conductores con estudios básicos atribuyen a la población española una tendencia a la realización de conductas prosociales en el contexto del tráfico.</li> </ul>

*Perfil del conductor prosocial en el contexto vital y en el escenario vial (cont.)*

	<b>Prosocialidad vital</b>	<b>Prosocialidad vial</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las personas que se dedican a las tareas domésticas atribuyen a la población española una tendencia a la realización de conductas prosociales en el contexto del tráfico.</li> <li>• Los conductores con una baja exposición al riesgo atribuyen a la población española una tendencia a la realización de conductas prosociales en el contexto del tráfico.</li> <li>• Si consideramos la exposición al riesgo de nuestros conductores, las mujeres y los conductores profesionales son señalados como los colectivos más prosociales en el tráfico.</li> <li>• Los conductores caracterizados por una exposición al riesgo muy baja, baja y alta, consideran el grupo de adultos, las mujeres y los conductores profesionales como los colectivos más prosociales en el escenario vial.</li> <li>• Los conductores con una exposición media al riesgo, además de a las mujeres y a los conductores profesionales incluyen también a las personas mayores y a los jóvenes como los más prosociales en el escenario vial.</li> <li>• Los conductores con exposición al riesgo muy alta mencionan además de a las mujeres y a los conductores profesionales, a los jóvenes y a los adultos como más prosociales en el escenario del tráfico.</li> <li>• Los que no han sufrido accidentes ni como conductores ni como pasajeros atribuyen a la población española una tendencia a la realización de conductas prosociales en el contexto del tráfico.</li> <li>• Los que habitan en las Comunidades Autónomas de</li> </ul>

*Perfil del conductor prosocial en el contexto vital y en el escenario vial (cont.)*

	Prosocialidad vital	Prosocialidad vial
		<p>Canarias, La Rioja, País Vasco y Castilla León atribuyen a la población española una tendencia a la realización de conductas prosociales en el contexto del tráfico.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los entrevistados que residen en poblaciones de entre 10.001-20.000 habitantes atribuyen a la población española una tendencia a la realización de conductas prosociales en el contexto del tráfico.</li> <li>• Todos los conductores, excepto aquellos que habitualmente se desplazan en vehículos de dos ruedas, señalan que las mujeres y a los adultos son los colectivos más prosociales en el tráfico.</li> <li>• A los colectivos citados (mujeres y adultos), los conductores de turismos añaden los jóvenes y los conductores profesionales como los colectivos más prosociales en el tráfico.</li> <li>• Los que conducen vehículos deportivos, añaden los jóvenes, a las mujeres y a los adultos como colectivos más prosociales en el tráfico.</li> <li>• Los que conducen vehículos familiares o de carga o transporte, a los colectivos mencionados (mujeres y adultos), añaden los conductores profesionales como colectivos más prosociales en el tráfico.</li> <li>• Los conductores que suelen conducir motocicletas o ciclomotores consideran que las personas que más ayudan y cooperan en el tráfico son los peatones, los motoristas y las mujeres.</li> </ul>

*Perfil del conductor antisocial en el contexto vital y en el escenario vial*

	<b>Antisocialidad vital</b>	<b>Antisocialidad vial</b>
<b>Conductas y tendencias</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los hombres han mostrado niveles más elevados de tendencia antisocial vital.</li> <li>• En los grupos de mayor edad disminuyen ligeramente las puntuaciones en prosocialidad.</li> <li>• Los jóvenes (18 a 35 años) y los conductores de mayor edad muestran niveles más elevados de tendencia antisocial vital.</li> <li>• Las personas que en la actualidad no están activas laboralmente forman parte en mayor medida del grupo caracterizado por una mayor tendencia antisocial.</li> <li>• Los entrevistados sin estudios son el grupo más marcado por una cierta tendencia antisocial vital.</li> <li>• Los conductores de vehículos de carga o transporte (furgonetas, camiones y autobuses) y deportivos integran el grupo caracterizado por una "tendencia antisocial vital".</li> <li>• Los conductores con una exposición al riesgo muy baja destacan por llevar a cabo con más frecuencia conductas de carácter antisocial vital.</li> <li>• Los entrevistados que señalan haber sufrido más de un accidente a lo largo de la vida (independientemente de que éste haya sido como conductor o como pasajero) forman parte en mayor medida del grupo con tendencia antisocial en el ámbito vital.</li> <li>• Los entrevistados que reconocen haber sido multados en más de una ocasión por cualquier tipo de infracción (sobre todo por aparcamiento indebido), forman parte en mayor medida del grupo con tendencia antisocial en el ámbito vital.</li> <li>• Las personas que residen en la Comunidad Valenciana, Madrid y Murcia forman parte en mayor medida del grupo de personas con cierta tendencia antisocial en el ámbito vital.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los jóvenes y los mayores de 65 años muestran menos colaboración que el resto de conductores cuando se desplazan por motivos familiares o personales.</li> <li>• Los conductores que señalan haber recibido un tipo de educación marcada por la inconsistencia se caracterizan por una mayor tendencia antisocial.</li> <li>• En el contexto vial, destacan el grupo de conductores sin estudios y aquellos con estudios superiores por una cierta tendencia antisocial.</li> <li>• Los conductores con tendencia antisocial indican menores niveles de colaboración en todos los tipos de desplazamiento estudiados, principalmente cuando salen de fiesta o marcha.</li> <li>• Aquellos que han recibido más de una multa durante los últimos tres años (sobre todo por aparcamiento indebido), forman parte en mayor medida del grupo caracterizado por una mayor tendencia antisocial.</li> <li>• Los conductores menos prosociales han sufrido en mayor medida algún accidente como pasajero.</li> <li>• En el ámbito del tráfico destacan únicamente los entrevistados que habitan en la Comunidad Valenciana y en Madrid.</li> </ul>

*Perfil del conductor antisocial en el contexto vital y en el escenario vial (cont.)*

	<b>Antisocialidad vital</b>	<b>Antisocialidad vial</b>
<b>Autoevaluación</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los conductores de edades comprendidas entre los 18-35 años se autoevalúan en mayor medida conductores con tendencia antisocial (grupo medio-antisocial).</li> </ul>
<b>Atribución (evaluación de "los otros")</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un grupo de conductores de más de 65 años considera a los demás muy antisociales; mientras que otro que evalúa a los demás muy prosociales.</li> <li>• Los jóvenes de 18-25 años atribuyen una marcada tendencia antisocial a la población española.</li> <li>• Encontramos una doble tendencia en los conductores que recibieron un tipo de educación inconsistente: un grupo destaca por considerar a los demás como muy antisociales y otro que evalúa a los demás como muy prosociales.</li> <li>• Los que no están trabajando atribuyen una marcada tendencia antisocial a la población española.</li> <li>• Los conductores de todoterreno atribuyen una marcada tendencia antisocial a la población española.</li> <li>• Aquellos conductores con una elevada exposición al riesgo atribuyen una marcada tendencia antisocial a la población española.</li> <li>• Los que han sido multados en más de una ocasión durante los últimos tres años (incluyendo las de aparcamiento), atribuyen una marcada tendencia antisocial a la población española.</li> <li>• Los conductores que residen en Canarias, La Rioja y la Comunidad Valenciana atribuyen una marcada tendencia antisocial a la población española.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las mujeres atribuyen a la población española una tendencia a la realización de conductas antisociales en el contexto del tráfico.</li> <li>• Tanto los hombres como las mujeres señalan como colectivos más antisociales en el tráfico a los jóvenes, los hombres y las personas mayores.</li> <li>• Los jóvenes de edades comprendidas entre los 26-35 años atribuyen a la población española una tendencia a la realización de conductas antisociales en el contexto del tráfico.</li> <li>• Los jóvenes de 18-35 años y los que tienen entre 56-65 años consideran que los conductores más antisociales son los jóvenes, las personas mayores y los hombres.</li> <li>• Los entrevistados con edades comprendidas entre los 36 y los 55 años mencionan como más antisociales, además de a los jóvenes y a las personas mayores, a los conductores de transporte público.</li> <li>• Las personas mayores de 65 años consideran que los colectivos más antisociales en el tráfico son los jóvenes, los adultos y los hombres.</li> <li>• Los conductores de vehículos de carga o transporte atribuyen a la población española una tendencia a la realización de conductas antisociales en el contexto del tráfico.</li> <li>• Los entrevistados con una alta exposición al riesgo atribuyen a la población española una tendencia a la realización de conductas antisociales en el contexto del tráfico.</li> </ul>



*Perfil del conductor antisocial en el contexto vital y en el escenario vial (cont.)*

	<b>Antisocialidad vital</b>	<b>Antisocialidad vial</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Teniendo en cuenta la exposición al riesgo, todos los entrevistados consideran que los jóvenes, los hombres y las personas mayores son los colectivos más antisociales en el tráfico.</li> <li>• Los que indican haber sufrido más de un accidente a lo largo de su vida (como conductor o pasajero) atribuyen a la población española una tendencia a la realización de conductas antisociales en el contexto del tráfico.</li> <li>• Los que han recibido más de una multa (incluyendo las de aparcamiento) durante los últimos tres años, atribuyen a la población española una tendencia a la realización de conductas antisociales en el contexto del tráfico.</li> <li>• Los que habitan en la Comunidad Autónoma de Cantabria atribuyen a la población española una tendencia a la realización de conductas antisociales en el contexto del tráfico.</li> <li>• Teniendo en cuenta el tipo de vehículo que conducen los entrevistados, todos los conductores señalan que los jóvenes son el colectivo más antisocial.</li> <li>• Los que conducen turismos añaden los hombres y las personas mayores a los jóvenes como conductores más antisociales.</li> <li>• Los conductores de vehículos deportivos añaden las personas mayores a los jóvenes como más antisociales en el tráfico.</li> <li>• Los que conducen vehículos familiares añaden los hombres a los jóvenes como conductores que exhiben un comportamiento más antisocial en el escenario vial.</li> </ul>

*Perfil del conductor antisocial en el contexto vital y en el escenario vial (cont.)*

	Antisocialidad vital	Antisocialidad vial
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los que conducen vehículos de carga o transporte añaden los conductores de transporte público a los jóvenes como conductores que exhiben niveles más elevados de conducta antisocial al volante.</li> </ul>

**5.2.2 Conclusiones específicas**

**5.2.2.1 Edad y sexo del entrevistado**

En general las mujeres son en mayor medida personas prosociales. Sin embargo, en el contexto vial, no existen diferencias significativas relacionadas con el sexo. De hecho son numerosas las variables en las que el sexo no indica que hayan diferencias en el comportamiento social en el tráfico en función del sexo. Por ejemplo, como se desprende de los datos recogidos en el apéndice, la conducta prosocial no se ve afectada de forma diferencial en ambos sexos por aspectos como el viajar solo o en compañía; el tamaño, antigüedad o lujo del vehículo, o la reacción ante los errores o infracciones de otro conductor o la usurpación de una plaza de aparcamiento.

Sin embargo, cuando atendemos a los aspectos que indican un comportamiento diferencial en términos sociales nos llama la atención el hecho de que,

... las mujeres ante conductores desafiantes o provocadores, agresivos o infractores o en dificultades, colaboran en mayor medida. Mientras que se comportan de forma menos prosocial ante situaciones viales muy concretas: cuando tienen la prioridad, cuando tienen prisa y ante un coche averiado, ante el cual reconocen no prestan su ayuda por desconfianza, por temor o porque no se consideran "expertas".

Los varones son más vulnerables al comportamiento prosocial ante precisamente las mujeres conductoras, los atascos y, contrariamente a las mujeres, ante un vehículo averiado. Además, son menos prosociales cuando conducen por ciudad o ante un conductor con dificultades.

Esto nos conduce a concluir la importancia que adquieren los factores emocionales en nuestro comportamiento social y sobre todo cómo podemos observar la asignación de roles en un ámbito como el tráfico.

Casí podríamos afirmar que los datos apuntan a que:

**... la mecánica es cosa de hombres, también la protección o deferencia con el sexo débil” y, la actitud afectivo-emocional de sumisión, comprensión o temor ante la agresividad, la dificultad, el error o la infracción es cosa de mujeres.**

Si las diferencias eran mínimas en la relación sexo-socialidad, no lo son tanto en cuanto a la valoración de los delitos. Vemos en el apéndice como las mujeres valoran de igual modo ambos tipos de delitos (generales y en el tráfico), mientras que los hombres atribuyen de forma significativa más gravedad a los delitos de carácter general. Además, las mujeres otorgan mayor gravedad que los hombres a todos los delitos de tráfico estudiados.

Esto nos lleva a concluir, y en diversas jornadas ya ha aparecido:

**...la mujer tiene mayor conciencia vial que los hombres.**

En cuanto a la edad, se produce una tendencia clara:

A medida que aumenta la edad también lo hace la frecuencia de realización de conductas prosociales de los entrevistados, aunque en el tráfico es poco significativo y sólo aparezca la tendencia en aspectos concretos. Igualmente, también a medida que aumenta la edad lo hace la consideración de la gravedad asociada a los delitos de tráfico estudiados.

**Así, podemos afirmar que la socialidad y la conciencia vial es, entre otras cosas, una cuestión de madurez y experiencia.**

Llama más la atención las tendencias que se aprecian en los grupos de edades extremas, sobre todo los jóvenes. En estos grupos se produce una divergencia clara en cuanto a las posturas y comportamientos sociales. Por ejemplo: “en los conductores de más de 65 años encontramos una doble tendencia: un grupo destaca por considerar a los demás muy antisociales y otro que evalúa a los demás muy prosociales” o “en los jóvenes de 18-25 años encontramos dos tendencias: un grupo que destaca por colaborar más si tiene prioridad y otro que señala la tendencia contraria cuando se encuentra en esta situación”, por otra parte, “...un grupo que destaca por colaborar más cuando se encuentra en un atasco o el tráfico es denso y otro que señala la tendencia contraria en esta situación”. Y se repite el patrón: “En el grupo de jóvenes de 18-25 años aparecen dos tendencias: un grupo que destaca por colaborar más cuando conduce por ciudad y otro que señala la tendencia contraria”.

### **5.2.2.2 La educación recibida**

Todos reaccionamos ante la educación recibida, nos rebelamos y hacemos lo contrario, sobre todo en la edad intermedia (36-65 años) cuando hemos elaborado las experiencias previas.

Por otro lado, en nuestra cultura de relajación normativa, el significado de autoritario y violento tal vez haga referencia a un estilo basado en la disciplina y en alguna que otra "bofetada", es decir, no se entiende la palabra violento como actualmente.

Aunque parece existir también una tendencia natural en la que el sentimiento y comportamiento de ayuda en todos nosotros va incrementándose cuando interactuamos con los conductores jóvenes, tal vez porque somos capaces de comprender, aunque en ocasiones no aprobar, sus pensamientos, sentimientos y acciones.

Pero, curiosamente, esta tendencia a comprender a los jóvenes aparece dificultada cuando se ha recibido una educación escasa de afecto. Una consecuencia lógica si tenemos en cuenta que el afecto constituye un eje fundamental y necesario para conseguir la comprensión (racional y emocional) de la otra persona junto con el comportamiento de ayuda (prosocial) hacia la misma.

### **5.2.2.3 La actividad y nivel de estudios**

Las personas que en la actualidad no están activas laboralmente forman parte en mayor medida del grupo caracterizado por una mayor tendencia antisocial y del grupo que atribuye una marcada tendencia antisocial a la población española. Esto se puede atribuir a la propia situación emocional que podrían tener las personas que no trabajan, cuando no lo hacen por decisión propia.

