



# UCAM

UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE MURCIA

ESCUELA INTERNACIONAL DE DOCTORADO

Programa de Doctorado  
en Dirección de Comunicación

Aplicación de la Teoría de la Conducta Planificada  
en la Seguridad Vial: velocidad, alcohol y drogas.

Autora:

D<sup>a</sup>. María del Mar Pintado Giménez

Directora:

Dra. D<sup>a</sup>. María Concepción Parra Meroño

Murcia, mayo de 2017











**UCAM**

UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE MURCIA

ESCUELA INTERNACIONAL DE DOCTORADO

Programa de Doctorado  
en Dirección de Comunicación

Aplicación de la Teoría de la Conducta Planificada  
en la Seguridad Vial: velocidad, alcohol y drogas.

Autora:

D<sup>a</sup>. María del Mar Pintado Giménez

Directora:

Dra. D<sup>a</sup>. María Concepción Parra Meroño

Murcia, mayo de 2017





# UCAM

UNIVERSIDAD CATÓLICA  
DE MURCIA

## AUTORIZACIÓN DEL DIRECTOR DE LA TESIS PARA SU PRESENTACIÓN

La Dra. D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup> Concepción Parra Meroño, como Directora de la Tesis Doctoral titulada “Aplicación de la Teoría de la Conducta Planificada en la Seguridad Vial: velocidad, alcohol y drogas”, realizada por D<sup>a</sup>. María del Mar Pintado Giménez en el Departamento de Ciencias de la Comunicación, **autoriza su presentación a trámite** dado que reúne las condiciones necesarias para su defensa.

Lo que firman, para dar cumplimiento al Real Decreto 99/2011, 1393/2007, 56/2005 y 778/98, en Murcia a 24 de mayo de 2017.

Dra. D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup> Concepción Parra Meroño

27449949R

<sup>(1)</sup> Si la Tesis está dirigida por más de un Director tienen que constar y firmar ambos.

UCAM



**EIDUCAM**  
Escuela Internacional  
de Doctorado



# Aplicación de la Teoría de la Conducta Planificada en la seguridad vial: velocidad, alcohol y drogas.

## Resumen

El estudio de las actitudes sigue siendo una de las investigaciones principales de los psicólogos sociales. Las actitudes son objeto de estudio en diferentes disciplinas como la salud, la política, la economía o la publicidad. Las actitudes adquieren una especial relevancia en el ámbito de la seguridad vial ya que desempeñan un papel fundamental en el cambio social. En esta tesis se atiende a las relaciones que se establecen entre la actitud y la conducta.

Interesa conocer no sólo los elementos que la componen sino las formas en las que se crea una actitud. Ésta se crea bajo unas determinadas condiciones. El estudio de esas condiciones nos lleva a poder predecir, en nuestro caso, conductas vinculadas a la seguridad vial, tal y como son la velocidad y el consumo de alcohol y drogas.

La teoría de la acción planificada nos presenta un modelo válido para la predicción de las conductas (velocidad, alcohol y drogas en la conducción) basándonos en cuatro criterios: la conducta, la intención, la norma subjetiva y el control percibido.

De manera general, el objetivo principal perseguido en esta tesis -aplicar la teoría de la acción planificada en la seguridad vial en función de la velocidad, el alcohol y las drogas- desde una perspectiva empírica, ha sido alcanzado de manera satisfactoria.

Para ello, en primer lugar se ha analizado, tanto en el ámbito europeo como en el nacional, la importancia del estudio de la actitud, el concepto de actitud, su formación, su estructura, los componentes, las relaciones entre conducta y actitud, las etapas fundamentales en el estudio de la actitud, las teorías fundamentales y los modelos de la actitud. Nos hemos centrado en la teoría de la acción planificada de Fishbein y Azjen por las ventajas que aporta en el estudio de las actitudes frente a otras teorías de las actitudes.

Las hipótesis de estudio están vinculadas a la teoría de la acción planificada de Fishbein y Azjen. Se ha trabajado con cuatro constructos: la conducta, la intención, la norma subjetiva y la percepción de control, y se han vinculado a la velocidad en la conducción y a las drogas y el alcohol por ser las tres causas primeras de accidentes.

Se ha presentado una metodología que combina diferentes técnicas de análisis estadístico: análisis correlacional, test de igualdad de medias, análisis de componentes principales, etc. a fin de contrastar las hipótesis en las que se concretan los objetivos específicos planteados.

La teoría de la acción planificada ha sido ampliamente estudiada, sin embargo, no se ha aplicado a las variables de velocidad y alcohol y drogas para predecir la conducta de riesgo. Por ello, una de las novedades de esta tesis es el estudio de dichas variables en la población murciana con edades comprendidas entre los 18 y 35 años, dado que son los jóvenes de esta franja los que más accidentes sufren como consecuencia de dicha conducta.

Este análisis ha sido posible gracias al uso de las técnicas de análisis apropiadas que ofrecen información sobre la intención, la conducta, la norma subjetiva y el control percibido respecto a la velocidad, y alcohol y drogas.

Los resultados del estudio empírico realizado en esta Tesis ponen de manifiesto diferencias entre la variable velocidad, y las de alcohol y drogas. Así, en algunas cuestiones los resultados son similares a las investigaciones realizadas con anterioridad en otros ámbitos, como son los estilos de conducción, la educación física o el geriátrico, mientras que en otros difieren, principalmente cuando se trata de asumir conductas nocivas como el consumo de alcohol y drogas.

**Palabras clave:** psicología social, actitudes, conducta, intención, creencias, norma subjetiva, percepción de control, seguridad vial.

# Application of the Theory of Planned Behavior in road safety: speed, alcohol and drugs.

## **Abstract**

The study of attitudes remains one of the main investigations of social psychologists. Attitudes are studied in different disciplines such as health, politics, economics or advertising. Attitudes are particularly important in the field of road safety as they play a key role in social change. This thesis addresses the relationships that are established between attitude and behavior.

It is interesting to know not only the elements that compose it but also the ways in which an attitude is created. This is created under certain conditions. The study of these conditions leads us to be able to predict, in our case, behaviors linked to road safety, such as speed and consumption of alcohol and drugs.

The theory of planned action presents a valid model for the prediction of behaviors (speed, alcohol and drugs in driving) based on four criteria: attitude, intention, subjective norm and perceived control.

In general, the main objective pursued in this thesis - applying the theory of planned action on road safety in terms of speed, alcohol and drugs - from an empirical perspective has been satisfactorily achieved.

First, the importance of the study of attitude, the concept of attitude, its formation, its structure, the components, the relations between behavior and attitude, the Fundamental stages in the study of the attitude, the fundamental theories and the models of the attitude. We have focused on the theory of the planned action of Fishbein and Azjen for the advantages it brings in the study of attitudes towards other theories of attitudes.

The hypotheses of study are linked to the theory of the planned action of Fishbein and Azjen. We have worked with four constructs: attitude, intention, subjective norm and perception of control, and have been linked to speed in driving and to drugs and alcohol as the three first causes of accidents.

A methodology has been presented that combines different techniques of statistical analysis: correlation analysis, test of equality of means, analysis of principal components, etc. In order to contrast the hypotheses in which specific objectives are concretized.

The theory of planned action has been extensively studied, however it has not been applied to speed and alcohol and drug variables to predict risk behavior. Therefore, one of the novelties of this thesis is the study of these variables in the population of Murcia (Spain) between the ages of 18 and 35, given that it is the young people in this strip who suffer the most accidents as a consequence of this behavior.

This analysis has been made possible by the use of appropriate analytical techniques that provide information on intention, behavior, subjective norm and perceived control over speed, and alcohol and drugs.

The results of the empirical study carried out in this thesis show differences between the speed variable, and those of alcohol and drugs. The results of the empirical study carried out in this thesis show differences between the speed variable, and those of alcohol and drugs. Thus, in some cases the results are similar to previous research in other areas, such as driving styles, physical education or geriatric, while in others they differ, especially when it comes to assuming harmful behaviors such as consumption of alcohol and drugs.

**Key words:** Social psychology, attitudes, behavior, intention, beliefs, subjective norm, perception of control, road safety



*Dedicatoria*

A mi marido Antonio, a mis hijos David, Clara, Antonio.

Personas concretas que con su afecto y cariño siempre están conmigo.



## AGRADECIMIENTOS

No resulta fácil, recoger en unas pocas líneas el sentimiento de agradecimiento que me embarga mientras doy las últimas pinceladas a este trabajo que, sin duda, pone un punto y seguido en mi labor universitaria. Es tanto lo que tengo que agradecer y tantas personas implicadas, que quizás debiera poner un anexo en esta tesis, pero abreviaré y espero ser capaz de plasmar en pocas líneas este sentimiento.

Quiero comenzar expresando mi más profundo y sincero agradecimiento al Presidente y Fundador de la Universidad Católica de Murcia, Excmo. Sr. D. José Luis Mendoza Pérez, que me brindó la oportunidad de incorporarme al mundo académico trabajando en esta Universidad. Gracias José Luis, por la confianza que siempre has depositado en mí, por la energía y ánimo constante que contagias, por infundir ilusión y entusiasmo en todo momento y, sobre todo, por las horas de trabajo compartidas en las que he aprendido que todo es posible con la ayuda de Dios.

Gracias también a la Rectora Magnífica, Dña. Josefina García Lozano por favorecer desde profesorado la realización de tesis doctorales, por su disponibilidad y diligencia en el trabajo. Por enseñarme lo valioso que es el trabajo bien hecho.

Gracias a mi directora de tesis, la Dra. Dña. Concepción Parra Meroño por su inestimable ayuda, profesionalidad e implicación para que este trabajo llegara a su fin. Gracias por su disponibilidad y entrega, por su extraordinaria capacidad de trabajo, por explicarme y guiarme con tanta delicadeza, respetar mis tiempos y resolver todas mis dudas. Ha sido un placer ser tu aprendiz y tenerte por maestra.

A la Vicerrectora de Investigación, Dña. Estrella Núñez Delicado por su apoyo y ánimo continuo, por su disponibilidad, por contagiar su pasión por la investigación, gracias Estrella también por las recomendaciones realizadas.

Al Vicerrector de Calidad y Ordenación Académica, D. Manuel Carlos Ruiz González, por su apoyo incondicional, consejos y buenos ratos vividos juntos desde que apareció ANECA en nuestras vidas.

Al Secretario General, D. José Alarcón Teruel, por las muchas horas de trabajo compartidas, por su generosidad y disponibilidad continua para la comunidad universitaria y para mí.

Me gustaría mencionar, de forma muy especial, a las personas que forman el equipo directivo de Educación de la UCAM: Dña. Belén Blesa Aledo, D. Juan José González Ortiz, Dña. María Tornel Abellán, Dña. Ana González Baidez y Dña. Micaela Bunes Portillo. No sois mis compañeros, sois mis amigos. Gracias por vuestra paciencia, amabilidad constante y respeto, que es mutuo.

Gracias a todo el claustro de profesores, porque he tenido la oportunidad de aprender de vosotros, de vuestro esfuerzo constante, y del extraordinario trabajo realizado durante estos años. Gracias por vuestra paciencia, amabilidad constante y respeto que es mutuo.

A Josefina, a Estrella y a Manu por su amistad, por los buenos momentos compartidos, las experiencias intercambiadas. Gracias por ser excelentes personas, es un placer teneros como amigos y como compañeros. Eternamente agradecida de haberos conocido.

Gracias especialmente a mi familia. Las razones para darles las gracias son innumerables, pero basta con decir que son todo en mi vida. Gracias por apoyarme siempre.

Finalmente, gracias a todas aquellas personas tanto de la UCAM, como de fuera de ella que, de una manera u otra, han contribuido a la realización de este trabajo. Sin duda sin todos y cada uno de vosotros nunca hubiera salido adelante. GRACIAS.

## ÍNDICE

<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	21
JUSTIFICACIÓN .....	23
OBJETIVOS.....	25
ESTRUCTURA .....	27

### PRIMERA PARTE: MARCO TEÓRICO

<b>CAPÍTULO I. LOS MODELOS PSICOSOCIALES SOBRE LAS ACTITUDES DE LOS INDIVIDUOS</b> .....	35
1.1. LAS ACTITUDES.....	35
1.1.1. Definición del concepto actitud.....	35
1.1.2. Etapas en el estudio de las actitudes. ....	38
1.1.3. Componentes de la actitud. ....	40
1.2. IMPORTANCIA DE LAS ACTITUDES EN PSICOLOGÍA SOCIAL.....	43
1.3. MODELOS BASADOS EN LAS ACTITUDES. ....	46
1.3.1. Los modelos psicosociales de las actitudes. ....	46
1.3.1.1. Modelos centrados en la fuente emisora.....	48
1.3.1.2. Modelos centrados en el mensaje.....	48
1.3.1.3. Modelos centrados en la contra-argumentación.....	50
1.3.1.4. Modelos centrados en los estímulos.....	50
1.3.1.5. El modelo del miedo o del peligro.....	52
1.4. MODELOS BASADOS EN EL PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN. ....	52
1.5. VENTAJAS DEL MODELO DE FISHBEIN Y AZJEN. ....	54
1.6. LAS RELACIONES ENTRE CONDUCTA Y ACTITUD. ....	55
1.7. LA TEORÍA DE LA ACCIÓN RAZONADA. ....	56
1.7.1. El componente cognitivo y la teoría de la expectativa-valor. ....	56
1.7.2. La experiencia interna y el modelo MODE. ....	57

1.8. DE LA TEORÍA DE LA ACCIÓN RAZONADA A LA TEORÍA DE LA ACCIÓN PLANIFICADA.....	58
1.8.1. La formación de creencias.....	58
1.8.2. La formación de las actitudes en la teoría de Fishbein y Azjen.....	60
1.8.3. La teoría de la acción razonada.....	61
1.8.4. La teoría de la acción planificada.....	63

## **CAPÍTULO II. EL PAPEL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO EN LA SEGURIDAD VIAL..... 69**

2.1. LOS PLANES DE SEGURIDAD VIAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO.....	69
2.2. LA PUBLICIDAD INSTITUCIONAL EN ESPAÑA .....	72
2.3. LAS CAMPAÑAS PUBLICITARIAS DE LA DGT .....	77

## **CAPÍTULO III. LA EDAD COMO FACTOR DE RIESGO EN LA CONDUCCIÓN ..... 85**

3.1. LA ETAPA DE LA ADULTEZ.....	85
3.2. LA EDAD ADULTA Y EL CONSUMO DE DROGAS Y ALCOHOL.....	89
3.3. LA EDAD ADULTA Y LA VELOCIDAD EN LA CONDUCCIÓN. ....	94

## **SEGUNDA PARTE: MARCO METODOLÓGICO**

### **CAPÍTULO IV. METODOLOGÍA DEL ESTUDIO EMPÍRICO..... 101**

4.1. OBJETIVOS E HIPÓTESIS.....	101
4.2. ESTRATEGIA DE MUESTREO.....	104
4.3. MÉTODO DE RECOGIDA DE LA INFORMACIÓN .....	106
4.4. INSTRUMENTO DE MEDIDA: CUESTIONARIO Y VARIABLES.....	107
4.4.1. Datos de clasificación.....	108
4.4.2. Conducción. ....	108
4.4.3. Frecuencia conducción: velocidad, drogas y alcohol.....	109
4.4.4. Número de accidentes .....	109
4.4.5. Anuncios de la Dirección General de Tráfico.....	110

4.4.6. Impacto de los anuncios de la DGT en la conducta sobre velocidad. .	110
4.4.7. Impacto de los anuncios de la DGT en la conducta sobre consumo de alcohol y/o drogas. ....	111
4.4.8. Conducta planeada. ....	111
4.5. TÉCNICAS UTILIZADAS PARA EL CONTRASTE DE HIPÓTESIS. ....	114
<b>CAPÍTULO V. RESULTADOS. ....</b>	<b>119</b>
5.1. ANÁLISIS DESCRIPTIVO. ....	119
5.2. Objetivo 1.....	151
5.3. Objetivo 2.....	199
5.4. Objetivo 3.....	304
5.5. Objetivo 4.....	391
5.6. Objetivo 5.....	444
5.7. Objetivo 6.....	522
5.8. Objetivo 7.....	592
5.9. Objetivo 8.....	605
5.10. Objetivo 9 .....	610
5.11. Objetivo 10 .....	614
5.12. Objetivo 11 .....	622
5.13. Objetivo 12 .....	628
5.14. Objetivo 13 .....	634
5.15. Objetivo 14 .....	637
5.16. Objetivo 15 .....	644
<b>TERCERA PARTE: DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES</b>	
<b>CAPÍTULO VI. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES.....</b>	<b>654</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>665</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>673</b>





# INTRODUCCIÓN



## JUSTIFICACIÓN

La seguridad vial es un tema de especial importancia en la actualidad, dado que los accidentes de tráfico son una de las causas de muerte de personas jóvenes en nuestro entorno. De hecho, las estadísticas indican que los fallecimientos acaecidos en personas de entre 18 y 35 años se deben fundamentalmente a este tipo de accidentes.

Además, los medios de comunicación nos advierten casi a diario de la cantidad de accidentes de tráfico que se producen como consecuencia de factores clave como son el exceso de velocidad y el consumo de alcohol y drogas. De hecho, son los jóvenes los más propensos a exceder los límites. Por ello esta tesis trata de comprobar la teoría de la conducta planificada, desde el punto de vista de la psicología social en la conducción con esos agravantes.

El propósito de esta investigación es aportar conocimiento acerca del comportamiento vial basándonos en la teoría de la acción planificada de Fishbein y Azjen.

La elección del tema viene justificada por diversas razones: salud pública, educación, economía, secuelas que provoca en la familia y el alcance científico, entre otros.

Según el balance de siniestralidad de 2016 de la DGT los accidentes de tráfico se han cobrado la vida de 1.160 personas. Se han registrado 1.038 accidentes en vías internas, esto supone un 15% más que en el año 2015.

Las distracciones, la velocidad inadecuada y/o excesiva, el consumo de alcohol y drogas siguen estando entre las primeras causas de mortalidad.

Gregorio Serrano, director general de tráfico, el 3 de enero de 2016, en el balance de siniestralidad de 2016 señaló que durante el pasado año se produjeron 1.038 accidentes mortales. Necesitaron hospitalización 5.067.

Todas estas cifras suponen aumentos del 1,4% en accidentes mortales, 2,6% en el número de fallecidos y 4,3% en los heridos hospitalizados respecto al 2015.

Se han detectado un mayor número de infracciones por consumo de drogas. Hasta el mes de noviembre de 2016 se realizaron 60.942 pruebas, resultando positivas el 39%.

En cuanto al alcohol se realizaron en 2016 un total de 4,6 millones de pruebas, de las que resultaron positivas 68.852.

Se sigue observando que el mayor porcentaje de fallecidos corresponde al sexo masculino. El número de fallecidos entre 25 y 34 años es de 165, representando un 14% del total. España se sitúa por encima de la Unión Europea.

Por Comunidades Autónomas, la Comunidad Valenciana, Galicia, Andalucía, Castilla la Mancha, Baleares Asturias, La Rioja, Extremadura, Aragón y Murcia (+8) registran incrementos.

En términos económicos el costo de la sanidad pública asociado a gastos de hospitalización, intervenciones quirúrgicas, rehabilitación de las víctimas, es cuantioso. Según el estudio dirigido por Montoro cada español gasta aproximadamente una media de 500€ debido a los accidentes de tráfico. La Unión Europea invierte más de 161.000 millones de euros. En estos gastos se incluye los gastos personales, de hospitalización, sociales, de baja laboral e indemnizaciones, entre otras.

Según la estadística de la DGT (2015) de lesiones más frecuentes de las víctimas que fallecieron fueron fracturas en un 50% y lesiones internas en un 39%, siendo la cabeza, el cuello y el torso las zonas de mayor impacto. Siendo los miembros inferiores y superiores los que presentan las lesiones más frecuentes.

Las secuelas psicoafectivas son muy importantes en los accidentes de tráfico. El costo afectivo y personal para las familias como para los accidentados es muy alto. La ayuda a las víctimas se presenta como una necesidad imperiosa.

Por todas las cuestiones expresadas, la seguridad vial resulta de interés. La seguridad vial está íntimamente ligada a la persona, a las familias, al trabajo, a la seguridad social, a la economía de un país, a las políticas públicas. Por todo ello, es de interés general para la población y de interés particular para la ciencia. Incorporar conocimiento mediante la investigación de las actitudes en la conducción puede decir la campaña publicitaria de la DGT salvar vidas.

## OBJETIVOS

El objetivo principal que se pretende conseguir con el desarrollo de esta investigación es aplicar la teoría de la conducta planificada en la seguridad vial en función de tres detonantes: la velocidad, el alcohol y las drogas.

De este objetivo principal se derivan los siguientes objetivos específicos:

- › Objetivo 1. Analizar, en población adulta, la conducta planificada (actitudes, percepción de control, normas subjetivas, e intención) para:  
Respetar los límites de velocidad.  
Evitar conducir bajo los efectos del alcohol y/o drogas
- › Objetivo 2. Evaluar si existen diferencias en función del sexo en actitud, percepción de control, norma subjetiva e intención respecto a:  
Los límites de velocidad.  
Evitar conducir bajo los efectos de alcohol/drogas.
- › Objetivo 3. Evaluar si existen diferencias en función de la frecuencia de conducción entre semana en actitud, percepción de control, norma subjetiva e intención respecto a:  
Los límites de velocidad.  
Evitar conducir bajo los efectos de alcohol/drogas.
- › Objetivo 4. Evaluar si existen diferencias en función del número de traslados durante el fin de semana en actitud, percepción de control, norma subjetiva e intención:  
Los límites de velocidad.  
Evitar conducir bajo los efectos de alcohol/drogas.
- › Objetivo 5. Analizar si el número de anuncios vistos influye en la actitud, percepción de control, norma subjetiva, intención y conducta:  
Los límites de velocidad  
Evitar conducir bajo los efectos de alcohol/drogas

- › Objetivo 6. Evaluar si existen diferencias en función del número de accidentes sufridos/ conocidos en la actitud, percepción de control, norma subjetiva e intención respecto a:  
Los límites de velocidad.  
Evitar conducir bajo los efectos de alcohol/drogas.
- › Objetivo 7. Analizar el peso específico de cada componente de la conducta planificada:  
Respeto de los límites de velocidad.  
Evitar conducir bajo los efectos de alcohol/drogas.
- › Objetivo 8. Analizar la relación entre la norma subjetiva derivada del visionado de anuncios de velocidad y la norma subjetiva de velocidad.
- › Objetivo 9. Analizar la relación entre la actitud derivada del visionado de anuncios de velocidad y la actitud de velocidad.
- › Objetivo 10. Analizar la relación entre la percepción de control derivada del visionado de anuncios de velocidad y la percepción de control de velocidad.
- › Objetivo 11. Analizar la relación entre la intención derivada del visionado de anuncios de velocidad y la intención de velocidad.
- › Objetivo 12. Analizar la relación entre la norma subjetiva derivada del visionado de anuncios de consumo y la norma subjetiva de consumo.
- › Objetivo 13. Analizar la relación entre la actitud derivada del visionado de anuncios de consumo y la actitud de consumo.
- › Objetivo 14. Analizar la relación entre la percepción de control derivada del visionado de anuncios y la percepción de control de consumo.
- › Objetivo 15. Analizar la relación entre la intención derivada del visionado de anuncios consumo y la intención de consumo.

Cada uno de estos objetivos se comprobará mediante el estudio empírico realizado y se concretará en una hipótesis de trabajo, las cuales se definen en el capítulo de metodología.

## **ESTRUCTURA**

Esta tesis se estructura en torno a varios capítulos que siguen a esta introducción. Con ellos se pretende, a partir de un marco teórico sólido, dar cumplimiento a los objetivos enumerados en los párrafos anteriores con el apoyo de un estudio de campo realizado expresamente para esta investigación.

Así pues, la tesis, para la consecución de los objetivos propuestos, se estructura de la siguiente manera:

### **PRIMERA PARTE. MARCO TEÓRICO**

#### **CAPÍTULO I. LOS MODELOS PSICOSOCIALES SOBRE LAS ACTITUDES DE LOS INDIVIDUOS.**

En el primer capítulo de este trabajo se presenta la revisión de la literatura científica relativa al estudio de las actitudes en el área de la psicología social. De hecho, las actitudes componen el eje central de esta tesis. Para ello se realiza una aproximación conceptual a las actitudes, como variable interna que predispone el comportamiento o la conducta del individuo. De acuerdo con la revisión realizada las actitudes son complejas y difíciles de medir, de ahí que haya un gran número de investigadores que han dedicado sus trabajos a la construcción de escalas de medida de las actitudes y a proponer modelos sobre la formación de las mismas. Todo ello se expone en este capítulo.

## CAPÍTULO II. EL PAPEL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO EN LA SEGURIDAD VIAL.

Se describe en este capítulo el papel fundamental que juega la Dirección General de Tráfico (DGT) en España en seguridad vial. El enfoque de este capítulo no se plantea realizar una revisión de la normativa emitida por este organismo ni de las sanciones resultantes de la misma, se trata de conocer la historia de la seguridad vial en España. El objetivo de este capítulo es poner de manifiesto el interés de esta institución por la prevención de accidentes. De hecho la DGT lleva años haciendo diversas campañas para concienciar a la población de que conducir es un derecho que conlleva una serie de riesgos y peligros. Así, destacan diversas campañas publicitarias, en prensa escrita, radio y televisión relativas a los accidentes de tráfico. También se insiste en las consecuencias de conducir en situaciones peligrosas como son el exceso de velocidad y el consumo de alcohol y drogas.

## CAPÍTULO III. LA EDAD COMO FACTOR DE RIESGO EN LA CONDUCCIÓN.

En este capítulo se estudian las características propias de la edad adulta, a nivel cognitivo, social, afectivo. Se presenta cómo es el comportamiento del adulto. El capítulo comienza presentando las características propias de la adultez temprana y de la adultez. Continúa vinculado la edad adulta con el consumo de drogas ilegales, la prevalencia y comportamientos en las edades comprendidas entre los 18 y 35 años.

También por su particular vinculación con esta investigación se han aportado datos de mortalidad, siniestrabilidad, accidentes en esta etapa de la vida vinculada con el exceso de velocidad.

## SEGUNDA PARTE. MARCO METODOLÓGICO

### CAPÍTULO IV. METODOLOGÍA DEL ESTUDIO EMPÍRICO.

En este capítulo se describe la metodología empleada en el estudio empírico realizado. El capítulo comienza con la enumeración de los objetivos a alcanzar y con la concreción de los mismos en hipótesis de trabajo, las cuales han sido



planteadas en función de la revisión de la literatura realizada en los capítulos anteriores. En siguiente lugar se describe el método de trabajo seguido, el sistema de recogida de datos utilizado y la descripción de las variables referidas a los objetivos e hipótesis planteados. Para ello se describe el cuestionario empleado en la investigación.

#### CAPÍTULO V. RESULTADOS.

El capítulo de resultados muestra los resultados del estudio empírico realizado. Para ello se ha planteado presentar los resultados por objetivos. Se comienza por realizar un análisis descriptivo de los datos que permite una visión conjunta y sencilla del comportamiento de las personas que amablemente han contestado a las preguntas planteadas en el cuestionario.

También se han realizado análisis correlacionales y contrastes de hipótesis de diferencias de medias, para comprobar si la conducta de los jóvenes difiere en función de las variables consideradas (sexo, edad, etc.). Además se presentan resultados relativos a las variables que componen el modelo de conducta planificada, tanto de modo pormenorizado como en la validación de los diferentes componentes del modelo: las actitudes, la percepción de control, la norma subjetiva, y la intención.

### TERCERA PARTE. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

#### CAPÍTULO VI. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES.

En este apartado se comparan los resultados aquí obtenidos con los de otros investigadores y con los datos de la Dirección General de Tráfico. En algunos casos nuestros resultados corroboran lo indicado por la teoría y por otros autores. En otros difieren, lo que viene a demostrar que esta no es una línea de investigación cerrada y que queda mucho por hacer al respecto en materia de investigación y de prevención. En la última parte de la tesis se presentan las principales conclusiones de la investigación realizada. Las conclusiones se presentan de modo conciso y abren la puerta a nuevos estudios sobre la materia objeto de estudio de esta investigación tanto desde la perspectiva de la psicología social como desde otros puntos de vista.

## REFERENCIAS

Este apartado recoge las referencias utilizadas para la elaboración de este trabajo de investigación. Se trata de referencias científicas y también de estadísticas y de publicaciones institucionales de la DGT y otros organismos.

## ANEXOS

El último apartado de la tesis lo compone un anexo en el que se presenta el cuestionario final que se ha empleado para la recogida de los datos de la investigación empírica realizada.

**PRIMERA PARTE**  
**MARCO TEÓRICO**



## **CAPÍTULO I.**

# **Los modelos psicosociales sobre las actitudes de los individuos**



## **CAPÍTULO I. LOS MODELOS PSICOSOCIALES SOBRE LAS ACTITUDES DE LOS INDIVIDUOS**

En este capítulo se realiza una revisión de algunos de los factores internos que influyen en la conducta o comportamiento de los individuos o consumidores, desde la perspectiva de la psicología social. El énfasis se pone en el estudio de las actitudes, entendidas como predisposición aprendida a actuar ante un estímulo. Para ello se hace una revisión de este concepto, así como de los modelos más importantes que definen su proceso de formación y de las variables que conducen a los individuos a un determinado comportamiento, especialmente al modelo de Fishbein y Azjen, eje sobre el que se realiza esta investigación.

### **1.1. LAS ACTITUDES.**

#### **1.1.1. Definición del concepto actitud.**

Las actitudes han sido ampliamente estudiadas en psicología social desde el siglo pasado. Los psicólogos sociales estudian los estímulos sociales, el entorno social y cómo éste influye en el comportamiento del individuo.

El acercamiento teórico al concepto de actitudes se va a realizar desde el ámbito de la psicología, en concreto, desde la psicología social. El núcleo central es la actitud. En concreto, la actitud hacia la conducta en seguridad vial: velocidad, alcohol y drogas, que tienen los adultos entre 18 y 35 años desde la teoría de la acción planificada de Fishbein y Azjen.

En psicología social se considera que la conducta humana se puede predecir atendiendo a factores sociales y psicológicos (Carpi y Breva, 2001). Los factores psicológicos apelan a las características cognitivas y afectivas, y los factores sociales “estos actuarán facilitando o inhibiendo la manifestación de una conducta dada” (Carpi y Breva, 2001). En base a estos factores podemos predecir la aparición, mantenimiento o la extinción de una conducta.

Pero la actitud no es el único elemento a tener en cuenta para explicar el

comportamiento o conductas de los sujetos. Según Azjen y Fishbein en su teoría de la acción razonada son varios los factores que anteceden y explican las conductas. Esta teoría junto con la teoría de la acción planificada será desarrollada con posterioridad por constituir el núcleo teórico en el que se apoya esta investigación.

Estudiamos un proceso psicológico como es pensar, evaluar, sentir, el cual determina la forma de cómo funciona el mecanismo cognitivo y la forma en la que tiene lugar la interacción con el medio (Cuesta, 2000). Nos interesa conocer qué piensa, qué sienten las personas cuando generan conductas como mantener o sobrepasar los límites de velocidad, y consumir o no drogas, todo ello vinculado a la conducción.

Como ha señalado Sánchez (1999) “la actitud es un concepto importado de la Psicología social, ciencia que ha sido incluso definida como el estudio de esa variable, y de la que el marketing ha incorporado toda clase de procedimientos de medición y modelos relacionados con su estructura” (p. 93), para el estudio del comportamiento del individuo como consumidor o usuario de bienes y servicios ofrecidos por el mercado (Parra y Beltrán, 2013). La actitud es una tendencia psicológica que evalúa lo favorable o desfavorable, positivo o negativo que resulta una evaluación de un objeto o situación. Las actitudes son valoraciones de las personas frente a situaciones (Morales y Huici, 1999).