Si bien en función de la actividad laboral no existen grupos diferenciales de forma significativa en cuanto a la socialidad, sí que presenta unos rasgos muy definidos el grupo de conductores que se dedica a las tareas domésticas: atribuyen en mayor medida conductas prosociales a la población española tanto en el ámbito vial como en el ámbito vital, son quienes mayores niveles de prosocialidad han mostrado (tanto a nivel general como en el ámbito del tráfico), forman parte de los entrevistados caracterizados por una mayor tendencia prosocial.

Por otra parte, este último grupo es el que más gravedad atribuye a los delitos de tráfico (a excepción de la omisión de socorro), contrariamente a los trabajadores en activo, grupo que otorga mayor gravedad a los delitos generales.

Estas tendencias tan acusadas, hemos de concluir, se relacionan de nuevo con la asignación de roles, por una parte, ya que son mayoritariamente mujeres las que se dedican a las tareas domésticas; y por otra al peso de las prisas que comentábamos al hablar de la relación sexo y edad con la socialidad. Sobra decir que la tensión laboral afecta en mayor medida a las prisas de los conductores en activo, así como otros factores como la exposición al riesgo.

Por último, en cuanto al nivel de estudios tan solo destacamos la mayor prosocialidad (tanto atribuida a los demás como la propia tendencia) de las personas con estudios básicos, lo que se traduce en una cierta tendencia atisocialidad vital del grupo sin estudios que se observa en el ámbito vial en los conductores con estudios superiores.

#### **5.2.2.4 El tipo de vehículo que conducen**

En cuanto al tipo de vehículo, de forma general, no se aprecian diferencias significativas en cuanto a la socialidad en el tráfico, cuando se conduce un tipo de vehículo determinado (de tipo familiar, un vehículo de carga o transporte...). Tan sólo un tipo de vehículo, el deportivo, se relaciona con una mayor tendencia antisocial, abundada por la prisa, viajar en solitario o ante conductores profesionales, y vehículos lujosos. Curiosamente estos "deportivos" sucumben a la prosocialidad ante vehículos pequeños.

Esto nos puede llevar a concluir que la persona que conduce un deportivo, puede estar más pendiente de su vehículo y de la conducción de su vehículo que de todo aquellos y aquello que ocurre a su alrededor, cuando se ve inmerso en el ámbito del tráfico.

Por otra parte, destacar que los que habitualmente conducen vehículos de carga o transporte incrementan la colaboración en el tráfico ante un conductor profesional. Cuestión que se comprende, ya que los conductores de este tipo de vehículos son conductores profesionales.

**Por una parte, resulta evidente que, en términos generales las mujeres (con su doble vida laboral-profesional y personal), los jóvenes (en pleno desarrollo laboral y madurativo), los conductores de vehículos deportivos (o lo que es lo mismo "rápidos") y el exceso de afectividad asociado con niveles escasos de frustración, reflexión y autocontrol, sean sinónimos de prisa; y, por otro lado, que cuando tenemos prisa no disponemos de tiempo para dedicar a ayudar o colaborar con otro conductor, es decir, sólo disponemos de tiempo para nosotros mismos.**

Por otra parte, el hecho de que los conductores de 56-65 años colaboren en mayor medida cuando viajan por motivos familiares o personales puede significar dos cosas:

a) que este tipo de desplazamiento es característico en estas edades; o que,

b) en estos momentos “somos un poco más libres a nivel cognitivo”, (tal vez resultado de la madurez y “relativización” de las prisas (aspecto que confirmamos en el siguiente apartado) y de las cuestiones, problemas o conflictos laborales. Esto tal vez significa que, cuando nuestra mente y nuestro corazón están saturados por problemas cotidianos, no caben los sentimientos ni pensamientos sobre “ponernos en el lugar de otra persona”, “ayudar”, “colaborar”, etc., es decir, no hay cabida para el procesamiento prosocial de la información porque ya existe y está en marcha otro tipo de procesamiento.

Es lógico que los conductores que mayor número de km. recorren al año manifiesten ser más prosociales cuando se desplazan hacia o desde el trabajo o para trabajar, puesto que ambas constituyen características fundamentales de aquellos con elevada exposición al riesgo.

#### **5.2.2.5 Implicación en accidentes de tráfico y sanciones recibidas**

Haber sufrido un accidente de tráfico (como conductor o como pasajero), que no influyen de forma significativa en nuestro comportamiento prosocial posterior, constituye un elemento modulador de nuestro comportamiento prosocial incluso cuando tenemos prisa, lo que significa que nuestras experiencias ejercen un papel fundamental en el comportamiento prosocial mostrado durante la conducción.

Haber recibido más de una multa durante los tres últimos años (exceptuando las de aparcamiento), que no influyen de forma significativa en nuestro comportamiento prosocial posterior, constituye un elemento modulador de nuestro comportamiento prosocial incluso cuando tenemos prisa, lo que significa que nuestras experiencias ejercen un papel fundamental en el comportamiento prosocial mostrado durante la conducción.

**En definitiva, hasta aquí algunas de las conclusiones que pueden derivarse de los resultados obtenidos de la investigación realizada. Evidentemente, y tal como planteamos al inicio de las mismas, no son las únicas y tampoco**

son simples ya que entre ellas pueden existir interacciones complejas que requerirían un análisis mucho más detallado de temas colaterales que se apartan del objetivo de esta investigación.

Pero todas ellas tienen un objetivo, un fin de etapa, que parte de la “conducción social” (tan importante como hemos demostrado para la seguridad vial) y que tiene como final el llegar a la conducción social positiva.

Ahora ha llegado el momento de que sea el lector quien reflexione sobre las conclusiones planteadas y elabore las propias.

Muchas gracias por la lectura de lo que para nosotros ha sido un trabajo enormemente atractivo y al que hemos dedicado todo nuestro tiempo, esfuerzo, atención y sobre todo, cariño y ¿cómo no? emoción.

6. APÉNDICE



***Teniendo en cuenta el sexo de los entrevistados***

- Las mujeres se autoevalúan en mayor medida como más asertivas que los hombres.
- Los hombres, en cambio, destacan porque se atribuyen puntuaciones medio-bajas en empatía.
- El sexo no influye de forma significativa sobre las valoraciones de los encuestados acerca de su propia prosocialidad vital.
- El sexo no permite establecer diferencias significativas, en cuanto a las autoevaluaciones emitidas sobre la prosocialidad en el contexto del tráfico.
- El sexo no influye de forma significativa en el nivel de prosocialidad general atribuida a la población española.
- Las mujeres atribuyen a la población española una tendencia a la realización de conductas antisociales en el contexto del tráfico.
- Las mujeres son en mayor medida personas prosociales. Así, el 63,3% de las mujeres entrevistadas han mostrado tendencias prosociales en su comportamiento, mientras que este porcentaje es del 56,3% en el caso de los hombres.
- Los comportamientos prosociales llevados a cabo como conductor, es decir, en el contexto vial, no existen diferencias significativas relacionadas con el sexo.
- Los hombres han mostrado niveles más elevados de tendencia antisocial vital. Sin embargo, si consideramos de forma aislada el comportamiento en el contexto vial, no podemos establecer estas diferencias en cuanto al sexo.
- El sexo no influye de forma significativa sobre la conducta prosocial (prosocialidad) mostrada al volante ante conductores de diferentes grupos de edad.
- El sexo no influye de forma significativa en la conducta de ayuda al volante teniendo en cuenta los distintos tipos de desplazamientos.
- Las mujeres, cuando tienen prisa, disminuyen la conducta de ayuda en el escenario vial, es decir, son menos prosociales.
- La prisa no modifica el grado de colaboración de los hombres en el tráfico.
- Ante la prioridad, el grado de colaboración es menor en las mujeres.
- En un atasco o cuando el tráfico es denso, el grado de colaboración con los demás conductores es mayor en los hombres.

- Las mujeres no modifican su grado de colaboración en un atasco o cuando el tráfico es denso.
- El hecho de viajar solo no influye de forma significativa en la conducta prosocial cuando atendemos al sexo de los entrevistados.
- La conducción por ciudad disminuye la realización de conductas prosociales en los hombres.
- Ante un conductor profesional, la frecuencia de realización de conductas prosociales no aparece influida de forma importante por el sexo de los conductores.
- Ante un vehículo que lleva una L o es de autoescuela, no hay diferencias significativas en cuanto a la conducta prosocial teniendo en cuenta el sexo de los entrevistados.
- Ante un conductor del sexo contrario, los hombres son más prosociales; mientras que las mujeres afirman ser igual o menos.
- Ante un coche pequeño, no influye de forma significativa en la prosocialidad al volante el sexo de los entrevistados.
- Ante un coche viejo, la conducta prosocial no varía de forma significativa en función del sexo.
- Ante un coche lujoso, no son significativas las relaciones entre la conducta prosocial teniendo en cuenta el sexo de los entrevistados.
- Ante un conductor desafiante o provocador, las mujeres colaboran en mayor medida.
- Las mujeres colaboran en mayor medida ante un conductor agresivo.
- Las mujeres son más prosociales ante un conductor infractor.
- Ante un conductor con dificultades, la conducta prosocial es menor en los hombres.
- Ante un conductor que se ha equivocado, no influyen de forma significativa el sexo de los entrevistados.
- Ante un conductor que ha cometido una infracción, no influye de forma significativa el sexo de los entrevistados.
- El buen humor no influye de forma significativa en la manifestación de conductas prosociales (prosocialidad) si tenemos en cuenta el sexo de los entrevistados.
- Tanto hombres como mujeres atribuyen la mayor y menor importancia para ser prosociales a las mismas razones, concretamente: "Todos tenemos que contribuir a la

buena convivencia" y "Para conseguir la aprobación de otros conductores y evitar sus críticas", respectivamente.

- Los hombres destacan por emitir valoraciones menores en todas las razones que dieron lugar a diferencias significativas. Concretamente:
  - o "Para no molestar a los demás";
  - o "Para que los demás no se pongan nerviosos"; y,
  - o "Para sentirme bien conmigo mismo y evitar sentimientos de culpa".
- Los hombres opinan que los colectivos que más cooperan y ayudan en el tráfico son las personas adultas, las mujeres y los conductores profesionales.
- Las mujeres señalan que el propio colectivo de mujeres, los adultos y los jóvenes son quienes más conductas prosociales llevan a cabo en el contexto vial.
- Tanto los hombres como las mujeres señalan como colectivos más antisociales en el tráfico a los jóvenes, los hombres y las personas mayores.
- Ante un vehículo averiado, estacionan en un lugar seguro y tratan de prestar ayuda en mayor medida los hombres.
- Ante un vehículo averiado, reconocen que pasan de largo bien porque no son expertos, porque se pueden ver en una situación comprometida o porque no se fían, sobre todo las mujeres.
- El sexo no influye de forma significativa en el comportamiento mostrado por los entrevistados ante el error o infracción cometido por otro conductor.
- Cuando otro conductor ocupa una plaza de aparcamiento que hemos visto antes, en el comportamiento prosocial de los entrevistados no influye de forma significativa el sexo.
- Las mujeres valoran de igual modo ambos tipos de delitos (generales y en el tráfico), mientras que los hombres atribuyen de forma significativa más gravedad a los delitos de carácter general.
- Las mujeres otorgan mayor gravedad que los hombres a todos los delitos de tráfico estudiados.
- Las mujeres, en comparación con los hombres, otorgan más eficacia a las siguientes medidas destinadas a mejorar la cooperación y colaboración en el tráfico: "Los hábitos y disciplina adquiridos en el colegio", "La formación en la autoescuela" y "El control, vigilancia y supervisión policial".

***Teniendo en cuenta la edad de los entrevistados***

- Las personas de 46-65 años se autoevalúan más altruistas y asertivas.
- Los mayores de 65 años destacan por asumir, en mayor medida, niveles bajos de asertividad y empatía.
- Los conductores de edades comprendidas entre los 18-35 años se autoevalúan, en mayor medida, como conductores con tendencia antisocial (grupo medio-antisocial).
- El grupo de de 36-45 años destaca por considerarse conductores prosociales (grupo medio-prosocial).
- A partir de los 45 años los conductores se autoevalúan los más prosociales.
- La edad no influye de forma significativa sobre las valoraciones de los encuestados acerca de su prosocialidad vital.
- Conforme se incrementa la edad, también lo hace la autovaloración como conductores prosociales.
- En los conductores de más de 65 años encontramos una doble tendencia: un grupo destaca por considerar a los demás muy antisociales y otro que evalúa a los demás muy prosociales.
- Los jóvenes de 18-25 años atribuyen una marcada tendencia antisocial a la población española.
- Las personas de edades comprendidas entre 46-65 años atribuyen a la población española una tendencia a la realización de conductas prosociales en el contexto del tráfico.
- Los jóvenes de edades comprendidas entre los 26-35 años atribuyen a la población española una tendencia a la realización de conductas antisociales en el contexto del tráfico.
- A medida que aumenta la edad de los entrevistados, también lo hace la frecuencia de realización de conductas prosociales, es decir, el nivel de prosocialidad. En los grupos de mayor edad cambia la tendencia de forma que disminuyen ligeramente las puntuaciones en prosocialidad.
- Centrándonos en el ámbito vital general, destacan los adultos (36-65 años) por formar parte, en mayor medida, del grupo de conductores prosociales.
- Si nos centramos únicamente en los comportamientos llevados a cabo en el contexto del tráfico, no podemos establecer ninguna relación significativa en función de la edad.

- Los adultos entre 46 y 65 años forman parte de los entrevistados caracterizados por una mayor tendencia prosocial.
- Los jóvenes (18 a 35 años) y los conductores de mayor edad son quienes han mostrado niveles más elevados de tendencia antisocial vital. Sin embargo, si consideramos de forma aislada el comportamiento en el contexto vial, no podemos establecer estas diferencias teniendo en cuenta la edad de los entrevistados.
- A medida que aumenta la edad de los conductores, también lo hace el grado de cooperación ante los conductores jóvenes. Sin embargo, esta tendencia no se observa en la interacción con los conductores de mayor edad (mediana edad o personas mayores).
- Los conductores de 56-65 años colaboran más cuando se desplazan por motivos personales o familiares, mientras que los jóvenes y los mayores de 65 años muestran menos colaboración que el resto de conductores en este tipo de desplazamientos. En el resto de desplazamientos no influye la edad sobre el grado de colaboración manifestada en el escenario vial.
- Los jóvenes de 18-35 años cuando tienen prisa, disminuyen la conducta de ayuda en el escenario vial, es decir, son menos prosociales.
- La prisa no modifica el grado de colaboración en las personas de 46-65 años.
- Ante la prioridad, el grado de colaboración es menor en los que tienen 26-35 años.
- En los jóvenes de 18-25 años encontramos dos tendencias: un grupo que destaca por colaborar más si tiene prioridad y otro que señala la tendencia contraria cuando se encuentra en esta situación.
- Ante la prioridad, las personas de 56-65 años de edad no modifican su conducta prosocial.
- En un atasco o cuando el tráfico es denso, el grado de colaboración con los demás conductores es menor en los entrevistados de edades comprendidas entre los 26-35 años.
- En el grupo de jóvenes de 18-25 años observamos dos tendencias: un grupo que destaca por colaborar más cuando se encuentra en un atasco o el tráfico es denso y otro que señala la tendencia contraria en esta situación.
- No modifican su grado de colaboración en un atasco o cuando el tráfico es denso los que tienen entre 46-65 años.