Desde 1908, momento en el que se atribuye la aparición de la Psicología social como disciplina a McDougall y Alsworth Ross, las actitudes no han dejado de ser tema de investigación y estudio (Moya, 2003). En una revisión bibliográfica Fishbein y Azjen encontraron más de 500 definiciones diferentes (Cuesta, 2000).

Para Thurstone (Wolman, 1986) las actitudes son sumativas, son sentimientos, más convicciones, más ideas sobre un determinado asunto. Propuso un modelo escalar para la medición de las actitudes. Distingue dos fases en la construcción de una escala para medir las actitudes. La primera fase en la que se aplica la escala a los sujetos y una segunda en la que se analizan los factores. El valor escalar de los sujetos lo obtiene mediante la aplicación de una fórmula matemática. El valor escalar es la media de los valores escalares de los distintos ítems que aparecen en la prueba que cada sujeto contestó favorablemente.

Gordon Allport en 1935 (Wolman, 1986) manifestó respecto a las actitudes



que era más fácil medirlas que definir las, no obstante, configuró una definición. Identificó actitud con rasgo, por lo que una actitud sería una disposición a actuar de una manera determinada (rasgo) y reflejaría la relación que se puede dar entre un objeto y una persona. Allport, consideraba que la actitud era un estado. Este estado que tenía una base física, mental y nerviosa, que se estructuraba en función de la interacción con las diferentes situaciones.

Para Doob la actitud provoca tensión, es entendida como una respuesta que da el individuo frente a la sociedad (Eiser, 1989).

De todas las definiciones que se han ido desarrollando, parece existir consenso en que la actitud es una disposición, es duradera en el tiempo, da consistencia al individuo y denota una preferencia hacia el objeto (Eiser, 1989).

La historia del concepto actitud se ha caracterizado, por un lado, por la enorme investigación empírica sobre cómo medir la actitud y el cambio de actitudes; y por otro lado una gran variedad de teorías.

A pesar de la amplitud de la literatura existente podemos destacar, al menos, tres clasificaciones de las actitudes: una referida a la organización, otra a la utilidad y la última a los valores.

La teoría de la organización se basa en la necesidad de gestionar la información proveniente del entorno, la mente configura los estímulos externos. Las actitudes ayudan a estructurar la información en base a dos polos: positivos y negativos, ayudan a predecir la conducta. Esta necesidad de evaluar afecta a la toma de decisiones.

La teoría utilitarista propone que las actitudes ayudan a alcanzar objetivos en función de las recompensas. Está basada en la teoría del aprendizaje, es decir, centra el foco de atención en evitar las conductas indeseadas por la presencia del castigo. Las actitudes están mediatizadas por la presencia del castigo y de la recompensa. Las actitudes nos ayudarían a conseguir lo que deseamos y a evitar aquello que no deseamos.

La teoría de los valores vinculada a las actitudes se expresa en términos de valoraciones que realizan los individuos. De esta manera sirven para conocernos y que nos conozcan.

Para Allport (López-Saez, 2003) la actitud es “el estado mental del individuo

constituido por la experiencia y las informaciones adquiridas, que le permiten estructurar sus percepciones del entorno, sus preferencias y orientar la manera de actuar” (p.57).

En esta definición aparece una triple estructura de la actitud. En la actualidad, la teoría multidimensional, al igual que Allport, defiende un componente cognitivo otro afectivo y un tercero que es el conativo. La definición que tomaremos como referencia será aquella que define la actitud como “el estado mental del individuo constituido por la experiencia y las informaciones adquiridas, que le permiten estructurar sus percepciones del entorno, sus preferencias y orientar su manera de actuar” (López-Sáez, 2003, p.99). Son evaluaciones globales, estables y duraderas en el tiempo que las personas realizan de otras personas, de situaciones, de ideas (Briñol, Falces y Becerra, 2009).

La definición de Allport sienta las bases de las características de la actitud: la actitud es una variable compleja, con tres componentes (cognitivo, afectivo y conativo o activo), está mediatizada por la motivación, es duradera en el tiempo y se aprende.

### **1.1.2. Etapas en el estudio de las actitudes.**

El estudio de las actitudes lo podemos dividir en cuatro etapas (Moya, 2003):

La primera etapa correspondería a los años 30 y 40 donde los intereses se centraron en construir escalas para medir la actitud. Fruto de este esfuerzo aparecen las escalas de Thurstone, Likert y Guttman.

La segunda etapa abarcaría los años 50 y 60 donde lo que interesa es el cambio de actitud. Es la etapa de los primeros modelos cognitivos. A esta época pertenece el Modelo de la Disonancia Cognitiva propuesto por Festinger. Este modelo pertenece a una de las mayores escuelas de la Psicología Social, la cual tiene entre sus mejores representantes la teoría de la congruencia de Osgood y Tannenbaum y la Teoría del equilibrio de Heider (Cuesta, 2000). Briñol et al. (2003) indican que “a pesar de algunas diferencias en sus planteamientos todos ellos coinciden en postular un principio motivacional de búsqueda de coherencia y evitación de la disonancia entre y dentro de los distintos elementos psicológicos (i.e., cognitivos, afectivos y conductuales)”. El modelo de Festinger propone que

la disonancia cognitiva aparece por la existencia de una discrepancia entre la conducta manifiesta y las creencias. De este modo, la psicología social indica que el individuo intentará por todos los medios eliminar la disonancia. Esto se pone de manifiesto en materia de consumo. Para ello puede optar por varias soluciones, las cuales se exponen en la figura 1.

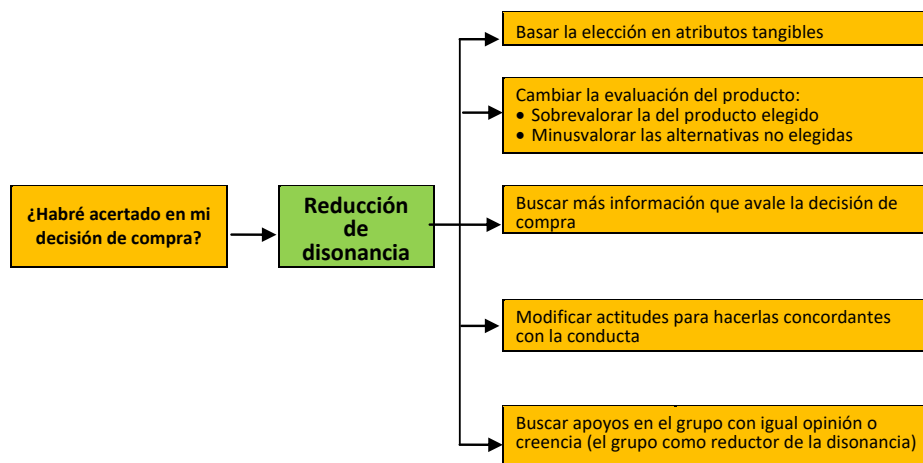


Figura 1. Estrategias reductoras de disonancia cognitiva.  
Fuente: adaptado de Parra y Beltrán (2013).

La tercera etapa se desarrolla entre los años 70 y 80, la preocupación principal es la de redefinir conceptos. Es la etapa de los modelos cognitivos. El modelo de la disonancia cognitiva propuesto por Festinger abre la etapa cognitiva. “este modelo pertenece a una de las mayores escuelas de la Psicología social, la cual tiene sus mejores representantes en autores como K. Lewin, y la Teoría de Campo y, más próximas, en las obras de Osgood y Tannenbaum y las conocidas Teorías de la congruencia, sin olvidar la Teoría del Equilibrio de Heider” (Videra, 2004, p.34).

Desde los años 80-90 podemos hablar de la etapa de los modelos cognitivos y neocognitivos. Destacan el Modelo Rossiter y Percy y el Modelo de la Probabilidad de Elaboración de Petty y Cacioppo.

En la actualidad los modelos vigentes sobre el estudio de la actitud son el modelo de la estructura cognitiva de Ajzen y Fishbein (teoría de la acción razonada y planeada y el modelo de las respuestas cognitivas (Videra, 2004).

### 1.1.3. Componentes de la actitud.

Existe un común acuerdo entre los diferentes autores respecto a los componentes de la actitud. Las actitudes tienen tres componentes: un componente cognitivo, otro afectivo y otro conductual.

A continuación, en la siguiente Figura se exponen los componentes de las actitudes.

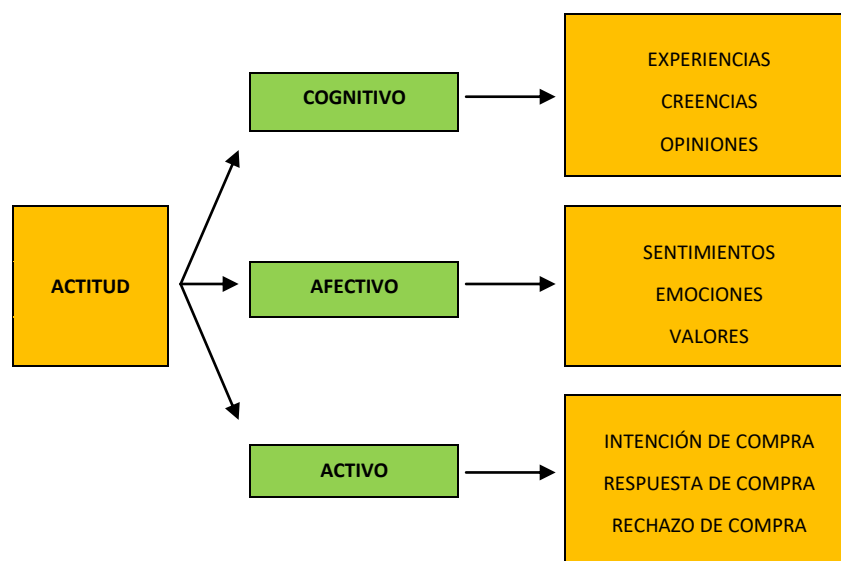


Figura 2. Componentes de las actitudes.  
Fuente: adaptado de Parra y Beltrán (2013).

El componente cognitivo (Sánchez, 1999) se refiere a los conocimientos, pensamientos u opiniones que las personas pueden realizar frente a un objeto u otras personas.

Cuando hablamos de conocimientos nos referimos a aquellos que han sido adquiridos por los sujetos, las informaciones que posee y las valoraciones que realiza de la información.

En el proceso de evaluación de la información que recibe un sujeto puede ocurrir que algún elemento de la información no se considere verdadero y sea rechazada. Una información es rechazada si no logra integrarse dentro del sistema de conocimientos que ha ido adquiriendo la persona a lo largo de su vida

(Sánchez, 1999). Esta situación es especialmente importante dado que genera que la persona se adapte o no a un mensaje recibido. Por ello, el estudio de las actitudes es muy importante en áreas como el marketing y el comportamiento del consumidor.

Las personas tienen actitudes para el mundo que les rodea y para con ellos mismos. La formación de actitudes tiene una parte genética, otra cultural y otra personal. Muchas actitudes se adquieren por condicionamiento, por modelado o por refuerzo vicario (Briñol, Falces y Becerra, 2009).

Las actitudes están relacionadas con las creencias, todos basamos nuestros juicios en lo que creemos en función de la atribución bueno/malo, agradable/desagradable que le atribuimos. Las creencias pueden estar vinculadas a una experiencia o estar indirectamente vinculadas a ella. El componente cognitivo, por tanto, participa en cómo elaboran las personas los juicios, las creencias, las opiniones. Este componente es fundamental para crear una actitud nueva o mantener una deseada. Hace que la persona dote de atributos el objeto o persona que se le presente. Este componente es de especial relevancia en la conducta, dado que puede generar nuevas actitudes y crear otras que no se poseen.

Las evaluaciones positivas o negativas se realizan mediante ideas que son las creencias.

El componente afectivo (García, 2000) es el reflejo del mundo emocional de las personas. Comprende los sentimientos, afectos provocados por el objeto de la actitud. Está unido a las valoraciones que se realizan en función de las informaciones que se tienen. "Orienta los diferentes comportamientos de la persona hacia la variedad de estímulos que recibe, discriminándolos y polarizándolos en favorables y desfavorables, positivos o negativos" (Vázquez, 2001, p 178).

El componente afectivo evalúa cada uno de los atributos que posee el objeto o persona que se le presenta en un momento determinado. Hay que tener en cuenta que la evaluación varía con el tiempo, como consecuencia de diferentes influencias externas e internas de la persona" (García, 2000, p.130).

Entre las influencias (Hernández, 1999) externas podemos señalar la familia como transmisora de valores de unos a otros, los grupos de convivencia en los

que se mueve la persona (amigos, compañeros de clase), la clase socio-económica en función del estilo de vida, los grupos de referencia con los cuales el individuo se identifica y la cultura en donde vive. Entre las influencias internas nos encontramos con las características personales como la edad, el sexo y, las psicológicas en cuanto a percepción, motivaciones, aprendizaje y personalidad.

El componente afectivo es el sentimiento, los estados de ánimo o las emociones que se asocian a una actitud. El componente afectivo, el afecto, influye en las valoraciones que se realizan. Se asocian emociones a personas, situaciones u objetos. Los mecanismos fundamentales que permiten explicar la influencia del afecto son tres: el condicionamiento clásico, el *priming* y la exposición (Briñol, Falces y Becerra, 2009).

El condicionamiento clásico, indican Briñol, Falces y Becerra (2009), hace referencia “a una forma de aprendizaje en la que el estímulo que inicialmente no evoca ninguna respuesta emocional (estímulo condicionado) termina por inducir dicha respuesta como consecuencia de su emparejamiento sucesivo con otro estímulo (estímulo incondicionado), que sí provoca naturalmente la mencionada respuesta afectiva” (p. 465).

El *priming*, funciona como un condicionamiento clásico con la salvedad de anteponer el estímulo incondicionado al condicionado. En cuanto, a la exposición, indican Briñol, Falces y Becerra (2009) “se pueden formar actitudes sin necesidad de emparejar unos estímulos con otros, basta con presentar un estímulo repetidas veces para que acabe por gustar” (p.466).

El componente conductual implica las tendencias a manifestar pensamientos y emociones, son predisposiciones a actuar. Hace referencia a la tendencia que cada individuo tiene a actuar en función del objeto de la actitud. Son decisiones de las personas y determina que en un momento dado aparezca una conducta y se desprecie otra. “Cuando los elementos afectivos dominan, sus actos obrarán, probablemente, a favor del objeto. En caso contrario, actuarán en contra del objeto, determinando el momento de aparición de un comportamiento, su duración y su intensidad” (Ricarte, 1999, p. 116).

Las actitudes son complejas puesto que reflejan un estado interno de la persona. Existe acuerdo en concluir que tres son las características de la actitud: la bipolaridad, la consistencia y la ambivalencia (Morales, 1999).

La bipolaridad hace referencia a que las personas no siempre mantienen respecto a la actitud una bipolaridad ni la unidireccionalidad. Morales (1999) comenta que esto es así cuando “las personas tienen referentes criteriosales sólo o predominantemente positivos” (p.141) y cuando “niega relevancia a los valores opuestos a fin de proteger mejor a los suyos propios” (p.141).

La consistencia de las actitudes pone de manifiesto que no todas ellas se han adquirido de un conocimiento o una experiencia previa profunda. Por ello, las personas tienen, también actitudes que se han formado con falta de información.

No es difícil encontrara ambivalencia cognitiva y afectiva. La ambivalencia en el componente cognitivo de la actitud se declara cuando las creencias sobre un determinado objeto son ambas inconsistentes, y en el componente afectivo cuando existen sentimientos mezclados. Esto genera inestabilidad en la actitud y pone de manifiesto la importancia del contexto. De ahí la importancia de reducir la disonancia cognitiva, tal y como se ha puesto de manifiesto en los párrafos anteriores.

## 1.2. IMPORTANCIA DE LAS ACTITUDES EN PSICOLOGÍA SOCIAL.

La conducta social de los individuos puede comprenderse a través del estudio de las actitudes, por tanto, éstas tienen una relevancia especial en la comprensión de la conducta social. Las actitudes son el objeto de diferentes estudios de campañas de protección del medio ambiente, de la salud, de prevención de accidentes de tráfico, entre otras. La actitud desempeña un papel principal en los procesos de cambio social, “dado su carácter de factor mediador entre la persona y el contexto social al que pertenece” (Morales, 1999, p. 132). La actitud puede dar explicación a la gran diversidad social existente. En concreto, explicar las conductas de las personas individuales de una sociedad. El análisis de los procesos individuales permite comprender lo que cada persona hace o siente, también por qué se produce y a qué obedece. La conducta individual también puede explicar “la diferenciación que se produce dentro de un determinado grupo entre el *status* y el poder, la toma conjunta de decisiones, el conflicto grupal, el pensamiento grupal y la tensión entre el grupo y los miembros individuales” (Morales, 1999, p. 132).

Las actitudes son importantes, ya que, a través de ellas podemos conocer los

procesos de atribución, los estereotipos, la conducta de ayuda o las relaciones interpersonales que se establecen entre las personas.

En un elevado número de situaciones aparecen conflictos cognitivos que han sido explicados por los procesos de atribución de la teoría de Heider, o la teoría de las inferencias de Jones y Davis, o el modelo de variación de los esquemas causales de Kelley, entre otras. El estudio de los procesos de atribución pretende aportar conociendo sobre aquellas conductas que se alejan de un comportamiento adecuado. Los primeros trabajos fueron realizados por Heider indicando la existencia de causas internas y externas y formuló un modelo de itinerario seguido por las personas para asignar la atribución. Jones y Davis se centraron en la causalidad interna y Kelley en la externa. A estas teorías le siguieron, entre las más relevantes dos: la de las diferencias entre actor-observador de Jones y Nisbett. Esta teoría afirma que las heteroatribuciones tienden a ser internas mientras que las autoatribuciones tienden a ser externas. El observador tiende siempre a atribuir la conducta del actor a las características personales, y el actor las atribuye a la situación. La segunda teoría, la de los errores, los sesgos y las funciones declara que una persona al hacer un juicio atributivo incurre en un sesgo cuando por algún motivo lo distorsiona.

Las atribuciones no son sólo un proceso cognitivo sin mayor implicación, tienen profundas implicaciones sociales cuando se refieren a las funciones que desempeñan (Sainz y Sainz, 2015).

La definición de estereotipo ha ido modificándose a lo largo de la historia de la psicología social. Se ha entendido como una creencia individual de las personas sobre un determinado grupo social y como creencia basada en el consenso social.

La teoría de Lippman indica que el estereotipo actúa de filtro en nuestra percepción de la realidad, a la vez que ejerce una función defensiva. Katz y Braly proponen un modelo de investigación empírica a través de listados de adjetivos. Gordon Allport pone de manifiesto el proceso de categorización y la estrecha relación que tienen los estereotipos con el prejuicio. Campbell pone de relieve los factores que contribuyen al estereotipo resaltando la importancia del contexto intergrupar. La contribución de Tajfel ha consistido en insistir en los procesos cognitivos del prejuicio que se asocian al estereotipo.



Las teorías del estereotipo ponen de manifiesto la influencia de los factores individuales vinculados a la personalidad y los factores sociales. Aquellas teorías de corte cognitivo ponen el acento en los procesos cognitivos y en los sesgos que se producen en el procesamiento de la información que o bien mantienen el estereotipo o lo reconfiguran.

Los últimos abordajes del estereotipo se centran en las funciones individuales y sociales que poseen (Sainz y Sainz, 2015).

La conducta de ayuda y el altruismo ha sido una investigación clásica en psicología social y en las actitudes. Cuestiones como cuándo ayudan las personas, cómo lo hacen, o por qué han sido ampliamente estudiadas. Altruismo y conducta de ayuda no es lo mismo. Sólo aquellas conductas de ayuda que buscan el beneficio de otros pueden considerarse conductas altruistas. En la conducta de ayuda intervienen factores como la presencia o ausencia de otros observadores y las características de la persona que necesita la ayuda, se entremezclan con variables individuales como la motivación o el costo que supone ayudar o no a una persona. La interacción de factores emocionales con los cognitivos es habitual.

Parece existir un componente biológico en la conducta altruista que a lo largo de la historia de la humanidad ha servido de mecanismo de defensa para ayudar a las personas. Nacer con la tendencia a ayudar a los demás cuando lo necesitan no es un proceso automático. Esa tendencia debe trabajarse y articularse mediante el aprendizaje de normas sociales que propicien la interacción entre las personas.

De la misma manera, tampoco es un proceso automático solicitar ayuda cuando se necesita. Tanto en la persona que recibe la ayuda como en la que la dispensa intervienen factores como que la ayuda sea percibida o no como algo beneficioso para el que la recibe y, que la reacción sea buena o mala va a depender del balance que realice entre el apoyo que suponga y la amenaza a la autoestima (Pulido, Ribes, López y López, 2015).

En resumen se puede indicar que la importancia del estudio de las actitudes reside fundamentalmente según Briñol, Falces y Becerra (2009) en cinco cuestiones:

- “Las actitudes son relevantes a la hora de adquirir nuevos

conocimientos ya que las personas asimilan y relacionan la información que reciben del mundo en torno a dimensiones evaluativas” (p. 458).

- “Las actitudes desempeñan una serie de funciones imprescindibles a la hora de buscar, procesar y responder, no solo a la información sobre el entorno, sino también a la relacionada con uno mismo” (p. 458).
- Las actitudes se vinculan a nuestra conducta, “el mayor y mejor conocimiento de las actitudes permitirá realizar predicciones más exactas sobre la conducta social humana y sobre sus cambios” (p.458).
- Las actitudes ponen en contacto la realidad individual con la social, “nuestras actitudes reflejan la interiorización de los valores, normas y preferencias que rigen en los grupos y organizaciones a los que pertenecemos” (p. 458).
- Es fundamental el estudio de las actitudes, cómo se adquieren, cómo se modifican, “si las actitudes de un gran número de personas cambian posiblemente las normas sociales puedan cambiar también” (p. 458).

### 1.3. MODELOS BASADOS EN LAS ACTITUDES.

#### 1.3.1. Los modelos psicosociales de las actitudes.

La psicología no ignora que existen factores sociales que influyen en el funcionamiento psicológico. Las teorías de las actitudes nos ayudan a entender el comportamiento humano y la toma de decisiones.

Las teorías que se han desarrollado a lo largo de la historia han sido muchas y variadas. Se pueden dividir en dos grandes grupos, las teorías anteriores al paradigma de la información y las basadas en el paradigma de la información.

Anteriores al paradigma de la información nos encontramos con las teorías derivadas del aprendizaje, aquellas que ponen el centro en el sujeto como protagonista de la comunicación, las que se centran en el sujeto como agente de la comunicación, la de la percepción del estímulo, y las que ponen el énfasis en el contexto, en los canales de comunicación.

Las teorías posteriores al paradigma de la información más importantes son la teoría del equilibrio, la teoría de la congruencia, y la teoría de la disonancia

cognitiva y el modelo de atributos múltiples.

La Escuela de Yale cuyo máximo representante es Hovland es el paradigma fundamental neoconductista de los modelos psicosociales de las actitudes.

Cuesta (2000) indica que las leyes del aprendizaje pueden explicar el cambio de actitudes por medio de un condicionamiento clásico, el vicario o el moldeamiento. Una actitud que no se refuerce se extinguirá y el hábito de la respuesta se sustituirá por otra que se esté reforzando. El gradiente de generalización del estímulo supone que un aprendizaje puede llegar a adquirir la capacidad de modificar la actitud principal sometida a condicionamiento y al conjunto de actitudes que están vinculadas a la principal. Dado este planteamiento, el foco de atención se sitúa en las características del estímulo, en la fuente emisora y en las contingencias del refuerzo, obviando al sujeto receptor. Creían que el cambio de en las creencias se podía producir siempre que el receptor recibiera creencias distintas a las suyas y además se acompañasen de incentivos. Los receptores pensarán sobre los mensajes emitidos, y si los encuentran aceptables los aceptarán; si no los rechazarán. El cambio dependerá de quién es el emisor (sinceridad, atractivo que posea), del contenido del mensaje (de los argumentos, claridad), del tipo de canal utilizado (visual, sonoro, directo, indirecto) y del contexto (tensión/relajación, agradable/desagradable o de las distracciones que se produzcan). A su vez estas categorías anteriores se ven mediatizadas por las características de las personas que lo reciben como es la edad, el nivel educativo, la autoestima, entre otros. Está claro que no basta con emitir un mensaje para que haga efecto. En general los efectos que puede producir son cuatro: atención, comprensión, aceptación y retención.

Para la teoría de la respuesta cognitiva, lo principal es conocer los factores y de qué manera influyen sobre los argumentos que genera el emisor. Para esta teoría los argumentos van a depender de la distracción. La distracción hace que disminuyan el número de argumentos y la implicación hace que se aumenten. No dependerá solo del número de argumentos, también del tipo. Si la distracción hace que la persuasión sea menor, pero si los argumentos van en contra del mensaje, la distracción hará que la persuasión sea mayor (Cuesta, 2009).

#### *1.3.1.1. Modelos centrados en la fuente emisora.*

Lasswell y Kaplan en 1950 estudiaron la influencia de la fuente emisora indicando que se podían describir ocho variables: deferencia, respecto, rectitud, afectuosidad, riqueza, bienestar, pericia y cultura. Hovland las redujo a dos: la pericia percibida de la fuente, a mayor pericia percibida en el emisor, mayor será el cambio de actitud, y la honradez, los sujetos disponen de claves no verbales que les permiten analizar sobre los intereses del emisor (Lasswell y Kaplan, 2014).

Fisbein y Azjen en 1975 encontraron que la fuente emisora no genera un cambio de actitud, sino que lo que hace es incidir en el componente cognitivo de la actitud (Azjen y Fishbein, 1974).

Las teorías centradas en la fuente emisora dan un gran valor a la autoridad percibida. La autoridad percibida se muestra como un valor capaz de producir un cambio en una actitud. A mayor poder atribuido sea real o imaginario, compartido o no por los demás, mayor probabilidad de generar un cambio de actitud. Es mucho más que un cambio conductual, la figura de poder tiene la capacidad de generar cambios en las actitudes. En las edades que tienen los individuos en los que se centra esta investigación (jóvenes) tienen especial relevancia el paso de las figuras de autoridad. A partir de la adolescencia comienza un trasvase de la autoridad percibida por el núcleo familiar a la autoridad percibida por los grupos de amistades (Cuesta, 2009).

La teoría de la atribución de Kelley demuestra, además de las aportaciones anteriores, que la influencia de la fuente está determinada por las inferencias subjetivas acerca de los motivos por los cuales la fuente realiza una conducta. Los procesos de atribución sobre el comportamiento del emisor se realizan a través de los factores internos o externos. Los internos son los propios de cada individuo y los externos están gobernados por las situaciones (Díaz, 2013).

#### *1.3.1.2. Modelos centrados en el mensaje.*

Los modelos centrados en el mensaje analizan en profundidad las características del mensaje, estudian la forma del mensaje, despreciando los procesos internos del sujeto. Desde el punto de vista de las teorías del aprendizaje si el contenido del mensaje es discrepante, indica Cuesta (2009) que

“se establece un condicionamiento de tipo agresivo, donde la discrepancia actúa, precisamente, como refuerzo negativo, castigo o punición social (es decir, actúa como un refuerzo negativo secundario)” (p. 81). Esto significa que cuanto mayor sea el contenido discrepante del mensaje mayor efecto tendrá lo que se comunica, mayor cambio de actitud. Continúa diciendo Cuesta (2000) que “existe un gradiente de actitud de aceptación en cuanto a la tensión que el sujeto puede aceptar como castigo (por contenido discrepante) y que resulta eficaz para generar aprendizaje” (p.81). Esta premisa actúa conjuntamente con la del prestigio del que comunica el mensaje. El gradiente de latitud se desplazará a favor o en contra en función del prestigio del comunicante.

Fundamentalmente se han estudiado los mensajes racionales, los emotivos, los basados en el miedo, en la amenaza, y en la información estadística, entre otros.

Los mensajes racionales se basan en respaldar una evidencia con veracidad y los emotivos se centran en lo deseable o indeseable. Las primeras investigaciones no encontraron diferencias entre unos y otros. Las actuales indican que la superior eficacia de unos u otros reside en qué se base la actitud que se quiere cambiar, si en aspectos más cognitivos o más afectivos. En la actualidad no existe acuerdo sobre la relación que se establece ente la cognición y la emoción.

Unos de los mensajes emotivos más estudiados son el miedo y la amenaza. Al principio de las investigaciones se creía que los mensajes emotivos de magnitud intermedia eran los más eficaces. Sin embargo, la posición más admitida en la actualidad es que conforme aumenta el miedo, aumenta la eficacia del mensaje. En este sentido la DGT (Dirección General de Tráfico) ha utilizado accidentes reales para provocar el miedo con la intención de provocar un cambio de actitud frente a la velocidad y el consumo de alcohol y drogas cuando conducimos un vehículo. Las amenazas serán efectivas siempre que el mensaje proporcione argumentos relevantes y sólidos, y que los argumentos expliquen con claridad las consecuencias negativas.

Otra área de investigación es si los mensajes, a su vez, deben ser unilaterales o bilaterales. Los unilaterales expresan los aspectos positivos de forma exclusiva. En los bilaterales se incluyen las debilidades. Funcionan mejor

los mensajes unilaterales cuando la audiencia no está instruida, sin embargo, si se está bien informado los bilaterales son más eficaces.

Todas las personas tenemos una tendencia a conceder veracidad a la información estadística y numérica, y a la que contiene ejemplos (Moya,1999).

#### *1.3.1.3. Modelos centrados en la contra-argumentación.*

El El modelo más destacado es la teoría de la inoculación. Este modelo indica que se puede vacunar a los receptores del mensaje inoculándoles argumentos, esto se ha llamado defensa por refutación. Frente a este está la defensa por mantenimiento y consiste en proporcionar al receptor argumentos defensivos que minimicen los ataques. Guire y Papagegoris, según Cuesta (2009), “descubrieron el fenómeno denominado tigre de papel, consistente en que, si el ataque se produce inmediatamente después de haber proporcionado los tratamientos, entonces resulta más ineficaz la defensa por mantenimiento” (p.83).

Según Cuesta (2009) “se ha comprobado (Hovland, 1958) que cuando la audiencia va a recibir un único mensaje, entonces el estímulo más eficaz es el que se presenta en primera posición dentro del discurso” (p.84). Esto está mediatizado por la longitud del discurso. Cuando es muy rápido el argumento secundario vence al principal. Si entre el primer argumento y el segundo existe una pausa, al receptor le da tiempo a analizar los dos mensajes. En igualdad de condiciones, es más probable que el último argumento tenga más influencia (Moya y Rodríguez-Bailón, 2011).

#### *1.3.1.4. Modelos centrados en los estímulos.*

Estos modelos están tomados de la teoría de la persuasión, del ámbito de la psicología social de la comunicación. La psicología social lo ha retomado para explicar los cambios de actitudes.

En el ámbito de la psicología social se ha comprobado que cuando la audiencia espera recibir un único mensaje, el estímulo más eficiente es el que se presenta en primer lugar. Si lo que espera es más de un argumento o respuesta, o respuestas diferentes, el receptor analizará todos los argumentos o respuestas. En general, esto es así, aunque existen algunas condiciones que pueden alterar la lógica anterior. Una de ellas, es la longitud del mensaje: el sujeto se queda con el

mensaje que se ha argumentado en último lugar. El fenómeno que subyace es de carácter memorístico. El primer mensaje recibido necesita de un tiempo para poder consolidarse. Mientras que se intenta consolidar si aparece un nuevo mensaje se reincida el proceso intentando nuevamente consolidar el segundo mensaje. Se recuerda mejor el último argumento.

El modelo heurístico supone que para que un mensaje sea eficaz, el receptor tiene que implicarse. En muchas ocasiones nos cala el mensaje porque seguimos determinadas reglas heurísticas que hemos aprendido por la experiencia.

El modelo de la probabilidad de elaboración de Petty y Cacioppo se centra en la importancia del mensaje cuando se recibe un mensaje. Estos autores indican que se disponen de dos estrategias fundamentales: una denominada ruta central que es la que evalúa detenidamente el mensaje y valora las consecuencias, y otra ruta periférica que sucede cuando las personas no pueden realizar una evaluación minuciosa del mensaje. El cambio de actitud se produce por medio de la ruta central dado que es más duradera y estable. Las dos estrategias forman parte de un mismo estar y pertenecen a dos extremos que son el de probabilidad de elaboración. Ambos polos se diferencian cuantitativa y cualitativamente. Cuantitativamente porque conforme el receptor se desplaza hacia el polo de alta probabilidad de elaboración del mensaje, la ruta central crece en magnitud, y conforme se desplaza hacia la baja probabilidad disminuye la magnitud. Las personas cuando se desplazan a la alta probabilidad realizan un exhaustivo examen y cuando el grado de elaboración es bajo significa no sólo que se elabora menos, sino que la forma de pensar se está realizando de otra manera. La probabilidad de elaboración depende de la motivación y de la capacidad de la persona. Se entiende por motivación el querer realizar el esfuerzo cognitivo de pensar, y capacidad tener la habilidad para generar pensamientos.

Para Petty y Cacioppo el modelo de probabilidad de elaboración influye en los juicios de cuatro maneras: sirviendo como argumentos, sesgando la información relevante para la actitud, sirviendo de señal periférica e influyendo en la motivación (Petty y Cacioppo, 1986).

#### 1.3.1.5. *El modelo del miedo o del peligro.*

Según Cuesta (2009) “Janis y Fesbach (1953) propusieron que el empleo de mensajes capaces de generar un estado emocional de miedo en los sujetos receptores actuaría como un *drive* intenso y, en consecuencia, generaría un rápido aprendizaje” (p. 88). Esto significa que determinados estados de la persona, como el miedo, pueden llegar a crear una motivación que lleve a realizar una determinada conducta. De esta manera un mensaje emitido por un emisor en el que describa las consecuencias negativas para la conducta (consumo del alcohol y drogas, velocidad excesiva) provocaría miedo en el receptor. Aunque sabemos que esto no funciona siempre así, existen vacíos de comportamiento que no son explicable bajo este modelo. Los autores citados con anterioridad demostraron que el miedo intenso era menos eficaz que el miedo moderado o leve (Cuesta, 2009).

El modelo de los dos factores de McGuire indica que los mensajes positivos frente a los negativos funcionan mejor en publicidad dado que funcionan de forma sencilla. Los mensajes positivos incrementan la probabilidad de que la persona facilite la respuesta deseada cuando se encuentre en una situación parecida (McGuire, 1985).

#### 1.4. MODELOS BASADOS EN EL PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN.

A partir de los años 50 aparecen los modelos basados en el procesamiento de la información gracias a la aparición de los estudios en inteligencia artificial. La característica central de los estudios es la información. Se pasa del estímulo, del sujeto a la información. Los psicólogos sociales, y en particular, los psicólogos sociales de la comunicación, advierten que las personas aprenden y es por el procesamiento de la información que realizan y este procesamiento se apoya en la asociación de estímulos. Los estudios irán acordes a la importancia que se otorga a la información. Se centrarán fundamentalmente en cómo elaboran las personas la información y la memoria. Estudiarán el almacenamiento sensorial y la memoria a corto y largo plazo fundamentalmente.

El condicionamiento clásico, la teoría de la disonancia cognitiva, la teoría de la autopercepción, el sesgo de búsqueda y la teoría de la autovalidación, junto con la teoría de la organización social y la teoría de las expectativas sociales son



las más representativas de que la persona necesita mantener una conducta que sea coherente con aquello que siente, piensa y expresa.

A principios de los sesenta del siglo XX comienzan a surgir una serie de teorías que partían de la hipótesis de la necesidad de la persona de mantener una conducta congruente con lo que siente, piensa y expresa. La teoría del equilibrio de Heider y la teoría de la congruencia son sus máximos exponentes. La primera teoría establece que las personas organizan las simpatías y antipatías en función de las actitudes. La teoría de la congruencia las opiniones que resultan similares generan congruencia mientras que si existe una positiva y otra negativa se genera incongruencia.

Por su especial relevancia para esta investigación nos detendremos en la teoría de la disonancia cognitiva de Festinger.

La teoría de la disonancia cognitiva de Festinger, según Briñol, Falces y Becerra (1999), indica que “cuando las personas se comportan de forma inconsistente con su forma de pensar se produce un estado agresivo de malestar que lleva a las personas a buscar estrategias para reducir o eliminar ese estado de ánimo negativo” (p. 468). La teoría indica que el conocimiento que se tenga de la realidad difiera o se oponga a alguna creencia que ya se posee, existirá una tendencia a corregir la oposición.

La teoría de la autopercepción postula que nos autobservamos no sólo para juzgar a los demás sino para hacerlo con nosotros. Otro mecanismo que interviene en las actitudes es el denominado sesgo de búsqueda: son aquellas ideas o pensamientos que vienen a la mente cuando se está realizando una determinada conducta. La propia conducta puede interferir y modificar la actitud (Briñol, Falces y Becerra, 1999). La teoría de autovaloración indica que los pensamientos no solo se comportan como en la teoría del sesgo de búsqueda, sino que la propia conducta es la que ratifica los pensamientos.

La teoría de la organización social indica que los roles, las categorías, las sanciones y las normas son componentes sociales de primer orden. Las normas pueden estar bajo la fórmula de un código o reglas, y ser conocidas, o pueden no estar escritas, aunque sí vigentes.

Los grupos sociales poseen mapas cognitivos que se quieren de las normas y estos mapas controlan la conducta. Otra influencia fundamental reside en los

roles. Los roles son normas también que posicionan a las personas en un grupo. Cada rol, es una tarea específica en función de lo que los demás esperan de ese rol. El rol es útil tanto para la propia persona como para el resto del grupo.

Todas estas teorías dan cuenta de la preocupación de la psicología social tanto de los individuos como de los grupos y el interés por predecir la conducta, hecho este de especial relevancia cuando se trata un tema tan actual como la seguridad vial.

#### 1.5. VENTAJAS DEL MODELO DE FISHBEIN Y AZJEN.

Las actitudes, la conducta y la intención de la conducta (intención de comportamiento) han sido ampliamente estudiadas. El origen de estos estudios nace desde la psicología social.

La teoría de la acción razonada supone una aportación importante para la psicología social y para el conocimiento de las actitudes. Rodríguez (2007) indica las ventajas de la teoría de Fishbein y Azjen:

- Ofrece un modelo de investigación.
- Establece una metodología y una fórmula de medida.
- Introduce las creencias dividiéndolas en creencias conductuales y creencias normativas.
- Las actitudes también las analiza teniendo en cuenta las actitudes personales y las actitudes sociales.
- Introduce la motivación dentro de la ecuación matemática.
- Permite obtener mucha garantía con la medición, ya que, según Rodríguez (2007) “factores que suelen ser identificados en psicología social simplemente dentro de la categoría actitud, pero en esta teoría aparecen discriminados” (p. 66).
- Toma en cuenta el contexto donde tiene lugar la actitud.
- Según Rodríguez (2007), el mérito “consiste en elaborar un índice de probabilidad de la intención hacia la conducta que relaciona la actitud con las creencias del individuo” (p. 66). La teoría es un buen predictor de la intención hacia la conducta.
- Esta teoría permite mediante una escala de probabilidad predecir un

amplio abanico de conductas a nivel social, político, económico, en salud, o en seguridad vial. La teoría se ha aplicado tanto a problemática de la internación psiquiátrica (Stefani, 1993), al ámbito emprendedor universitario (Sampedro, Fernández-Laviada y Crespo, 2013), a la tasa de ejercicio percibida en estudiantes adolescentes de educación física (Huéscar, Rodríguez-Marin, Cervelló y Moreno-Murcia, 2014), entre otros.

- Permite arbitrar programas de intervención específica.
- La teoría, según Rodríguez (2007) “se puede aprovechar en la investigación de comportamientos institucionales” (p.67) y, además, “posibilita un mayor campo de acción en la planeación de intervenciones mejor estructuradas y dirigidas a los campos de comportamiento institucional de interés” (p.67).

#### 1.6. LAS RELACIONES ENTRE CONDUCTA Y ACTITUD.

La actitud está íntimamente ligada a la conducta. La actitud es un estado psicológico interno de la persona que “orienta la acción hacia un objeto por medio de su evaluación” (Morales, 1999, p. 146). El conocimiento de las actitudes sirve para conocer cómo actuará una persona en relación con el objeto actitudinal. Desde los trabajos de Thurstone indicando que las actitudes podían medirse, queda claro que la medición de la actitud permite posicionar a las personas respecto a diferentes temas sociales, políticos, económicos, y por tanto es un buen predictor de la conducta vinculada a la seguridad vial.

La importancia del conocimiento de las actitudes reside en el conocimiento que aporta para conocer cómo actúa una persona. Fishbein y Azjen en 1975 afirman que se puede medir la actitud y en función de esto predecir conductas. La clave está en cómo se miden la actitud y la conducta. Dos son los elementos fundamentales. Si se mide la actitud hacia el uso/consumo de drogas y alcohol o el uso/abuso de exceder el límite de velocidad establecido, estará justificada la medición de la conducta de uso de alcohol y drogas, y velocidad excesiva. Fishbein y Azjen en 1975 revisaron 109 estudios que presentaban correlaciones entre la actitud y la conducta y encontraron que en todos los estudios que respetaban medir la actitud hacia el objeto ninguna correlación era inferior a 0,40

(Morales, 1999).

Se puede medir la actitud hacia un objeto (velocidad, alcohol y drogas) y pronosticar la conducta. Esto llevó a Fishbein y Azjen a ampliar la noción de correspondencia hasta llegar a formular el principio de compatibilidad entre las mediciones de actitudes y la conducta. El principio de compatibilidad de la conducta implica cuatro elementos: la conducta en sí, el objeto hacia el que se dirige la conducta, la situación en la que se realiza la conducta y el momento histórico-temporal en el que se realiza la conducta. La conducta admite, a su vez, cuatro niveles: global, conglomerado y especificidad de la conducta, situación y momento histórico-temporal. En esta investigación pretendemos conocer la intención hacia la conducta en seguridad vial: velocidad, alcohol y drogas, en la edad adulta (en jóvenes de entre 18 y 35 años).

La evaluación de un objeto está en estrecha relación con lo que la persona piensa sobre él. Nos atrae aquello que nos ayuda a conseguir nuestros objetivos o le damos tintes positivos. Por tanto, la evaluación que una persona hace de un objeto depende en gran parte de la evaluación que realiza de él. Esta es la teoría de la expectativa-valor.

Fishbein y Azjen formulan la teoría de la acción razonada partiendo de la teoría de la expectativa-valor.

## 1.7. LA TEORÍA DE LA ACCIÓN RAZONADA.

### 1.7.1. El componente cognitivo y la teoría de la expectativa-valor.

La teoría de la acción razonada consta de dos partes. La primera de ellas se basa en el componente cognitivo de la actitud. La evaluación de un objeto actitudinal guarda una estrecha relación con las creencias personales acerca del objeto en cuestión, es decir, con aquello que piensa de él. Con anterioridad, en la exposición de las diferentes teorías de la actitud, se ha expuesto en la teoría de expectativa-valor, que nos sentimos más atraídos hacia todo aquello que vemos positivo o favorable, mientras que tenemos más probabilidad de rechazar aquello que nos resulta negativo o desfavorable. Esta teoría defiende que el conocimiento anterior y la experiencia de la persona le proporciona información de cómo se puede evaluar el objeto. En otras situaciones la evaluación no se realiza de forma

directa, se llega por la vía indirecta tal y como es la observación de modelos de conducta.

Fishbein y Azjen partieron de la teoría de la expectativa-valor para formular su teoría de la acción razonada. Postularon que la actitud hacia un objeto es el resultado de las creencias que la persona tiene hacia dicho objeto. Se refiere al grado de probabilidad estimada de la creencia, probabilidad subjetiva. Hay que extraer de las creencias su deseabilidad objetiva, es decir, el grado en el que la persona cree que las consecuencias de una creencia serán positivas o negativas.

En un estudio clásico de estos autores investigaron la actitud hacia el uso de píldoras anticonceptivas. Obtuvieron una amplia lista de creencias hacia el uso de la píldora anticonceptiva. En el listado dejaron aquellas creencias ampliamente compartidas por el grueso de la muestra. Para conocer lo que pensaban respecto al uso de la píldora anticonceptiva se recabaron dos tipos de informaciones: una, el grado de probabilidad estimada de la creencia y extraer de las creencias la deseabilidad subjetiva, el grado en el que la persona cree que las consecuencias expresadas en la creencia pueden ser positivas/negativas o deseables o no deseables (Morales, 1999).

La aportación más interesante de esta primera parte de la teoría es que permite comprender la complejidad interna de la actitud. La actitud se concibe como un conjunto de creencias. Propusieron que existían entre 7 y 10 creencias estables que son las que determinan la actitud final (Morales, 1999).

### **1.7.2. La experiencia interna y el modelo MODE.**

La segunda parte de la teoría se basa en el modelo MODE. El modelo MODE (Morales, 1999), postula que aquellos objetos de la actitud con los que se tienen una experiencia interna dan lugar a actitudes más accesibles. El modelo entiende la accesibilidad como la solidez con la que la persona realiza las evaluaciones. Por tanto, la accesibilidad de la actitud hace que las actitudes sean más estables, más duraderas, explica que las personas las mantengan, que se activen con energía y rapidez y que sean las que ejercen mayor influencia en la persona. El modelo MODE defiende que la influencia de las actitudes sobre la conducta se realiza de dos maneras. La primera tiene lugar cuando se produce la

activación de forma automática de la actitud. Una vez activada en presencia del objeto la actitud actúa filtrando y procesando la información de aquello que resulta más relevante del objeto. La segunda actúa deliberando en el tiempo mediante un procedimiento que podríamos denominar escrupuloso en el análisis. El modelo MODE postula que el predominio del modo espontáneo sobre el realizado concienzudamente o a la inversa depende de la motivación y de la oportunidad. Si una actitud resulta accesible y es capaz de una activación automática, el pensamiento de tipo espontáneo guiará la actitud, pero solo si las personas carecen de motivación y de la oportunidad para iniciar un proceso más detenido de pensamiento. En los diferentes estudios realizados sólo las personas con alta accesibilidad y baja motivación mostraron una relación entre actitud y conducta. Las personas con alta accesibilidad y con una alta motivación realizaron procesos de pensamiento acerca de la conducta y no se dejaron guiar por la actitud de la misma forma que los anteriores (Briñol, Falces y Becerra, 2009).

Fishbein y Azjen recogen el modelo MODE y postulan que las personas tienen creencias de tipo personal basadas en dos tipos de informaciones. Una la probabilidad subjetiva de que realizar una determinada conducta dará lugar a una respuesta y, otra que es la deseabilidad subjetiva consistente en la consecuencia prevista.

La actitud hacia la conducta y su intención no es lo único que tienen peso a la hora de realizar la conducta, también tienen peso la norma subjetiva que consiste en la presión social que recibe la persona. La norma subjetiva descansa en las creencias normativas personales y la motivación que posea.

## 1.8. DE LA TEORÍA DE LA ACCIÓN RAZONADA A LA TEORÍA DE LA ACCIÓN PLANIFICADA

### 1.8.1. La formación de creencias.

Todas las personas tienen una serie de creencias sobre sí mismos, los demás y el mundo. La base de estas creencias es fundamentalmente emocional, son duraderas y estables, muy difíciles de modificar.

La metáfora de Alcock indica que las personas son máquinas de generar

creencias. Las creencias las genera por supervivencia, y por tanto, no siempre siguen una lógica ni un criterio válido. De esta manera se pueden generar creencias válidas, pero también creencias incorrectas, pero todas sirven a la supervivencia (Páez, Morales y Fernández, 2009).

Parkes hablará al referirse a las creencias, a un mundo de suposiciones o supuestos. Las personas elaboran una serie de supuestos acerca de sí mismos, de los demás y del mundo (Páez, Morales y Fernández, 2009).

Janoff-Bulman continua con la línea de Parket y señala que las personas desarrollan supuestos básicos para poder funcionar de manera eficiente. Las personas desarrollan tipos de creencias básicas: creencias sobre el mundo (creencias sobre la benevolencia del mundo en general y creencias sobre la benevolencia del mundo social y los otros). A estos dos se añade una tercera acerca de la creencia en la integración social.

Este primer conjunto de creencias, las creencias sobre la benevolencia del mundo en general, suponen que todo se ve en sentido positivo, siendo mayor la fuerza de la creencia cuando el hecho se presenta rara vez y cuando no se ha experimentado negativamente. Las creencias sobre el mundo social y los otros se apoyan en la creencia de la bondad, las personas en general son buenas. Por último, la creencia de la integración social de Corsini añade las creencias culturales compartidas (Páez, Morales y Fernández, 2009).

El segundo conjunto de creencias hace referencia al sentido del mundo, el control y la justicia; las creencias sobre un mundo justo, y las creencias sobre la dignidad de la persona.

Las creencias sobre el sentido del mundo hacen referencia a la visión de que el mundo está ordenado y tienen un sentido. Dentro de estas creencias se distinguen la del control del mundo, la del azar y la de la justicia. Páez, Morales y Fernández (2009) "las creencias sobre el control del mundo, consisten en la sobrevaloración que las personas hacen de su capacidad de control" (p. 200), las de la justicia es la creencia de pensar y creer que lo que sucede es justo, y las creencias sobre el azar consiste en creer que las cosas pasan por algo, aunque no seamos capaces de vislumbrarlas, no es el azar el que interviene. Sobre las creencias en el mundo justo personal, según Páez, Morales y Fernández (2009), "el hecho que la persona crea que recibe lo que se merece y se merece lo que

recibe, las que se asocian al bienestar, no las creencias genéricas sobre el mundo justo” (p. 201).

Las creencias sobre la dignidad de uno mismo es aquella creencia que lleva a la persona a mantener una alta autoestima, una imagen buena de sí mismo y un buen control del yo.

Epstein postula que disponemos de dos sistemas de creencias uno implícito-experiencial y otro explícito-racional. El primero de ellos, está vinculado a las emociones y su objetivo es evitar el dolor, la búsqueda se centra en el placer. Se basa en la experiencia, se asemeja la experiencia con el creer. El segundo sistema se asienta en el procesamiento de la información y se rige por la racionalidad y la lógica. Este segundo sistema es más fácil de modificar que el de la experiencia (Páez, Morales y Fernández, 2009).

### **1.8.2. La formación de las actitudes en la teoría de Fishbein y Azjen**

Una actitud supone un posicionamiento de favorable o desfavorable respecto a un objeto bien actitudinal, social o personal tal y como se ha expresado con anterioridad.

Siguiendo a Rodríguez (2007) “una actitud se adquiere automáticamente hacia un objeto en cuanto se aprenden las asociaciones de éste con otros objetos, objetos de los cuales ya se tienen actitudes previas” (Rodríguez, 2007, p.68). Estas actitudes se forman por las evaluaciones realizadas del atributo y “son una función de las creencias que unen un nuevo atributo a otras características y a las evaluaciones de dichas características” (Rodríguez, 2007, p.68).

Fishbein y Azjen comprobaron que no todas las creencias perduran por igual en el tiempo. Las creencias acerca de la conducta de personas se pueden modificar y son menos duraderas que aquellas que se refieren a instituciones. Además, indicaron que las creencias que ejercen un peso específico en la persona no superan las 5 o 9 creencias. Estas creencias (de 5 a 9) las denominaron creencias salientes.



### 1.8.3. La teoría de la acción razonada

El modelo de la acción razonada y su aportación en la teoría de la acción planeada resulta imprescindible en el estudio de las actitudes “por ser uno de los dos modelos más estudiados y con aplicación dentro de la Psicología social y en publicidad” (Carpi y Breva, 2001, p.3) y por tener una visión multidimensional de la actitud y explicar respecto a la actitud como se anteceden y explican conductas que los sujetos realizan.

La teoría de la acción razonada sostiene que una actitud se forma en función de las creencias acerca de un objeto que puede ser actitudinal o de carácter social o personal. Fishbein y Azjen en 1975, según Rodríguez (2007), definen “la creencia como la probabilidad subjetiva de una relación entre el objeto de la creencia y algún otro objeto, concepto, valor o atributo” (p.67).

Establecen tres tipos de creencias: las creencias descriptivas, las inferenciales y las informativas. Las descriptivas son aquellas “que se obtienen de la observación directa de un objeto dado por el individuo” (Rodríguez, 2007, p 67). Las creencias inferenciales “tienen su origen en las creencias descriptivas realizadas con antelación y se basan principalmente en relaciones probabilística entre las creencias, las cuales siguen los lineamientos del razonamiento silogístico” (Rodríguez, 2007, p.68). Las creencias informativas parten de “la información obtenida de otros acerca de un objeto” (Rodríguez, 2007, p.68).

Fishbein y Ajzen ponen de manifiesto como las actitudes son predictoras de la conducta. Ambos autores crearon las bases para establecer una relación causal entre actitudes y comportamientos denominada teoría de la acción razonada (Augusto, 2003).

Su teoría trata de explicar aquellas conductas que están bajo el control racional de los individuos a partir de determinados antecedentes. Para estos autores el antecedente no es la actitud en sí misma sino la intención y la percepción de control que tienen de realizarla.

Su teoría manifiesta que la conducta está influenciada por la intención y la intención es la suma de la actitud hacia la conducta y de una norma subjetiva.

La intención de la conducta tiene dos precursores: uno individual, como es la actitud acerca de la conducta, y otro social, como es la norma subjetiva. Tanto la actitud como la norma subjetiva están determinadas por otros factores que las

antecedentes y nos ayudan a comprender la conducta.

La actitud hacia la conducta se define como la suma de “la creencia evaluativa (conductual) acerca de las consecuencias de realizar la conducta en cuestión (Fernández, 2000, p.80)” y la norma subjetiva que está compuesta de “creencias cualitativamente distintas acerca de cómo otra gente considera la ejecución de la conducta de uno (Fernández, 2000, p.80)”.

Por lo que se refiere a la actitud viene determinada por cada una de las creencias que la persona tiene hacia el objeto sea persona o institución, y la evaluación que realiza bien positiva o negativa hacia cada una de esas creencias. Una persona puede tener diferentes creencias, pero éstas no nos dan garantía de que conlleven una acción determinada. Lo que sí nos puede indicar una creencia alta para una persona en concreto es el nivel de importancia que le da y el grado de compromiso que puede tener.

Las creencias entonces pueden seguir procesos de experiencia directa, indirecta o inferencial. La experiencia directa se entiende como la experiencia con el objeto de actitud, a través del cual recoge información sobre las características de dicho objeto (Carpi y Breva, 2001, p.3)”. Las actitudes formadas así tienen mucha fuerza, y son muy resistentes al cambio. Carpi y Breva (2001) indican que “la experiencia indirecta con el objeto de actitud, a través de la cual se otorgan los mismos atributos a dicho objeto por la similitud que guarda con otros objetos con los que hemos tenido una experiencia previa (Carpi y Breva, 2001, p.3)”. Las inferencias son el resultado de “la información que recogemos a partir de los otros, ya sean los medios de comunicación (mass-media), o fuentes más o menos directas, como la familia, amigos, etc.” (Carpi y Breva, 2001, p.3). Esta información será real cuando no contradiga las creencias de la experiencia directa o indirecta.

Por lo que se refiere a la norma subjetiva viene determinada, por la percepción que tienen las otras personas del entorno acerca de la conducta del individuo, y por la motivación que el individuo tenga para satisfacer las expectativas de los demás.

De todo esto se desprende que las actitudes más significativas para cada uno de los individuos junto con la evaluación que realicen, serán las que permitan predecir mejor la conducta.

Podemos decir por tanto que una creencia evaluativa contiene un elemento de expectativa al igual que la norma subjetiva. Nos interesa saber si la intención eje de ésta teoría es quien determina la actitud o es otra variable no contemplada en el modelo de Azjen y Fishbein.

A continuación, en la figura 3, se puede observar el desarrollo de la teoría de la acción razonada tal y como la concibieron Fishbein y Azjen.

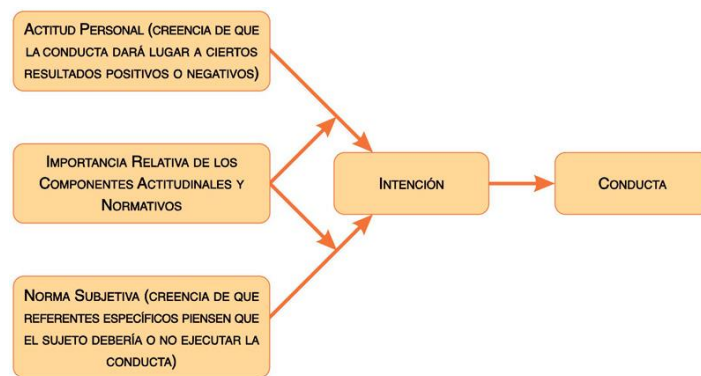


Figura 3. Teoría de la acción razonada.  
Fuente: Rodríguez, L.R., 2007:71

La teoría de la acción razonada predice las conductas que se encuentran bajo el control racional o consciente pero no aquellas que se encuentran bajo escaso control consciente. Este sesgo llevó a Azjen y Fishbein a incluir un aspecto más denominado control percibido, recogido en la teoría de la acción planeada de 1987 (Rodríguez, 2003).

#### 1.8.4. La teoría de la acción planificada

La teoría de la acción planificada de Fishbein y Azjen pone de manifiesto cómo, aunque se tenga una actitud favorable hacia una conducta, la probabilidad de realizarla va a depender de la percepción de control por parte del sujeto sobre su conducta. Así una persona puede tener una actitud muy favorable hacia la seguridad vial, y en concreto para si consume alcohol o drogas no conducir, pero si percibe que tiene poca capacidad de control, bien porque el grupo con el que va pueda pensar mal de él o porque carece de habilidades sociales, la conducta

no se realizará.

Como se puede apreciar la percepción de control posee variables internas (percepción de capacidad o habilidad) y variables externas (obstáculos, cooperación. etc.). El efecto de control a su vez puede ser directo o indirecto. El efecto de percepción de control puede incidir directamente en la intención de llevar a cabo una conducta (actitud y norma subjetiva) o pueden existir situaciones en las que a pesar de que exista la intención no se lleve a cabo por algún obstáculo que interfiera.

Muchos de los comportamientos de las personas se encuentran bajo control voluntario, por lo que la mejor manera de predecir un comportamiento dado es la intención que se tenga de realizar o no realizar dicho comportamiento. Esta intención estará en función de un determinante de naturaleza personal y otro que es reflejo de la influencia social, la cual se define como la percepción de la persona sobre las presiones sociales que le son impuestas para realizar o no realizar un determinado comportamiento. De esta manera, Azjen y Fishbein dan un protagonismo especial a los grupos de referencia, ya que consideran la identificación con los referentes como uno de los primeros pasos de la aplicación de su modelo.

Frente a lo expuesto nos surge una pregunta para la investigación según ésta teoría: ¿Tienen las personas a realizar una conducta por lo que personalmente piensan que conseguirán con ella o porque buscan la aprobación o desaprobación de los demás?, ¿Depende de la percepción de control? Creemos que esta consideración es muy importante en el ámbito de la seguridad vial. Es una cuestión importante, así como para el conocimiento del comportamiento vial de las personas.

La teoría de la acción razonada junto con la ampliación de la teoría de la acción planificada puede ser utilizada para entender las actitudes hacia la seguridad vial y el comportamiento vial y ese es eje central de esta investigación.

La teoría de la acción planificada de Fishbein y Azjen mide cuatro elementos de la actitud: la actitud hacia la conducta, la norma subjetiva, la intención y el control percibido.

Fishbein y Azjen, indican que “para medir la intensidad de las intenciones (creencias en el ámbito publicitario) utilizan una escala del 1 al 7, y para medir la

valoración de la intención utilizan una escala de -3 a más 3" (p.138). Establece una fórmula matemática que se expresa así: "la actitud hacia un objeto es el sumatorio de todas las intensidades de las creencias, multiplicadas por la valoración de cada una de las creencias" (García, 2000, p.139).

De la intención queremos conocer la actitud hacia la conducta, en concreto qué creencias evaluativas realizan y si valoran positiva o negativamente respecto a la velocidad, al alcohol y drogas. Queremos conocer también la norma subjetiva, en concreto, el conocimiento sobre la motivación que los adultos tienen para satisfacer las expectativas de sus congéneres y cómo a su vez sus congéneres consideran la conducta de él respecto a la velocidad, alcohol y drogas.

Respecto de la percepción de control queremos conocer en qué medida se sujeta a variables externas (imprevistos) o internas (percepción de habilidad para realizar o no una conducta).

El propósito último es poder comprender mejor la conducta para predecirla. Esta teoría pretende predecir la conducta centrando el foco de atención en "la intención de realizar la conducta, actitud hacia la conducta, evaluación de los resultados, norma subjetiva, creencias normativas, creencias conductuales y motivación general para cumplir" (Rodríguez, 2007, p.73), a lo que hay que añadir el control percibido.



## **CAPÍTULO II.**

### **El papel de la dirección general de tráfico en la seguridad vial**





## **CAPÍTULO II. EL PAPEL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO EN LA SEGURIDAD VIAL**

En este capítulo se aborda el papel fundamental que juega la Dirección General de Tráfico (DGT) en España en seguridad vial. El objetivo de este capítulo es poner de manifiesto el interés de esta institución por la prevención de accidentes. De hecho la DGT lleva años haciendo diversas campañas para concienciar a la población de que conducir es un derecho que conlleva una serie de riesgos y peligros. Así, destacan diversas campañas publicitarias, en prensa escrita, radio y televisión relativas a los accidentes de tráfico. También se insiste en las consecuencias de conducir en situaciones peligrosas como son el exceso de velocidad y el consumo de alcohol y drogas.

### **2.1. LOS PLANES DE SEGURIDAD VIAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO.**

La DGT a lo largo de su historia ha implementado diferentes planes estratégicos nacionales (Plan estratégico de seguridad vial 2011-2020), planes estratégicos autonómicos (como el de Galicia, Castilla León, Aragón País Vasco, Valencia, Navarra, Cataluña), planes estratégicos urbanos (Ávila, Fuenlabrada, Gijón, Granada, Guadalajara, Puertollano, San Cristobal de la Laguna, Soria) y sectoriales (vehículos, motocicletas y ciclomotores) son algunos de los ejemplos.

El Plan Estratégico de Seguridad 2005-2008, planteaba el reto de acometer la seguridad vial de manera integral. Por ello, participaron diferentes estamentos sociales y se produjo el primer gran compromiso político para reducir la accidentabilidad. Fue la primera gran toma de conciencia de las pérdidas personales y familiares, económicas, sociales y de salud que genera la siniestrabilidad. En este primer plan estratégico se apuntaba a unos gastos superiores a los 14.000 millones de euros anuales vinculados a la siniestrabilidad y a que cada 1 de 3 europeos sufriría heridas graves de por vida.

En dicho plan estratégico se abordaron tres cuestiones: las medidas especiales de seguridad que deberían tomarse, las acciones claves a implementar y la seguridad vial urbana. Así, se establecieron tres objetivos: disminuir los

accidentes de tráfico y su gravedad y reducir en un 40% los fallecidos. Para llevar a cabo estos objetivos se establecieron ocho áreas prioritarias: la educación vial para mejorar las conductas en la conducción y como peatón, concienciar a la población de la importancia de la seguridad vial, aumentar la vigilancia y los controles en las carreteras, promover la seguridad de los vehículos, motocicletas y ciclomotores, aumentar la seguridad en el transporte con y sin viajeros, involucrar a la sociedad y a las diferentes administraciones públicas.