- Cuando viajan en solitario, es mayor la conducta prosocial en los conductores de 18-25 años.
- Viajar en solitario disminuye la conducta prosocial en los conductores de 26-35 años de edad.
- Cuando viajan solos, no modifican la conducta prosocial los conductores de 56-65 años.
- La conducción por ciudad incrementa la colaboración en los conductores mayores de 65 años.
- En el grupo de jóvenes de 18-25 años aparecen dos tendencias: un grupo que destaca por colaborar más cuando conduce por ciudad y otro que señala la tendencia contraria.
- La conducción por ciudad no varía de forma significativa la conducta prosocial de los que tienen entre 46-65 años.
- Ante un conductor profesional, los jóvenes de 18-25 años disminuyen la colaboración.
- Ante un conductor profesional, no modifican la conducta de ayuda los adultos de 46-55 años.
- Ante un vehículo que lleva una "L" o es de autoescuela, la conducta es más prosocial en los conductores que tienen 56 o más años de edad.
- Ante un vehículo que lleva una L o es de autoescuela, no varía la conducta prosocial en los jóvenes de 26-35 años.
- Ante un conductor del sexo contrario, los jóvenes de 18-25 años colaboran en mayor medida.
- Ante un conductor del sexo contrario, las personas de 46-55 años no varían su conducta prosocial.
- Ante un coche pequeño, los entrevistados de 56-65 años colaboran en mayor medida.
- Ante un coche pequeño, no varían su conducta prosocial (prosocialidad) los entrevistados de 36-45 años.
- Ante un coche viejo, la conducta prosocial no varía de forma significativa en función de la edad de los entrevistados.
- Ante un coche lujoso, colaboran en menor medida los que tienen 26-35 años.

- Ante un coche lujoso, no varían su colaboración al volante los conductores de más de 65 años.
- La edad de los entrevistados no influye de forma significativa en la interacción con un conductor desafiante o provocador.
- Ante un conductor agresivo, colaboran en mayor medida los conductores de Aragón, Canarias, Castilla La Mancha y Cataluña.
- Ante un conductor agresivo, no existen diferencias significativas en la prosocialidad en el tráfico en función de la edad.
- Ante un conductor infractor, colaboran en menor medida los conductores mayores de 65 años.
- Ante un conductor infractor, no varían su conducta prosocial los conductores de 56-65 años.
- Ante un conductor que se ha equivocado, la conducta prosocial es mayor en los mayores de 65 años.
- Ante un conductor que se ha equivocado, la conducta prosocial es menor en los que tienen entre 56-65 años.
- Ante un conductor que se ha equivocado, no varían su grado de colaboración aquellos que tienen entre 26-45 años de edad.
- Ante un conductor con dificultades, la conducta prosocial es mayor en los mayores de 65 años.
- Ante un conductor con dificultades, la conducta prosocial es menor en las personas de 56-65 años.
- Ante un conductor con dificultades, aquellos que tienen entre 26-35 años no varían su conducta prosocial al volante.
- La edad de los entrevistados no influye de forma significativa en la conducta prosocial de los entrevistados ante un conductor que ha cometido una infracción.
- El buen humor no influye de forma significativa en la manifestación de conductas prosociales (prosocialidad), teniendo en cuenta la edad de los entrevistados.
- A medida que aumenta la edad también lo hace la valoración emitida por los conductores sobre cada una de las razones planteadas (a excepción de la razón que enfatiza la importancia de la seguridad vial y la prevención de accidentes, donde las diferencias no significativas). Sin embargo, el orden de las razones es

el mismo, independientemente del grupo de edad al que pertenecen los conductores.

- Los jóvenes de edades comprendidas entre los 18-25 años consideran que las mujeres, los adultos y los jóvenes son los grupos más prosociales en el tráfico.
- Los que actualmente tienen entre 36-65 años incluyen, junto con las mujeres y los adultos, a los conductores profesionales.
- Las personas de 46-55 años añaden el colectivo de hombres al de mujeres y adultos como los conductores más prosociales.
- Aquellos con más de 65 años atribuyen mayor prosocialidad a las personas mayores en el escenario vial (además de a las mujeres y a los adultos).
- Los jóvenes de 18-35 años y los que tienen entre 56-65 años consideran, que los conductores más antisociales son los jóvenes, las personas mayores y los hombres.
- Los entrevistados con edades comprendidas entre los 36 y los 55 años mencionan como más antisociales, a los jóvenes, a las personas mayores y a los conductores de transporte público.
- Las personas mayores de 65 años consideran que los colectivos más antisociales en el tráfico son los jóvenes, los adultos y los hombres.
- Ante un vehículo averiado, estacionan en un lugar seguro y tratan de prestar ayuda en mayor medida, los conductores de edades comprendidas entre los 46-55 años.
- Ante un vehículo averiado, los adultos intentan ver lo que ha pasado.
- Ante un vehículo averiado, intentan ver lo que ha pasado los entrevistados de 36-45 años.
- Ante un vehículo averiado, reconocen que pasan de largo bien porque no son expertos, porque se pueden ver en una situación comprometida o porque no se fían, los entrevistados que tienen entre 26-35 años.
- La edad no influye de forma significativa en el comportamiento mostrado por los entrevistados ante el error o infracción cometido por otro conductor.
- Cuando otro conductor ocupa una plaza de aparcamiento que hemos visto antes, en el comportamiento prosocial de los entrevistados no influye de forma significativa su edad.
- Excepto los grupos de edades comprendidas entre los 36-45 y 56-65 años, que de forma significativa consideran más graves los delitos generales que los de tráfico, el resto otorga valoraciones similares a ambos delitos.



- A medida que aumenta la edad también lo hace la gravedad asociada a los delitos de tráfico estudiados.
- A medida que aumenta la edad de los entrevistados, también lo hace la eficacia otorgada a las siguientes medidas: "El control, vigilancia y supervisión policial" y "La educación vial a lo largo de toda la vida".

***Teniendo en cuenta la educación recibida por los entrevistados***

- Los que recibieron una educación basada en el afecto atribuyen a la población española una tendencia a la realización de conductas prosociales en el contexto del tráfico.
- Encontramos una doble tendencia en los conductores que recibieron un tipo de educación inconsistente: un grupo destaca por considerar a los demás como muy antisociales y otro que evalúa a los demás como muy prosociales.
- En la tendencia prosocial vital no destaca de forma significativa un determinado tipo de educación recibida. Sin embargo, en el contexto del tráfico, observamos una mayor tendencia prosocial en los grupos que han recibido una educación autoritaria y violenta.
- Los conductores que señalan haber recibido un tipo de educación marcada por la inconsistencia se caracterizan por una mayor tendencia antisocial. No hay grupos significativos en el contexto vital general.
- Las personas que señalan haber recibido una educación escasa en afecto se diferencian de la tendencia media, al señalar que ayudan de igual modo a personas mayores y conductores de mediana edad, pero colaboran en menor medida cuando interactúan con conductores jóvenes.
- La educación recibida no influye de forma significativa en la conducta de ayuda al volante, teniendo en cuenta los distintos tipos de desplazamientos.
- La prisa no modifica el grado de colaboración en los que recibieron una educación autoritaria-violenta.
- Cuando tienen prisa, los que recibieron una educación inconsistente incrementan la conducta de ayuda con los otros conductores, es decir, son más prosociales.
- Los que han recibido una educación con mucha afectividad cuando tienen prisa, disminuyen la conducta de ayuda en el escenario vial, es decir, son menos prosociales.
- Cuando tienen prioridad, el grado de colaboración es mayor en los que indican que su educación fue poco afectiva.

- Ante la prioridad, el grado de colaboración es menor en las personas que señalan haber recibido una educación basada en el afecto.
- Ante la prioridad, no modifican su conducta prosocial los que reconocen haber recibido una educación con poco control o de tipo autoritaria-violenta.
- Ante un atasco o cuando el tráfico es denso, la conducta prosocial no varía de forma significativa en función del tipo de educación recibida.
- El hecho de viajar solo no influye de forma significativa en la conducta prosocial cuando atendemos el tipo de educación recibida.
- La conducción en ciudad no influye en la frecuencia de realización de conductas prosociales si tenemos en cuenta el tipo de educación recibida.
- Ante un conductor profesional, incrementan la colaboración los que señalan que su educación fue poco afectiva.
- Ante un conductor profesional, disminuyen la colaboración aquellos que señalan que la educación que recibieron estaba basada en el control.
- Ante un vehículo que lleva una "L" o es de autoescuela, la conducta es más prosocial en aquellos que recibieron una educación basada en el control y la escasa afectividad.
- Ante un vehículo que lleva una L o es de autoescuela, la educación recibida basada en el afecto produce dos grupos: uno que señala ser menos prosocial y otro que indica no modificar su conducta ante este tipo de vehículos.
- Ante un conductor del sexo contrario, el grado de colaboración o ayuda no se ve influido de forma importante por la educación recibida.
- Ante un coche pequeño, colaboran en mayor medida los que han recibido una educación caracterizada por mucho control.
- Ante un coche pequeño, no varían su conducta prosocial (prosocialidad) los entrevistados que recibieron una educación inconsistente.
- Ante un coche viejo, colaboran en mayor medida aquellos que indican que su educación estuvo basada en el control.
- Ante un coche lujoso, no varían su colaboración al volante aquellos que señalan que su educación fue inconsistente.
- Ante un conductor desafiante o provocador, colaboran en mayor medida los que recibieron una educación con mucho control.

- Ante un conductor desafiante o provocador, no varían su conducta prosocial los conductores que recibieron una educación de tipo autoritaria-violenta.
- Ante un conductor agresivo, colaboran en menor medida los entrevistados que recibieron una educación con poco afecto o poco control.
- Ante un conductor infractor, colaboran en menor medida los que fueron educados con poca afectividad o poco control.
- Ante un conductor infractor, no varían su conducta prosocial aquellos entrevistados que fueron educados con mucho control o de forma autoritaria-violenta.
- Ante un conductor con dificultades, no varían su conducta prosocial al volante los conductores de poblaciones de hasta 10.000 habitantes.
- Ante un conductor con dificultades, no varían su conducta prosocial al volante los que recibieron un tipo de educación con poco control.
- Ante un conductor que se ha equivocado, la educación recibida no influye de forma significativa en la conducta prosocial mostrada en el tráfico.
- Ante un conductor que ha cometido una infracción, colaboran más aquellos que dicen haber recibido una educación basada en el control.
- Ante un conductor que ha cometido una infracción, colaboran en menor medida aquellos cuya educación fue poco afectuosa.
- Ante un conductor que ha cometido una infracción, aquellos cuya educación fue autoritaria-violenta no modifican su nivel de colaboración.
- El buen humor no influye de forma significativa en la manifestación de conductas prosociales (prosocialidad) si tenemos en cuenta el tipo de educación recibida.
- Los conductores que indican haber recibido una educación caracterizada por un escaso afecto o por ser autoritaria-violenta muestran un mayor nivel de acuerdo, en comparación con el resto de conductores. Concretamente, las razones que han resultado significativas son:
  - o "Para favorecer la seguridad vial y evitar accidentes de tráfico";
  - o "Para no molestar a los demás";
  - o "Para que los demás no se pongan nerviosos"; y,
  - o "Para sentirme bien conmigo mismo y evitar sentimientos de culpa".

- La importancia atribuida a estas razones, teniendo en cuenta la educación recibida, es la misma que la realizada por la media de conductores.
- Ante un vehículo averiado, estacionan en un lugar seguro y tratan de prestar ayuda en mayor medida, los entrevistados que recibieron una educación inconsistente.
- Ante un vehículo averiado, intentan ver lo que ha pasado sobre todo aquellos que indican que su educación estuvo basada en el afecto.
- Ante un vehículo averiado, reconocen que pasan de largo bien porque no son expertos, porque se pueden ver en una situación comprometida o porque no se fían los que recibieron una educación con poco control.
- Ante un error o infracción cometido por otro conductor, los conductores que en mayor medida se lo hacen saber con el claxon, con las luces o con gestos, son los que indican que su educación estuvo basada en el afecto.
- Los conductores que ante el error o infracción cometido por otro conductor actúan como en cualquier otra situación y simplemente siguen conduciendo hacia su destino, son en mayor medida los que recibieron una educación caracterizada por un escaso control.
- Son fundamentalmente los entrevistados que recibieron una educación basada en el afecto quienes ante el error o infracción cometido por otro conductor, tratan de cooperar, colaborar y prestar ayuda al conductor.
- Cuando otro conductor ocupa una plaza de aparcamiento que hemos visto antes, los que recibieron una educación basada en el afecto tocan el claxon, hace luces o gestos para hacérselo saber en mayor medida que el resto de conductores.
- Los conductores que recibieron una educación de tipo autoritaria-violenta simplemente siguen conduciendo en busca de otra plaza cuando otro conductor ocupa una plaza de aparcamiento que han visto antes.
- Los conductores que indican que la falta de control era una característica importante en la educación que recibieron de sus padres, otorgan más gravedad a los delitos generales que a los de tráfico.
- Los conductores que señalan que su educación estuvo falta de afecto (poca afectividad), atribuyen mayor gravedad a los delitos que han dado lugar a diferencias significativas: "Negarse a someterse a las pruebas legalmente establecidas para comprobar la presencia de alcohol u otras sustancias" y "Originar un grave riesgo para la circulación al colocar en la vía obstáculos imprevistos,

derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables o modificando la señalización”.

- Los conductores que han recibido una educación caracterizada por un escaso afecto, atribuyen mayor eficacia a “La formación en la autoescuela” y a “La educación vial a lo largo de toda la vida” como medidas útiles para mejorar la prosocialidad en el tráfico.

#### ***Teniendo en cuenta la actividad de los entrevistados***

- Las personas que se dedican a las tareas domésticas atribuyen en mayor medida conductas prosociales a la población española.
- Las que no están trabajando atribuyen una marcada tendencia antisocial a la población española.
- Las personas que se dedican a las tareas domésticas atribuyen a la población española una tendencia a la realización de conductas prosociales en el contexto del tráfico.
- Las personas que se dedican a las tareas domésticas son, en comparación con las personas que trabajan y aquellas que están inactivas, quienes mayores niveles de prosocialidad han mostrado (tanto a nivel general como en el ámbito del tráfico).
- Los conductores con dedicación a tareas domésticas forman parte de los entrevistados caracterizados por una mayor tendencia prosocial.
- Las personas que en la actualidad no están activas laboralmente forman parte en mayor medida del grupo caracterizado por una mayor tendencia antisocial.
- No existen grupos significativamente más antisociales (ni en el ámbito vital ni en el del tráfico) en función de la actividad laboral de los entrevistados.
- Los conductores que actualmente se encuentran en activo (trabajadores) otorgan mayor gravedad a los delitos generales, mientras que los entrevistados que no trabajan y los que se dedican a las tareas domésticas otorgan la misma gravedad a ambos delitos.
- Excepto en el delito de “Omisión del deber de socorro”, donde las diferencias no son significativas, las personas que se dedican a las tareas domésticas son quienes más gravedad atribuyen al resto de delitos de tráfico.
- Las personas que se dedican a las tareas domésticas atribuyen mayor eficacia a “La formación en la autoescuela” como medida para incrementar la conducta prosocial en el escenario vial.