El balance del 2005 fue positivo ya que se consiguió bajar en un 3% el número de accidentes con víctimas y en un 6% la cifra de víctimas mortales.

Durante el período 2005-2008 se implementó la campaña publicitaria “No podemos conducir por ti” con una cobertura de un 98,5%. Esta campaña se centró fundamentalmente en los límites de velocidad, uso del cinturón y del casco, el consumo de alcohol al volante, el uso de las cadenas y los desplazamientos en Navidad.

Durante este tiempo se realizaron reuniones para introducir en el curriculum la asignatura de Educación para la ciudadanía y los derechos humanos dónde se podían tratar temas relacionados con la seguridad vial. Se trataba de educar en seguridad vial y conseguir comportamientos adecuados que reduzcan los accidentes de tráfico. Esto se planteó para todos los niveles de la enseñanza. Además, se generó un volumen importante de material didáctico para trabajar en las escuelas e institutos la seguridad vial, tal y como fue el Programa Familia Escuela o el Programa de Educación Vial para Acness. Se incrementaron los cursos a padres, profesores y alumnos (p.44). Se realizaron numerosos concursos como la XL Concurso de Educación Vial en Parques Infantiles, XXVI Concurso Nacional de Seguridad Vial en Ciclomotor, VI Concurso de Proyectos de educación Vial en el Ámbito Escolar, V Concurso de Teatro sobre Educación Vial para personas con discapacidad, o el VI Concurso de Relatos Cortos para Mayores (p.45).

Este primer plan estratégico planteo una serie de retos como el permiso por puntos para 2006, o modificar la prueba del carnet de conducir introduciendo más información sobre la seguridad vial (p.86).

Al primer plan estratégico le siguió el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011-2020. En este plan estratégico se nos indica que “a partir de los importantes

avances logrados en los últimos años como la modificación del comportamiento de los usuarios, la mejora en las infraestructuras y la renovación del parque de vehículos y de los sistemas de seguridad de los mismos, se exige un nuevo impulso en la política de seguridad vial” (p. 3). Durante el período del plan anterior y hasta el 2009, se mejoró el uso del cinturón de seguridad, el uso del casco y se mejoró la velocidad media, reduciendo en “2 km/h y se observa una tendencia a la baja del consumo de bebidas alcohólicas (porcentaje de conductores fallecidos que superaba la tasa de 0,3g/l ha pasado del 35% al 29%)” (p.7).

En el año 2009 se celebró la Primera Conferencia Ministerial Mundial de Naciones Unidas sobre Seguridad Vial en Moscú donde se acordaron once acciones: trabajar en la prevención de lesiones en niños, reforzar a los diferentes organismos en materia de seguridad vial, promover iniciativas e inversiones, aplicar políticas que vayan encaminadas a los sectores más desfavorecidos, continuar con las políticas de transporte seguro, cuando proceda articular y perfeccionar leyes que faciliten la seguridad vial, animar a instituciones y organizaciones a la colaboración, fomentar la cooperación de las Administraciones Públicas y las entidades privadas, recopilar información y datos para comparar la situación de España con el panorama internacional, reforzar la asistencia extra hospitalaria y la hospitalaria así como los servicios que necesite el accidentado (p.17).

Dada la importancia mundial de la seguridad vial, Naciones Unidas ha declarado el período de 2011-2020 “década de acción para la seguridad Vial con el compromiso de detener y empezar a invertir la tendencia actual de aumento del número de víctimas de accidentes de tránsito a nivel mundial para 2020” (p.17). Para esta década se han establecido siete objetivos: fomentar la educación vial, elevar el cumplimiento de las leyes y normas de circulación, aumentar la seguridad en infraestructuras y en los vehículos, potenciar el uso de las nuevas tecnologías en seguridad vial, mejorar los servicios de emergencia y de atención a los pacientes en accidentes de tráfico y proteger a los más vulnerables (p.18).

El Plan Estratégico 2011-2020 indica que los jóvenes españoles están “0,2 puntos porcentuales por debajo de la media europea en relación con la proporción de víctimas mortales de jóvenes” (p.70) y que se ha experimentado una notable mejoría en lo que respecta al cumplimiento de los límites de

velocidad. En cuanto al alcohol hay que destacar que España se sitúa entre los países que realiza menos controles de alcoholemia.

Entre los objetivos más destacables que se marcan para el 2020 son mejorar la seguridad de los motoristas, y mejorar con los comportamientos relacionados con la velocidad y el consumo de alcohol. Para ello se impulsará la realización de campañas de concienciación de la velocidad, la velocidad inadecuada. También campañas de concienciación sobre los riesgos del consumo de alcohol y drogas prestado especial atención al conductor alternativo. Se potenciarán las pruebas por saliva en el control de drogas y establecer protocolos para la detección de drogas.

Ambos planes van encaminados a potenciar la concienciación ciudadana, reducir la accidentabilidad y mortalidad.

## 2.2. LA PUBLICIDAD INSTITUCIONAL EN ESPAÑA

La psicología social de la publicidad es aquella parte de la psicología social de la comunicación que está centrada en la comunicación publicitaria. Estudia fundamentalmente las relaciones entre la mente y la sociedad, la influencia de procesos psicológicos básicos como evaluar o recordar la información, la forma en la que interactúa el componente cognitivo con el medio. Por ello, interesa conocer el mensaje publicitario de la DGT y el efecto provocado en la mente-sociedad.

La publicidad ha tenido y mantiene en nuestros días una activa presencia social. Fruto de la presencia en el tejido social, la publicidad, ha ido pasando de la esfera privada siendo de corte más persuasivo a la esfera pública e institucional apoyándose en cuestiones generales que afectan a la población. En este capítulo vamos a significar la importancia de la relación entre la mente y el fenómeno social publicitario.

La publicidad durante mucho tiempo se ha centrado en estudiar exclusivamente las estrategias publicitarias dedicadas a la venta y el marketing electoral. La cuestión ahora se ha hecho más compleja cuando el Estado reclama a las agencias de publicidad campañas que están dirigidas a sensibilizar a la población hacia cuestiones emergentes y de especial relevancia social. Hoy en día, las administraciones públicas se encuentran entre los principales inversores en publicidad en España (García, 2001). Las inversiones realizadas a partir de 2005

descendieron por la crisis económica global, y en particular, en España. El año en el más se invirtió en publicidad fue en el 2007 con 269.523.547 euros (Martínez, 2015).

El desarrollo de la publicidad institucional está íntimamente unido al desarrollo social. La publicidad nace con la industrialización que provocó el aumento del capital, la prosperidad económica y la generación de empresas. Por tanto, su origen está ligado al capital y el mensaje se lanza para un receptor individual. Armand Mattelart (1991) advirtió de un modelo emergente de publicidad que no sirve a los intereses primeros y que se caracterizará por potenciar valores sociales comúnmente aceptados por todos.

El fundador de la *Gazette*, Teophraste Renau al que se le atribuye la invención de la agencia de publicidad, entiende el anuncio como un medio para resolver un problema (Sala, 2007). Conforme el espacio privado, en el devenir de la historia, va adquiriendo protagonismo da paso a una publicidad que podríamos denominar burguesa.

Los años 70 se caracterizaron por una publicidad que servía a las instituciones para generar una buena imagen. La marca anunciada debía vincularse a la buena imagen empresarial. Este binomio fue tomado por las administraciones públicas (Martínez, 2015). Según Martínez (2015), “la mayoría de los autores coinciden en que la publicidad institucional tiene dos objetivos al unísono: ofrecer información a los ciudadanos y construir su propia imagen de marca de Gobierno gracias a la publicidad institucional, tal y como lo hacen las empresas privadas”. Se potenciaba fundamentalmente ideales, normas de conducta, e ideales.

La introducción de la informática en los años 70 del siglo XX hizo que se pudiese trabajar con mapas que agrupaban perfiles de personas. Esto supuso un gran avance para la publicidad institucional. El ciudadano comienza a pensarse como un consumidor en las campañas institucionales.

A principios de la década de los 80 del siglo XX los acontecimientos que van a marcar esta época van a ser el inicio de la crisis económica y el aumento de las diferentes técnicas publicitarias en las administraciones públicas. El Estado comienza a introducir técnicas empleadas en el sector privado. Así, se va a caracterizar por la cantidad de dinero que se invierte y la alta presencia de

estrategias publicitarias de las que se hacen gala en los anuncios. Las agencias de publicidad se hacen presentes y son los expertos en comunicación publicitaria los que realizan la publicidad institucional (Bassat, 2001). Las instituciones públicas se redefinen para mostrar una mejor cara. Es en esta década cuando el concepto de publicidad cambia verdaderamente.

En la década de los años 90, la recesión económica aminoró la inversión, tendencia que se mantuvo a la baja hasta 1996. A partir de este año comienza el ascenso (García, 2001). Lo más significativo de ese momento es el interés mostrado por las administraciones públicas por la publicidad. Se emplea la publicidad para la sensibilización y concienciación abandonándose el sentido de mercadotecnia. Las campañas publicitarias dejan el ámbito comercial y pasan a sensibilizar a la totalidad del público, se orientan hacia causas y problemas de índole social. Tal y como señala García (2001), “la publicidad institucional es un espacio de lo público, no sólo como lugar donde las instituciones velan por el interés general, sino, especialmente, como lugar para la comunicación entre los individuos, los grupos y las instituciones” (p. 18). Así la publicidad institucional no se define en el marketing, sino desde la necesidad de la sociedad de comunicarse, es un intercambio comunicativo entre las instituciones del Estado y la sociedad civil.

Joan Costa (1993) habló de las dos caras de la publicidad. Una cara dominada por la clientela, la economía de mercado, y la otra cara la de los hábitos de conducta, los grupos y las personas. Es decir, nos encontramos con una publicidad orientada a la economía y la industria con un público objetivo restringido y una publicidad institucional que trabaja para la sociedad civil. Esta última trata de redefinir los valores públicos, elabora espacios para la convivencia. De esta manera, la publicidad institucional se convierte en un procedimiento de vital importancia, ya que, es capaz de transformar el tejido social.

A partir de los años 90, las nuevas formas de organización social más basadas en implicaciones emocionales, que según García (2001) “sacan a la luz la arbitraria artificialidad de unas demarcaciones que han ido perdiendo la capacidad de hacernos sentir juntos” (p. 22), desbordan las instituciones públicas. El pluralismo social provocó, en esos años, una nueva reconfiguración de la

publicidad del Estado. Esto hizo que la publicidad se tuviese que reinventar. La publicidad debía adaptarse a las transformaciones sociales y a la incorporación de las nuevas tecnologías. En este sentido, la publicidad en nuestra vida diaria se configura como un nuevo espacio público de regulación social. La publicidad queda como un interlocutor de los poderes públicos.

La publicidad institucional de la Dirección General de Tráfico (DGT) reconfigura su publicidad fruto de los cambios citados. Se transforma atribuyendo al ciudadano la responsabilidad de las conductas implicadas en la seguridad vial. La publicidad se entiende como un mensaje de la Dirección General de Tráfico que habla de los problemas en seguridad vial (velocidad, alcohol, drogas, adelantamientos) al receptor y cuyas soluciones se trasladan desde la institución a la población general. Lo que prima es el mensaje del emisor que se centra en los comportamientos individuales.

En el año 2005 se promulgó la Ley de 29/2005, de 29 de diciembre, de Publicidad y Comunicación Institucional. Esta ley, entre otras regulaciones, establece en el capítulo I, en las disposiciones generales la definición de campaña institucional de publicidad y campaña institucional de comunicación. La primera está orientada a la información y va dirigida a una pluralidad de receptores. La segunda hace referencia a las campañas institucionales contratadas por las instituciones estatales. Nos encontramos con dos regulaciones diferentes: una para la publicidad institucional y otra para la publicidad no institucional. La publicidad institucional quedaba regulada mediante la ley citada anteriormente, y la publicidad comercial se mantenía regulada por la Ley de 34/1988, de 11 de noviembre, General de Publicidad.

Con posterioridad, la publicidad institucional y no institucional quedó regulada con la Ley 29/2005, de 29 de diciembre, de Publicidad y Comunicación Institucional. Esta ley, indica Esther Martínez (2015) es novedosa porque define qué son las campañas institucionales de publicidad, delimitando su naturaleza, e identificando el Estado anunciante. Es a partir de 2006 cuando se intensifican las campañas de los diferentes Ministerios de España y de los organismos que se vinculan. En el año 2007 se realizan 43 campañas frente a 21 en el 2008 (Martínez, 2015). Los dos Ministerios que más campañas realizan son el Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad y el Ministerio del Interior, en concreto la

DGT.

La publicidad procura espacios para las personas, para la sociedad y donde las instituciones de un país se comunican. Estos espacios hacen de la publicidad un espacio de lo público. Estos espacios tienen en común una visión del mundo, unos valores proclamados que contribuyen a conectar a las personas entre sí. La publicidad, de esta manera, genera a su vez un nuevo espacio público donde se puede incidir y mostrar necesidades, carencias sociales o inquietudes comunes. La publicidad se convierte en una gran plaza pública donde se puede acudir para estar informado, conocer y tomar decisiones. Las campañas publicitarias de las administraciones públicas son fuente para hablar sobre la igualdad, la libertad, para alentar a pagar los impuestos, informar sobre el SIDA o un bien social. La publicidad institucional pasa a ser un espacio abierto y plural de todos donde se puede encontrar un bien común social, está ligada a la vida cotidiana. Las campañas institucionales plantean problemas relacionados con la vida del ciudadano, responden a la demanda social. En este siglo XXI responden la necesidad social de repudiar determinadas conductas como puede ser el maltrato a la mujer. Pretenden recuperar la solidaridad de la ciudadanía y reducir las conductas desagradables e inadecuadas. El objetivo es crear una nueva conciencia más humana y generar seguridad. La DGT plantea fundamentalmente en sus campañas eliminar conductas inadecuadas en la conducción, también cuando se trata del peatón. Campañas como el exceso de velocidad, el consumo de alcohol y drogas, utilización de dispositivos de seguridad como el cinturón van en ese sentido.

Por último, indicar que a pesar del declive actual de las instituciones, las incertidumbres que genera el poder político, la publicidad institucional o la apatía ciudadana, la publicidad institucional se posiciona como un lugar donde se manifiestan problemas sociales que interesan a todos, es activa, no se impone, es compartida y no segregadora. Por todo ello, es de especial relevancia. Son las propuestas estatales, los modelos diseñados para la población civil. La eficacia de estas campañas reside en establecer responsabilidades que hagan crecer en la construcción social, que sean acordes con los valores democráticos y trabajen cuestiones vitales para la cohesión y la convivencia. El Estado se convierte en el emisor del diálogo social, en un reducto de rebeldía y de oposición a los problemas generados por aquellos ciudadanos que quieren una sociedad libre y



democrática. Es el espacio de uso común de la ciudadanía y donde se produce el consenso del comportamiento adecuado frente al resto de los individuos. Esta publicidad piensa en los individuos de manera particular y colectiva ofreciendo un modelo adecuado. Afecta a toda la organización social, contribuye a generar nuevos lazos sociales y culturales, es el lugar donde se expresan problemas sociales, es un lugar común a todos donde se reinventa con la sociedad. Forma ciudadanos concienciados, genera compromiso público y responsabilidad social.

### 2.3. LAS CAMPAÑAS PUBLICITARIAS DE LA DGT

La DGT se creó en 1959 para velar por la seguridad de los conductores y peatones. En un principio, el objetivo era concienciar ante el aumento de vehículos. Este aumento de vehículos disparó la siniestralidad.

En 1960 apareció el primer cartel con el lema *“las señales no están de adorno”* y en 1962 la primera campaña publicitaria en televisión.

Las campañas publicitarias de la DGT han estado en sintonía con la accidentabilidad y los problemas que se presentaban en cada momento. En los años 60 el incremento de vehículos hizo ascender la accidentabilidad. Las campañas usaban un lenguaje cercano a la ciudadanía, fácil de entender. Frases como *“quien evita la ocasión, evita el peligro”* fue utilizada en la campaña de prevención de atropellos.

En esta época se utilizó la cartelería, los cromos o los banderines, el medio principal para la difusión era la prensa y la radio (Soler, 2010).

Las campañas se han realizado mediante cuñas de radio, en televisión y con diferentes colaboradores. Tal y como señala Segura-García (2015) la radio *“ha sido un medio de comunicación muy utilizado en las campañas porque es el único que puede recibir el conductor en el mismo momento de la conducción”*.

La primera campaña de televisión se centró en los adelantamientos indebidos, ya que, era la primera causa de accidentabilidad y muerte en ese momento. Esta primera campaña, el anuncio era de carácter informativo presentando hechos tomados de la realidad. Tenían un tono didáctico y, por ello, incluían frases como las que aparece en el cartel de la campaña: *“los adelantamientos son peligrosos: efectúelos con prudencia y permítalos con cortesía”*.

El primer anuncio de peatones surgió en el 1964 y su objetivo era la prevención de los atropellos.

Los anuncios eran sencillos, accesibles a la totalidad de la población y pretendían enseñar frente a las nuevas situaciones que el tráfico estaba presentando.

Las campañas que se realizaron entre los años 60 y 70 se centraron en primero mirar y después cruzar en el 1964, en el 1965 se dirigieron a los ciclistas con el lema *“ciclistas por la derecha uno detrás de otro”*. En 1966 la campaña se dirigió a los adelantamiento, *“los adelantamientos son peligrosos. Adelante con seguridad y facilítalos con cortesía”*. En el año 1967 se vuelve a insistir en los ciclistas, *“los más débiles necesitan mayor protección”*. Para finalizar con los anuncios de los años 60, lo cerrarían los peatones. En el 1968 *“usted primero”* (DGT campañas, 2017).

Las campañas de los años 70 eran muy sencillas, *“se utilizaban dibujos animados, aparecían niños con caras angelicales pidiendo prudencia, empiezan a hacerse campañas puntuales por Navidad y se celebra la Jornada de Oración por el Tráfico”* (Soler, 2010).

Durante los años 70 cuatro campañas marcaron la década: en 1973 *“por su seguridad utilice el cinturón también en ciudad”*, en 1976 *“dele tiempo”*, en 1977 *“conductor siempre con una copa de menos”* y en el 1978 *“si duda, no adelante”* (DGT campañas, 2017).

Entre los años que van desde el 1964 hasta el 1978 los anuncios estaban firmados, tal y como se puede ver en el cartel anunciador, por la Jefatura Central de Tráfico y el Ministerio del Interior. Los años que van entre 1977 y 1978 se realizó la campaña a través de 10 capítulos donde se presentaba un accidente y *“una vez consumada la catástrofe, se le concedía al protagonista una segunda oportunidad, que consistía en reproducir el accidente en cámara inversa”* (Soler, 2010).

En la década de los 80, la DGT, lanza siete campañas vinculadas al uso del casco, los desplazamientos en fin de semana, en las vacaciones. Insiste en la precaución y la necesidad de vivir seguro. En 1981 sale la campaña *“el casco única prenda obligatoria”*, en 1982 *“el fin de semana es para volver”*, en 1983 *“extreme su prudencia. Las vacaciones son para vivir”*, en 1984 *“feliz y seguro”*, en el 1985 *“dentro*

*de cada coche hay vidas humanas, en el suyo también*", en 1988 *"utilice el mejor seguro del automóvil...la precaución"* y en el 1989 *"alcohol ¡Ojo te lo dice un amigo!"*, (DGT, campañas, 2017).

Entre los años 1978 y 1990 se utiliza el recurso de un animal o persona relevante para llamar la atención de los conductores. En el año 1985 con la campaña *"Si bebes no conduzcas"* protagonizada por Stevie Wonder fue la primera vez que se utilizó como reclamo un personaje de la vida pública. Le siguió en el 1989 la campaña en dibujos animados de una ardilla que advertía del consumo del alcohol y la velocidad. Esta mascota llegó fácilmente al público infantil. Los dibujos finalizaban con el eslogan *"te lo dice un amigo"* (DGT, campañas, 2017).

En los años 90 las campañas se centran en el alcohol y la conducción. En estos años se comienza a introducir la metáfora y el uso simbólico del lenguaje. También aparece la voz en off. En la década de los 80 y 90 los mensajes se centraron en los jóvenes y en el uso del casco (Gaona y Martínez, 2009).

En los años 90 el número de muertos por accidentes de tráfico se elevaba y la DGT tuvo que poner en práctica nuevas estrategias publicitarias para detener la accidentabilidad.

Las campañas se centraron en el alcohol; así lo ponen de manifiesto las campañas *"la vida es el viaje más hermoso"* del año 1991 y 1992, *"las imprudencias se pagan...cada vez más"* y *"al final, las imprudencias se pagan"* en 1992 y 1993, *"las imprudencias se pagan...carísimas"* en 1994, y *"las imprudencias no solo las pagas tú"* en 1995, *"la solución está en tus manos"* en 1996 y 1997, *"vive"* en 1999 y *"ya basta, por favor cumple las normas"* en el año 2000.

En el 1990 se lanza la campaña *"la vida es el viaje más más hermoso"*. Las frases que se emplean en los anuncios para disuadir al conductor tomar alcohol son: la curva más peligrosa puede comenzar en la barra de un bar o cada vez que te cargas con esta peligrosa munición te conviertes en un arma mortal, por favor no aprietes el gatillo. Los motoristas también son objeto de la publicidad y se les propone el uso del casco indicándoles que cuando se va en moto o en ciclomotor el casco es imprescindible.

En 1992 se lanza la campaña *"las imprudencias se pagan. Cada día más"*. Es una campaña dura donde aparecen imágenes reales donde aparecen testimonios de personas que han sufrido accidentes. Esta campaña generó gran impacto social y

debate. En 1998 le sigue la campaña *“vive”* donde se utiliza el signo gestual de la V para indicar que es posible no tener accidentes (Soler, 2010).

A partir de los años 90 y hasta el 2000 los anuncios son de gran impacto, se presenta la crueldad de la tragedia que provoca la muerte en un accidente de tráfico. Las campañas son muy realistas, a pie de accidente mostrando el dolor de los familiares.

A partir del año 2000 y hasta el 2010 aparece el hiperrealismo de las imágenes junto con una estética más cercana a la población. En el año 2000 las campañas se centraron en los motoristas y en concienciar a los conductores de automóviles sobre la indefensión de los motoristas. Es la época de la campaña *“no podemos conducir sin ti”*.

A partir del 2010 los anuncios se vinculan al Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011-2012. Las campañas abren las temáticas que van desde la campaña de navidad en 2002, el uso del cinturón en 2003 y *“no podemos abrocharnos el cinturón por ti”* o *“no podemos conducir por ti”* en 2006, en 2005 *“abrocharte la vida”*, el uso del casco en 2004 *“únete a nosotros, únete la vida”*, y las campañas de alcohol y drogas junto con las distracciones.

En la actualidad, Segura-García (2015) indica que las medidas que la DGT ha tomado se centran fundamentalmente en un *“incremento de publicidad especialmente audiovisual, campañas de divulgación en escuelas, medidas penales (prisión, pérdida de puntos y retirada de carnet), y mayor control de las fuerzas de seguridad (grado de alcoholemia, multas y control de drogas), principalmente”*.

A lo largo de la historia de la DGT el objetivo de las campañas ha sido concienciar para reducir los accidentes y aumentar la seguridad vial. La DGT ha realizado campañas que versan sobre el alcohol, el uso del casco en las motocicletas, los ciclistas, el cinturón de seguridad y los sistemas de retención infantil, la conducción durante los desplazamientos largos, las distracciones, el estado del vehículo, los peatones, la velocidad, el móvil, o la información sobre nuevas normas.

Las campañas sobre el uso del casco han ido a la concienciación de la necesidad de utilizarlo. Cuando las campañas han tratado el alcohol y las drogas se han situado en el universo de los jóvenes fundamentalmente. Con el paso del

tiempo no solo se ha incidido en no consumir sino en la necesidad de no dejar que se conduzca en el caso de haber ingerido alcohol y/o drogas.

Las campañas sobre la velocidad han ido modificando desde su inicio. Se comenzó con un mensaje de prudencia y la necesidad de adaptarse al tipo de vida, para pasar por respetar los límites establecidos en las señales de tráfico, y últimamente se incide en la necesidad de respetar la distancia de seguridad.

Las mejoras tecnológicas introducen los cinturones de seguridad en los vehículos. Será a partir de los años 70 cuando comienzan las campañas de su uso. En España no fue obligatoria su uso hasta el 1992, etapa a partir de la cual se intensificaron las campañas.

En el año 1999 se lanza la primera campaña dirigida tanto a pediatras como a padres sobre los sistemas de retención infantil. Estas campañas se retoman en el 2012.

Últimamente, la DGT, ha realizado campañas sobre los efectos de las distracciones cuando se utilizan dispositivos móviles, GPS o el teléfono.

La publicidad de la DGT, en los últimos años, ha realizado un esfuerzo en sus diferentes campañas por concienciar a la población de los efectos del alcohol y drogas en la conducción y los problemas que conlleva no respetar los límites de velocidad establecidos.

La nota de prensa publicada por la DGT el 21 de diciembre de 2016, indicaba que 1.912 conductores en una semana habían sido denunciados en los diferentes controles de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Del total de controles, 518 dieron positivo por drogas y 1.394 por alcohol. En la franja de edad entre los 18 y 24 años nos encontramos una alta accidentabilidad por consumo de alcohol y drogas. Lo mismo sucede con la velocidad, existe una alta accidentabilidad. De las 1417 pruebas de drogas realizadas 518 dieron positivo, siendo las drogas más consumidas el cannabis, la cocaína y las anfetaminas.

Respecto al consumo de alcohol la Guardia Civil realizó 127.892 pruebas de alcoholemia, 1.394 conductores dieron signos de consumo de alcohol (DGT, 2016).

Estas cifras son suficientes para realizar estudios científicos como el que se presenta en esta Tesis que aborden la problemática desde una perspectiva real, en la que los actores implicados expongan su punto de vista ante esta situación.



**CAPÍTULO III.**  
**La edad como factor de riesgo  
en la conducción**





## **CAPÍTULO III. LA EDAD COMO FACTOR DE RIESGO EN LA CONDUCCIÓN**

Esta investigación tiene como objeto de estudio a la persona, por ello, en este capítulo se va a hablar de la etapa adulta de la persona. Nos centraremos en las edades comprendidas entre los 18 y 35 años puesto que han sido objeto de estudio en esta investigación. Resulta interesante conocer la etapa de la vida de la adultez en cuanto a las características sociales, afectivas y cognitivas, cómo piensa, cómo actúa y cómo siente.

Continuaremos hablando en esta etapa de la vida en cuanto al consumo de alcohol y drogas. Para finalizar el capítulo se hablará de la velocidad en la conducción ya que en esta etapa de la vida es cuando se produce el mayor número de muertes por esta causa.

### **3.1. LA ETAPA DE LA ADULTEZ.**

El término adultez se refiere a las personas con edades comprendidas entre los 18 años y los 35 años, considerándose adultez temprana a aquellos adultos comprendidos entre los 18 y 25 años (Berger, 2009). En esta investigación se ha tomado este rango de edad por diferentes motivos:

- El interés que despiertan los conductores noveles. Interesa conocer la conducta que presentan respecto a la velocidad, el alcohol y drogas.
- El aumento de fallecimientos en el 2016 según informan las estadísticas de la DGT (2016). Se ha pasado de 114 fallecidos en el 2015 a 128 en el 2016.
- El elevado consumo de alcohol y drogas. El Informe de Alcohol, tabaco y drogas ilegales en España del 2016 indica que las drogas con mayor prevalencia de consumo, en los últimos 12 meses, son el alcohol con un 78%, los hipnosedantes con un 12%, seguidos del cannabis con un 9% y la cocaína con 2%. El inicio de consumo de bebidas alcohólicas se mantiene estable, en los 17 años, y el cannabis a los 19 años. Las

prevalencias de consumo mayores las presentan las edades comprendidas entre los 15 y 34 años.

- El aumento de fallecidos en la Comunidad Autónoma de Murcia en ocho más, según la Nota de Prensa sobre siniestralidad del 2016.
- La Nota de Prensa de 2016 sobre siniestralidad de la DGT indica que las distracciones, la velocidad inadecuada, no respetar las prioridades de paso y el cansancio o sueño son los principales factores que aparecen en los accidentes mortales o graves.
- Las agrupaciones de edades de la DGT. La DGT agrupa para sus estadísticas, en la mayoría de los casos, las edades de 0-14, 15-24, 25-34, 35-44, 45-54, 55-64, 65-74, 75-84, 85 y más.

El período comprendido entre los 18 años y los 35 años, en líneas generales, se caracteriza por una época de formación educativa universitaria, una gran receptividad a las corrientes sociales, ideologías, y una postergación del acceso al mundo laboral. Es una etapa donde el cuerpo tiene especial relevancia, así como el aspecto y la apariencia.

Esta etapa de la vida, suele caracterizarse por la ausencia de enfermedad, pero una elección errónea en lo referente a hábitos (consumo de alcohol y drogas) puede tener efectos nocivos sobre el desarrollo.

Asumir riesgos (exceder el límite de velocidad en la conducción, practicar deportes de alto riesgo o extremos) suele ser habitual a estas edades. Los riesgos pueden ser buenos (ir a estudiar fuera del país que conoces) o destructivos (infringir las normas de tráfico). Muchos de los riesgos que asumen se vinculan a la necesidad de estimulación y porque en parte buscan la aprobación de otros de su generación. En estas edades se tiende a minimizar los daños del comportamiento peligroso o a ignorar las consecuencias de un comportamiento de alto riesgo a favor de la obtención de beneficios instantáneos (Berger, 2009).

En la edad adulta, las capacidades intelectuales son aprovechadas en asuntos educativos, profesionales y en las relaciones interpersonales. Una característica que marca esta etapa según Berger (2009) es que “las conclusiones y las consecuencias importan mucho más” (p.30). Consideran que la mayor parte de las situaciones de la vida son provisionales (Berger, 2009).

Una relevancia particular tiene el pensamiento subjetivo. Este surge de las experiencias y percepciones de cada individuo, mientras que el pensamiento objetivo se rige por una lógica de carácter impersonal. Así el pensamiento lógico puede no adaptarse correctamente cuando se confronta socialmente. En estas edades el pensamiento subjetivo y el objetivo sufre sobrecruzamientos. El proceso de consolidación de las emociones con el mundo racional es complejo. Se está consolidando.

La capacidad de planificar, predecir, elaborar, es muy importante en el adulto. La flexibilidad cognitiva entendida como la perspectiva de cada persona para alcanzar soluciones, genera otras vías de soluciones, es fundamental. Es la comprensión de los diferentes puntos de vistas y las alternativas a una misma situación.

La flexibilidad cognitiva ofrece la oportunidad de modificar ideas y situaciones. Es imprescindible cuando nos trasladamos al mundo de los estereotipos. La flexibilidad minimiza los estereotipos sociales. No es difícil encontrar que las personas no reconozcan sus estereotipos. La amenaza del estereotipo supone la preocupación de que otra persona piense de nosotros mismos que no somos los suficientemente hábiles, inteligentes y diligentes (Berger, 2009). Esta amenaza del estereotipo puede resultar de vital importancia en esta investigación cuando lo vinculamos a la norma subjetiva de la teoría de la acción razonada de Azjen y Fishbein. Berger (2009) nos recuerda que “es muy probable que la amenaza del estereotipo surja cuando las circunstancias le recuerden a la persona que hay una posible amenaza manifiesta” (p. 35).

El pensamiento en la edad adulta no sigue una línea recta en el tiempo, más bien es un ir y venir hacia delante y hacia atrás. En general, se caracteriza por la flexibilidad y la orientación práctica. De esta manera, los adultos, son capaces de ir abandonando estereotipos e ir entrando en un proceso de adaptación que les permite un acercamiento más fiel a sí mismos y a la realidad.

El egocentrismo que guía la etapa de la adolescencia disminuye, lo que permite entrar a valorar determinados dilemas morales. Se desligan del núcleo familiar y pasan a interrogarse más allá de sí mismo. Ahora el mundo, la sociedad, la política comienzan a posicionarse, a ocupar un lugar.

Las necesidades de intimidad son comunes a todo el género humano, aunque la forma de alcanzarla varíe de una cultura a otra. La característica general del adulto es la diversidad en el ámbito social. Es la etapa del deseo de compartir la vida con alguien más.

La mayoría de personas en esta etapa se encuentran bien consigo mismas, ya que, es habitual que se consigan logros personales durante estos años. Esto no quita que un resto sienta inestabilidad y problemas emocionales.

Varias han sido las teorías que desde el punto de vista de las actitudes de la persona han intentado dar una explicación a los accidentes de tráfico. Una de ellas es la teoría de la homeostasis “se ha aplicado a diferentes ámbitos como el consumo de tabaco, sustancias tóxicas, riesgos laborales y a los accidentes de tráfico. En el tema de prevención de accidentes de tráfico la intervención desde esta teoría tendería a mantener los resultados en el intervalo óptimo: evitando los dos extremos considerados de riesgo” (Jariot y Capdevilla, 2009).

La teoría de la toma de decisiones de Näätänen y Summala en el 1976 (1976), introduce “los factores de riesgo subjetivo, motivos de riesgo y seguridad, comportamientos de inhibición, riesgo sugerido, factores de personalidad, la motivación como impulso, las expectativas, los deseos de cambio, la toma de decisiones, la acción y percepción del riesgo a la conducción segura” (Jariot y Capdevilla, 2009), es la que permitió elaborar una teoría de la toma de decisiones en relación con la conducción.

La teoría de la compensación del riesgo analiza el proceso mediante el cual se analizan los factores que intervienen en un accidente de tráfico e indica que el factor humano es el determinante en el accidente. Según esta teoría factores como la educación vial o las emociones son agentes que influyen en la siniestralidad.

Jariot y Capdevilla (2009) refiriéndose a los accidentes de tráfico indican que la teoría de la compensación del riesgo “se fundamenta en dos principios básicos: la percepción del riesgo. Y que altos niveles de percepción del riesgo se relacionan también con bajos niveles de comportamientos de riesgo” (p. 3). Aunque los trabajos de “Peters, Burraston y Mertz (2004) afirman que la emoción es la llave para modificar la percepción del riesgo” (Jariot y Capdevilla, 2009).

Los estudios de Bisquerra sobre la inteligencia emocional y la educación emocional han supuesto un avance en la comprensión del factor humano en los

accidentes de tráfico, “la conciencia emocional positiva, controlada, con alto nivel de capacidad social para generar emociones positivas, nos permite conocer sin prejuicios los factores de riesgo y desear aplicar las medidas de prevención más convenientes (Bisquerra, 2003)” (Jariot y Capdevilla, 2009, p.4).

Así, “la visión actual del cambio de actitudes defiende que la tendencia a comportarse de una manera determinada depende de la manera de pensar, de comportarse y de las emociones que acompañan a la manera de pensar y de actuar (Ajzen y Fishbein, 1980; Assum, 1997; Montané, Jariot y Rodríguez, 2007)” (p.4). El estudio de las características de la etapa de la edad adulta respecto a cómo se comportan las emociones, la manera de pensar y actuar, y sobre todo cómo trabajan las actitudes en la conducción facilitarían una comprensión del problema actual en seguridad vial. Los tres componentes de la actitud están íntimamente ligados por lo que es necesario estudios de la actitud que incluyan los tres componentes. “Los estudios de Ajzen y Fishbein (2005) constatan como la actitud y la conducta incluyen aspectos cognitivos como razonamiento, intención y planificación, aspectos relacionados con los hábitos y condicionamiento y de alguna forma también introduce aspectos emotivos que influyen en la previsión del comportamiento” (Jariot y Capdevilla, 2009).

### 3.2. LA EDAD ADULTA Y EL CONSUMO DE DROGAS Y ALCOHOL.

Las cifras aportadas por la DGT sobre siniestralidad en los últimos 10 años indican que hemos mejorado considerablemente, situándonos en el quinto país de la Unión Europea. España ha superado el objetivo planteado para el 2020 en el Plan Estratégico de Seguridad Vial (Lijarcio, 2015). La franja de edades comprendidas entre los 15 y los 35 años representan la primera causa de mortalidad en España y en el mundo, según el Instituto Nacional de Estadística y la OMS respectivamente.

El Observatorio Español de la Droga y las Toxicomanías realiza bianualmente encuestas y entrevistas sobre alcohol y drogas (OEDT) para edades comprendidas entre los 15 y 64 años. El objetivo es conocer la evolución desde 1995, sobre el consumo de drogas psicoactivas, el patrón de conducta del consumidor, y las características sociodemográficas.

El alcohol puede ser al mismo tiempo un entretenimiento, una forma de vida, y un mecanismo cultural importante. Los peligros del alcohol son muchos y variados.

La OMS, en su página web informa que cada año se producen 3,3 millones de muertes en el mundo debido al consumo de alcohol. Esto representa el 5,9% de muertes. Las edades comprendidas entre los 20 y 39 años representan un 25% de las defunciones por consumo de alcohol. El consumo de alcohol es el principal factor de riesgo para las muertes en varones de 15 a 49 años. Un 14,1% de los jóvenes de 15 a 24 años ha declarado beber alcohol intensamente, al menos, una vez al mes.

La DGT afirma que el 12% de los conductores españoles conducen bajo los efectos del alcohol y/o drogas (DGT, 2015). El Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses en el año 2015, indicaba que el 53,04% de los conductores que fallecieron en España presentaban sustancias en su cuerpo, en un 73,09% habían consumido alcohol.

Entre las drogas halladas la cocaína, el cannabis y los opiáceos son los más consumidos.

Sabemos que el problema de la conducción y el consumo de alcohol y drogas es multicausal y, por tanto, difícil de abordar. Por tanto, resulta interesante realizar investigaciones que arrojen luz sobre esta problemática (Lijarcio, 2015).

Las drogas con mayor prevalencia de consumo, en el último año, son el alcohol (78,6%), el tabaco (40,7%) y los hipnosedantes (12,2%), seguidos del cannabis (9,2%) y la cocaína (2,2%). Comparado con otros años aumenta el consumo de hipnosedantes y alcohol y se consolida el policonsumo donde el alcohol tiene un papel primordial.

La edad de inicio es de 16,7 años para el alcohol, seguido del cannabis 18,6 años y de los hipnosedantes 35,2 años. Las prevalencias de consumo son mayores para las edades comprendidas entre los 15 y 34 años, salvo en el caso de los hipnosedantes, cuyo uso se incrementa a partir de los 35 años.

En cuanto a las diferencias de género, existe un mayor consumo entre los hombres. En el caso de la cocaína los hombres triplican en consumo a las mujeres (Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, 2016).

El alcohol es la sustancia psicoactiva más consumida. El 78,9% ha consumido alcohol en 2016. En el último año se ha emborrachado el 21,4% de los españoles entre 15 y 64 años. La franja de edad de mayor consumo se sitúa entre los 15 y 34 años (Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, 2016).

Las mujeres duplican en consumos de hipnosedantes a los hombres. Respecto al cannabis desciende ligeramente nuevamente entre la población en general. El pico más alto de consumo se sitúa en las edades comprendidas entre los 15 y 24 años. Los chicos casi doblan en consumo a las chicas (Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, 2016).

La edad media de consumo de cocaína se sitúa en los 21,3 años, siendo los jóvenes y los hombres los que presentan un mayor consumo. Las edades de más consumo se encuentran entre los 25 y 34 años. La edad de inicio para la heroína es de 21,5 años. Los consumos de éxtasis y anfetaminas se mantienen estables y con prevalencias bajas (Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, 2016).

Respecto al consumo de alcohol y/o drogas en conductores nos encontramos que el 12% de españoles que conducen coche han consumido alguna droga y/o alcohol, antes de conducir, y el 9,3% han tenido un consumo de drogas reciente con o sin alcohol. Un 9,8% de los conductores han tenido un consumo reciente de drogas con o sin alcohol. Un 4,7% de los conductores presentaron consumos por encima de 0,05 miligramos por litro de aire y un 4,3% dieron positivo al test de alcohol (>0,05 mg/l de aire espirado) sin consumo de drogas. Un 10,2% de los conductores presentaron consumo reciente de drogas aunque no habían tomado alcohol. Las drogas encontradas de mayor consumo son el cannabis y la cocaína (DGT, 2015).

Según el Plan Nacional de Drogas (2015) en el año 2014 el número total de detenciones por tráfico de drogas fue de 21.581. El número de detenciones en los últimos tres años muestra una tendencia a la baja, siendo las detenciones por cannabis las que suponen el mayor porcentaje, un 56% sobre el total de 13.483 detenciones.

Las sentencias condenatorias en España por delitos contra la seguridad vial han sido de 92.682 en 2014, son 9.300 más que en el año anterior, esto supone un incremento en un 11%. El 38,4% de las 241.039 sentencias condenatorias dictadas en España ha sido por delitos contra la seguridad vial.

El volumen de sentencias condenatorias por conducir bajo los efectos de las drogas y el alcohol se incrementaron exponencialmente, unas 4.800 más que en 2013. Durante el año 2014 se realizaron 493 acusaciones y 454 sentencias condenatorias por exceso de velocidad punible según el artículo 379.1 del Código Penal.

Durante el 2014 se han realizado un total de 104.092 expedientes administrativos por alcohol y drogas, 94.638 expedientes administrativos por alcohol y 9.454 expedientes administrativos por drogas.

En lo que se refiere a conducción temeraria según el artículo 380 del Código Penal, se han realizado 1.868 acusaciones y 1.798 sentencias. Las condenas por conducción bajo los efectos de alcohol y otras drogas fueron 58.607.

Disminuir la conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas es el gran reto de la seguridad vial en España, y es el reto del Plan de Acción sobre Drogas 2013-2016, también el de la Estrategia de la Unión Europea en materia de lucha contra la droga para el periodo 2013-2020. La Comunidad Autónoma de Murcia dispone de un Plan sobre Adicciones 2015-2020 cuyo reto también es bajar la siniestralidad por consumo de alcohol y drogas.

El Proyecto del Observatorio Europeo de las Drogas y de las Toxicomanías (OEDT) tiene como objetivo facilitar información sobre todas aquellas actividades que se desarrollen en la Unión Europea para disminuir el consumo de drogas. Entre sus prioridades se encuentra: la intervención en la primera infancia, campañas de divulgación y difusión, planes escolares de educación y programas extra escolares para jóvenes, entre otros muchos.

El Plan de Acción sobre Drogas 2013-2016 indica la carencia legal respecto a Europa en materia de alcohol y drogas. En dicho plan se indica que “en España no existe una Legislación a nivel nacional sobre el consumo de alcohol. Durante varias legislaturas se han propuesto anteproyectos e informes que no han fructificado finalmente en una ley o normativa básica a nivel nacional” (Plan Nacional sobre Drogas, 2013-2016).

Durante esta Legislatura la Comisión Mixta para el Estudio del Problema de las Drogas en una ponencia ha aprobado un informe sobre las perspectivas de futuro en el abordaje de las actuales y nuevas adicciones en donde entre sus recomendaciones destaca “Impulsar un amplio debate social sobre los riesgos que



entraña el consumo de alcohol entre los menores, siguiendo el modelo de sensibilización que ha permitido la aceptación social de las Leyes de prevención del tabaquismo, con la participación de las entidades sociales y las sociedades científicas” (p. 5).

A nivel nacional la legislación existente es la contenida en el Código Penal, los delitos contra la seguridad del tráfico en sus artículos 379 y 383, siendo en este caso la seguridad vial competencia del Ministerio del Interior a través de la DGT.

Son las Comunidades Autónomas las que legislan y aplican las diferentes normativas.

Si nos comparamos con otros países de la Unión Europea nos encontramos que la venta de alcohol está sujeta a numerosas restricciones y es necesario poseer una licencia tal y como ocurre en Francia, Reino Unido, Italia y Holanda, o es a través y en algún caso a través de un monopolio como sucede en Suecia. Según el Plan Nacional de Drogas (2015) en el caso de España y Alemania no existe ningún tipo de control ni para la producción ni para la venta. Se indica que se prohíbe la venta de alcohol para menores de edad pero el seguimiento es escaso.

En la mayoría de los países de la Unión Europea existen restricciones relacionadas con el sitio de venta, el lugar, etc.

En España existen restricciones pero las ponen las Comunidades autónomas no existiendo una legislación nacional que regule en todo el territorio nacional.

Existe un consenso en los países europeos de exigir cero consumo de alcohol si se va a conducir.

Para concluir indicar que el consumo de alcohol per cápita en España se encuentra por debajo de la media de la UE, aunque seguimos estando en un alto consumo. También nos encontramos alejados de lo que se hace en Europa en cuanto a políticas ambientales en cuanto a la venta, publicidad y alcoholemia permitida.

### 3.3. LA EDAD ADULTA Y LA VELOCIDAD EN LA CONDUCCIÓN.

Los límites de velocidad se establecieron en 1973, debido a la falta de combustible. Para racionar el consumo se establecieron límites de velocidad.

La experiencia es que cuando se reducen los límites de velocidad la accidentabilidad disminuye y el tipo de lesiones que se producen son menos graves.

La Fundación CEA, trabaja todo lo relacionado con la seguridad vial, haciendo especial hincapié en temas como la velocidad. A través de su página web presentan sus trabajos e informes. El objetivo es reducir la siniestralidad en España.

La Fundación CEA indica que la mayoría de los estudios muestran que el factor humano es el principal causante de los accidentes. Continúa diciendo que en cuanto a la conducta, los conductores, se pueden clasificar en función de cómo conducen. Por ello, existen conductores responsables e irresponsables que no cumplen con la legalidad vigente y hacen caso omiso de las señales de tráfico, incumplen sistemáticamente las normas de circulación como superar los límites de velocidad establecidos o no abrocharse el cinturón de seguridad.

La DGT en sus estadísticas de 2015, indica que la velocidad excesiva o inadecuada, el consumo de alcohol y drogas junto con las distracciones al volante son las tres causas de accidente más común. Siguiendo el documento informativo sobre la velocidad de la DGT (2014) nos encontramos que “se calcula que este factor de riesgo se relaciona directamente con 1 de cada 5 accidentes con víctimas. Cuando existe velocidad excesiva, la proporción de accidentes mortales es un 60% superior a cuando no lo hay” (p. 8).

Siendo el documento informativo sobre velocidad de la DGT (2014), las leyes de la física explican que un coche en movimiento acumula energía cinética. Esta energía aumenta en función de la velocidad y el peso del coche. Por ello, circular con un coche a unos kilómetros por hora por encima de lo permitido en la vía significa que se acumula una gran cantidad de energía cinética extra. Los daños que se pueden causar tanto en el coche como en la persona están relacionados con la energía cinética acumulada. A modo de ejemplo, nos encontramos que una colisión contra un objeto rígido, el impacto de puede

compararse con saltar de un edificio. Así, una colisión a 120 kilómetros por hora equivaldría a saltar desde una planta 14 de un edificio.

La velocidad influye también cuando se atropella a un peatón. “A 30 km/h tan sólo el 5% de los peatones atropellados fallecerá a consecuencia del accidente, mientras que a 50 km/h la proporción de muertos se aproxima al 50%” (DGT, 2014). A partir de los 30 kilómetros por hora y hasta los 55 kilómetros por hora la probabilidad de causar una discapacidad es muy alta. Si la velocidad supera los 80 kilómetros por hora el 100% de las personas fallecerán.

Una velocidad inadecuada, que no se adaptase al tipo de vida, la meteorología, y/o a las condiciones físicas del conductor no permitirá controlar el coche y la probabilidad de accidente será muy alta.

La DGT ha calculado que disminuir un kilómetro por hora la velocidad supondría bajar la accidentabilidad un 3%.

Frente a los datos expuestos, muchos conductores siguen considerando que las limitaciones de velocidad en muchas vías son exageradas y se podría conducir a más velocidad. Luis Montoro (2001) cuando habla del factor humano indica que conforme aumenta la velocidad es más complicado evaluar lo que sucede alrededor disminuyendo la calidad de la información y la cantidad de información que se puede procesar. Esto afecta a la toma de decisiones, se reduce el tiempo que se puede dedicar a tomar una decisión acertada. Por lo tanto, todo lo anterior afecta a la ejecución en la conducción. La probabilidad de realizar maniobras incorrectas aumenta de manera exponencial.

Los procesos perceptivos y la velocidad están íntimamente ligados. Cuando se aumenta la velocidad disminuye la campimetría perdiendo la visión lateral, tan importante en la conducción. Según la DTG en el documento informativo sobre la velocidad (2014) cuando se aumenta excesivamente la velocidad “las imágenes laterales pasan a tal velocidad que el ojo es incapaz de captarlas y sólo ves con nitidez el centro de la imagen” (p. 17). A mayor velocidad, menor capacidad de análisis, menos capacidad de reacción y mayor probabilidad de tener un accidente.



**SEGUNDA PARTE**  
**MARCO METODOLÓGICO**



**CAPÍTULO IV.**  
**Metodología del estudio empírico**





## CAPÍTULO IV. METODOLOGÍA DEL ESTUDIO EMPÍRICO

Este capítulo presenta la metodología del estudio empírico que nos permitirá comprobar los objetivos de esta investigación, los cuales se concretan en hipótesis de investigación. Para ello, en primer lugar se enumeran los objetivos a alcanzar, con su correspondiente hipótesis. A continuación se describe el método de trabajo, el sistema de recogida de información y, la descripción de las variables referidas a los objetivos y las hipótesis planteadas.

### 4.1. OBJETIVOS E HIPÓTESIS.

En este epígrafe se exponen los objetivos a alcanzar y las hipótesis en las que se concreta cada uno de los objetivos específicos enumerados.

El objetivo principal de esta Tesis doctoral es aplicar la teoría de la conducta planificada en la seguridad vial en función de tres detonantes: la velocidad, el alcohol y las drogas.

Este objetivo general se desglosa en los siguientes objetivos específicos, y cada uno de ellos se concreta en una hipótesis de trabajo.

- › Objetivo 1. Analizar, en población adulta, la conducta planificada (actitudes, percepción de control, normas subjetivas, e intención) para:  
Respetar los límites de velocidad.  
Evitar conducir bajo los efectos del alcohol y/o drogas
  - ↳ Hipótesis 1. Existen diferencias significativas en la conducta planificada de los adultos (por edad) en respetar los límites de velocidad y evitar conducir bajo los efectos del alcohol y/o drogas.
  
- › Objetivo 2. Evaluar si existen diferencias en función del sexo en actitud, percepción de control, norma subjetiva e intención respecto al respeto:  
Los límites de velocidad.  
Evitar conducir bajo los efectos de alcohol/drogas.

- ↳ Hipótesis 2. Existen diferencias significativas en función del sexo en actitud, percepción de control, norma subjetiva y percepción respecto al respeto a los límites de velocidad y evitar conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas.
  
- › Objetivo 3. Evaluar si existen diferencias en función de la frecuencia de conducción entre semana en actitud, percepción de control, norma subjetiva e intención respecto:  
Los límites de velocidad.  
Evitar conducir bajo los efectos de alcohol/drogas.
  - ↳ Hipótesis 3. Existen diferencias significativas en función de la frecuencia de conducción entre semana en actitud, percepción de control, norma subjetiva e intención respecto a los límites de velocidad y a evitar conducir bajo los efectos de alcohol/drogas.
  
- › Objetivo 4. Evaluar si existen diferencias en función del número de traslados durante el fin de semana en actitud, percepción de control, norma subjetiva e intención:  
Los límites de velocidad.  
Evitar conducir bajo los efectos de alcohol/drogas.
  - ↳ Hipótesis 4. Existen diferencias en función del número de traslados durante el fin de semana en actitud, percepción de control, norma subjetiva e intención respecto a los límites de velocidad y a evitar conducir bajo los efectos de alcohol/drogas.
  
- › Objetivo 5. Evaluar si existen diferencias en función del número de accidentes sufridos/ conocidos en actitud, percepción de control, norma subjetiva e intención respecto:  
Los límites de velocidad  
Evitar conducir bajo los efectos de alcohol/drogas
  - ↳ Hipótesis 5. Existen diferencias significativas en función del número de accidentes sufridos/conocidos en actitud, percepción de control, norma subjetiva e intención respecto a los límites de velocidad y a evitar conducir bajo los efectos de alcohol/drogas.

- › Objetivo 6. Analizar si el número de anuncios vistos influye en la actitud, percepción de control, norma subjetiva, intención y conducta:  
Los límites de velocidad.  
Evitar conducir bajo los efectos de alcohol/drogas.
  - ↳ Hipótesis 6. El número de anuncios vistos influye en la actitud, percepción de control, norma subjetiva, intención y conducta respecto a los límites de velocidad y a evitar conducir bajo los efectos de alcohol/drogas.
  
- › Objetivo 7. Analizar el peso específico de cada componente de la conducta planificada:  
Respeto de los límites de velocidad y de esta intención sobre la conducta de conducción por encima del límite de velocidad.  
Evitar conducir bajo los efectos de alcohol/droga y de esta intención sobre la conducta de conducción bajo estos efectos
  - ↳ Hipótesis 7. La conducta planificada se compone de cuatro factores: actitud, percepción de control, norma subjetiva, e intención.
  
- › Objetivo 8. Analizar la relación entre la norma subjetiva derivada del visionado de anuncios de velocidad y la norma subjetiva de velocidad.
  - ↳ Hipótesis 8. Existe una relación entre la norma subjetiva derivada del visionado de anuncios de velocidad y la norma subjetiva de velocidad.
  
- › Objetivo 9. Analizar la relación entre la actitud derivada del visionado de anuncios de velocidad y la actitud de velocidad.
  - ↳ Hipótesis 9. Existe una relación entre la actitud derivada del visionado de anuncios de velocidad y la actitud de velocidad.
  
- › Objetivo 10. Analizar la relación entre la percepción de control derivada del visionado de anuncios de velocidad y la percepción de control de velocidad.
  - ↳ Hipótesis 10. Existe una relación entre la percepción de control derivada del visionado de anuncios de velocidad y la percepción de control de velocidad.

- › Objetivo 11. Analizar la relación entre la intención derivada del visionado de anuncios de velocidad y la intención de velocidad.
  - ↳ Hipótesis 11. Existe una relación entre la intención derivada del visionado de anuncios de velocidad y la intención de velocidad.
  
- › Objetivo 12. Analizar la relación entre la norma subjetiva derivada del visionado de anuncios de consumo y la norma subjetiva de consumo.
  - ↳ Hipótesis 12. Existe una relación entre la norma subjetiva derivada del visionado de anuncios de consumo y la norma subjetiva de consumo.
  
- › Objetivo 13. Analizar la relación entre la actitud derivada del visionado de anuncios de consumo y la actitud de consumo.
  - ↳ Hipótesis 13. Existe una relación entre la actitud derivada del visionado de anuncios de consumo y la actitud de consumo.
  
- › Objetivo 14. Analizar la relación entre la percepción de control derivada del visionado de anuncios y la percepción de control de consumo.
  - ↳ Hipótesis 14. Existe una relación entre la percepción de control derivada del visionado de anuncios y la percepción de control de consumo.
  
- › Objetivo 15. Analizar la relación entre la intención derivada del visionado de anuncios consumo y la intención de consumo.
  - ↳ Hipótesis 15. Existe una relación entre la intención derivada del visionado de anuncios consumo y la intención de consumo.

#### 4.2. ESTRATEGIA DE MUESTREO

La población objeto de estudio comprende a los adultos desde 18 años hasta 35 años residentes en la Región de Murcia. De modo que quedan fuera los menores de edad, por no tener capacidad legal para conducir, consumir alcohol y drogas. Tampoco se incluyen a personas mayores porque nuestro estudio se centra en la población juvenil, la más expuesta a los riesgos que conlleva la combinación de los tres elementos descritos: conducción, alcohol y drogas.

Los datos se han recopilado en un trabajo de campo diseñado

específicamente para la investigación aquí descrita, realizado en los meses de febrero y marzo de 2017.

Para contactar con los entrevistados se pusieron varios anuncios en el Campus Virtual de la Universidad en varias asignaturas de diferentes titulaciones, con el objetivo de obtener una muestra variada (ADE, educación infantil y educación primaria, enfermería). Además, se contó con la colaboración de un profesor de la Universidad de Murcia para contar con respuestas de estudiantes de otra universidad de la Región.

El cuestionario se administró mediante un enlace a un formulario de Google Drive. Este sistema permite diseñar el formulario de modo que no se pueda dejar ninguna pregunta sin contestar y además, como la base de datos se construye automáticamente se elimina el riesgo de cometer errores en la tabulación de los datos.

Una vez recogidos los datos en el proceso de depuración se eliminaron las respuestas de tres individuos por tener menos de 18 años (tégase en cuenta que en España se puede obtener el permiso de conducción de motocicletas a partir de los 16 años).

Para garantizar el anonimato de los datos no se pidió a los entrevistados su correo electrónico ni su nombre, de modo que se respetó en todo momento la protección de sus datos personales, de acuerdo con la Ley Orgánica de Protección de Datos Personales.

*Tabla 1.* Ficha Técnica del Estudio.

<b>Tipo de encuesta realizada:</b>	Online con cuestionario estructurado
<b>Universo:</b>	Residentes en la Región de Murcia
<b>Tamaño de la Muestra:</b>	243 brutos, 241 válidos
<b>Error muestral:</b>	±6,3% (en el supuesto de extracción aleatoria)
<b>Nivel de confianza:</b>	95%
<b>Dispersión:</b>	$p = q = 0,5$
<b>Procedimiento muestral:</b>	Aleatorio
<b>Trabajo de campo:</b>	De abril a mayo de 2017

De 243 cuestionarios, tras el primer proceso de chequeo quedaron 241 válidos (comprobación de que los cuestionarios estaban bien cumplimentados y que los individuos cumplían los requisitos exigidos), quedaron 241 lo que al 95% de confianza supone un error muestral de  $\pm 6,3\%$ .

#### 4.3. MÉTODO DE RECOGIDA DE LA INFORMACIÓN

Para recoger los datos necesarios para llevar a cabo la investigación se acudió directamente a las personas objeto de estudio, los jóvenes de la Región, dado que tratamos de confirmar lo estudiado en el marco teórico así como lo publicado por la Dirección General de Tráfico en cuanto a la explosiva combinación entre conducción, velocidad, alcohol y drogas. De acuerdo con la información facilitada por la DGT son los jóvenes los que más accidentes tienen como consecuencia de malas praxis al volante.

Para ello se ha utilizado un cuestionario estructurado y cerrado (en la mayoría de preguntas realizadas). De hecho, son numerosas las investigaciones relevantes en este campo que han utilizado este sistema obteniendo resultados satisfactorios. No obstante en este caso los datos se han recogido telemáticamente y por el propio entrevistado.

Otros métodos de recogida de información han sido descartados por diferentes motivos. Así, desecharnos la observación debido a la imposibilidad de observar el comportamiento de los entrevistados ante las circunstancias objeto de estudio, más allá de las estadísticas de la DGT, dado que lo que queríamos comprobar es la aplicación de la teoría de la conducta planificada, la cual solo puede ser verificado por la declaración del entrevistado.

Por su parte, la experimentación también ha sido descartada por los siguientes motivos: Imposibilidad de obtener resultados de variables subjetivas como las actitudes, las percepciones, las normas subjetivas; por la dificultad para diseñar un modelo que tuviese una mínima validez externa; el presupuesto disponible; imposibilidad de disponer de espacio y tiempo para simular las condiciones requeridas en el estudio realizado.

#### 4.4. INSTRUMENTO DE MEDIDA: CUESTIONARIO Y VARIABLES

El cuestionario que se ha utilizado para obtener la información necesaria para el trabajo empírico relacionado con las hipótesis presentadas en los epígrafes anteriores se encuentra disponible en el capítulo de “anexos” localizado en el último apartado de esta Tesis. La estructura, contenido y redacción del mismo tiene como finalidad facilitar la comprensión del mismo por parte de los entrevistados. Antes de su versión final, el cuestionario fue sometido a varias pruebas:

- a) Validación por un grupo de expertos. La primera versión del cuestionario fue evaluada por cuatro profesores de Psicología y Comportamiento del Consumidor de diversas universidades españolas. Estos expertos comprobaron si los constructos eran completos y si los ítems estaban bien formulados. La versión final de cuestionario incluye sus consideraciones.
- b) Prueba piloto con estudiantes de Administración y Dirección de Empresas de la UCAM, para verificar la redacción de los ítems, evitando ambigüedades y redundancias.
- c) Además, se pasó a un grupo pequeño de personas que volvieron a comprobar la legibilidad de las preguntas y su interpretación en el mismo sentido que los autores de esta investigación.

Teniendo en cuenta las consideraciones enumeradas en los párrafos anteriores, se modificaron las preguntas problemáticas y se construyó el cuestionario definitivo el cual se adjunta al final de este documento.

El cuestionario incluye escalas de intervalo tipo Likert de 7 puntos en las que 1 la calificación más baja y 7 la más alta, por lo que el punto intermedio se sitúa en 4. También incluye algunas preguntas abiertas y categóricas.

A su vez, se ha dividido el cuestionario en tres bloques:

- Bloque I. Compuesto por dos preguntas demográficas, edad y sexo del entrevistado (dado que lo que nos interesa es conocer la conducta planificada en jóvenes).
- Bloque II. Conducción. Compuesto por varias preguntas en las que se pide saber si tiene carnet de conducir, la frecuencia con la que conduce,

si lo hace con coche propio y el número de traslados realizados en fin de semana.

- Bloque III. Preguntas que relacionan la conducción con la velocidad, el alcohol y las drogas. Este bloque es el centro de la investigación y contiene las cuestiones relativas a la conducta planificada, lo que nos permitirá dar respuesta a los objetivos e hipótesis planteados. Estos aspectos se cruzarán entre sí y con el resto de variables para comprobar el grado de cumplimiento de los objetivos e hipótesis planteados en la investigación.

A continuación se especifican las preguntas y escalas utilizadas para la medición de las variables consideradas en el mismo orden que aparecen en el cuestionario final realizado, que servirán para validar o rechazar las hipótesis planteadas.

#### 4.4.1. Datos de clasificación.

Tabla 2. Datos de clasificación.

Ítems	Pregunta
Edad (respuesta abierta)	[1]
Sexo (Varón, Mujer)	[2]

#### 4.4.2. Conducción.

Como se ha comentado anteriormente hemos preguntado sobre los hábitos de conducción con varias preguntas.

Tabla 3. Conducción.

Ítems	Pregunta
¿Tiene carnet de conducir? (Sí, No)	[3]
Conduce: 1, todos los días, 2, 3-4-veces semana, 3, Fin de semana, 4, esporádicamente, 5, no conduce.	[4]
¿Conduce coche propio? Sí, No	[5]
Número de traslados por semana de viernes noche a domingo noche por ocio (respuesta abierta).	[6]



**4.4.3. Frecuencia conducción: velocidad, drogas y alcohol.**

En este apartado pretendemos conocer la conducta manifiesta del individuo, dado que en comportamiento del consumidor no siempre coincide lo planificado con lo realizado.

*Tabla 4.* Frecuencia conducción: velocidad, drogas y alcohol

Ítems	Pregunta
¿ Con qué frecuencia has conducido con exceso de velocidad?	[7]
¿Con qué frecuencia has conducido bajo los efectos del alcohol y/o drogas?	[8]

Se trata de dos preguntas categóricas con cuatro posibles respuestas: (1), Nunca, (2) 3-4 veces último mes, (3), 3-4 veces en la última semana, (4) Todos los días.