***Teniendo en cuenta el nivel de estudios de los entrevistados***

- El nivel de estudios de los entrevistados no influye de forma significativa en el grado de prosocialidad general atribuido a la población española.
- Los conductores con estudios básicos atribuyen a la población española una tendencia a la realización de conductas prosociales en el contexto del tráfico.
- En el contexto vial, destacan las personas con estudios básicos por manifestar una mayor tendencia a la realización de conductas prosociales. Sin embargo, no existe un patrón claro en el conductor con tendencia prosocial vital relacionado con el nivel de estudios de los encuestados.
- Los entrevistados sin estudios son el grupo más marcado por una cierta tendencia antisocial vital. Sin embargo, si consideramos de forma aislada el comportamiento en el contexto vial, destaca además el grupo de conductores con estudios superiores.
- A medida que aumenta el nivel de estudios, disminuye el grado de acuerdo con las razones que permitieron establecer diferencias significativas, concretamente:
  - “Para favorecer el buen funcionamiento del tráfico y evitar atascos”;
  - “Para que los demás no se pongan nerviosos”;
  - “Para conseguir la aprobación de otros conductores y evitar sus críticas”;
  - “Para sentirme bien conmigo mismo y evitar sentimientos de culpa”; y,
  - “Lo hago sin pensar, soy así”.
- Los conductores sin estudios otorgan más importancia, en comparación con el resto de conductores, a las razones:
  - “Sentirme bien conmigo mismo y evitar sentimientos de culpa”; y,
  - “Para favorecer el buen funcionamiento del tráfico y evitar atascos”.
- Los conductores sin estudios atribuyen menos importancia, en comparación con el resto de conductores, a las razones siguientes:
  - “Para que los demás no se pongan nerviosos”; y,
  - “Para no molestar a los demás”.
- Únicamente los conductores que poseen estudios superiores otorgan de forma significativa más gravedad a los delitos de carácter general. En el resto de grupos observamos la misma tendencia que en la media de conductores.

- A medida que aumenta el nivel de estudios de los entrevistados, disminuye la gravedad asociada a todos los delitos de tráfico analizados. Esta tendencia (donde el grupo de conductores sin estudios es el que mayor gravedad atribuye a los delitos de tráfico), varía en el caso del delito de "Conducir un vehículo con temeridad manifiesta poniendo en peligro la vida o integridad de las personas", donde aquellos conductores con estudios básicos atribuyen la mayor gravedad estimada.
- A medida que aumenta el nivel de estudios de los encuestados, desciende la eficacia asociada a las siguientes medidas: "La formación en la autoescuela" y "El control, vigilancia y supervisión policial".

***Teniendo en cuenta el tipo de vehículo que conducen los entrevistados***

- Los conductores de todoterreno atribuyen una marcada tendencia antisocial a la población española.
- Los conductores de vehículos de carga o transporte atribuyen a la población española una tendencia a la realización de conductas antisociales en el contexto del tráfico.
- Los conductores con tendencia prosocial vital conducen en mayor medida vehículos de tipo familiar (tales como berlinas o monovolúmenes). Sin embargo, no aparecen diferencias significativas en el contexto vial.
- Los conductores de vehículos de carga o transporte (furgonetas, camiones y autobuses) integran en mayor medida el grupo caracterizado por una "tendencia antisocial vital". En el ámbito del tráfico no hay diferencias en función del tipo de vehículo que conducen los entrevistados.
- Los conductores de vehículos deportivos forman parte en mayor medida del grupo caracterizado por una mayor tendencia antisocial.
- Los conductores de vehículos deportivos cuando tienen prisa, disminuyen la conducta de ayuda en el escenario vial, es decir, son menos prosociales.
- Tener prioridad no varía de forma significativa la conducta prosocial de los entrevistados teniendo en cuenta el tipo de vehículo que conducen habitualmente.
- Ante un atasco o cuando el tráfico es denso, la conducta prosocial no varía de forma significativa en función del tipo de vehículo.
- Viajar en solitario disminuye la conducta prosocial de los entrevistados que conducen vehículos deportivos.

- Cuando viajan solos, no modifican la conducta prosocial los conductores de todoterreno.
- La conducción en ciudad no influye en la frecuencia de realización de conductas prosociales si tenemos en cuenta el tipo de vehículo que conducen los entrevistados.
- Ante un conductor profesional, los que habitualmente conducen vehículos de carga o transporte incrementan la colaboración en el tráfico.
- Ante un conductor profesional, los que habitualmente conducen vehículos deportivos o turismos convencionales disminuyen la colaboración en el escenario vial.
- Ante un conductor profesional, los conductores de vehículos familiares y todoterrenos no modifican la conducta de ayuda.
- Ante un vehículo que lleva una L o es de autoescuela, la conducta prosocial es menor en los conductores de vehículos de carga o transporte.
- Ante un vehículo que lleva una L o es de autoescuela, aquellos que conducen vehículos familiares no varían la conducta prosocial en el tráfico.
- Ante un conductor del sexo contrario, colaboran en menor medida los que conducen turismos.
- Ante un conductor del sexo contrario, los conductores de todoterreno no varían su conducta prosocial.
- Ante un coche pequeño, el tipo de vehículo no influye de forma significativa en prosocialidad al volante.
- Ante un coche viejo, colaboran en mayor medida los que habitualmente conducen deportivos o vehículos de dos ruedas.
- Ante un coche lujoso, colaboran en menor medida los que conducen vehículos deportivos.
- Ante un coche lujoso, los que conducen todoterreno no varían su colaboración al volante.
- Ante un conductor desafiante o provocador, el tipo de vehículo no influye de forma significativa en la conducta prosocial mostrada en el tráfico.
- Ante un conductor agresivo, no existen diferencias significativas en prosocialidad al volante en función del tipo de vehículo.
- Ante un conductor infractor, no influye de forma significativa en el nivel de prosocialidad del entrevistado el tipo de vehículo.



- Ante un conductor con dificultades, la conducta prosocial es menor en aquellos que habitualmente conducen una motocicleta o ciclomotor.
- Ante un conductor que se ha equivocado, la conducta prosocial es mayor en aquellos que conducen un turismo convencional.
- Ante un conductor que se ha equivocado, la conducta prosocial es menor en los entrevistados que conducen todoterrenos.
- Ante un conductor que ha cometido una infracción, el tipo de vehículo habitual no influye de forma significativa en la conducta prosocial mostrada en el tráfico.
- El buen humor no influye de forma significativa en la manifestación de conductas prosociales (prosocialidad) teniendo en cuenta el tipo de vehículo.
- Todos los conductores, excepto aquellos que habitualmente se desplazan en vehículos de dos ruedas, señalan que las mujeres y los adultos son los colectivos más prosociales en el tráfico.
- A los colectivos citados (mujeres y adultos), los conductores de turismos añaden los jóvenes y los conductores profesionales como los colectivos más prosociales.
- Los que conducen vehículos deportivos, añaden a los jóvenes, a las mujeres y a los adultos como colectivos más prosociales.
- Los que conducen vehículos familiares o de carga o transporte, a los colectivos mencionados (mujeres y adultos) añaden los conductores profesionales como colectivos más prosociales.
- Los conductores que suelen conducir motocicletas o ciclomotores consideran que las personas que más ayudan y cooperan en el tráfico son los peatones, los motoristas y las mujeres.
- Teniendo en cuenta el tipo de vehículo que conducen los entrevistados, todos los conductores señalan que los jóvenes son el colectivo más antisocial.
- Los que conducen turismos añaden los hombres y las personas mayores (a los jóvenes) como conductores más antisociales.
- Los conductores de vehículos deportivos añaden las personas mayores (a los jóvenes) como los más antisociales en el tráfico.
- Los que conducen vehículos familiares añaden los hombres (a los jóvenes) como conductores que exhiben un comportamiento más antisocial en el escenario vial.

- Los que conducen vehículos de carga o transporte añaden los conductores de transporte público (a los jóvenes) como conductores que exhiben niveles más elevados de conducta antisocial al volante.
- Ante un vehículo averiado, estacionan en un lugar seguro y tratan de prestar ayuda en mayor medida, los conductores de vehículos familiares, motocicletas o ciclomotores.
- Ante un vehículo averiado, intentan ver lo que ha pasado en mayor medida los que conducen habitualmente vehículos deportivos o vehículos de carga o transporte que el resto de conductores.
- Ante un vehículo averiado, los que conducen turismos, reconocen que pasan de largo bien porque no son expertos, porque se pueden ver en una situación comprometida o porque no se fían.
- Pasan de largo si ven un vehículo averiado porque no se fían, en mayor medida, los que habitualmente conducen un vehículo de dos ruedas.
- El tipo de vehículo conducido habitualmente no influye de forma significativa en el comportamiento mostrado por los entrevistados ante el error o infracción cometido por otro conductor.
- Cuando otro conductor ocupa una plaza de aparcamiento que hemos visto antes, en el comportamiento prosocial de los entrevistados no influye de forma significativa el tipo de vehículo.
- Los entrevistados que conducen habitualmente turismos convencionales, todoterrenos o vehículos de dos ruedas, valoran significativamente más graves los delitos generales que los de tráfico. En el resto de tipos de vehículos es similar la valoración de la gravedad de ambos tipos de delitos.
- Los conductores de vehículos de dos ruedas atribuyen menor gravedad que el resto a los siguientes delitos: "Conducir bajo la influencia del alcohol u otras sustancias", "Conducir un vehículo con temeridad manifiesta poniendo en peligro la vida o integridad de las personas" y "Originar un grave riesgo para la circulación al colocar en la vía obstáculos imprevistos, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables o modificando la señalización".

#### ***Teniendo en cuenta el tipo de desplazamiento***

- Los conductores con tendencia antisocial indican menores niveles de colaboración en todos los tipos de desplazamiento estudiados, principalmente cuando salen de fiesta o marcha.

- Los entrevistados colaboran en mayor medida con otros conductores en los desplazamientos por motivos familiares y personales o bien cuando realizan viajes o excursiones.

#### **Teniendo en cuenta la exposición al riesgo de los entrevistados**

- Los conductores con una exposición al riesgo muy baja atribuyen en mayor medida conductas prosociales a la población española.
- Aquellos conductores con una elevada exposición al riesgo atribuyen a la población española una marcada tendencia antisocial.
- Los entrevistados con una alta exposición al riesgo atribuyen a la población española una tendencia a la realización de conductas antisociales en el contexto del tráfico.
- Los conductores con una baja exposición al riesgo atribuyen a la población española una tendencia a la realización de conductas prosociales en el contexto del tráfico.
- Los conductores con tendencia prosocial en el ámbito vital se caracterizan en mayor medida por una exposición media al riesgo (conductores habituales que no realizan excesivos kms/año). Si nos centramos en el ámbito del tráfico, podemos observar que no existen diferencias en función de la exposición al riesgo de los entrevistados.
- Los conductores con una exposición al riesgo muy baja destacan por llevar a cabo con más frecuencia conductas de carácter antisocial vital. Sin embargo, no hay diferencias específicas si tenemos en cuenta la exposición al riesgo de nuestros conductores y la frecuencia de realización de conductas prosociales en el ámbito vial.
- La exposición al riesgo no influye de forma significativa sobre la conducta prosocial (prosocialidad) mostrada al volante ante conductores de diferentes grupos de edad.
- Los conductores con una mayor exposición al riesgo (alta y muy alta) señalan mayores niveles de cooperación al volante cuando se desplazan *en misión o in itinere*.
- Cuanto mayor es la exposición al riesgo de los entrevistados, menor grado de acuerdo manifiestan con los siguientes motivos o razones (que han resultado significativas) para ser prosociales en el escenario vial:
  - o “Para que los demás no se pongan nerviosos”;
  - o “Para conseguir la aprobación de otros conductores y evitar sus críticas”; y,
  - o “Para sentirme bien conmigo mismo y evitar sentimientos de culpa”.
- La importancia atribuida a las razones planteadas para ser prosociales en el tráfico es muy similar, independientemente de la exposición al riesgo de los entrevistados.

- Si consideramos la exposición al riesgo de nuestros conductores, las mujeres y los conductores profesionales son señalados como los colectivos más prosociales en el tráfico.
- Los conductores caracterizados por una exposición al riesgo muy baja, baja y alta, consideran el grupo de adultos, las mujeres y los conductores profesionales como los colectivos más prosociales en el escenario vial.
- Los conductores con una exposición media al riesgo, además de a las mujeres y a los conductores profesionales incluyen también a las personas mayores y a los jóvenes como los más prosociales en el escenario vial.
- Los conductores con exposición al riesgo muy alta mencionan, además de a las mujeres y a los conductores profesionales, a los jóvenes y a los adultos como más prosociales en el escenario del tráfico.
- Teniendo en cuenta la exposición al riesgo, todos los entrevistados consideran que los jóvenes, los hombres y las personas mayores son los colectivos más antisociales en el tráfico.
- Los entrevistados caracterizados por una exposición al riesgo media o muy alta de forma significativa, atribuyen más gravedad a los delitos de carácter general contemplados en este estudio. En el resto de grupos, las puntuaciones atribuidas a ambos delitos son similares.
- Los conductores con mayor exposición al riesgo atribuyen menor gravedad al delito que ha dado lugar a diferencias significativas, concretamente: "Originar un grave riesgo para la circulación al colocar en la vía obstáculos imprevistos, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables o modificando la señalización".
- A medida que aumenta la exposición al riesgo de nuestros conductores, disminuye la valoración sobre la eficacia de las siguientes medidas: "La formación en la autoescuela" y "El control, vigilancia y supervisión policial".

***Teniendo en cuenta los accidentes sufridos por los entrevistados***

- El número de accidentes sufridos por los entrevistados no influye de forma significativa en el nivel de prosocialidad general atribuida a la población española.
- Los que indican haber sufrido más de un accidente a lo largo de su vida (como conductor o pasajero), atribuyen a la población española una tendencia a la realización de conductas antisociales en el contexto del tráfico.

- Los que no han sufrido accidentes ni como conductores ni como pasajeros, atribuyen a la población española una tendencia a la realización de conductas prosociales en el contexto del tráfico.
- Los entrevistados que no han sufrido ningún accidente a lo largo de su vida son, en mayor medida, personas con tendencia prosocial vital. En cambio, si consideramos únicamente el contexto del tráfico, son en mayor medida los conductores que no han sufrido ningún accidente en calidad de pasajeros quienes destacan por una mayor tendencia prosocial. No hay diferencias en este ámbito en cuanto a la implicación en los accidentes sufridos como conductor.
- Los entrevistados que señalan haber sufrido más de un accidente a lo largo de la vida (independientemente de que éste haya sido como conductor o como pasajero), forman parte en mayor medida del grupo con tendencia antisocial en el ámbito vital.
- Los conductores menos prosociales han sufrido, en mayor medida, algún accidente como pasajero.
- Los accidentes sufridos (como conductor o pasajero) no influyen de forma significativa sobre la conducta prosocial (prosocialidad) mostrada al volante ante conductores de diferentes grupos de edad.
- Los accidentes de tráfico sufridos (tanto en el rol de conductor como en el de pasajero) no influyen de forma significativa en la conducta de ayuda al volante, teniendo en cuenta los distintos tipos de desplazamientos.
- La prisa no modifica el grado de colaboración en los que no han sufrido ningún accidente.
- Cuando tienen prisa, las personas que han sufrido más de un accidente de tráfico (como conductor o pasajero) incrementan la conducta de ayuda con los otros conductores, es decir, son más prosociales.
- Tener prioridad no varía de forma significativa la conducta prosocial, teniendo en cuenta los accidentes sufridos (como conductor y como pasajero) por el entrevistado.
- En un atasco o cuando el tráfico es denso, el grado de colaboración con los demás conductores es menor en los que han sufrido más de un accidente de tráfico.
- El hecho de viajar solo no influye de forma significativa, en la conducta prosocial si tenemos en cuenta los accidentes sufridos (como conductor y como pasajero) por los entrevistados.