**4.4.4. Número de accidentes**

En el siguiente grupo de preguntas se pide al entrevistado que indique el número de accidentes en función de velocidad, alcohol y drogas. Se trata de una pregunta abierta, en la que hay que contestar la cantidad.

*Tabla 5.* Número de accidentes.

Ítems	Pregunta
Número de accidentes propios sufridos por conducción con exceso de velocidad	[9]
Número de accidentes como espectador o conocidos provocados por conducción con exceso de velocidad	[10]
Número de accidentes propios sufridos por conducción bajo consumo de alcohol y/o drogas	[11]
Número de accidentes como espectador o conocidos provocados por conducción bajo consumo de alcohol y/o drogas	[12]

#### 4.4.5. Anuncios de la Dirección General de Tráfico.

En este grupo de preguntas se pretende conocer si los entrevistados han visto los anuncios de la DGT sobre el tema objeto de estudio de esta investigación. Son preguntas abiertas para que indiquen la cantidad de anuncios que han visto los entrevistados.

Tabla 6. Cantidad de anuncios vistos.

Ítems	Pregunta
¿Cuántos anuncios publicitarios recuerdas haber visto en la última semana sobre los efectos del exceso de velocidad en la conducción?	[13]
¿Cuántos anuncios publicitarios recuerdas haber visto en la última semana sobre los efectos del consumo de alcohol y/o drogas en la conducción?	[14]

#### 4.4.6. Impacto de los anuncios de la DGT en la conducta sobre velocidad.

En las siguientes preguntas se trata de contrastar el impacto de los anuncios de la DGT en respetar los límites de velocidad. Estas preguntas son tipo Likert de 7 puntos.

Tabla 7. Impacto de los anuncios sobre velocidad.

Ítems	Pregunta
Estos anuncios publicitarios han hecho que conduzcas dentro de los límites de velocidad.	[15]
Los anuncios de la DGT hacen que considere más peligroso conducir por encima del límite de velocidad.	[16]
Los anuncios de la DGT hacen que las personas que me importan consideren que debo conducir dentro del límite de velocidad.	[17]
Los anuncios de la DGT hacen que esté más motivado para conducir dentro del límite de velocidad.	[18]
Los anuncios de la DGT hacen que vaya a intentar conducir dentro de los límites de velocidad establecidos durante las próximas 2 semanas.	[19]

#### 4.4.7. Impacto de los anuncios de la DGT en la conducta sobre consumo de alcohol y/o drogas.

Las siguientes preguntas son como las del grupo anterior, pero ahora referidas al impacto de los anuncios de la DGT sobre consumo de drogas y/o alcohol y conducción.

Tabla 8. Impacto de los anuncios sobre el consumo de alcohol y/o drogas.

Ítems	Pregunta
Estos anuncios publicitarios han hecho que no conduzcas bajo los efectos de alcohol y/o drogas.	[20]
Los anuncios de la DGT hacen que considere más peligroso conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas.	[21]
Los anuncios de la DGT hacen que las personas que me importan consideren que no debo conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas.	[22]
Los anuncios de la DGT hacen que esté más motivado para evitar conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas.	[23]
Los anuncios de la DGT hacen que vaya a intentar evitar conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas.	[24]

#### 4.4.8. Conducta planeada.

En las siguientes preguntas se trata de verificar la conducta y los límites que pone el individuo. Para ello se establece una pregunta base con siete respuestas en escala de diferencial semántico de siete puntos.

Tabla 9. Respeto de los límites de velocidad I.

Ítems	Pregunta
Para mí, conducir dentro de los límites de velocidad establecidos es:	
Muy difícil                      Muy fácil	[25.1]
No importante                Muy importante	[25.2]
Muy desagradable            Muy agradable	[25.3]
Muy estresante                Muy relajante	[25.4]
Muy inútil                      Muy útil	[25.5]
Muy peligroso                Muy beneficioso	[25.6]
Muy absurdo                  Muy inteligente	[25.7]

En las siguientes cuestiones se sigue interrogando sobre los límites de velocidad, en escala tipo Likert de 7 puntos, desde “No de acuerdo” hasta “Total Acuerdo”.

Tabla 10. Respeto de los límites de velocidad II.

Ítems	Pregunta
La mayoría de las personas que me importan piensan que debería conducir dentro de los límites de velocidad establecidos.	[26]
Si quisiera, podría conducir dentro de los límites de velocidad establecidos.	[27]
He pensado en conducir dentro de los límites de velocidad establecidos.	[28]
La mayoría de las personas que me importan quieren que conduzca dentro de los límites de velocidad establecidos.	[29]
Estoy motivada para conducir dentro de los límites de velocidad establecidos las próximas dos semanas porque esto es lo que la mayoría de las personas que me importan esperan de mí.	[30]
Voy a intentar conducir dentro de los límites de velocidad establecidos durante las próximas 2 semanas.	[31]
Creo que puedo controlar el conducir dentro de los límites de velocidad establecidos durante las próximas 2 semanas no estoy de acuerdo /1/2/3/4/5/6/7 estoy de acuerdo.	[32]
El hecho de conducir dentro de los límites de velocidad establecidos durante las próximas 2 semanas depende totalmente de mí.	[33]
Haré un esfuerzo para conducir dentro de los límites de velocidad establecidos durante las próximas 2 semanas.	[34]
Creo que soy capaz de conducir dentro de los límites de velocidad establecidos durante las próximas 2 semanas.	[35]
La mayoría de las personas que me importan tienen expectativas de que conduzca dentro de los límites de velocidad establecidos durante las próximas 2 semanas.	[36]
No tengo dificultades para conducir dentro de los límites de velocidad establecidos las próximas 2 semanas.	[37]
Intentaré conducir dentro de los límites establecidos de velocidad durante las próximas 2 semanas.	[38]

Las siguientes cuestiones son idénticas a las anteriores pero ahora referidas a la combinación de conducción con drogas y/o alcohol.

Tabla 11. Conducción bajo efectos alcohol y/o drogas I.

Ítems		Pregunta
Para mi, evitar conducir bajo los efectos del alcohol y/o drogas es:		
Muy difícil	Muy fácil	[39.1]
No importante	Muy importante	[39.2]
Muy desagradable	Muy agradable	[39.3]
Muy estresante	Muy relajante	[39.4]
Muy inútil	Muy útil	[39.5]
Muy peligroso	Muy beneficioso	[39.6]
Muy absurdo	Muy inteligente	[39.7]

Las siguientes cuestiones, son en escala tipo Likert de 7 puntos, desde “No de acuerdo” hasta “Total Acuerdo”.

Tabla 12. Conducción bajo efectos alcohol y/o drogas II.

Ítems	Pregunta
La mayoría de las personas que me importan piensan que no debería conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas en las próximas dos semanas.	[40]
Si quisiera, podría no conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas en las próximas 2 semanas.	[41]
He pensado en no conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas.	[42]
La mayoría de las personas que me importan no quieren que conduzca bajo los efectos de alcohol y/o drogas.	[43]
Estoy motivada para no conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas durante las próximas dos semanas porque esto es lo que la mayoría de las personas que me importan esperan de mí.	[44]
Voy a intentar no conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas 6 veces durante las próximas 2 semanas.	[45]
Creo que pueda controlar el evitar conducir bajo los efectos de	

alcohol y/o drogas las próximas 2 semanas.	[46]
El hecho de no conducir bajo los efectos de alcohol y/o durante las próximas 2 semanas depende totalmente de mí.	[47]
Haré un esfuerzo para no conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas durante las próximas 2 semanas.	[48]
Creo que soy capaz de no conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas durante las próximas 2 semanas.	[49]
La mayoría de las personas que me importan tienen expectativas de que no conduzca bajo los efectos de alcohol y/o drogas durante las próximas 2 semanas.	[50]
No tengo dificultades para no conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas las próximas 2 semanas.	[51]
Intentaré no conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas las próximas 2 semanas.	[52]

#### 4.5. TÉCNICAS UTILIZADAS PARA EL CONTRASTE DE HIPÓTESIS.

En función del tipo de hipótesis a contrastar se han utilizado diferentes test con el software de análisis estadístico SPSS v21 para Windows.

Así se ha procedido en primer lugar a realizar un análisis descriptivo de los datos calculando los estadísticos descriptivos más importantes para tener una primera aproximación al comportamiento de los individuos encuestados.

También se ha realizado análisis correlacional entre las variables según las hipótesis planteadas.

Para el caso de contraste de igualdad de medias se ha partido de que las poblaciones a comparar tienen la misma media. El procedimiento más habitual cuando se quieren comparar dos poblaciones es el test T de Student y cuando se quieren comparar más de dos poblaciones es el análisis de la varianza, conocido como ANOVA. Para aplicar estos test es necesario que se cumplan varias condiciones: que los valores de las variables sigan una distribución normal en todas las subpoblaciones a comparar, que la variabilidad de la variable sea igual en las subpoblaciones a comparar.

En el caso de nuestro estudio, no se cumple ninguno de los criterios señalados en el párrafo anterior, por lo que se ha recurrido a técnicas “no

paramétricas”, y al disponer de muestras independientes hemos empleado los test de U de Mann-Whitney (también llamado test de Mann-Whitney-Wilcoxon), para el caso de que la comparación se realice entre dos poblaciones y el test de Kruskal Wallis, en el caso de que la comparación se realice entre más de dos poblaciones. También se han utilizado tablas de contingencia y chi cuadrado para evaluar las diferencias entre variables nominales, analizando la magnitud de estas diferencias a través del estadístico PHI.

Para el caso de comprobación de los componentes del modelo de conducta planificada se ha realizado un análisis de componentes principales.





**CAPÍTULO V.**  
**Resultados**



## CAPÍTULO V. RESULTADOS.

En este capítulo se exponen los resultados del estudio empírico realizado que permiten verificar los objetivos específicos propuestos en esta Tesis

### 5.1. ANÁLISIS DESCRIPTIVO.

En primer lugar se presenta el análisis descriptivo de los datos, que nos permite tener una visión de conjunto y sencilla de los resultados.

	Recuento	Media	Desviación estándar	Mediana	Moda	Mínimo	Máximo	Percentil 25	Percentil 95
1. Edad	243	22,01	3,50	21,0	20,0	15,0	35,0	20,0	29,0
13. Cuántos anuncios publicitarios recuerdas haber visto en la última semana sobre los efectos del exceso de velocidad en la conducción	243	2,30	8,00	1	0	0	100	0	5
14. Cuántos anuncios publicitarios recuerdas haber visto en la última semana sobre los efectos del consumo de alcohol y/o drogas en la conducción	243	2,13	6,92	1	0	0	100	0	7
15. ¿estos anuncios publicitarios	243	2,70	1,38	3	3	1	5	1	5

han hecho que conduzcas dentro de los límites de velocidad?									
16. Los anuncios de la dgt hacen que considere más peligroso conducir por encima del límite de velocidad	243	4,75	1,94	5	7	1	7	4	7
17. Los anuncios de la dgt hacen que las personas que me importan consideren que debo conducir dentro del límite de velocidad	243	4,74	1,81	5	7	1	7	4	7
18. Los anuncios de la dgt hacen que esté más motivado para conducir dentro del límite de velocidad	243	4,19	2,04	4	4	1	7	2	7
19. Los anuncios de la dgt hacen que vaya a intentar conducir dentro de los límites de velocidad establecidos durante las próximas 2	243	4,23	2,02	4	4	1	7	2	7

semanas									
20. Estos anuncios publicitarios han hecho que no conduzcas bajo los efectos de alcohol y/o drogas?	243	3,33	1,47	3	5	1	5	2	5
21. Los anuncios de la dgt hacen que considere más peligroso conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas	243	5,05	1,93	6	7	1	7	4	7
22. Los anuncios de la dgt hacen que las personas que me importan consideren que no debo conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas	243	5,11	1,91	6	7	1	7	4	7
23. Los anuncios de la dgt hacen que esté más motivado para evitar conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas	243	4,80	2,04	5	7	1	7	3	7
24. Los anuncios de la dgt hacen que vaya a	243	4,86	2,00	5	7	1	7	3	7

intentar evitar conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas									
25.1 para mi, conducir dentro de los límites de velocidad establecidos es	243	4,62	1,82	5	4	1	7	4	7
25.2	243	5,35	1,73	6	7	1	7	4	7
25.3	243	4,63	1,64	4	4	1	7	4	7
25.4	243	4,21	1,76	4	4	1	7	3	7
25.5	243	4,89	1,79	5	7	1	7	4	7
25.6	243	5,27	1,68	6	7	1	7	4	7
25.7	243	5,15	1,81	6	7	1	7	4	7
26. La mayoría de las personas que me importan piensan que debería conducir dentro de los límites de velocidad establecidos	243	5,64	1,62	6	7	1	7	5	7
27. Si quisiera, podría conducir dentro de los límites de velocidad establecidos	243	5,86	1,53	7	7	1	7	5	7
28. He pensado en conducir dentro de los límites de velocidad establecidos	243	5,67	1,64	6	7	1	7	4	7
29. La mayoría de	243	5,80	1,54	7	7	1	7	5	7

las personas que me importan quieren que conduzca dentro de los límites de velocidad establecidos									
30. Estoy motivada para conducir dentro de los límites de velocidad establecidos las próximas dos semanas porque esto es lo que la mayoría de las personas que me importan esperan de mí	243	5,12	1,91	5	7	1	7	4	7
31. Voy a intentar conducir dentro de los límites de velocidad establecidos durante las próximas 2 semanas	243	5,07	2,01	6	7	1	7	4	7
32. Creo que puedo controlar el conducir dentro de los límites de velocidad establecidos durante las próximas 2 semanasno estoy de	243	5,37	1,77	6	7	1	7	4	7

acuerdo /1/2/3/4/5/6/7 estoy de acuerdo									
33. El hecho de conducir dentro de los límites de velocidad establecidos durante las próximas 2 semanas depende totalmente de mí	243	5,77	1,54	6	7	1	7	5	7
34. Haré un esfuerzo para conducir dentro de los límites de velocidad establecidos durante las próximas 2 semanas	243	5,35	1,77	6	7	1	7	4	7
35. Creo que soy capaz de conducir dentro de los límites de velocidad establecidos durante las próximas 2 semanas	243	5,59	1,61	6	7	1	7	5	7
36. La mayoría de las personas que me importan tienen expectativas de que conduzca dentro de los límites de	243	5,54	1,65	6	7	1	7	4	7



velocidad establecidos durante las próximas 2 semanas									
37. No tengo dificultades para conducir dentro de los límites de velocidad establecidos las próximas 2 semanas	243	5,47	1,72	6	7	1	7	4	7
38. Intentaré conducir dentro de los límites establecidos de velocidad durante las próximas 2 semanas	243	5,30	1,86	6	7	1	7	4	7
39.1 para mi, evitar conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas es	243	6,03	1,49	7	7	1	7	5	7
39.2	243	6,07	1,56	7	7	1	7	5	7
39.3	243	5,77	1,65	7	7	1	7	4	7
39.4	243	5,58	1,72	6	7	1	7	4	7
39.5	243	6,01	1,59	7	7	1	7	5	7
39.6	243	5,92	1,74	7	7	1	7	5	7
39.7	243	5,96	1,66	7	7	1	7	5	7
40. La mayoría de las personas que me importan piensan que no debería conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas en las	243	6,05	1,56	7	7	1	7	5	7

próximas dos semanas									
41. Si quisiera, podría no conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas en las próximas 2 semanas	243	6,00	1,66	7	7	1	7	5	7
42. He pensado en no conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas	243	6,02	1,64	7	7	1	7	5	7
43. La mayoría de las personas que me importan no quieren que conduzca bajo los efectos de alcohol y/o drogas	243	6,13	1,52	7	7	1	7	6	7
44. Estoy motivada para no conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas durante las próximas dos semanas porque esto es lo que la mayoría de las personas que me importan esperan de mí	243	5,96	1,60	7	7	1	7	5	7
45. Voy a intentar no conducir bajo	243	6,08	1,53	7	7	1	7	5	7

los efectos de alcohol y/o drogas 6 veces durante las próximas 2 semanas									
46. Creo que pueda controlar el evitar conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas las próximas 2 semanas	243	6,07	1,57	7	7	1	7	6	7
47. El hecho de no conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas durante las próximas 2 semanas depende totalmente de mí	243	6,16	1,44	7	7	1	7	6	7
48. Haré un esfuerzo para no conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas durante las próximas 2 semanas	243	5,89	1,66	7	7	1	7	5	7
49. Creo que soy capaz de no conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas durante las próximas 2 semanas	243	6,08	1,59	7	7	1	7	6	7

50. La mayoría de las personas que me importan tienen expectativas de que no conduzca bajo los efectos de alcohol y/o drogas durante las próximas 2 semanas	243	6,15	1,47	7	7	1	7	6	7
51. No tengo dificultades para no conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas las próximas 2 semanas	243	6,00	1,61	7	7	1	7	5	7
52. Intentaré no conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas las próximas 2 semanas	243	6,11	1,58	7	7	1	7	6	7

## DATOS SOCIODEMOGRAFICOS

1. EDAD			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
15	1	0,4	0,4
16	2	0,8	1,2
18	19	7,8	9,1
19	36	14,8	23,9
20	40	16,5	40,3
21	32	13,2	53,5
22	26	10,7	64,2
23	22	9,1	73,3
24	19	7,8	81,1
25	17	7,0	88,1
26	7	2,9	90,9
27	6	2,5	93,4
28	2	0,8	94,2
29	5	2,1	96,3
30	1	0,4	96,7
31	1	0,4	97,1
32	1	0,4	97,5
33	1	0,4	97,9
34	1	0,4	98,4
35	4	1,6	100,0
Total	243	100,0	

Como se puede observar hay dos entrevistados que no cumplen el requisito de la edad, puesto que son menores de edad. Sus datos solo se han tenido en cuenta en el análisis descriptivo, siendo eliminados para el resto de análisis.

2. SEXO			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Mujer	164	67,5	67,5
Varón	79	32,5	100,0
Total	243	100,0	

Hay muchas más mujeres que hombres entrevistados, lo que ocurre así por hacer un muestreo aleatorio, y también porque muchos de los entrevistados son del grado de educación infantil, donde la mayoría de estudiantes son mujeres (al igual que en el resto de España en el grado de infantil particularmente).

3. TIENE CARNET DE CONDUCIR			
	Frecuencia	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
No	34	14,0	14,0
Si	209	86,0	100,0
Total	243	100,0	

La gran mayoría de los entrevistados posee carnet de conducir, concretamente un 86%.

4. CONDUCE			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
3-4 Veces a la Semana	32	13,2	13,2
Esporádicamente	31	12,8	25,9
Fines de semana	14	5,8	31,7
No conduce	35	14,4	46,1
Todos los días	131	53,9	100,0
Total	243	100,0	

No obstante lo anterior, hay un 46% que no conduce aunque tengan carnet.

5. CONDUCE COCHE PROPIO			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
No	94	38,7	38,7
Si	149	61,3	100,0
Total	243	100,0	

Por otra parte, más de la mitad (61,3%) conduce coche propio.

**CONDUCTA**

7. ¿CON QUÉ FRECUENCIA HAS CONDUCIDO CON EXCESO DE VELOCIDAD?			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
3-4 Veces en el último mes	82	33,7	33,7
3-4 Veces en la última semana	33	13,6	47,3
Nunca	101	41,6	88,9
Todos los días	27	11,1	100,0
Total	243	100,0	

Además, más de la mitad de los entrevistados (58,4%) reconoce conducir con exceso de velocidad.

8. ¿CON QUÉ FRECUENCIA HAS CONDUCIDO BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL Y/O DROGAS?			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
3-4 Veces en el último mes	37	15,2	15,2
3-4 Veces en la última semana	1	0,4	15,6
Nunca	203	83,5	99,2
Todos los días	2	0,8	100,0
Total	243	100,0	

En cuanto a la conducción bajo los efectos del alcohol y drogas al menos un 83,5 reconoce que nunca. Sin embargo, el resto reconoce haberlo hecho, ya sea esporádicamente o usualmente.

**VELOCIDAD**

13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD EN LA CONDUCCIÓN			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
0	90,00	37,04	37,04
1	63,00	25,93	62,96
2	47,00	19,34	82,30
3	11,00	4,53	86,83
4	12,00	4,94	91,77

5	10,00	4,12	95,88
8	2,00	0,82	96,71
9	1,00	0,41	97,12
10	2,00	0,82	97,94
20	3,00	1,23	99,18
66	1,00	0,41	99,59
100	1,00	0,41	100,00
Total	243,00	100,00	

Más de la mitad de los entrevistados ha visto anuncios sobre exceso de velocidad la última semana (63%).

14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/O DROGAS EN LA CONDUCCIÓN			
	Frecuencia	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
0	92,00	37,86	37,86
0	1,00	0,41	38,27
1	70,00	28,81	67,08
2	32,00	13,17	80,25
3	14,00	5,76	86,01
4	9,00	3,70	89,71
5	6,00	2,47	92,18
6	6,00	2,47	94,65
7	1,00	0,41	95,06
8	3,00	1,23	96,30
9	2,00	0,82	97,12
10	2,00	0,82	97,94
15	2,00	0,82	98,77
20	2,00	0,82	99,59
100	1,00	0,41	100,00
Total	243,00	100,00	

El porcentaje de alumnos que ha visto anuncios sobre alcohol y drogas es similar al que ha visto anuncios sobre exceso de velocidad.



15. ¿ESTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS HAN HECHO QUE CONDUZCAS DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD?			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
1	66,00	27,16	27,16
2	44,00	18,11	45,27
3	67,00	27,57	72,84
4	30,00	12,35	85,19
5	36,00	14,81	100,00
Total	243,00	100,00	

1. totalmente desacuerdo, 5 totalmente de acuerdo

16. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONDUCIR POR ENCIMA DEL LÍMITE DE VELOCIDAD			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
1	23,00	9,47	9,47
2	20,00	8,23	17,70
3	16,00	6,58	24,28
4	37,00	15,23	39,51
5	47,00	19,34	58,85
6	40,00	16,46	75,31
7	60,00	24,69	100,00
Total	243,00	100,00	

1. totalmente desacuerdo, 7 totalmente de acuerdo

17. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE DEBO CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
1	17,00	7,00	7,00
2	16,00	6,58	13,58
3	23,00	9,47	23,05
4	49,00	20,16	43,21
5	43,00	17,70	60,91
6	43,00	17,70	78,60
7	52,00	21,40	100,00
Total	243,00	100,00	

18. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
1	40,00	16,46	16,46
2	21,00	8,64	25,10
3	24,00	9,88	34,98
4	45,00	18,52	53,50
5	34,00	13,99	67,49
6	40,00	16,46	83,95
7	39,00	16,05	100,00
Total	243,00	100,00	

19. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
1	33,00	13,58	13,58
2	28,00	11,52	25,10
3	23,00	9,47	34,57
4	48,00	19,75	54,32
5	33,00	13,58	67,90
6	34,00	13,99	81,89
7	44,00	18,11	100,00
Total	243,00	100,00	

20. ESTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS HAN HECHO QUE NO CONDUZCAS BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS?			
	Frecuencia	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
1	45,00	18,52	18,52
2	24,00	9,88	28,40
3	57,00	23,46	51,85
4	40,00	16,46	68,31
5	77,00	31,69	100,00
Total	243,00	100,00	

21. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS			
	Frecuencia	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
1	24,00	9,88	9,88
2	10,00	4,12	13,99
3	12,00	4,94	18,93
4	35,00	14,40	33,33
5	39,00	16,05	49,38
6	49,00	20,16	69,55
7	74,00	30,45	100,00
Total	243,00	100,00	

22. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE NO DEBO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS			
	Frecuencia	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
1	19,00	7,82	7,82
2	12	4,9	12,8
3	15	6,2	18,9
4	40	16,5	35,4
5	32	13,2	48,6
6	42	17,3	65,8
7	83	34,2	100,0
Total	243	100,0	

23. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS			
	Frecuencia	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
1	28,00	11,52	11,52
2	13,00	5,35	16,87
3	22,00	9,05	25,93
4	38,00	15,64	41,56
5	26,00	10,70	52,26
6	47,00	19,34	71,60
7	69,00	28,40	100,00
Total	243,00	100,00	

24. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS			
	Frecuencia	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
1	24,00	9,88	9,88
2	15,00	6,17	16,05
3	22,00	9,05	25,10
4	36,00	14,81	39,92
5	32,00	13,17	53,09
6	41,00	16,87	69,96
7	73,00	30,04	100,00
Total	243,00	100,00	

### ACTITUD

25.1 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES (dificultad)			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
1	16,00	6,58	6,58
2	22,00	9,05	15,64
3	21,00	8,64	24,28
4	58,00	23,87	48,15
5	39,00	16,05	64,20
6	37,00	15,23	79,42
7	50,00	20,58	100,00
Total	243,00	100,00	

25.7 MPORTANCIA			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
1	17,00	7,00	7,00
2	5,00	2,06	9,05
3	18,00	7,41	16,46
4	47,00	19,34	35,80
5	34,00	13,99	49,79
6	42,00	17,28	67,08
7	80,00	32,92	100,00
Total	243,00	100,00	

39. PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES (dificultad)			
	Frecuencia	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
1	4,00	1,65	1,65
2	7,00	2,88	4,53
3	7,00	2,88	7,41
4	25,00	10,29	17,70
5	18,00	7,41	25,10
6	38,00	15,64	40,74
7	144,00	59,26	100,00
Total	243,00	100,00	

25.7 MPORTANCIA			
	Frecuencia	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
1	7,00	2,88	2,88
2	7,00	2,88	5,76
3	11,00	4,53	10,29
4	29,00	11,93	22,22
5	12,00	4,94	27,16
6	21,00	8,64	35,80
7	156,00	64,20	100,00
Total	243,00	100,00	

## CONTROL

27. SI QUISIERA, PODRÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
1	3,00	1,23	1,23
2	8,00	3,29	4,53
3	13,00	5,35	9,88
4	25,00	10,29	20,16
5	27,00	11,11	31,28
6	39,00	16,05	47,33
7	128,00	52,67	100,00
Total	243,00	100,00	

32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANASNO			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
1	11,00	4,53	4,53
2	12,00	4,94	9,47
3	13,00	5,35	14,81
4	36,00	14,81	29,63
5	33,00	13,58	43,21
6	45,00	18,52	61,73
7	93,00	38,27	100,00
Total	243,00	100,00	

33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
1	5,00	2,06	2,06
2	6,00	2,47	4,53
3	10,00	4,12	8,64
4	30,00	12,35	20,99
5	37,00	15,23	36,21
6	36,00	14,81	51,03
7	119,00	48,97	100,00
Total	243,00	100,00	

35. CREO QUE SOY CAPAZ DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
1	5,00	2,06	2,06
2	9,00	3,70	5,76
3	15,00	6,17	11,93
4	31,00	12,76	24,69
5	37,00	15,23	39,92
6	41,00	16,87	56,79
7	105,00	43,21	100,00
Total	243,00	100,00	

37. NO TENGO DIFICULTADES PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES D VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
1	9,00	3,70	3,70
2	10,00	4,12	7,82
3	14,00	5,76	13,58
4	33,00	13,58	27,16
5	39,00	16,05	43,21
6	36,00	14,81	58,02
7	102,00	41,98	100,00
Total	243,00	100,00	

41. SI QUISIERA, PODRÍA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS EN LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
1	9,00	3,70	3,70
2	5,00	2,06	5,76
3	10,00	4,12	9,88
4	24,00	9,88	19,75
5	15,00	6,17	25,93
6	21,00	8,64	34,57
7	159,00	65,43	100,00
Total	243,00	100,00	

46. CREO QUE PUEDA CONTROLAR EL EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
1	6,00	2,47	2,47
2	4,00	1,65	4,12
3	11,00	4,53	8,64
4	27,00	11,11	19,75
5	12,00	4,94	24,69
6	21,00	8,64	33,33
7	162,00	66,67	100,00
Total	243,00	100,00	

47. EL HECHO DE NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
1	4,00	1,65	1,65
2	3,00	1,23	2,88
3	9,00	3,70	6,58
4	26,00	10,70	17,28
5	14,00	5,76	23,05
6	24,00	9,88	32,92
7	163,00	67,08	100,00
Total	243,00	100,00	

49. CREO QUE SOY CAPAZ DE NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
1	9,00	3,70	3,70
2	4,00	1,65	5,35
3	7,00	2,88	8,23
4	19,00	7,82	16,05
5	21,00	8,64	24,69
6	22,00	9,05	33,74
7	161,00	66,26	100,00
Total	243,00	100,00	

51. NO TENGO DIFICULTADES PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
1	8,00	3,29	3,29
2	3,00	1,23	4,53
3	11,00	4,53	9,05
4	28,00	11,52	20,58
5	16,00	6,58	27,16
6	21,00	8,64	35,80
7	156,00	64,20	100,00
Total	243,00	100,00	



**NORMA**

26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
1	8,00	3,29	3,29
2	5,00	2,06	5,35
3	11,00	4,53	9,88
4	36,00	14,81	24,69
5	32,00	13,17	37,86
6	41,00	16,87	54,73
7	110,00	45,27	100,00
Total	243,00	100,00	

29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
1	3,00	1,23	1,23
2	7,00	2,88	4,12
3	12,00	4,94	9,05
4	33,00	13,58	22,63
5	29,00	11,93	34,57
6	34,00	13,99	48,56
7	125,00	51,44	100,00
Total	243,00	100,00	

30. ESTOY MOTIVADA PARA CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
1	16,00	6,58	6,58
2	12,00	4,94	11,52
3	22,00	9,05	20,58
4	38,00	15,64	36,21
5	35,00	14,40	50,62
6	29,00	11,93	62,55
7	91,00	37,45	100,00
Total	243,00	100,00	

36. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN TIENEN EXPECTATIVAS DE QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
1	6,00	2,47	2,47
2	9,00	3,70	6,17
3	18,00	7,41	13,58
4	30,00	12,35	25,93
5	33,00	13,58	39,51
6	45,00	18,52	58,02
7	102,00	41,98	100,00
Total	243,00	100,00	

40. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE NO DEBERÍA CONDUZCA BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS EN LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS			
	Frecuencia	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
1	6,00	2,47	2,47
2	4,00	1,65	4,12
3	15,00	6,17	10,29
4	16,00	6,58	16,87
5	20,00	8,23	25,10
6	27,00	11,11	36,21
7	155,00	63,79	100,00
Total	243,00	100,00	

43. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN NO QUIEREN QUE CONDUZCA BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS			
	Frecuencia	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
1	7,00	2,88	2,88
2	2,00	0,82	3,70
3	11,00	4,53	8,23
4	20,00	8,23	16,46
5	14,00	5,76	22,22
6	27,00	11,11	33,33
7	162,00	66,67	100,00
Total	243,00	100,00	

44. ESTOY MOTIVADA PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ

	Frecuencia	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
1	8,00	3,29	3,29
2	3,00	1,23	4,53
3	12,00	4,94	9,47
4	23,00	9,47	18,93
5	25,00	10,29	29,22
6	23,00	9,47	38,68
7	149,00	61,32	100,00
Total	243,00	100,00	

50. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN TIENEN EXPECTATIVAS DE QUE NO CONDUZCA BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS

	Frecuencia	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
1	5,00	2,06	2,06
2	3,00	1,23	3,29
3	12,00	4,94	8,23
4	18,00	7,41	15,64
5	15,00	6,17	21,81
6	29,00	11,93	33,74
7	161,00	66,26	100,00
Total	243,00	100,00	

28. HE PENSADO EN CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
1	7,00	2,88	2,88
2	5,00	2,06	4,94
3	15,00	6,17	11,11
4	36,00	14,81	25,93
5	26,00	10,70	36,63
6	35,00	14,40	51,03
7	119,00	48,97	100,00
Total	243,00	100,00	

31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
1	20,00	8,23	8,23
2	16,00	6,58	14,81
3	19,00	7,82	22,63
4	36,00	14,81	37,45
5	26,00	10,70	48,15
6	33,00	13,58	61,73
7	93,00	38,27	100,00
Total	243,00	100,00	