- La conducción por ciudad disminuye la realización de conductas prosociales en los que han sufrido más de un accidente de tráfico.
- Ante un conductor profesional, los que han sufrido uno o más accidentes disminuyen la colaboración.
- Ante un conductor profesional, aquellos que no han sufrido ningún accidente no modifican la conducta de ayuda.
- Ante un vehículo que lleva una L o es de autoescuela, no hay diferencias significativas en cuanto a la conducta prosocial mostrada teniendo en cuenta los accidentes sufridos.
- Ante un conductor del sexo contrario, el grado de colaboración o ayuda no se ve influido de forma importante por los accidentes sufridos.
- Ante un coche pequeño, colaboran en menor medida los conductores que han sufrido un accidente.
- Ante un coche viejo, la conducta prosocial no varía de forma significativa en función de los accidentes sufridos.
- Ante un coche lujoso, no son significativas las relaciones entre la conducta prosocial teniendo en cuenta el número de accidentes sufridos.
- Ante un conductor desafiante o provocador, no influyen de forma significativa los accidentes sufridos en la conducta prosocial.
- Ante un conductor agresivo, colaboran en menor medida los que han tenido un accidente (como conductor o pasajero).
- Ante un conductor infractor, no influyen de forma significativa en el nivel de prosocialidad del entrevistado, los accidentes sufridos.
- Ante un conductor con dificultades, no influyen de forma significativa en la conducta prosocial, el número de accidentes sufridos.
- Ante un conductor que se ha equivocado, no influyen de forma significativa los accidentes sufridos en la conducta prosocial.
- Ante un conductor que ha cometido una infracción, los accidentes sufridos no influyen de forma significativa en la conducta prosocial.
- El buen humor incrementa el grado de colaboración en aquellos entrevistados que han sufrido más de un accidente.
- Los conductores que no han sufrido ningún accidente han mostrado mayores niveles de acuerdo con las razones: "Para conseguir la aprobación de otros conductores y

evitar sus críticas” y porque “Todos tenemos que contribuir a la buena convivencia”. Las valoraciones menores, proceden de los conductores que han sufrido más de un accidente de tráfico.

- La ordenación de las razones para realizar conductas prosociales en el escenario vial, en función de los accidentes sufridos por los entrevistados, sigue la misma tendencia que la media de conductores.
- Ante un vehículo averiado, estacionan en un lugar seguro y tratan de prestar ayuda en mayor medida los que han sufrido más de un accidente de tráfico.
- Ante un vehículo averiado, reconocen en mayor medida que pasan de largo bien porque no son expertos, porque se pueden ver en una situación comprometida o porque no se fían las personas que no han sufrido ningún accidente.
- Los accidentes sufridos no influyen de forma significativa en el comportamiento mostrado por los entrevistados ante el error o infracción cometido por otro conductor.
- Cuando otro conductor ocupa una plaza de aparcamiento que hemos visto antes, en el comportamiento prosocial de los entrevistados, los accidentes sufridos no influyen de forma significativa.
- Los conductores que han sufrido más de un accidente de tráfico, como conductor, destacan por atribuir más gravedad a los delitos generales que a los de tráfico.
- Los conductores que no han sufrido ningún accidente de tráfico otorgan mayor gravedad a los delitos que han resultado significativos: “Conducir bajo la influencia del alcohol u otras sustancias”, “Negarse a someterse a las pruebas legalmente establecidas para comprobar la presencia de alcohol u otras sustancias” y “Originar un grave riesgo para la circulación al colocar en la vía obstáculos imprevistos, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables o modificando la señalización”, mientras que los conductores que dicen haber sufrido más de un accidente de tráfico, como conductor, otorgan menor gravedad a los delitos mencionados.
- Los conductores que han sufrido más de un accidente, como conductor, atribuyen menos eficacia a las siguientes medidas (destinadas a incrementar la cooperación y colaboración en el tráfico): “Los hábitos y disciplina adquiridos en el colegio”, “La formación en la autoescuela” y “El control, vigilancia y supervisión policial”.

***Teniendo en cuenta las multas recibidas durante los tres últimos años por los entrevistados***

- Los que han sido multados en más de una ocasión durante los últimos tres años (incluyendo las de aparcamiento), atribuyen una marcada tendencia antisocial a la población española.
- Los que han recibido más de una multa (incluyendo las de aparcamiento) durante los últimos tres años, atribuyen a la población española una tendencia a la realización de conductas antisociales en el contexto del tráfico.
- Los conductores que no han sido multados durante los últimos tres años por aparcamiento indebido, se caracterizan por una mayor tendencia prosocial en su comportamiento vital. Sin embargo, en el contexto del tráfico, no podemos establecer relaciones significativas relacionadas con las sanciones recibidas por los entrevistados.
- Los conductores menos prosociales han recibido más de una multa durante los últimos 3 años (principalmente por aparcamiento).
- Los entrevistados que reconocen haber sido multados en más de una ocasión por cualquier tipo de infracción (sobre todo por aparcamiento indebido), forman parte en mayor medida del grupo con tendencia antisocial en el ámbito vital.
- Los entrevistados que han recibido una multa en los tres años anteriores (por cualquier tipo de infracción), forman parte de los entrevistados caracterizados por una mayor tendencia prosocial.
- Aquellos que han recibido más de una multa durante los últimos tres años (sobre todo por aparcamiento indebido), forman parte en mayor medida del grupo caracterizado por una mayor tendencia antisocial.
- Las multas recibidas (por cualquier tipo de infracción) durante los tres últimos años, no influyen de forma significativa sobre la conducta prosocial (prosocialidad) mostrada al volante ante conductores de diferentes grupos de edad.
- Las multas recibidas (incluidas las de aparcamiento) durante los tres últimos años, no influyen de forma significativa, en la conducta de ayuda al volante teniendo en cuenta los distintos tipos de desplazamientos.
- Cuando tienen prisa, los que han recibido más de una multa durante los tres últimos años (exceptuando las de aparcamiento), incrementan la conducta de ayuda con los otros conductores, es decir, son más prosociales.



- Las multas recibidas durante los tres últimos años por aparcamiento indebido, no influyen de forma significativa, sobre el grado de cooperación con los demás conductores cuando el entrevistado tiene prisa.
- Tener prioridad no varía de forma significativa la conducta prosocial teniendo en cuenta las multas recibidas durante los tres últimos años (exceptuando las de aparcamiento).
- Ante la prioridad, el grado de colaboración es menor en aquellos entrevistados que han recibido más de una multa por aparcamiento.
- En un atasco o cuando el tráfico es denso, el grado de colaboración con los demás conductores es menor en aquellos que han recibido más de una multa durante los tres últimos años por aparcamiento indebido.
- Ante un atasco o cuando el tráfico es denso, la conducta prosocial no varía de forma significativa en función de las multas recibidas por los entrevistados durante los tres últimos años (exceptuando las de aparcamiento).
- El hecho de viajar no sólo influye de forma significativa en la conducta prosocial cuando atendemos las multas recibidas por los conductores durante los tres últimos años (incluyendo las de aparcamiento).
- La conducción por ciudad disminuye la realización de conductas prosociales en aquellos entrevistados que han recibido una multa durante los tres últimos años (tanto por cualquier infracción como por aparcamiento).
- La conducción por ciudad no varía, de forma significativa, la conducta prosocial de los conductores que no han recibido multas por aparcamiento durante los tres últimos años.
- Ante un conductor profesional, aquellos que durante los tres últimos años han recibido una multa por aparcamiento, incrementan la colaboración.
- Ante un conductor profesional, disminuyen la colaboración aquellos que han recibido más de una multa (incluyendo las de aparcamiento), durante los tres últimos años.
- Ante un conductor profesional, los que no han recibido ninguna multa por aparcamiento durante los últimos tres años no modifican la conducta de ayuda.
- Ante un vehículo que lleva una L o es de autoescuela, no hay diferencias significativas en cuanto a la conducta prosocial teniendo en cuenta las multas recibidas durante los tres últimos años (incluidas las de aparcamiento).

- Ante un conductor del sexo contrario, colaboran en mayor medida los que han recibido más de una multa (exceptuando las de aparcamiento) durante los tres últimos años.
- Ante un conductor del sexo contrario, no varían su conducta prosocial aquellos que no han recibido ninguna multa (exceptuando las de aparcamiento) durante los tres últimos años.
- Ante un conductor del sexo contrario, el grado de colaboración o ayuda no se ve influido de forma importante por las multas recibidas por aparcamiento durante los tres últimos años.
- Ante un coche pequeño, colaboran en mayor medida aquellos que han recibido más de una multa (exceptuando las de aparcamiento) durante los tres últimos años.
- Ante un coche pequeño, no varían su conducta prosocial (prosocialidad) aquellos que no han recibido ninguna multa (exceptuando las de aparcamiento) durante los tres últimos años.
- Ante un coche pequeño, las multas recibidas por aparcamiento durante los tres últimos años no influyen de forma significativa en prosocialidad mostrada al volante.
- Ante un coche viejo, la conducta prosocial no varía de forma significativa en función de las multas recibidas durante los tres últimos años (incluyendo las de aparcamiento).
- Ante un coche lujoso, colaboran en menor medida los que han recibido más de una multa por aparcamiento durante los tres últimos años.
- Ante un coche lujoso, no varían su colaboración al volante los que no han recibido ninguna multa por aparcamiento indebido durante los últimos tres años.
- Ante un coche lujoso, no son significativas las relaciones entre la conducta prosocial teniendo en cuenta las multas recibidas durante los tres últimos años (exceptuando aparcamiento).
- Ante un conductor desafiante o provocador, las multas recibidas durante los tres últimos años (incluyendo aparcamiento) no influyen de forma significativa en la conducta mostrada en el tráfico.
- Ante un conductor agresivo, no existen diferencias significativas en prosocialidad al volante en función de las multas recibidas durante los tres últimos años (incluyendo las de aparcamiento).

- Ante un conductor infractor, no influyen de forma significativa en el nivel de prosocialidad del entrevistado las multas recibidas durante los tres últimos años (incluyendo las de aparcamiento).
- Ante un conductor con dificultades, la conducta prosocial es mayor en aquellos que no han recibido ninguna multa (incluyendo las de aparcamiento) durante los tres últimos años.
- Ante un conductor con dificultades, la conducta prosocial es menor en los que han recibido más de una multa (exceptuando las de aparcamiento) durante los tres últimos años.
- Ante un conductor que se ha equivocado, la conducta prosocial es mayor en los que no han recibido ninguna multa durante los tres últimos años (incluyendo aparcamiento).
- Ante un conductor que ha cometido una infracción, colaboran menos los que no han recibido ninguna multa (excepto aparcamiento) durante los últimos tres años.
- Ante un conductor que ha cometido una infracción, colaboran menos los que han sido multados en más de una ocasión durante los tres años anteriores por aparcamiento indebido.
- Ante un conductor que ha cometido una infracción, no modifican su nivel de colaboración los que han recibido una multa (exceptuando las de aparcamiento) durante los tres últimos años.
- El buen humor no influye de forma significativa en la manifestación de conductas prosociales (prosocialidad) teniendo en cuenta las multas recibidas (incluyendo las de aparcamiento) durante los tres últimos años.
- Los conductores que han sido multados en más de una ocasión durante los tres años anteriores (excluyendo las recibidas por aparcamiento indebido), muestran menos grado de acuerdo con las razones que han resultado significativas, concretamente:
  - “Para favorecer el buen funcionamiento del tráfico y evitar atascos”;
  - “Para favorecer la seguridad vial y prevenir accidentes de tráfico”;
  - “Para no molestar a los demás”;
  - “Para que los demás no se pongan nerviosos”;
  - “Para conseguir la aprobación de otros conductores y evitar sus críticas”; y,
  - “Para sentirme bien conmigo mismo y evitar sentimientos de culpa”.

- La ordenación de las razones para ser más prosociales en el escenario vial no varía en función de las multas recibidas por los entrevistados.
- Los conductores que durante los tres últimos años no han sido multados por aparcamiento indebido, emiten valoraciones más elevadas a todas las razones planteadas para ser prosociales en el tráfico.
- Los conductores que durante los tres últimos años han sido multados, en más de una ocasión por aparcamiento indebido, manifiestan menos grado de acuerdo con todas las razones planteadas en el estudio.
- La ordenación de las razones para ser prosociales, según la importancia atribuida a cada una de ellas, no varía si consideramos las multas recibidas durante los tres últimos años por aparcamiento indebido.
- Ante un vehículo averiado, intentan ver lo que ha pasado las personas que no han recibido ninguna multa (exceptuando las de aparcamiento) durante los tres últimos años.
- Las multas recibidas por aparcamiento indebido durante los tres últimos años, no influyen de forma significativa en la respuesta de los conductores ante un vehículo averiado.
- Ante un error o infracción cometido por otro conductor, los conductores que en mayor medida se lo hacen saber con el claxon, con las luces o con gestos, son aquellos que han recibido más de una multa por aparcamiento durante los tres últimos años.
- Los entrevistados que afirman que ante el error o infracción cometido por otro conductor, se apartan y tratan de alejarse lo antes posible para evitar verse implicados en una situación peligrosa o en un accidente, son sobre todo los que no han recibido ninguna multa por aparcamiento durante los tres últimos años.
- Las multas recibidas durante los tres últimos años (exceptuando las de aparcamiento), no influyen de forma significativa en el comportamiento mostrado por los entrevistados ante el error o infracción cometido por otro conductor.
- Cuando otro conductor ocupa una plaza de aparcamiento que hemos visto antes, los que han recibido más de una multa por aparcamiento indebido durante los últimos tres años en mayor medida tocan el claxon, hacen luces o gestos para hacérselo saber.
- Los conductores que no han sido multados (incluyendo las sanciones por aparcamiento indebido) durante los tres últimos años, simplemente siguen conduciendo en busca de otra plaza cuando otro conductor ocupa una plaza de aparcamiento que han visto antes.

- Los conductores que han recibido más de una multa (incluyendo las de aparcamiento) durante los tres últimos años, destacan por atribuir más gravedad a los delitos generales que a los de tráfico.
- Las personas que no han recibido multas durante los últimos tres años (exceptuando las de aparcamiento indebido), atribuyen más gravedad a todos los delitos excepto a "Omisión del deber de socorro", donde las diferencias encontradas no son significativas. La menor gravedad atribuida procede de las puntuaciones de las personas que durante los últimos tres años han recibido más de una multa.
- Aquellas personas que han recibido multas en más de una ocasión durante los tres últimos años por aparcamiento indebido, atribuyen menos gravedad a los delitos de tráfico.
- Los conductores que han recibido más de una multa durante los tres años anteriores (incluyendo las recibidas por aparcamiento indebido), en comparación con el resto, consideran menos eficaces las medidas: "El control, vigilancia y supervisión policial" y "La educación vial a lo largo de toda la vida" como estrategias destinadas a mejorar la cooperación y colaboración en el contexto vial.

#### ***Teniendo en cuenta las Comunidades Autónomas donde residen los entrevistados***

- Los conductores que residen en Canarias, Cantabria, Castilla León, Murcia y País Vasco atribuyen, en mayor medida, conductas prosociales a la población española.
- Los conductores que residen en Canarias, La Rioja y la Comunidad Valenciana atribuyen una marcada tendencia antisocial a la población española.
- Los que habitan en las Comunidades Autónomas de Canarias, La Rioja, País Vasco y Castilla León atribuyen a la población española una tendencia a la realización de conductas prosociales en el contexto del tráfico.
- Los que residen en la Comunidad Autónoma de Cantabria atribuyen a la población española una tendencia a la realización de conductas antisociales en el contexto del tráfico.
- Los conductores de las Comunidades Autónomas de Aragón, Navarra y el País Vasco, destacan de forma significativa sobre el resto por una mayor frecuencia de realización de conductas prosociales a nivel general. Si nos centramos en el ámbito específico del tráfico, destacan Aragón, Asturias y el País Vasco.
- Las personas que residen en la Comunidad Valenciana, Madrid y Murcia forman parte en mayor medida del grupo de personas con cierta tendencia antisocial en el ámbito

vital. En el àmbito del tràfic destacan ùnicamente los entrevistados que habitan en la Comunidad Valenciana y en Madrid.