34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
1	10,00	4,12	4,12
2	11,00	4,53	8,64
3	19,00	7,82	16,46
4	34,00	13,99	30,45
5	36,00	14,81	45,27
6	37,00	15,23	60,49
7	96,00	39,51	100,00
Total	243,00	100,00	

38. INTENTARÉ CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES ESTABLECIDOS DE VELOCIDAD DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
1	15,00	6,17	6,17
2	9,00	3,70	9,88
3	19,00	7,82	17,70
4	34,00	13,99	31,69
5	32,00	13,17	44,86
6	36,00	14,81	59,67
7	98,00	40,33	100,00
Total	243,00	100,00	

42. HE PENSADO EN NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
1	10,00	4,12	4,12
2	3,00	1,23	5,35
3	9,00	3,70	9,05
4	21,00	8,64	17,70
5	26,00	10,70	28,40
6	13,00	5,35	33,74
7	161,00	66,26	100,00
Total	243,00	100,00	

45. VOY A INTENTAR NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS 6 VECES DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
1	6,00	2,47	2,47
2	2,00	0,82	3,29
3	12,00	4,94	8,23
4	26,00	10,70	18,93
5	16,00	6,58	25,51
6	20,00	8,23	33,74
7	161,00	66,26	100,00
Total	243,00	100,00	

48. HARÉ UN ESFUERZO PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
1	10,00	4,12	4,12
2	4,00	1,65	5,76
3	10,00	4,12	9,88
4	23,00	9,47	19,34
5	29,00	11,93	31,28
6	22,00	9,05	40,33
7	145,00	59,67	100,00
Total	243,00	100,00	

52. INTENTARÉ NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
1	7,00	2,88	2,88
2	7,00	2,88	5,76
3	7,00	2,88	8,64
4	19,00	7,82	16,46
5	16,00	6,58	23,05
6	23,00	9,47	32,51
7	164,00	67,49	100,00
Total	243,00	100,00	

6. NÚMERO DE TRASLADOS POR SEMANA DE VIERNES NOCHE A DOMINGO NOCHE POR OCIO			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
0	35	14,4	14,4
1	34	14,0	28,4
1 o 2	3	1,2	29,6
1-2	2	,8	30,5
10	10	4,1	34,6
12	1	,4	35,0
2	38	15,6	50,6
2 o 3	2	,8	51,4
2-3	2	,8	52,3
2-4	1	,4	52,7
20	1	,4	53,1
3	23	9,5	62,6
3-4	2	,8	63,4
3(pero sin coche)	1	,4	63,8
30	1	,4	64,2
4	27	11,1	75,3
4 a 5	1	,4	75,7
5	8	3,3	79,0
5-6	1	,4	79,4
6	10	4,1	83,5
7	2	,8	84,4
8	6	2,5	86,8
9	1	,4	87,2
Casi todos los fines	1	,4	87,7

V. RESULTADOS | 147

cuatro veces	1	,4	88,1
De 1 a 2	1	,4	88,5
De 2 a 5 durante el fin de semana	1	,4	88,9
Depende del fin de semana	1	,4	89,3
depende el fin de semana	1	,4	89,7
En invierno menos pero en verano muy a menudo	1	,4	90,1
Entre 2 y 6	1	,4	90,5
Limitados	1	,4	90,9
Me traslado en el coche de mi pareja.	1	,4	91,4
Muchos	2	,8	92,2
Ningun	1	,4	92,6
ninguno	1	,4	93,0
Ninguno	7	2,9	95,9
no	1	,4	96,3
Normalmente no mas de 1	1	,4	96,7
Todos	2	,8	97,5
Todos los días	1	,4	98,4
Todos los días	1	,4	97,9
Una media de 2 ida y vuelta por lo tanto 4 traslados	1	,4	98,8
Uno	1	,4	99,2
Unos 4 viajes	1	,4	99,6
Variado	1	,4	100,0
Total	243	100,0	

9. NÚMERO DE ACCIDENTES PROPIOS SUFRIDOS POR CONDUCCIÓN CON EXCESO DE VELOCIDAD			
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Ninguno	1	0,4	0,4
0	170,00	69,96	70,37
1	11,00	4,53	74,90
2	1,00	0,41	75,31
6	1,00	0,41	75,72
9	1,00	0,41	76,13
Cero	1,00	0,41	76,54
Cero.	1,00	0,41	76,95
De momento ninguno	1,00	0,41	77,37
Dos pero ninguna culpa mia	1,00	0,41	77,78
Ninguna	2,00	0,82	78,60

Ninguni	1,00	0,41	79,01
ninguno	5,00	2,06	81,07
Ninguno	36,00	14,81	95,88
Ninguno ya que siempre adapto la velocidad a la vía y al estado del vehiculo. Si he tenido accidentes por no excederlo.	1,00	0,41	96,30
Ninguno.	1,00	0,41	96,71
no	1,00	0,41	97,12
No conduzco	1,00	0,41	97,53
nunca	1,00	0,41	97,94
Nunca	5,00	2,06	100,00
Total	243,00	100,00	

**10. NÚMERO DE ACCIDENTES COMO ESPECTADOR O CONOCIDOS PROVOCADOS POR CONDUCCIÓN CON EXCESO DE VELOCIDAD**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
0	107	44,0	44,0
1	34,00	13,99	58,02
1-2	1,00	0,41	58,44
10	1,00	0,41	58,85
2	22,00	9,05	67,90
2-3	1,00	0,41	68,31
3	14,00	5,76	74,07
3-4	1,00	0,41	74,49
4	4,00	1,65	76,13
5	4,00	1,65	77,78
7	1,00	0,41	78,19
8	1,00	0,41	78,60
9	1,00	0,41	79,01
A dia de hoy ninguno.	1,00	0,41	79,42
Bastantes. Mi último recuerdo hace unas semanas un amigo muy irresponsable que no debería tener carnet pero la ineficiente DGT solo sanciona a posteriori.	1,00	0,41	79,84
Cero.	1,00	0,41	80,25
Dos	1,00	0,41	80,66
Muchos	4,00	1,65	82,30
Ningun	1,00	0,41	82,72
ninguno	5,00	2,06	84,77
Ninguno	25,00	10,29	95,06
No	1,00	0,41	95,47



No conduzco	1,00	0,41	95,88
No me acuerdo	1,00	0,41	96,30
Nunca	3,00	1,23	97,53
perdí la cuenta (por motivos de trabajo los veo a diario)	1,00	0,41	97,94
Tres	1,00	0,41	98,35
Uno	1,00	0,41	98,77
Uno o dos, no más	1,00	0,41	99,18
uno por semana mínimo	1,00	0,41	99,59
Varios	1,00	0,41	100,00
Total	243,00	100,00	

**11. NÚMERO DE ACCIDENTES PROPIOS SUFRIDOS POR CONDUCCIÓN BAJO CONSUMO DE ALCOHOL Y/O DROGAS**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
0	175	72,0	72,0
1	10,00	4,12	76,13
2	1,00	0,41	76,54
4	1,00	0,41	76,95
Cero	2,00	0,82	77,78
Ninguni	1,00	0,41	78,19
ninguno	5,00	2,06	80,25
Ninguno	40,00	16,46	96,71
no	1,00	0,41	97,12
No conduzco	1,00	0,41	97,53
No he tenido jamás un accidente	1,00	0,41	97,94
nunca	1,00	0,41	98,35
Nunca	3,00	1,23	99,59
O	1,00	0,41	100,00
Total	243,00	100,00	

**12. NÚMERO DE ACCIDENTES COMO ESPECTADOR O CONOCIDOS PROVOCADOS POR CONDUCCIÓN BAJO CONSUMO DE ALCOHOL Y/O DROGAS**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
0	122	50,2	50,2
1	31,00	12,76	62,96
1 que recuerde.	1,00	0,41	63,37
1-3	1,00	0,41	63,79
10	3,00	1,23	65,02
2	12,00	4,94	69,96

2-3	1,00	0,41	70,37
3	10,00	4,12	74,49
4	5,00	2,06	76,54
5	4,00	1,65	78,19
6	1,00	0,41	78,60
Cero	1,00	0,41	79,01
Dos	1,00	0,41	79,42
Muchos	2,00	0,82	80,25
ninguna	1,00	0,41	80,66
Ninguna	1,00	0,41	81,07
Ninguni	2,00	0,82	81,89
ninguno	4,00	1,65	83,54
Ninguno	28,00	11,52	95,06
No conduzco	1,00	0,41	95,47
No consumo.drogas	1,00	0,41	95,88
Nunca	1,00	0,41	96,30
O	2,00	0,82	97,12
perdí la cuenta ( por motivos de trabajo los veo a diario)	1,00	0,41	97,53
Pocos	1,00	0,41	97,94
Tres	1,00	0,41	98,35
un par	1,00	0,41	98,77
Un par, pero no graves	1,00	0,41	99,18
Uno	1,00	0,41	99,59
Varios	1,00	0,41	100,00
Total	243,00	100,00	

## 5.2. OBJETIVO 1

## 5.2.1. Edad.

La edad no está correlacionada con ninguna de las variables identificadas en el objetivo 1. Por tanto, se rechaza la hipótesis 1, de modo que la conducta no se relaciona con la edad.

En las siguientes fichas se intenta ver si existe relación entre las categorías formadas en las variables por grado de acuerdo y la edad.

En éstas se observa que sólo existen diferencias en cuanto a las valoraciones de los ítems 25,2 (actitud) y 33 (percepción de control).

## CORRELACIÓN

Correlaciones			1. Edad
Rho de Spearman	18. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD	Coeficiente de correlación	0,0041
		Sig. (bilateral)	0,949
		N	240
	19. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Coeficiente de correlación	0,0312
		Sig. (bilateral)	0,631
		N	240
	20. ESTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS HAN HECHO QUE NO CONDUZCAS BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS?	Coeficiente de correlación	0,1173
		Sig. (bilateral)	0,070
		N	240
	21. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Coeficiente de correlación	0,0833
		Sig. (bilateral)	0,198
		N	240
22. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE NO DEBO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Coeficiente de correlación	0,0608	
	Sig. (bilateral)	0,348	
	N	240	

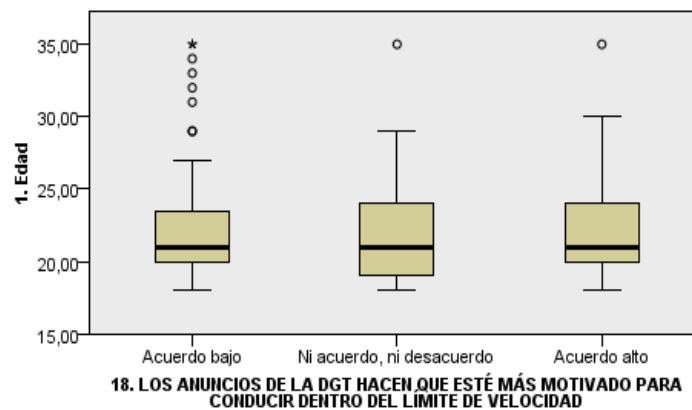
23. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Coeficiente de correlación	0,0665
	Sig. (bilateral)	0,305
	N	240
24. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Coeficiente de correlación	0,0908
	Sig. (bilateral)	0,161
	N	240
25.1 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES	Coeficiente de correlación	0,0705
	Sig. (bilateral)	0,277
	N	240
25.2	Coeficiente de correlación	-0,0021
	Sig. (bilateral)	0,974
	N	240
25.3	Coeficiente de correlación	0,0091
	Sig. (bilateral)	0,888
	N	240
25.4	Coeficiente de correlación	0,0419
	Sig. (bilateral)	0,518
	N	240
25.5	Coeficiente de correlación	-0,0207
	Sig. (bilateral)	0,750
	N	240
25.6	Coeficiente de correlación	0,0485
	Sig. (bilateral)	0,455
	N	240
25.7	Coeficiente de correlación	0,0436
	Sig. (bilateral)	0,502
	N	240
26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Coeficiente de correlación	0,0574
	Sig. (bilateral)	0,376

	N	240
27. SI QUISIERA, PODRÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Coefficiente de correlación	0,0130
	Sig. (bilateral)	0,841
	N	240
28. HE PENSADO EN CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Coefficiente de correlación	0,0363
	Sig. (bilateral)	0,576
	N	240
29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Coefficiente de correlación	0,0032
	Sig. (bilateral)	0,960
	N	240
30. ESTOY MOTIVADA PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ	Coefficiente de correlación	0,0127
	Sig. (bilateral)	0,845
	N	240
31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Coefficiente de correlación	0,0454
	Sig. (bilateral)	0,484
	N	240
32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANASNO ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO	Coefficiente de correlación	0,0208
	Sig. (bilateral)	0,749
	N	240
33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ	Coefficiente de correlación	0,0144
	Sig. (bilateral)	0,824
	N	240
34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Coefficiente de correlación	0,0577
	Sig. (bilateral)	0,374
	N	240
**. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).		
*. La correlación es significativa en el nivel 0,05 (2 colas).		

18

Resumen de contrastes de hipótesis			
Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
La distribución de 1. Edad es la misma entre las categorías de 18. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,837	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.			

Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes



<b>N total</b>	240
<b>Estadístico de contraste</b>	,356
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,837

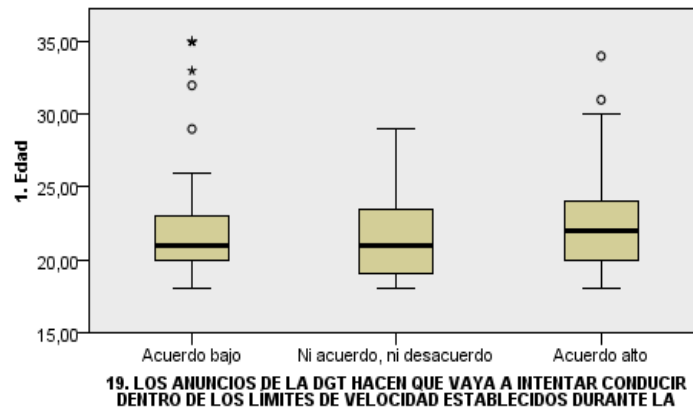
1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

19

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de 1. Edad es la misma entre las categorías de 19. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LA.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,359	Conserve la hipótesis nula.

Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.

**Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes**



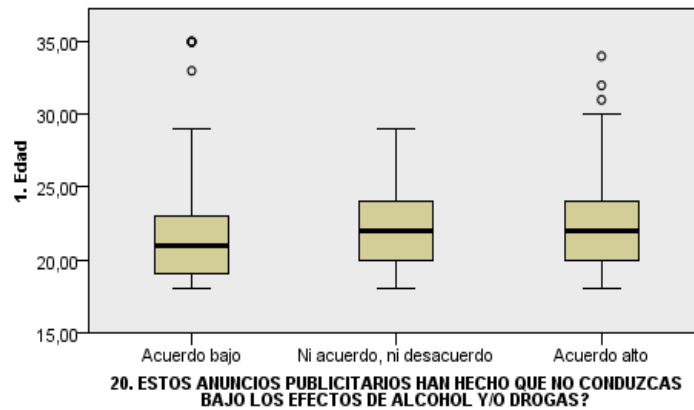
<b>N total</b>	240
<b>Estadístico de contraste</b>	2,050
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,359

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

20

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de 1. Edad es la misma entre las categorías de 20. ESTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS HAN HECHO QUE NO CONDUZCAS BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS?.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,139	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

**Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes**



<b>N total</b>	240
<b>Estadístico de contraste</b>	3,951
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,139

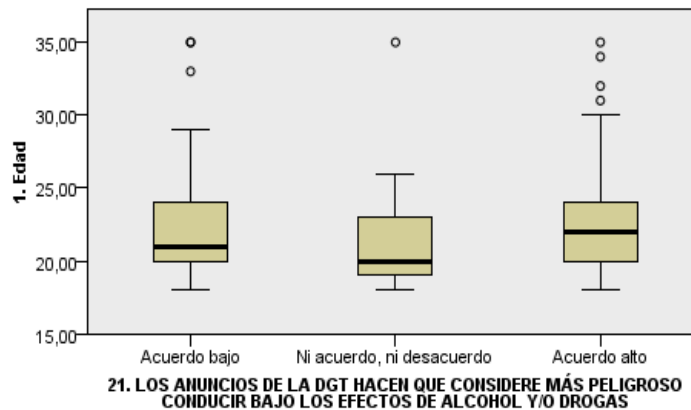
1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.



21

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de 1. Edad es la misma entre las categorías de 21. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,195	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes



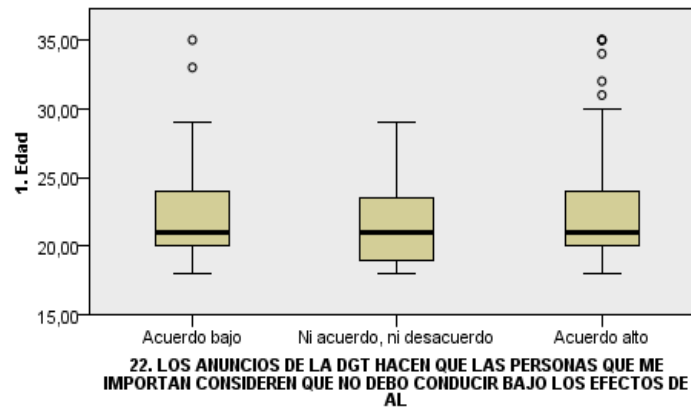
<b>N total</b>	240
<b>Estadístico de contraste</b>	3,272
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,195

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

22

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de 1. Edad es la misma entre las categorías de 22. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE NO DEBO CONducir BAJO LOS EFECTOS DE AL.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,601	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes



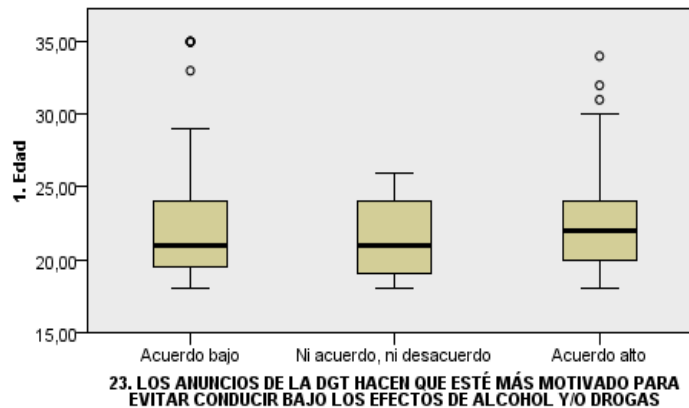
<b>N total</b>	240
<b>Estadístico de contraste</b>	1,019
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,601

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

23

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de 1. Edad es la misma entre las categorías de 23. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,378	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes



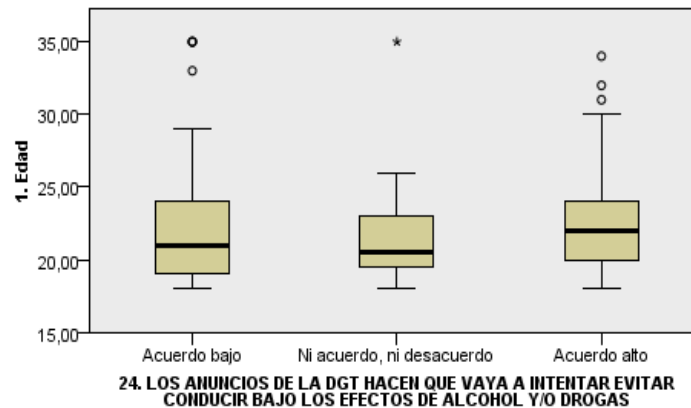
<b>N total</b>	240
<b>Estadístico de contraste</b>	1,948
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,378

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

24

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de 1. Edad es la misma entre las categorías de 24. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,259	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes



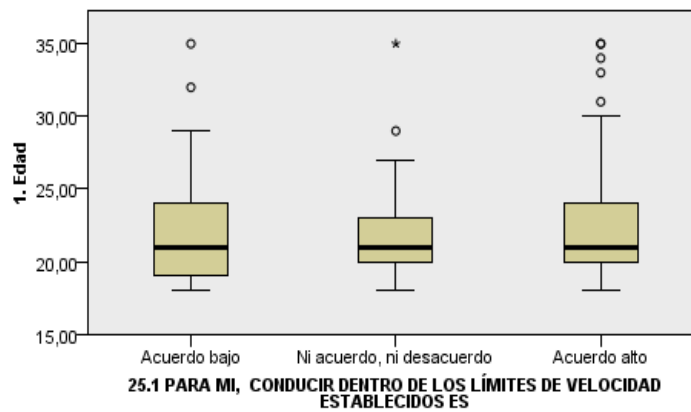
<b>N total</b>	240
<b>Estadístico de contraste</b>	2,698
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,259

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

25,1

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de 1. Edad es la misma entre las categorías de 25.1 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,595	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes



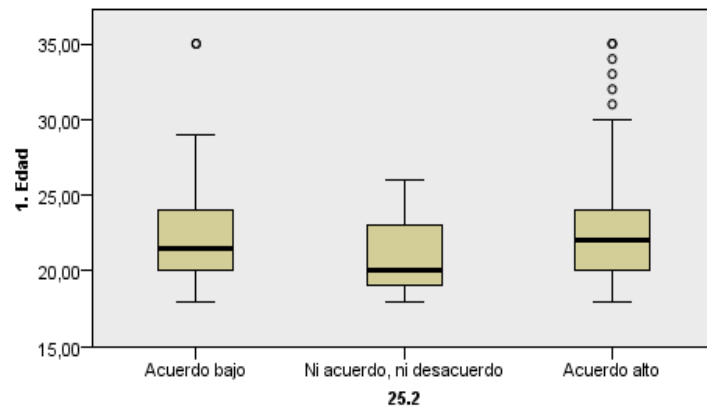
<b>N total</b>	240
<b>Estadístico de contraste</b>	1,039
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,595

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

25,2

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de 1. Edad es la misma entre las categorías de 25.2.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,034	Rechace la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

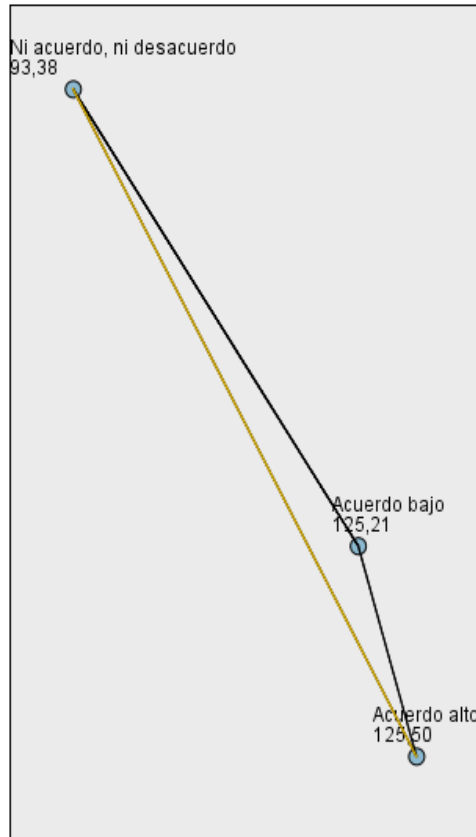
Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes



N total	240
Estadístico de contraste	6,770
Grados de libertad	2
Significación asintótica (prueba bilateral)	,034

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.

Comparaciones por parejas de 25.2



Cada nodo muestra el rango promedio de muestra de 25.2.

Muestra 1-Muestra 2	Estadístico de prueba	Estándar Error	Desv. Estadístico de prueba	Sig.	Sig. ajust.
Ni acuerdo, ni desacuerdo-Acuerdo bajo	31,832	15,924	1,999	,046	,137
Ni acuerdo, ni desacuerdo-Acuerdo alto	-32,119	12,541	-2,561	,010	,031
Acuerdo bajo-Acuerdo alto	-,286	12,406	-,023	,982	1,000

Cada fila prueba la hipótesis nula de que las distribuciones de la muestra 1 y la muestra 2 son iguales. Se muestran las significaciones asintóticas (pruebas bilaterales). El nivel de significancia es ,05.

	25.2		
	Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto
1. Edad Media	22,37	20,84	22,31
Desviación estándar	3,86	2,39	3,50
Mínimo	18,0	18,0	18,0
Máximo	35,0	26,0	35,0
Mediana	21,5	20,0	22,0
Percentil 25	20,0	19,0	20,0
Percentil 95	35,0	26,0	29,0

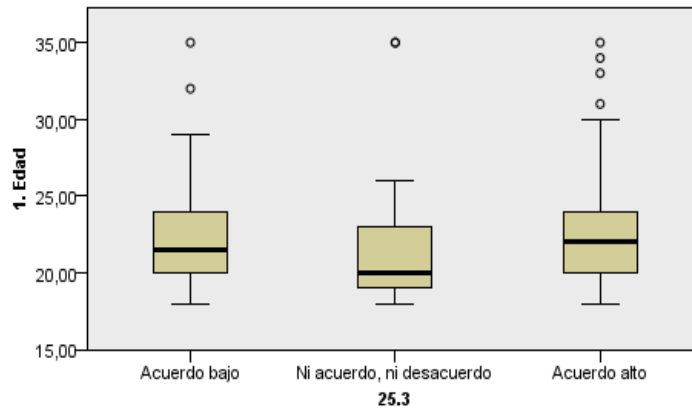
La edad media del grupo de los que están de acuerdo son mayores que los que mantienen su nivel de acuerdo en el punto medio (22,31 años de media versus 20,84).



25,3

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de 1. Edad es la misma entre las categorías de 25.3.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,141	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

**Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes**



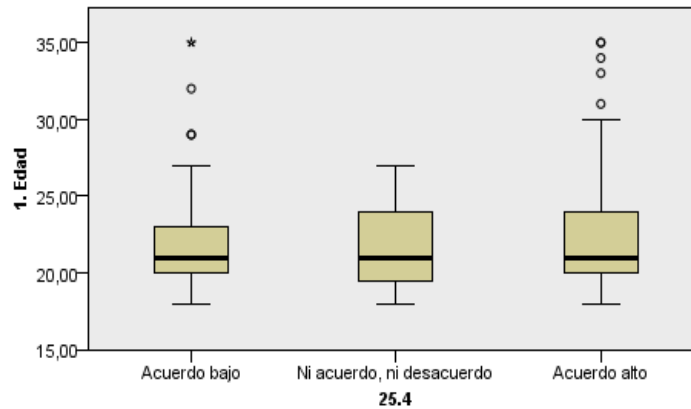
<b>N total</b>	240
<b>Estadístico de contraste</b>	3,924
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,141

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

25,4

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de 1. Edad es la misma entre las categorías de 25.4.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,495	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

**Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes**



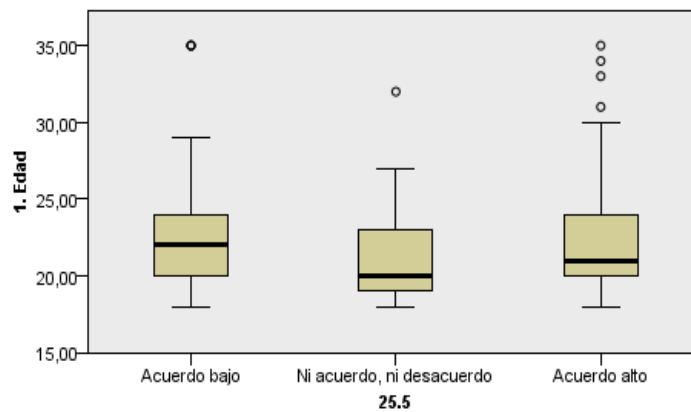
<b>N total</b>	240
<b>Estadístico de contraste</b>	1,406
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,495

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

25,5

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de 1. Edad es la misma entre las categorías de 25.5.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,365	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes



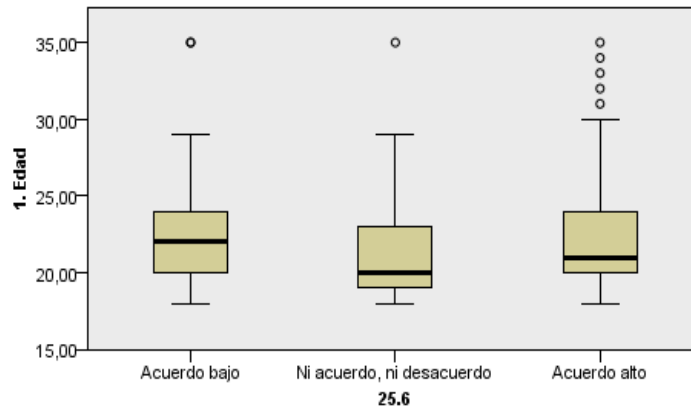
<b>N total</b>	240
<b>Estadístico de contraste</b>	2,018
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,365

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

25,6

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de 1. Edad es la misma entre las categorías de 25.6.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,119	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes



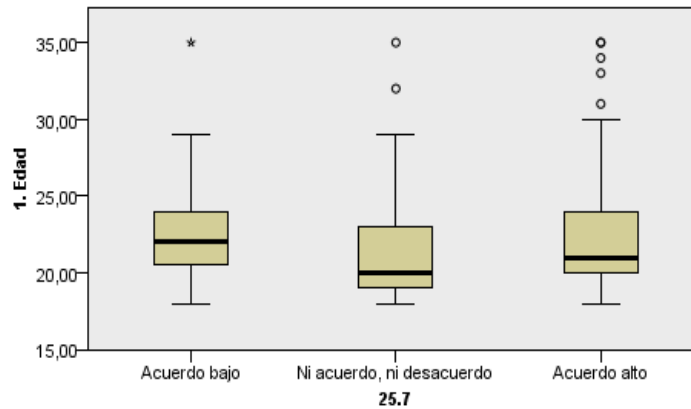
<b>N total</b>	240
<b>Estadístico de contraste</b>	4,255
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,119

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

25,7

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de 1. Edad es la misma entre las categorías de 25.7.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,135	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes



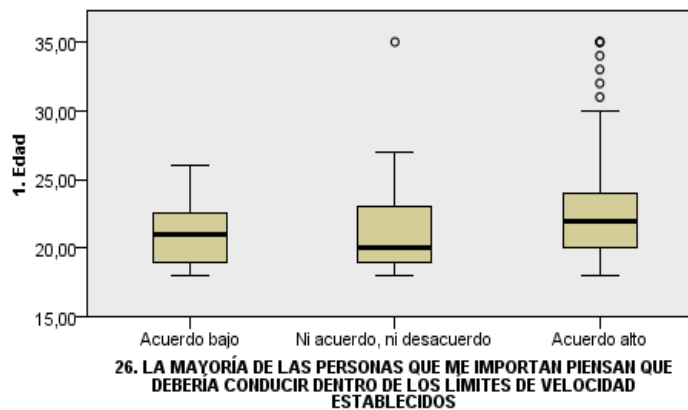
<b>N total</b>	240
<b>Estadístico de contraste</b>	4,003
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,135

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

26

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de 1. Edad es la misma entre las categorías de 26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,143	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes



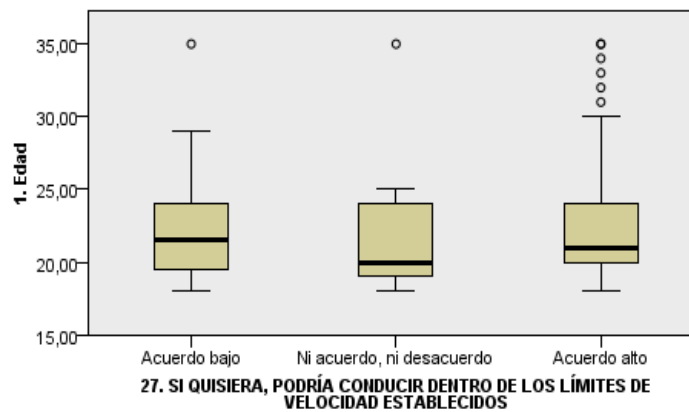
<b>N total</b>	240
<b>Estadístico de contraste</b>	3,896
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,143

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

27

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de 1. Edad es la misma entre las categorías de 27. SI QUISIERA, PODRÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,61	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes

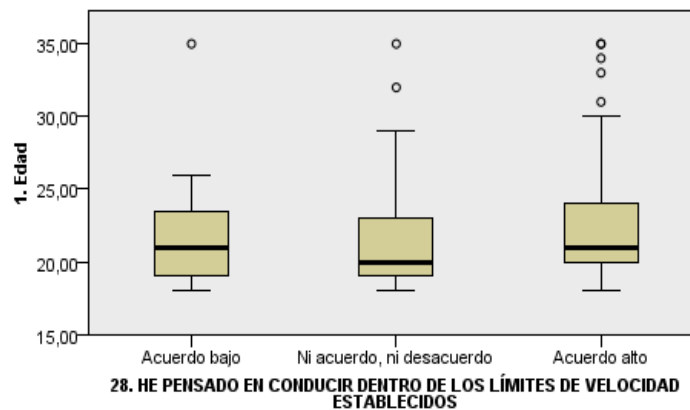


<b>N total</b>	240
<b>Estadístico de contraste</b>	,990
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bifateral)</b>	,610

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de 1. Edad es la misma entre las categorías de 28. HE PENSADO EN CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,21	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

**Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes**



<b>N total</b>	240
<b>Estadístico de contraste</b>	3,125
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,210

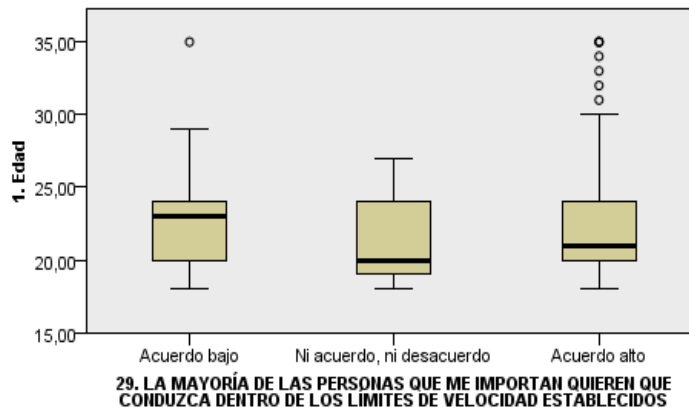
1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.