- Son los conductores de Cantabria, Ceuta y Melilla quienes se destacan por colaborar mäs en el escenario vial cuando interactúan con conductores de mediana edad o personas mayores. En el otro extremo, se encuentran los entrevistados de La Rioja que muestran los niveles menores de ayuda ante ambos grupos mencionados. En cuanto al comportamiento prosocial ante los conductores jóvenes no se observan diferencias por Comunidades Autónomas.
- Los conductores de Aragón, Asturias, Baleares y Cantabria forman parte de los entrevistados ubicados en el extremo opuesto del continuo y caracterizados por una mayor tendencia prosocial.
- Los conductores de la Comunidad Valenciana forman parte en mayor medida del grupo caracterizado por una mayor tendencia antisocial.
- Los conductores de Cantabria y Navarra destacan por una mayor prosocialidad cuando se desplazan por motivos laborales. Por otro lado, los conductores de Navarra y Asturias son más prosociales en desplazamientos festivos (fiesta o marcha / viajes o excursiones). Los conductores de Extremadura son los que menos niveles de conducta prosocial manifiestan en todos los tipos de desplazamientos.
- Los conductores de Castilla León cuando tienen prisa, disminuyen la conducta de ayuda en el escenario vial, es decir, son menos prosociales.
- La prisa no modifica el grado de colaboración en los conductores de Asturias y Murcia.
- Cuando tienen prisa, los conductores de Galicia incrementan la conducta de ayuda con los otros conductores, es decir, son más prosociales.
- Cuando tienen prioridad, el grado de colaboración es mayor en los que residen en Castilla La Mancha.
- Ante la prioridad, el grado de colaboración es menor en los conductores de Aragón.
- Ante la prioridad, no modifican su conducta prosocial los conductores de Cantabria.
- En un atasco o cuando el tráfico es denso, el grado de colaboración con los demás conductores es menor en los residentes de Castilla La Mancha, Comunidad Valenciana y Extremadura.

- En un atasco o cuando el tráfico es denso, el grado de colaboración con los demás conductores es mayor en aquellos conductores que viven en Cataluña y Galicia.
- No modifican su grado de colaboración en un atasco o cuando el tráfico es denso, aquellos que residen en la Comunidad Autónoma de Castilla León.
- Cuando viajan en solitario, es mayor la conducta prosocial en los conductores de Extremadura.
- Viajar en solitario disminuye la conducta prosocial en los que residen en Cantabria y Castilla La Mancha.
- Cuando viajan solos, no modifican la conducta prosocial los conductores del País Vasco.
- La conducción por ciudad disminuye la realización de conductas prosociales en los conductores de Galicia.
- Ante un conductor profesional, incrementan la colaboración los conductores que residen en Castilla La Mancha.
- Ante un conductor profesional, no modifican la conducta de ayuda los residentes en las Comunidades de Andalucía y La Rioja.
- Ante un vehículo que lleva una "L" o es de autoescuela, la conducta es más prosocial en los que residen en Cataluña, Ceuta y Melilla.
- Ante un vehículo que lleva una L o es de autoescuela, la conducta prosocial es menor en los residentes en Navarra y Canarias.
- Ante un vehículo que lleva una L o es de autoescuela, no varía la conducta prosocial en los que habitan en Cantabria y en la Comunidad Valenciana.
- Ante un conductor del sexo contrario, colaboran en mayor medida los conductores de Castilla León.
- Ante un conductor del sexo contrario, colaboran en menor medida los conductores de Canarias y Galicia.
- Ante un conductor del sexo contrario, no varían su conducta prosocial los residentes en el País Vasco.
- Ante un coche pequeño, colaboran en mayor medida los conductores de Galicia y Baleares.
- Ante un coche pequeño, no varían su conducta prosocial (prosocialidad) los conductores de Castilla La Mancha.

- Ante un coche pequeño, colaboran en menor medida los conductores de Canarias.
- Ante un coche viejo, los conductores de Canarias destacan por colaborar en menor medida.
- Ante un coche lujoso, no son significativas las relaciones entre la conducta prosocial teniendo en cuenta la Comunidad Autónoma.
- Ante un conductor desafiante o provocador, colaboran en mayor medida los conductores de Canarias y Cataluña.
- Ante un conductor desafiante o provocador, el nivel de colaboración es menor en los conductores que residen en Andalucía, Ceuta y Melilla.
- Ante un conductor desafiante o provocador, no varían su conducta prosocial los conductores de Cantabria y La Rioja.
- Ante un conductor agresivo, colaboran en menor medida los entrevistados que residen en Andalucía.
- Ante un conductor agresivo, no varían su conducta prosocial los residentes en Cantabria, Murcia y La Rioja.
- Ante un conductor infractor, son más prosociales los entrevistados que residen en Cataluña.
- Ante un conductor infractor, colaboran en menor medida los conductores que residen en Andalucía y Galicia.
- Ante un conductor infractor, no varían su conducta prosocial los conductores de Murcia, La Rioja y Cantabria.
- Ante un conductor con dificultades, la conducta prosocial es mayor en los conductores de Ceuta, Melilla y Andalucía.
- Ante un conductor con dificultades, la conducta prosocial es menor en los residentes en Canarias y Castilla León.
- Ante un conductor con dificultades, no varían su conducta prosocial al volante en los que residen en Asturias, Cantabria y Comunidad Valenciana.
- Ante un conductor que se ha equivocado, la conducta prosocial es mayor los conductores de Andalucía, Extremadura, Navarra, Ceuta y Melilla.
- Ante un conductor que se ha equivocado, la conducta prosocial es menor en Asturias y la Comunidad Valenciana.



- Ante un conductor que se ha equivocado, no varían su grado de colaboración los conductores de Baleares, Canarias, Cantabria, Cataluña, Murcia y La Rioja.
- Ante un conductor que ha cometido una infracción, no modifican su nivel de colaboración los conductores de Madrid, Castilla León y La Rioja.
- Ante un conductor que ha cometido una infracción, colaboran más los conductores de Canarias y Aragón.
- Ante un conductor que ha cometido una infracción, colaboran menos los entrevistados de Cataluña.
- El buen humor no varía la conducta prosocial en los conductores de Asturias, Canarias y La Rioja.
- Destaca Cantabria por manifestar un mayor nivel de acuerdo con las siguientes razones para ser prosociales en el escenario vial: "para favorecer la seguridad vial y prevenir accidentes de tráfico"; "para no molestar a los demás"; "para que los demás no se pongan nerviosos"; "para conseguir la aprobación de otros conductores"; "para sentirme bien conmigo mismo y evitar sentimientos de culpa".
- En el otro extremo, destaca Canarias por mostrar menor nivel de acuerdo con las siguientes razones: "para favorecer la seguridad vial y prevenir accidentes de tráfico"; "para que los demás no se pongan nerviosos"; y "para favorecer el buen funcionamiento del tráfico y evitar atascos".
- En la razón que señala "la necesidad de que todos contribuyamos a una buena convivencia" y aquella que enuncia "lo hago sin pensar, soy así" no se han encontrado diferencias significativas en función de las Comunidades Autónomas.
- Ante un vehículo averiado, estacionan en un lugar seguro y tratan de prestar ayuda en mayor medida los que residen en Aragón, Asturias y Castilla La Mancha.
- Ante un vehículo averiado, intentan ver lo que ha pasado los conductores de Castilla León, Galicia y Madrid.
- Pasan de largo si ven un vehículo averiado porque no se fían en mayor medida, los conductores de Cantabria, Ceuta y Melilla.
- Ante un vehículo averiado, pasan de largo bien porque no son expertos, porque se pueden ver en una situación comprometida o porque no se fían, los conductores de la Comunidad Valenciana y Navarra.

- Otros motivos para justificar la conducta de pasar de largo ante un vehículo averiado son argumentados en mayor medida por los conductores de la Comunidad Valenciana y Extremadura.
- Ante un error o infracción cometido por otro conductor, los entrevistados que en mayor medida se lo hacen saber con el claxon, con las luces o con gestos, son los conductores de Madrid, Murcia, Ceuta y Melilla.
- Los entrevistados que afirman que ante el error o infracción cometido por otro conductor, se apartan y tratan de alejarse lo antes posible para evitar verse implicados en una situación peligrosa o en un accidente, son sobre todo los conductores de Cantabria.
- Los conductores que manifiestan que ante el error o infracción cometido por otro conductor actúan como en cualquier otra situación y simplemente siguen conduciendo hacia su destino, son sobre todo los que residen en Baleares, Asturias y en la Comunidad Valenciana.
- Los conductores que ante el error o infracción cometido por otro conductor, tratan de cooperar, colaborar y prestar ayuda al conductor, son sobre todo los conductores de Aragón, Castilla La Mancha y Galicia.
- Cuando otro conductor ocupa una plaza de aparcamiento que hemos visto antes, tocan el claxon, hacen luces o gestos para hacérselo saber, sobre todo los entrevistados que residen en Baleares y Madrid.
- Los conductores de La Rioja, Cataluña y Cantabria simplemente sigue, conduciendo en busca de otra plaza, cuando otro conductor ocupa una plaza de aparcamiento que han visto antes.
- En las Comunidades Autónomas de Castilla La Mancha, Navarra y el País Vasco se otorga más gravedad a los delitos de carácter general que a los referidos al tráfico. En el resto de comunidades la valoración de la gravedad de ambos tipos de delitos es similar.
- Los residentes en las Comunidades Autónomas de Aragón, Ceuta y Melilla atribuyen mayor gravedad a los delitos: "Negarse a someterse a las pruebas legalmente establecidas para comprobar la presencia de alcohol u otras sustancias" y "Originar un grave riesgo para la circulación al colocar en la vía obstáculos imprevistos, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables o modificando la señalización".
- Asimismo, sin perder de vista que las medias son todas elevadas, las valoraciones menores para el primer delito (Negarse a las realizar las pruebas de alcoholemia), proceden de los conductores de Galicia, Castilla y León.

- Los conductores de Baleares destacan por atribuir menos gravedad al delito "Originar un grave riesgo para la circulación al colocar en la vía obstáculos imprevistos, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables o modificando la señalización".
- Los conductores de Aragón son los que menos valoran las distintas medidas destinadas a incrementar la prosocialidad en el tráfico. En el resto de Comunidades no hay diferencias significativas.

***Teniendo en cuenta el tamaño de la población de residencia de los entrevistados***

- En el nivel de prosocialidad general atribuido a la población española, no influye de forma significativa el tamaño de la población de residencia.
- Los entrevistados que residen en poblaciones de entre 10.001-20.000 habitantes atribuyen a la población española una tendencia a la realización de conductas prosociales en el contexto del tráfico.
- El hábitat no influye de forma significativa sobre la conducta prosocial (prosocialidad) mostrada al volante ante conductores de diferentes grupos de edad.
- En un atasco o cuando el tráfico es denso, el grado de colaboración con los demás conductores es menor en los conductores de poblaciones de entre 101.000-500.000 habitantes.
- Los entrevistados que residen en zonas de entre 100.001-500.000 habitantes, colaboran en mayor medida cuando realizan viajes o excursiones.
- Aquellos que residen en poblaciones de más de 500.000 habitantes se manifiestan menos prosociales que el resto cuando se desplazan por motivos laborales.
- Los residentes en poblaciones de 100.001- 500.000 habitantes cuando tienen prisa, disminuyen la conducta de ayuda en el escenario vial, es decir, son menos prosociales.
- Cuando tienen prioridad, el grado de colaboración es mayor en aquellos entrevistados que residen en poblaciones de más de 500.000 habitantes.
- Ante la prioridad, no modifican su conducta prosocial los residentes en poblaciones de hasta 10.000 habitantes.
- En un atasco o cuando el tráfico es denso, el grado de colaboración con los demás conductores es mayor en las personas que residen en poblaciones de entre 20.001-100.000 habitantes.

- No modifican su grado de colaboración en un atasco o cuando el tráfico es denso los conductores de poblaciones con mayor número de habitantes (más de 500.000).
- Cuando viajan en solitario, es mayor la conducta prosocial en los que residen en poblaciones de entre 20.001-100.000 habitantes.
- Viajar en solitario disminuye la conducta prosocial en los que residen en poblaciones de 10.001-20.000 habitantes.
- Cuando viajan solos, no modifican la conducta prosocial las personas que residen en poblaciones de más de 500.000 habitantes.
- La conducción por ciudad disminuye la realización de conductas prosociales en los entrevistados que residen en poblaciones de 20.000-100.000 habitantes.
- La conducción por ciudad no varía de forma significativa la conducta prosocial de los conductores que residen en poblaciones de 10.001-20.000 habitantes.
- Ante un conductor profesional, disminuyen la colaboración los que residen en poblaciones de 100.001-500.000 habitantes.
- Ante un conductor profesional, no modifican la conducta de ayuda los residentes en poblaciones de menos de 20.000 habitantes.
- Ante un vehículo que lleva una "L" o es de autoescuela, la conducta es más prosocial en los conductores que residen en poblaciones de 100.001-500.000 habitantes.
- Ante un vehículo que lleva una L o es de autoescuela, no varía la conducta prosocial en los residentes en poblaciones de hasta 20.000 habitantes.
- Ante un conductor del sexo contrario, el grado de colaboración o ayuda no se ve influido de forma importante por el tamaño de la población.
- Ante un coche pequeño, el tamaño de la población no influye de forma significativa en la prosocialidad mostrada al volante.
- Ante un coche viejo, colaboran en mayor medida los conductores que residen en poblaciones de más de 500.000 habitantes.
- Ante un coche lujoso, colaboran en menor medida los conductores que viven en poblaciones de más de 500.000 habitantes.
- Ante un coche lujoso, no varían su colaboración al volante aquellos que residen en poblaciones de hasta 10.000 habitantes.
- Ante un conductor desafiante o provocador, no influye de forma significativa el hábitat.

- Ante un conductor agresivo, no existen diferencias significativas en prosocialidad al volante en función del tamaño de población (hábitat).
- Ante un conductor infractor, no influyen de forma significativa en el nivel de prosocialidad del entrevistado el tamaño de la población.
- Ante un conductor con dificultades, la conducta prosocial es mayor en los entrevistados que residen en poblaciones de 100.001-500.000 habitantes.
- Ante un conductor con dificultades, la conducta prosocial es mayor en los que recibieron una educación con mucha afectividad o mucho control.
- Ante un conductor que se ha equivocado, la conducta prosocial es menor en los residentes en poblaciones de 20.001-100.000 habitantes.
- Ante un conductor que ha cometido una infracción, el tamaño de la población no influye de forma significativa.
- El buen humor incrementa el grado de colaboración en los entrevistados que residen en poblaciones de 100.001-500.000 habitantes.
- El tamaño de la población de residencia no influye de forma significativa sobre las razones que los conductores argumentan para ser prosociales en el tráfico.
- El tamaño de la población no influye de forma significativa en la respuesta de los conductores ante un vehículo averiado.
- Ante un error o infracción cometido por otro conductor, los conductores que en mayor medida se lo hacen saber con el claxon, con las luces o con gestos, son los que residen en poblaciones de 10.001-20.000 habitantes.
- Los conductores que ante el error o infracción cometido por otro conductor, tratan de cooperar, colaborar y prestar ayuda al conductor, son sobre todo los residentes en poblaciones de más de 500.000 habitantes.
- Cuando otro conductor ocupa una plaza de aparcamiento que hemos visto antes, tocan el claxon, hacen luces o gestos para hacérselo saber son sobre todo los conductores que residen en poblaciones de más de 500.000 habitantes.
- Los conductores que residen en poblaciones pequeñas (hasta 10.000 habitantes) simplemente siguen conduciendo en busca de otra plaza cuando otro conductor ocupa una plaza de aparcamiento que han visto antes.

[ ANEXOS ]  
 [ CUESTIONARIO UTILIZADO PARA LA ENTREVISTA TELEFÓNICA ]

**BLOQUE I: PATRÓN DE CONDUCCIÓN**

- P.1) ¿Dispone de carné para conducir algún tipo de vehículo?  
 • Sí..... ( ) PASAR A P.2  
 • No..... ( ) (FIN DE ENTREVISTA)
- P.2) ¿Con qué frecuencia conduce?  
 • Todos o casi todos los días .....( )  
 • Unos pocos días a la semana o al mes .....( )  
 • Con menos frecuencia .....( )
- P.3) ¿Cuántos kilómetros recorre al año? ESPECIFICAR
- P.4) ¿Qué tipo de vehículo conduce habitualmente? Respuesta única.  
 • Turismo convencional o utilitario .....( )  
 • Deportivo ..... ( )  
 • Familiar (berlina o monovolumen) ..... ( )  
 • Todo-terreno ..... ( )  
 • Vehículo de carga o transporte (furgonetas, camiones y autobuses) ..... ( )  
 • Motocicleta o ciclomotor ..... ( )
- P.5) Independientemente de quién fuera el causante ¿en cuántos accidentes de tráfico se ha visto implicado en toda su vida?  
 • Como conductor ..... ( )  
 • Como pasajero ..... ( )
- P.6) En los últimos tres años ¿cuántas multas o cualquier otra sanción le han puesto (excluyendo las de aparcamiento)? ..... ( )
- P.7) Y, ¿cuántas le han puesto por aparcamiento? ..... ( )

**BLOQUE II: DISPOSICIÓN y TENDENCIA PROSOCIAL DE LA PERSONA**

- P.8) ¿Cómo valoraría el tipo de educación que ha recibido de sus padres?:
- |  | 1. <sup>a</sup><br>opción | 2. <sup>a</sup><br>opción |
|--|---------------------------|---------------------------|
| • Sobreprotectora .....                    | ( )                       | ( )                       |
| • Permisiva y tolerante.....               | ( )                       | ( )                       |
| • Despreocupada.....                       | ( )                       | ( )                       |
| • Violenta .....                           | ( )                       | ( )                       |
| • Autoritaria. Basada en la imposición.... | ( )                       | ( )                       |

**Altruismo**

- P.9) Valore en qué medida:
- A. Trabaja o ha trabajado como voluntario en alguna organización de tipo social.  
 • Nunca .....( )  
 • Pocas veces .....( )  
 • Muchas veces .....( )  
 • Siempre.....( )
- B. Ayuda a una persona cuando tiene problemas con su automóvil (cambiando una rueda, llamando a un mecánico, ayudándole a empujar su coche, etc.).  
 • Nunca .....( )  
 • Pocas veces .....( )  
 • Muchas veces .....( )  
 • Siempre.....( )
- C. En la medida de lo posible contribuye a la defensa del medio ambiente.  
 • Nunca .....( )  
 • Pocas veces .....( )  
 • Muchas veces .....( )  
 • Siempre.....( )

- D. Facilita las maniobras de otro vehículo (cambio de carril, adelantamiento, etc.).
  - Nunca .....( )
  - Pocas veces .....( )
  - Muchas veces .....( )
  - Siempre.....( )
- E. Colabora o ha colaborado económicamente con alguna ONG u otra organización de tipo social.
  - Nunca .....( )
  - Pocas veces .....( )
  - Muchas veces .....( )
  - Siempre.....( )
- F. Respeta todas las normas de circulación.
  - Nunca .....( )
  - Pocas veces .....( )
  - Muchas veces .....( )
  - Siempre.....( )
- G. Advierte a alguien de su error cuando le han cobrado de menos (en un banco, supermercado, etc.).
  - Nunca .....( )
  - Pocas veces .....( )
  - Muchas veces .....( )
  - Siempre.....( )
- H. Es tolerante con las infracciones o errores cometidos por otros conductores.
  - Nunca .....( )
  - Pocas veces .....( )
  - Muchas veces .....( )
  - Siempre.....( )
- I. Da o presta dinero a alguien que lo necesita más allá de familiares y/o amigos.
  - Nunca .....( )
  - Pocas veces .....( )
  - Muchas veces .....( )
  - Siempre.....( )
- J. Permite que alguna persona pase antes que usted en la cola de un supermercado, banco, oficina, etc.
  - Nunca .....( )
  - Pocas veces .....( )
  - Muchas veces .....( )
  - Siempre.....( )

**Asertividad**

P.10) Valore en qué medida:

- A. Presta su coche cuando se lo piden aunque realmente no quiere dejarlo.
  - Nunca .....( )
  - Pocas veces .....( )
  - Muchas veces .....( )
  - Siempre.....( )
- B. Dice que no sube a un vehículo cuyo conductor se encuentra bajo los efectos del alcohol u otras sustancias.
  - Nunca .....( )
  - Pocas veces .....( )
  - Muchas veces .....( )
  - Siempre.....( )
- C. Admite sus dudas o ignorancia sobre algún tema o aspecto que se está discutiendo y pediría que se lo aclaren.
  - Nunca .....( )
  - Pocas veces .....( )
  - Muchas veces .....( )
  - Siempre.....( )
- D. Pide disculpas cuando otro conductor le hace saber que ha cometido una infracción o maniobra peligrosa.
  - Nunca .....( )
  - Pocas veces .....( )

- Muchas veces .....( )
  - Siempre.....( )
- E. Tiene facilidad para iniciar una conversación con personas desconocidas.
- Nunca .....( )
  - Pocas veces .....( )
  - Muchas veces.....( )
  - Siempre.....( )
- F. Da las gracias a otro conductor que le facilita el paso o una incorporación.
- Nunca .....( )
  - Pocas veces .....( )
  - Muchas veces.....( )
  - Siempre.....( )
- G. Felicita a una persona por haber realizado un buen trabajo o algo correctamente, a pesar de que no le "caiga bien".
- Nunca .....( )
  - Pocas veces .....( )
  - Muchas veces .....( )
  - Siempre.....( )
- H. Si alguien critica algún trabajo que ha realizado usted prefiere comentarlo abiertamente con él.
- Nunca .....( )
  - Pocas veces .....( )
  - Muchas veces .....( )
  - Siempre.....( )
- I. Dice "lo que has dicho o hecho me ha molestado" a un amigo o compañero de trabajo.
- Nunca .....( )
  - Pocas veces .....( )
  - Muchas veces .....( )
  - Siempre.....( )
- J. Hace saber que va primero si un empleado en un comercio atiende antes a una persona que llegó después.
- Nunca .....( )
  - Pocas veces .....( )
  - Muchas veces .....( )
  - Siempre.....( )
- K. Recuerda a alguien que no le ha devuelto un dinero prestado.
- Nunca .....( )
  - Pocas veces .....( )
  - Muchas veces .....( )
  - Siempre.....( )
- L. Manifiesta su desacuerdo cuando otro conductor ocupa una plaza de aparcamiento que usted ha visto antes.
- Nunca .....( )
  - Pocas veces .....( )
  - Muchas veces .....( )
  - Siempre.....( )

**Empatía (factores cognitivos y emocionales)**

P.11)

- Valore en qué medida:
- A. Se siente mal después de hacer algo que ha perjudicado a otras personas.
- Nunca .....( )
  - Pocas veces .....( )
  - Muchas veces.....( )
  - Siempre.....( )
- B. Le afectan mucho las noticias aparecidas en prensa o en TV sobre desgracias humanas.
- Nunca .....( )
  - Pocas veces .....( )
  - Muchas veces .....( )
  - Siempre.....( )



- C. Siente preocupación cuando otra persona se encuentra en una situación difícil.
  - Nunca .....( )
  - Pocas veces .....( )
  - Muchas veces .....( )
  - Siempre.....( )
- D. Cuando ve que a alguien se le "toma el pelo", tiende a defenderlo y protegerlo.
  - Nunca .....( )
  - Pocas veces .....( )
  - Muchas veces .....( )
  - Siempre.....( )
- E. Siente "pena" ante una persona que sufre las secuelas derivadas de un accidente de tráfico.
  - Nunca .....( )
  - Pocas veces .....( )
  - Muchas veces .....( )
  - Siempre.....( )
- F. En el tráfico, cuando alguien comete un error que le perjudica, le cuesta comprenderle y ponerse en el lugar de otro conductor.
  - Nunca .....( )
  - Pocas veces .....( )
  - Muchas veces .....( )
  - Siempre.....( )
- G. En una situación conflictiva, antes de tomar una decisión, tiene en cuenta la información procedente de cada una de las partes.
  - Nunca .....( )
  - Pocas veces .....( )
  - Muchas veces .....( )
  - Siempre.....( )
- H. Antes de criticar a alguien, intenta imaginar cómo se siente la otra persona.
  - Nunca .....( )
  - Pocas veces .....( )
  - Muchas veces .....( )
  - Siempre.....( )

**Una persona altruista es aquella que procura el bien ajeno aún a costa del propio.**

P.12) En una escala de 0 a 10 (0 significa NADA y 10 MUCHO) ¿en qué medida se considera una persona altruista? ..... ( )

**Una persona empática es aquella capaz de ponerse en el lugar de otra persona, comprender y experimentar sentimientos similares.**

P.13) En una escala de 0 a 10 (0 significa NADA y 10 MUCHO) ¿en qué medida se considera una persona empática? ..... ( )

**Una persona asertiva es aquella que expresa sus convicciones y defiende sus derechos respetando al mismo tiempo los derechos de los demás.**

P.14) En una escala de 0 a 10 (0 significa NADA y 10 MUCHO) ¿en qué medida se considera una persona asertiva? ..... ( )

- P.15) Ante un vehículo averiado ¿qué hace?
- Intento ver lo que ha pasado.....( )
  - Estaciono el vehículo en un lugar seguro y trato de prestar ayuda. ....( )
  - Paso de largo:.....( )
    - Porque no soy experto.....( )
    - Porque me puedo ver implicado en una situación comprometida.....( )

- o Porque no me fio .....( )
- o Otros (especificar): .....( )
- P.16) Ante una infracción o error cometido por otro conductor ¿qué hace?
  - Se lo hago saber (con el claxon, con las luces, con gestos, etc.).....( )
  - Me aparto y trato de alejarme lo antes posible para evitar verme implicado en una situación peligrosa o incluso en un accidente de tráfico. ....( )
  - Trato de cooperar, colaborar y prestar ayuda al conductor. ....( )
  - Simplemente sigo conduciendo hacia mi destino (actúo como en cualquier otra situación). ....( )
- P.17) Cuando otro conductor ocupa una plaza de aparcamiento que usted ha visto antes ¿qué hace?
  - Se lo hago saber (con el claxon, con las luces, con gestos, etc.).....( )
  - Simplemente sigo conduciendo en busca de otra plaza.. ( )

**BLOQUE III PERCEPCIÓN DE LA SOCIABILIDAD**

- P.18) Valore de 0 a 10 la gravedad de los siguientes delitos (0 significa NADA GRAVE y 10 MUY GRAVE):
  - A. Lesiones .....( )
  - B. Homicidio .....( )
  - C. Hurto, robo, apropiación indebida, estafa, alteración de los precios...(contra el patrimonio).....( )
  - D. Calumnias o injurias (contra el honor) .....( )
  - E. Amenazas, secuestros, coacciones, detenciones ilegales, etc. (contra la libertad) .....( )
  - F. Agresión, abuso, acoso sexual o corrupción de menores (contra la libertad sexual) .....( )
  - G. Contra la seguridad del tráfico .....( )
- P.19) Valore de 0 a 10 la gravedad de los siguientes delitos contra la seguridad del tráfico (0 significa NADA GRAVE y 10 MUY GRAVE):
  - A. Conducir bajo la influencia del alcohol u otras sustancias. ....( )
  - B. Negarse a someterse a las pruebas legalmente establecidas para comprobar la presencia de alcohol u otras sustancias. ....( )
  - C. Conducir un vehículo con temeridad manifiesta poniendo en peligro la vida o integridad de las personas. ....( )
  - D. Originar un grave riesgo para la circulación al colocar en la vía obstáculos imprevistos, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables o modificando la señalización. ....( )
  - E. Omisión del deber de socorro .....( )

**Una persona prosocial, es aquella que manifiesta conductas de ayuda, solidaridad, cooperación, es decir que se preocupa mucho por los demás**

- P.20) En una escala de 0 a 10 (0 significa NADA y 10 MUCHO), ¿en qué grado se considera usted una persona prosocial? ..... ( )
- P.21) En una escala de 0 a 10 (0 significa NADA y 10 MUCHO), ¿cómo calificaría la conducta prosocial en general (cooperación, ayuda...) de la población española? ..... ( )

**En el ámbito del tráfico, una persona prosocial, es aquella que ayuda, coopera, colabora y facilita la conducción y la circulación de otros usuarios.**

- P.22) En una escala de 0 a 10 y como conductor (0 significa NADA y 10 MUCHO), ¿en qué grado se considera usted una persona prosocial?..... ( )

- P.23) En una escala de 0 a 10 (0 significa NADA y 10 MUCHO), ¿cómo calificaría la conducta prosocial en el tráfico (cooperación, ayuda...) de la población española? ..... ( )
- P.24) Según su experiencia, ¿qué grupo o colectivo cree que es más prosocial en el tráfico (sexo, edad, conductor, peatón, cultura, raza,...)? (ESPECIFICAR SOLO SI EL ENTREVISTADO NO DICE NADA). ..... ( )
- P.25) Y ¿cuál cree que es más antisocial? ..... ( )

**BLOQUE IV: MOTIVACIÓN DE LA CONDUCTA PROSOCIAL EN EL TRÁFICO**

**Recordamos: En el ámbito del tráfico, una persona prosocial, es aquella que ayuda, coopera, colabora y facilita la conducción y la circulación de otros usuarios.**

- P.26) Valore de 0 a 10 su grado de colaboración con otros conductores en función del grupo de edad al que pertenecen (0 significa NADA y 10 MUCHA):
  - A. Ante un conductor joven .....( )
  - B. Ante un conductor de mediana edad .....( )
  - C. Ante un conductor mayor .....( )
- P.27) Valore de 0 a 10 su grado de colaboración con otros conductores en las siguientes circunstancias (0 significa NADA y 10 MUCHO):
  - A. En caso de que usted se desplace para ir o volver del trabajo .....( )
  - B. En caso de que usted conduzca durante su jornada laboral .....( )
  - C. En caso de que usted salga de fiesta o marcha .....( )
  - D. En caso de que usted realice viajes o excursiones ....( )
  - E. En caso de que usted conduzca por asuntos familiares y personales .....( )
- P.28) Cuando se dan las siguientes circunstancias, indique si colabora o se considera menos, igual o más prosocial:
  1. Cuando tiene prisa
    - Menos .....( )
    - Igual .....( )
    - Más .....( )
  2. Cuando tiene prioridad
    - Menos .....( )
    - Igual .....( )
    - Más .....( )
  3. Si se encuentra en un atasco o cuando el tráfico es denso
    - Menos .....( )
    - Igual .....( )
    - Más .....( )
  4. Si conduce solo
    - Menos .....( )
    - Igual .....( )
    - Más .....( )
  5. En ciudad
    - Menos .....( )
    - Igual .....( )
    - Más .....( )

*Depende del tipo de conductor*

  6. Ante un conductor profesional
    - Menos .....( )
    - Igual .....( )
    - Más .....( )
  7. Ante un vehículo que lleva una L o es de autoescuela
    - Menos .....( )
    - Igual .....( )
    - Más .....( )

*Depende del sexo del otro conductor*

8. Ante un conductor del sexo contrario
- Menos.....( )
  - Igual.....( )
  - Más .....( )

*Depende del vehículo que conduzca el otro conductor*

9. Ante un coche pequeño
- Menos.....( )
  - Igual.....( )
  - Más .....( )
10. Ante un coche viejo
- Menos.....( )
  - Igual.....( )
  - Más .....( )
11. Ante un coche lujoso
- Menos.....( )
  - Igual.....( )
  - Más .....( )

*Depende de la actitud del otro conductor*

12. Ante un conductor desafiante o provocador
- Menos.....( )
  - Igual.....( )
  - Más .....( )
13. Ante un conductor agresivo
- Menos.....( )
  - Igual.....( )
  - Más .....( )
14. Ante un conductor infractor
- Menos.....( )
  - Igual.....( )
  - Más .....( )
15. Ante un conductor con dificultades
- Menos.....( )
  - Igual.....( )
  - Más .....( )

*Depende de la conducta del otro conductor*

16. Ante un conductor que se ha equivocado
- Menos.....( )
  - Igual.....( )
  - Más .....( )
17. Ante un conductor que ha cometido una infracción
- Menos.....( )
  - Igual.....( )
  - Más .....( )

*Depende de mi estado de humor en ese momento (alegre, enfadado, etc.)*

18. Si está de buen humor
- Menos.....( )
  - Igual.....( )
  - Más .....( )

**Recordamos: En el ámbito del tráfico, una persona prosocial, es aquella que ayuda, coopera, colabora y facilita la conducción y la circulación de otros usuarios.**

- P.29) A continuación se presentan algunas razones por las que los conductores tienen conductas prosociales en el tráfico. Valore de 0 a 10 (0 significa NADA y 10 MUCHO) en qué grado se ajustan a las suyas.
- A. Para favorecer el buen funcionamiento del tráfico y evitar atascos .....( )
  - B. Para favorecer la seguridad vial y prevenir accidentes de tráfico .....( )



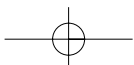
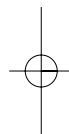
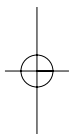
- C. Para no molestar a los demás .....( )
  - D. Para que los demás no se alteren/pongan nerviosos .....( )
  - E. Para conseguir la aprobación de otros conductores y evitar sus críticas .....( )
  - F. Para sentirme bien conmigo mismo y evitar sentimientos de culpa .....( )
  - G. Lo hago sin pensar, soy así .....( )
  - H. Todos tenemos que contribuir a la buena convivencia .....( )
- P.29) ¿Tiene usted alguna otra razón? (ESPECIFICAR):  
.....( )

**BLOQUE V: INTERVENCIÓN HACIA LA CONDUCTA PROSOCIAL**

- P.30) Para mejorar la cooperación y colaboración en el tráfico, valore de 0 a 10 (0 significa NADA y 10 MUCHO) la eficacia de las siguientes medidas:
- A. El aprendizaje en el hogar (fundamentalmente mediante la educación recibida de los padres).....( )
  - B. Los hábitos y disciplina adquiridos en el colegio. ....( )
  - C. La formación en la autoescuela.....( )
  - D. El control, vigilancia y supervisión policial .....( )
  - E. La educación vial a lo largo de toda la vida .....( )

**DATOS DE CLASIFICACIÓN**

- P.31) Sexo ..... ( )
- P.32) Edad ..... ( )
- P.33) Nivel estudios ..... ( )
- P.34) Trabajo actual ..... ( )



### Índice de tablas

<b>Tabla 1:</b> Distribución del censo de conductores mayores de 18 años y de la muestra en función del sexo	30
<b>Tabla 2:</b> Distribución del censo de conductores mayores de 18 años y de la muestra en función de la edad	31
<b>Tabla 3:</b> Distribución del censo de conductores y de la muestra en función de la Comunidad Autónoma	31
<b>Tabla 4:</b> Distribución de la muestra en función de la edad y sexo	32
<b>Tabla 5:</b> Distribución de la muestra en función de la Comunidad Autónoma y sexo	33
<b>Tabla 6:</b> Perfil del conductor con tendencia prosocial en el ámbito vital y en el ámbito concreto del tráfico	74
<b>Tabla 7:</b> Perfil del conductor con tendencia antisocial en el ámbito vital y en el ámbito concreto del tráfico	77
<b>Tabla 8:</b> Comunidades autónomas más significativas en la valoración de las distintas razones para ser prosocial en el tráfico	79

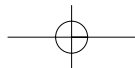
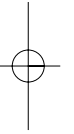
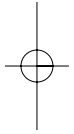
### Índice de gráficas

<b>Gráfica 1:</b> Distribución porcentual de la muestra en función del modelo parental de educación recibida.	35
<b>Gráfica 2:</b> Distribución porcentual de la muestra en función de su exposición al riesgo (combinación de la frecuencia de conducción y los kms recorridos en promedio al año).	36
<b>Gráfica 3:</b> Distribución porcentual de la muestra en función del tipo de vehículo que conducen con mayor frecuencia.	37
<b>Gráfica 4:</b> Distribución porcentual de la muestra en función del número de accidentes que han sufrido conductores y/o como pasajeros.	38
<b>Gráfica 5:</b> Distribución porcentual de la muestra en función de su nivel de altruismo, asertividad y empatía	40
<b>Gráfica 6:</b> Distribución porcentual de la muestra en función de su tendencia antisocial-prosocial, en el ámbito vital y en el ámbito de tráfico.	40
<b>Gráfica 7:</b> Distribución porcentual de los conductores en función del tipo de educación recibida de los padres	60
<b>Gráfica 8:</b> Puntuación promedio en la escala de prosocialidad en el ámbito del tráfico en función del grupo de edad	61
<b>Gráfica 9:</b> Distribución porcentual del nº de sanciones por aparcamiento impuestas a los conductores en función de su nivel de prosocialidad.	62
<b>Gráfica 10:</b> Distribución porcentual de los conductores en función del nivel de altruismo	64
<b>Gráfica 11:</b> Distribución porcentual de los conductores en función del nivel de asertividad	65
<b>Gráfica 12:</b> Distribución porcentual de los conductores en función del nivel de empatía	66
<b>Gráfica 13:</b> Puntuación promedio de los conductores en las escalas de altruismo, asertividad y empatía.	67
<b>Gráfica 14:</b> Puntuaciones promedio de los conductores en los distintos comportamientos prosociales.	68
<b>Gráfica 15:</b> Distribución porcentual de los conductores en función del nivel de prosocialidad en el contexto vital general.	69
<b>Gráfica 16:</b> Distribución porcentual de los conductores en función del nivel de prosocialidad en el contexto del tráfico.	70
<b>Gráfica 17:</b> Distribución porcentual de los conductores en el contexto del tráfico, en función del nivel de prosocialidad en el ámbito vital.	70
<b>Gráfica 18:</b> Distribución porcentual de los conductores antisociales-prosociales en el tráfico, en función de la accidentalidad como pasajeros.	73
<b>Gráfica 19:</b> Distribución porcentual de los conductores antisociales-prosociales en el tráfico, en función de las sanciones recibidas.	76
<b>Gráfica 20:</b> Puntuaciones promedio de los conductores en las distintas razones para ser prosociales en el tráfico	78
<b>Gráfica 21:</b> Valoración promedio de algunas razones por las que los conductores son prosociales en el tráfico, en función de la accidentalidad	81
<b>Gráfica 22:</b> Puntuaciones promedio en el nivel de prosocialidad en función de la edad del otro conductor	83
<b>Gráfica 23:</b> Puntuaciones promedio en el nivel de prosocialidad en función del tipo de desplazamiento	84
<b>Gráfica 24:</b> Variación en el comportamiento prosocial de los conductores en función de la prisa	85
<b>Gráfica 25:</b> Variación en el comportamiento prosocial de los conductores en función de la prioridad	85
<b>Gráfica 26:</b> Variación en el comportamiento prosocial de los conductores en función de la densidad del tráfico	85
<b>Gráfica 27:</b> Variación en el comportamiento prosocial de los conductores en función de la conducción en solitario	86

<b>Gráfica 28:</b> Variación en el comportamiento prosocial de los conductores en función de la conducción en ciudad	86
<b>Gráfica 29:</b> Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un conductor profesional	87
<b>Gráfica 30:</b> Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un vehículo con L o de autoescuela	87
<b>Gráfica 31:</b> Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un conductor del sexo contrario	87
<b>Gráfica 32:</b> Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un coche pequeño	88
<b>Gráfica 33:</b> Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un coche viejo	88
<b>Gráfica 34:</b> Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un coche lujoso	88
<b>Gráfica 35:</b> Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un conductor desafiante o provocador	89
<b>Gráfica 36:</b> Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un conductor agresivo	89
<b>Gráfica 37:</b> Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un conductor infractor	89
<b>Gráfica 38:</b> Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un conductor con dificultades	90
<b>Gráfica 39:</b> Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un conductor que se ha equivocado	90
<b>Gráfica 40:</b> Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un conductor que ha cometido una infracción	91
<b>Gráfica 41:</b> Variación en el comportamiento prosocial de los conductores si están de buen humor	91
<b>Gráfica 42:</b> Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante otros conductores de distintas edades, en función de la edad del conductor.	93
<b>Gráfica 43:</b> Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante conductores de distintas edades en función de la tendencia prosocial vital	94
<b>Gráfica 44:</b> Variación en el comportamiento prosocial de los conductores en diferentes desplazamientos en función de la tendencia prosocial vital	95
<b>Gráfica 45:</b> Variación en el comportamiento prosocial de los conductores cuando tienen prisa, en función del historial de accidentes	96
<b>Gráfica 46:</b> Variación en el comportamiento prosocial de los conductores cuando tienen prioridad, en función del sexo	97
<b>Gráfica 47:</b> Variación en el comportamiento prosocial de los conductores cuando se encuentran en un atasco o con tráfico denso, en función de la edad	98
<b>Gráfica 48:</b> Variación en el comportamiento prosocial de los conductores cuando conducen solos, en función del tipo de vehículo	100
<b>Gráfica 49:</b> Variación en el comportamiento prosocial de los conductores cuando conducen en ciudad, en función de las sanciones recibidas por aparcamiento	101
<b>Gráfica 50:</b> Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un conductor profesional, en función del tipo de vehículo	102
<b>Gráfica 51:</b> Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un vehículo que lleva una L o es de autoescuela, en función de la edad	103
<b>Gráfica 52:</b> Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un conductor de sexo contrario, en función del sexo	104
<b>Gráfica 53:</b> Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un coche pequeño, en función de las sanciones recibidas (excepto las de aparcamiento)	105
<b>Gráfica 54:</b> Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un conductor desafiante o provocador, en función del perfil de prosocialidad vital	107
<b>Gráfica 55:</b> Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un conductor agresivo, en función del tipo de educación recibida	108
<b>Gráfica 56:</b> Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un conductor con dificultades, en función de la edad	109
<b>Gráfica 57:</b> Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un conductor que se ha equivocado, en función del perfil de prosocialidad vital	110
<b>Gráfica 58:</b> Variación en el comportamiento prosocial de los conductores ante un conductor que ha cometido una infracción, en función del tipo de educación recibida	111
<b>Gráfica 59:</b> Distribución porcentual de los conductores en función de su comportamiento ante un vehículo averiado	112
<b>Gráfica 60:</b> Distribución porcentual de los conductores en función de su comportamiento ante un error o infracción cometida por otro conductor	113
<b>Gráfica 61:</b> Distribución porcentual de los conductores en función de su comportamiento ante un conductor que ocupa una plaza de aparcamiento que había visto antes	114
<b>Gráfica 62:</b> Distribución porcentual del comportamiento de los conductores ante un vehículo averiado, en función del perfil de prosocialidad en el tráfico	115
<b>Gráfica 63:</b> Distribución porcentual del comportamiento de los conductores ante una infracción o error de otro conductor, en función de las sanciones recibidas por aparcamiento indebido	116

<b>Gráfica 64:</b> Distribución porcentual del comportamiento de los conductores ante un conductor que le quita la plaza de aparcamiento, en función del tamaño de la población de residencia	118
<b>Gráfica 65:</b> Distribución porcentual de los conductores en función de su autovaloración en altruismo	119
<b>Gráfica 66:</b> Distribución porcentual de los conductores en función de su autovaloración en empatía	119
<b>Gráfica 67:</b> Distribución porcentual de los conductores en función de su autovaloración en asertividad	120
<b>Gráfica 68:</b> Puntuaciones promedio en las autovaloraciones sobre altruismo, empatía y asertividad	120
<b>Gráfica 69:</b> Distribución porcentual de los conductores en función de su autovaloración en prosocialidad vital	121
<b>Gráfica 70:</b> Distribución porcentual de los conductores en función de su autovaloración en prosocialidad vial	122
<b>Gráfica 71:</b> Distribución porcentual de la autovaloración de los conductores en prosocialidad vial, en función del grupo de edad	122
<b>Gráfica 72:</b> Distribución porcentual de los conductores en función de la valoración sobre la prosocialidad de los otros	123
<b>Gráfica 73:</b> Distribución porcentual de los conductores en función de la valoración sobre la prosocialidad de los otros como conductores	124
<b>Gráfica 74:</b> Distribución porcentual de la valoración de los conductores sobre la prosocialidad de la población española, en función del sexo	126
<b>Gráfica 75:</b> Puntuaciones promedio de las valoraciones sobre la prosocialidad	127
<b>Gráfica 76:</b> Distribución porcentual de los conductores antisociales-prosociales en función de la autovaloración en esta dimensión	133
<b>Gráfica 77:</b> Distribución porcentual de los conductores antisociales-prosociales en el tráfico en función de la autovaloración en esta dimensión	133
<b>Gráfica 78:</b> Puntuaciones promedio de las valoraciones sobre la gravedad de diferentes delitos	134
<b>Gráfica 79:</b> Puntuaciones promedio de las valoraciones sobre la gravedad de diferentes delitos	135
<b>Gráfica 80:</b> Puntuaciones promedio de las valoraciones sobre la gravedad de diferentes delitos en función del sexo	135
<b>Gráfica 81:</b> Puntuaciones promedio de las valoraciones sobre la gravedad de diferentes delitos en función de la edad	136
<b>Gráfica 82:</b> Puntuaciones promedio de las valoraciones sobre la gravedad de diferentes delitos en función del tipo de vehículo	136
<b>Gráfica 83:</b> Puntuaciones promedio de las valoraciones sobre la gravedad de diferentes delitos en función de la tendencia antisocial/prosocial	137
<b>Gráfica 84:</b> Puntuaciones promedio de las valoraciones sobre la gravedad de diferentes delitos en el tráfico	138
<b>Gráfica 85:</b> Puntuaciones promedio de las valoraciones sobre la gravedad de diferentes delitos en el tráfico en función del sexo	139
<b>Gráfica 86:</b> Puntuaciones promedio de las valoraciones sobre la gravedad de diferentes delitos en el tráfico en función de la edad	140
<b>Gráfica 87:</b> Puntuaciones promedio de las valoraciones sobre la gravedad de diferentes delitos en el tráfico en función de las sanciones recibidas (excepto las de aparcamiento)	142
<b>Gráfica 88:</b> Puntuaciones promedio de las valoraciones sobre la gravedad de diferentes delitos en el tráfico en función de las sanciones recibidas por aparcamiento indebido	143
<b>Gráfica 89:</b> Puntuaciones promedio de las valoraciones sobre la gravedad de diferentes delitos en el tráfico en función de la tendencia prosocial/antisocial	143
<b>Gráfica 90:</b> Puntuaciones promedio de las valoraciones sobre la eficacia de diferentes medidas	144
<b>Gráfica 91:</b> Puntuaciones promedio de las valoraciones sobre la eficacia de diferentes medidas, en función de la edad	145
<b>Gráfica 92:</b> Puntuaciones promedio de las valoraciones sobre la eficacia de diferentes medidas, en función del perfil de prosocialidad vital	146





## Attitudes

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