29

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de 1. Edad es la misma entre las categorías de 29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,314	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

**Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes**



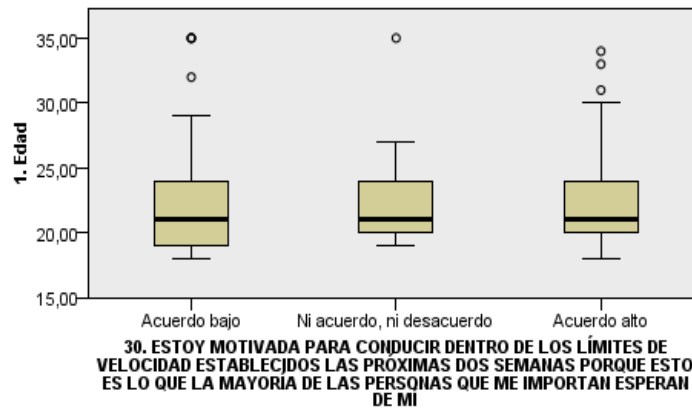
<b>N total</b>	240
<b>Estadístico de contraste</b>	2,316
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,314

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

30

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de 1. Edad es la misma entre las categorías de 30. ESTOY MOTIVADA PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,957	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

**Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes**



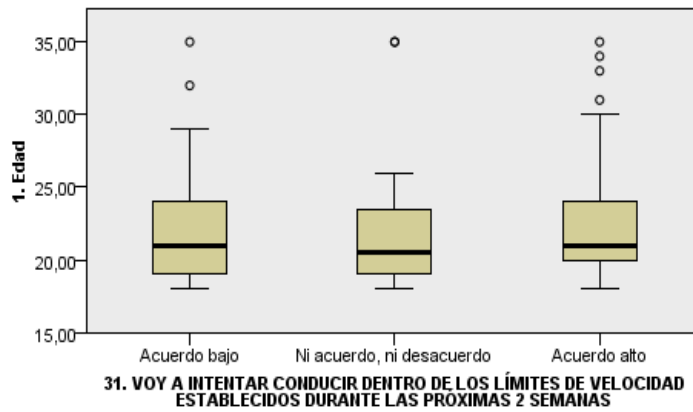
<b>N total</b>	240
<b>Estadístico de contraste</b>	,089
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bifateral)</b>	,957

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

31

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de 1. Edad es la misma entre las categorías de 31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,496	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

**Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes**

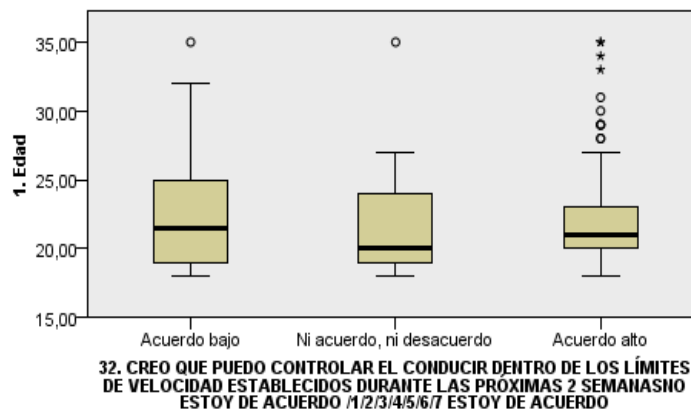


<b>N total</b>	240
<b>Estadístico de contraste</b>	1,400
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,496

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de 1. Edad es la misma entre las categorías de 32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANASNO ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,437	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

**Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes**



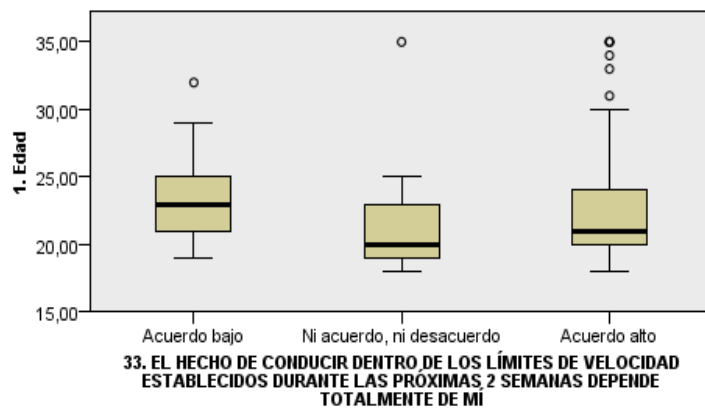
<b>N total</b>	240
<b>Estadístico de contraste</b>	1,658
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,437

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

33

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de 1. Edad es la misma entre las categorías de 33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,018	Rechace la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

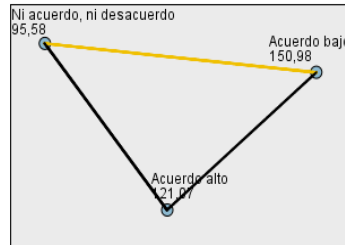
Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes



<b>N total</b>	240
<b>Estadístico de contraste</b>	8,034
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,018

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.

**Comparaciones por parejas de 33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ**



Cada nodo muestra el rango promedio de muestra de 33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ.

Muestra 1-Muestra 2	Estadístico de prueba	Estándar Error	Desv. Estadístico de prueba	Sig.	Sig. ajust.
Ni acuerdo, ni desacuerdo-Acuerdo alto	-25,485	13,550	-1,881	,060	,180
Ni acuerdo, ni desacuerdo-Acuerdo bajo	55,393	19,616	2,824	,005	,014
Acuerdo alto-Acuerdo bajo	29,907	15,859	1,886	,059	,178

Cada fila prueba la hipótesis nula hipótesis nula de que las distribuciones de la muestra 1 y la muestra 2 son iguales. Se muestran las significaciones asintóticas (pruebas bilaterales). El nivel de significancia es ,05.

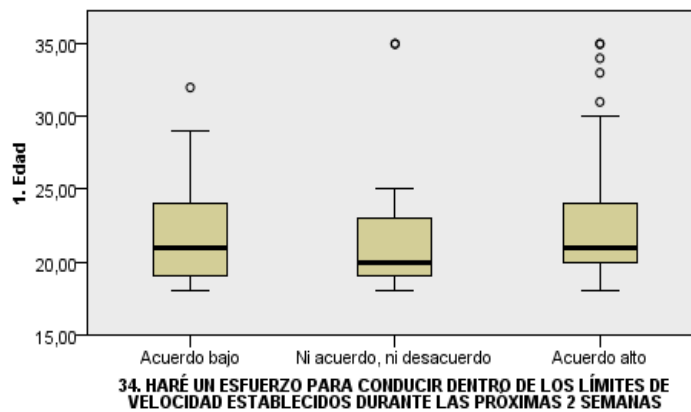
		33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ		
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto
1.	Media	23,43	21,13	22,10
Edad	Desviación estándar	3,53	3,35	3,42
	Mínimo	19,0	18,0	18,0
	Máximo	32,0	35,0	35,0
	Mediana	23,0	20,0	21,0
	Percentil 25	21,0	19,0	20,0
	Percentil 95	29,0	25,0	29,0

La edad media del grupo de los que están de acuerdo son mayores que los que mantienen su nivel de acuerdo en el punto medio (22,1 años de media versus 21,13)

34

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de 1. Edad es la misma entre las categorías de 34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,404	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes



<b>N total</b>	240
<b>Estadístico de contraste</b>	1,815
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,404

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

### 5.2.2. Edad por grupos.

A continuación, se ha dividido la muestra en grupos en función de la edad, para ver si hay diferencias en función de la experiencia en la conducción, tal y como proponen las estadísticas de la DGT.

#### CORRELACIÓN

En las siguientes tablas se intenta ver si existe relación entre las categorías formadas en las variables por grado de acuerdo y la edad categorizada.

En éstas se observa que sólo existen diferencias en cuanto a las valoraciones de los ítems 25,2 y 25,7.

La edad no está correlacionada con ninguna de las variables del cuestionario.

			1. Edad
Rho de Spearman	15. ¿ESTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS HAN HECHO QUE CONDUZCAS DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD?	Coeficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,04 0,59 209,00
	16. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONDUCIR POR ENCIMA DEL LÍMITE DE VELOCIDAD	Coeficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,02 0,73 209,00
	17. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE DEBO CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD	Coeficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,11 0,13 209,00
	18. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD	Coeficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,03 0,63 209,00
	19. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Coeficiente de correlación Sig. (bilateral) N	0,01 0,88 209,00



20. ESTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS HAN HECHO QUE NO CONDUZCAS BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS?	Coeficiente de correlación	0,10
	Sig. (bilateral)	0,16
	N	209,00
21. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Coeficiente de correlación	0,07
	Sig. (bilateral)	0,31
	N	209,00
22. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE NO DEBO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Coeficiente de correlación	0,03
	Sig. (bilateral)	0,62
	N	209,00
23. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Coeficiente de correlación	0,03
	Sig. (bilateral)	0,69
	N	209,00
24. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Coeficiente de correlación	0,08
	Sig. (bilateral)	0,27
	N	209,00
25.1 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DIFICIL SI/ NO	Coeficiente de correlación	0,06
	Sig. (bilateral)	0,36
	N	209,00
25.2 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES IMPORTANTE SI/ NO	Coeficiente de correlación	0,01
	Sig. (bilateral)	0,93
	N	209,00
25.3 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES DESAGRADABLE SI/ NO	Coeficiente de correlación	0,03
	Sig. (bilateral)	0,71
	N	209,00
25.4 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES ESTRESANTE SI/ NO	Coeficiente de correlación	0,08
	Sig. (bilateral)	0,26
	N	209,00
25.5 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS	Coeficiente de	-0,01

LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES INÚTIL SI/ NO	correlación Sig. (bilateral) N	0,85 209,00
25.6 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES PELIGROSO SI/ NO	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	0,05 0,47 209,00
25.7 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES ABSURDO SÍ/ NO	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	0,04 0,57 209,00
26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,01 0,89 209,00
27. SI QUISIERA, PODRÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,04 0,61 209,00
28. HE PENSADO EN CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	0,01 0,92 209,00
29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,06 0,41 209,00
30. ESTOY MOTIVADA PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	0,02 0,82 209,00
31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	0,05 0,48 209,00

32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANASNO ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO	Coeficiente de correlación	0,00
	Sig. (bilateral)	1,00
	N	209,00
33. EL HECHO DE CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ	Coeficiente de correlación	-0,03
	Sig. (bilateral)	0,68
	N	209,00
34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Coeficiente de correlación	0,05
	Sig. (bilateral)	0,49
	N	209,00
35. CREO QUE SOY CAPAZ DE CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Coeficiente de correlación	-0,01
	Sig. (bilateral)	0,83
	N	209,00
36. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN TIENEN EXPECTATIVAS DE QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Coeficiente de correlación	-0,08
	Sig. (bilateral)	0,24
	N	209,00
37. NO TENGO DIFICULTADES PARA CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES D VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Coeficiente de correlación	0,00
	Sig. (bilateral)	0,99
	N	209,00
38. INTENTARÉ CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES ESTABLECIDOS DE VELOCIDAD DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Coeficiente de correlación	0,04
	Sig. (bilateral)	0,59
	N	209,00
39.1 PARA MI, EVITAR CONducIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES DIFÍCIL/ FÁCIL	Coeficiente de correlación	0,02
	Sig. (bilateral)	0,76
	N	209,00
39.2 PARA MI, EVITAR CONducIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES IMPORTANTE NO/ SI	Coeficiente de correlación	-0,01
	Sig. (bilateral)	0,86
	N	209,00
39.3 PARA MI, EVITAR CONducIR BAJO LOS	Coeficiente de	-0,04

EFFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES DESAGRADABLE SI/ NO	correlación Sig. (bilateral) N	0,54 209,00
39.4 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES ESTRESANTE SI/ NO	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,01 0,92 209,00
39.5 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES INÚTIL SI/ NO	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,01 0,85 209,00
39.6 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES PELIGROSO SI/ NO	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	0,02 0,80 209,00
39.7 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES ABSURDO SI/ NO	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,01 0,93 209,00
40. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE NO DEBERÍA CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS EN LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	0,03 0,63 209,00
41. SI QUISIERA, PODRÍA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS EN LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	0,03 0,67 209,00
42. HE PENSADO EN NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	0,00 0,95 209,00
43. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN NO QUIEREN QUE CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	0,00 0,95 209,00
44. ESTOY MOTIVADA PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O	Coefficiente de correlación	0,06

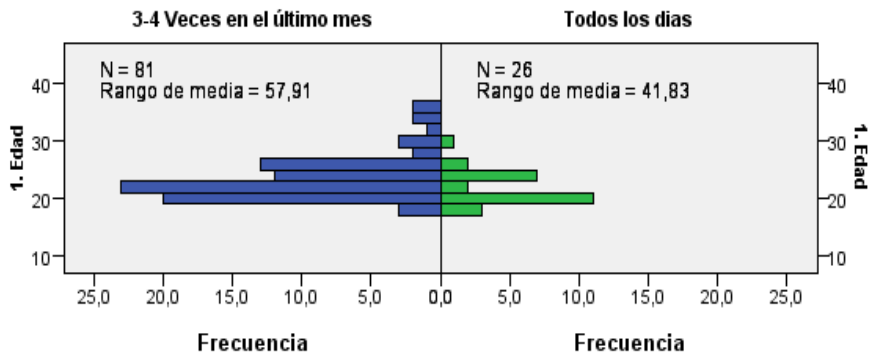
DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ	Sig. (bilateral) N	0,42 209,00
45. VOY A INTENTAR NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS 6 VECES DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,06 0,43 209,00
46. CREO QUE PUEDA CONTROLAR EL EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,05 0,49 209,00
47. EL HECHO DE NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,01 0,88 209,00
48. HARÉ UN ESFUERZO PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	0,01 0,87 209,00
49. CREO QUE SOY CAPAZ DE NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,06 0,40 209,00
50. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN TIENEN EXPECTATIVAS DE QUE NO CONDUZCA BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,02 0,75 209,00
51. NO TENGO DIFICULTADES PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,06 0,41 209,00
52. INTENTARÉ NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	0,03 0,65 209,00

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de 1. Edad es la misma entre las categorías de 7. ¿CON QUÉ FRECUENCIA HAS CONDUCIDO CON EXCESO DE VELOCIDAD?	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	0,021	Rechace la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

		7. ¿CON QUÉ FRECUENCIA HAS CONDUCIDO CON EXCESO DE VELOCIDAD?	
		3-4 Veces en el último mes	Todos los días
1. Edad	Media	22,99	21,19
	Desviación estándar	3,82	2,77
	Mediana	22,0	20,0
	Moda	22,0	19,0
	Percentil 25	20,0	19,0
	Percentil 95	31,0	25,0

**Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes**

**7. ¿CON QUÉ FRECUENCIA HAS CONDUCIDO CON EXCESO DE VELOCIDAD?**



<b>N total</b>	107
<b>U de Mann-Whitney</b>	736,500
<b>W de Wilcoxon</b>	1.087,500
<b>Estadístico de contraste</b>	736,500
<b>Error estándar</b>	136,853
<b>Estadístico de contraste estandarizado</b>	-2,313
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,021

## 25.2

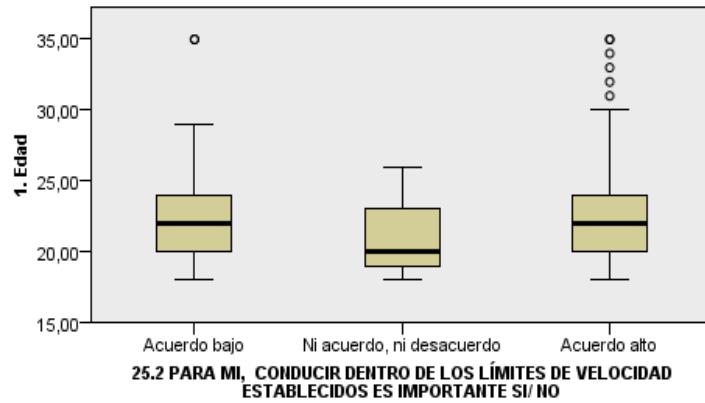
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de 1. Edad es la misma entre las categorías de 25.2 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES IMPORTANTE SI/ NO.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,046	Rechace la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

La edad media del grupo de los que están de acuerdo son mayores que los que mantienen su nivel de acuerdo en el punto medio (22,63 años de media versus 21,03).

25.2 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES IMPORTANTE SI/ NO			
Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto	
Media	22,65	21,03	22,62
Desviación estándar	3,98	2,60	3,54
Mediana	22,0	20,0	22,0
Moda	21,0	19,0	20,0
Percentil 25	20,0	19,0	20,0
Percentil 95	35,0	26,0	29,0



**Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes**



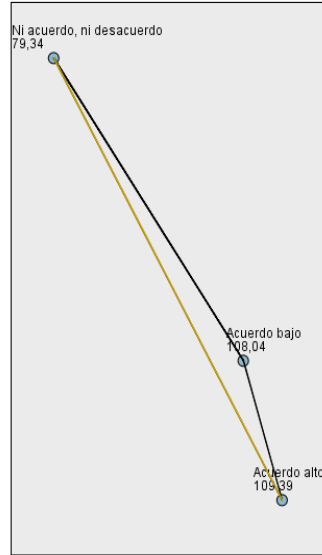
<b>N total</b>	209
<b>Estadístico de contraste</b>	6,149
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,046

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.

La edad media del grupo de los que están de acuerdo son mayores que los que mantienen su nivel de acuerdo en el punto medio (22,63 años de media versus 21,03)

		25.2 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES IMPORTANTE SI/ NO		
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto
1. Edad	Media	22,65	21,03	22,62
	Desviación estándar	3,98	2,60	3,54
	Mediana	22,0	20,0	22,0
	Moda	21,0	19,0	20,0
	Percentil 25	20,0	19,0	20,0
	Percentil 95	35,0	26,0	29,0

Comparaciones por parejas de 25.2 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES IMPORTANTE SI/ NO



Cada nodo muestra el rango promedio de muestra de 25.2 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES IMPORTANTE SI/ NO.

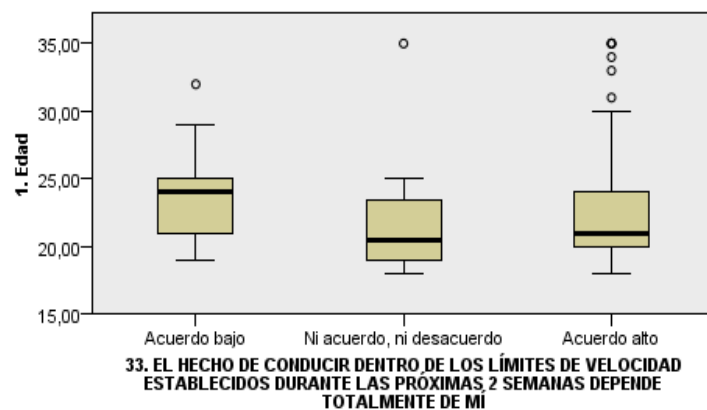
Muestra 1-Muestra 2	Estadístico de prueba	Estándar Error	Desv. Estadístico de prueba	Sig.	Sig. ajust.
Ni acuerdo, ni desacuerdo-Acuerdo bajo	28,699	15,192	1,889	,059	,177
Ni acuerdo, ni desacuerdo-Acuerdo alto	-30,042	12,219	-2,459	,014	,042
Acuerdo bajo-Acuerdo alto	-1,343	11,445	-,117	,907	1,000

Cada fila prueba la hipótesis nula hipótesis nula de que las distribuciones de la muestra 1 y la muestra 2 son iguales.  
Se muestran las significaciones asintóticas (pruebas bilaterales). El nivel de significancia es ,05.

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de 1. Edad es la misma entre las categorías de 33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,048	Rechace la hipótesis nula.

Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.

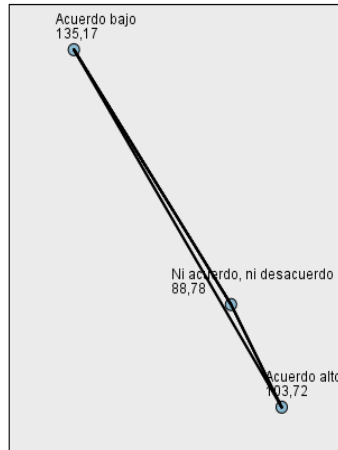
Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes



N total	209
Estadístico de contraste	6,069
Grados de libertad	2
Significación asintótica (prueba bilateral)	,048

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.

**Comparaciones por parejas de 33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ**



Cada nodo muestra el rango promedio de muestra de 33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ.

Muestra 1-Muestra 2	Estadístico de prueba	Estándar Error	Desv. Estadístico de prueba	Sig.	Sig. ajust.
Ni acuerdo, ni desacuerdo-Acuerdo alto	-14,947	14,204	-1,052	,293	,878
Ni acuerdo, ni desacuerdo-Acuerdo bajo	46,392	19,527	2,376	,018	,053
Acuerdo alto-Acuerdo bajo	31,444	14,893	2,111	,035	,104

Cada fila prueba la hipótesis nula hipótesis nula de que las distribuciones de la muestra 1 y la muestra 2 son iguales. Se muestran las significaciones asintóticas (pruebas bilaterales). El nivel de significancia es ,05.

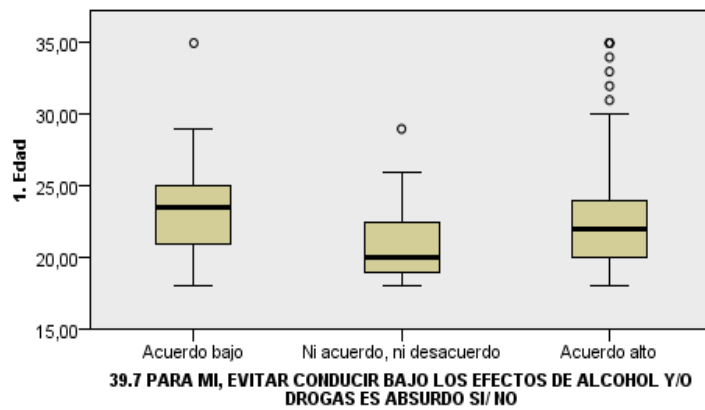
	33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ		
	Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto
1. Edad Media	23,94	21,75	22,32
Desviación estándar	3,54	3,85	3,47
Mediana	24,0	20,5	21,0
Moda	25,0	19,0	21,0
Percentil 25	21,0	19,0	20,0
Percentil 95	32,0	30,0	29,0

Existen diferencias al comprar los grupos a tres, siendo los más indecisos los más jóvenes (media de 21,75 años), los que están más de acuerdo el punto medio de 22,32 años y los que están más en desacuerdo con la afirmación de que depende únicamente de ellos el conducir bajo los límites de velocidad son los más mayores del grupo, media de 24 años.

39.7

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de 1. Edad es la misma entre las categorías de 39.7 PARA MI, EVITAR CONducir BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES ABSURDO SI/ NO.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,033	Rechace la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes



<b>N total</b>	209
<b>Estadístico de contraste</b>	6,797
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,033

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.

**Comparaciones por parejas de 39.7 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES ABSURDO SI/ NO**



Cada nodo muestra el rango promedio de muestra de 39.7

PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES ABSURDO SI/ NO.

Muestra 1-Muestra 2	Estadístico de prueba	Estándar Error	Desv. Estadístico de prueba	Sig.	Sig. ajust.
Ni acuerdo, ni desacuerdo-Acuerdo alto	-24,661	13,372	-1,844	,065	,195
Ni acuerdo, ni desacuerdo-Acuerdo bajo	47,702	18,376	2,596	,009	,028
Acuerdo alto-Acuerdo bajo	23,041	14,226	1,620	,105	,316

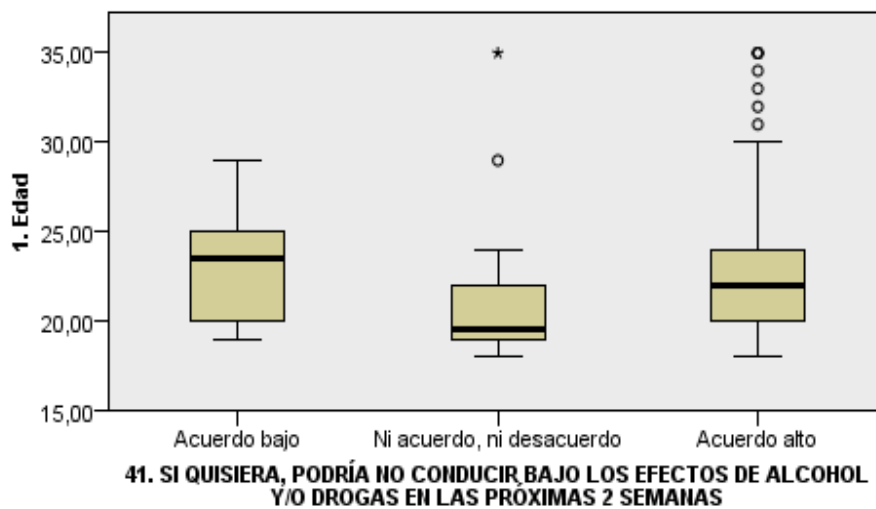
Cada fila prueba la hipótesis nula hipótesis nula de que las distribuciones de la muestra 1 y la muestra 2 son iguales. Se muestran las significaciones asintóticas (pruebas bilaterales). El nivel de significancia es ,05.

		39.7 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES ABSURDO SI/ NO		
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto
1.	Media	23,70	21,17	22,42
Edad	Desviación estándar	3,97	2,81	3,52
	Mediana	23,5	20,0	22,0
	Moda	22,0	19,0	20,0
	Percentil 25	21,0	19,0	20,0
	Percentil 95	32,0	26,0	29,0

Son los más mayores del grupo - 24 años - los que consideran que es absurdo evitar conducir bajo los efectos del alcohol o drogas, frente a los más jóvenes que se posicionan en un punto intermedio - 21 años.

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de 1. Edad es la misma entre las categorías de 41. SI QUISIERA, PODRÍA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS EN LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,026	Rechace la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

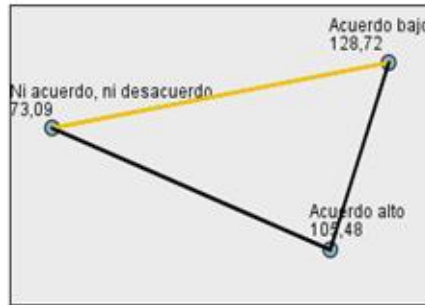
**Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes**



<b>N total</b>	209
<b>Estadístico de contraste</b>	7,324
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,026

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.

**Comparaciones por parejas de 41.**  
**SI QUISIERA, PODRÍA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS EN LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS**



Cada nodo muestra el rango promedio de muestra de 41.

**SI QUISIERA, PODRÍA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS EN LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS.**

Muestra 1-Muestra 2	Estadístico de prueba	Estándar Error	Desv. Estadístico de prueba	Sig.	Sig. ajust.
Ni acuerdo, ni desacuerdo-Acuerdo alto	-32,383	15,698	-2,063	,039	,117
Ni acuerdo, ni desacuerdo-Acuerdo bajo	55,628	20,651	2,694	,007	,021
Acuerdo alto-Acuerdo bajo	23,245	14,877	1,562	,118	,355

Cada fila prueba la hipótesis nula hipótesis nula de que las distribuciones de la muestra 1 y la muestra 2 son iguales.  
 Se muestran las significaciones asintóticas (pruebas bilaterales). El nivel de significancia es ,05.

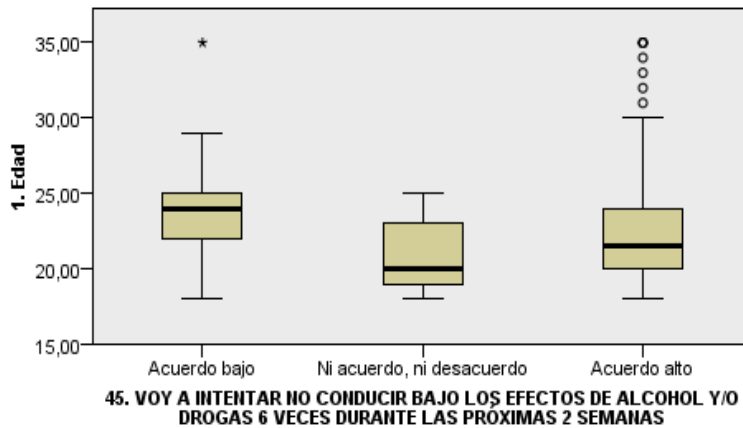
		43. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN NO QUIEREN QUE CONDUZCA BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS		
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto
1. Edad	Media	23,13	20,85	22,46
	Desviación estándar	3,66	1,86	3,59
	Mediana	24,0	21,0	22,0
	Moda	24,0	19,0	20,0
	Percentil 25	19,0	19,0	20,0
	Percentil 95	29,0	24,0	29,0

Son los más mayores del grupo - 23 años - los que consideran que es absurdo evitar conducir bajo los efectos del alcohol o drogas, frente a los más jóvenes que se posicionan en un punto intermedio - 21 años. Estando éstos últimos más de acuerdo entre ellos (menor desviación entre grupos).



Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de 1. Edad es la misma entre las categorías de 45. VOY A INTENTAR NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS 6 VECES DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,002	Rechace la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

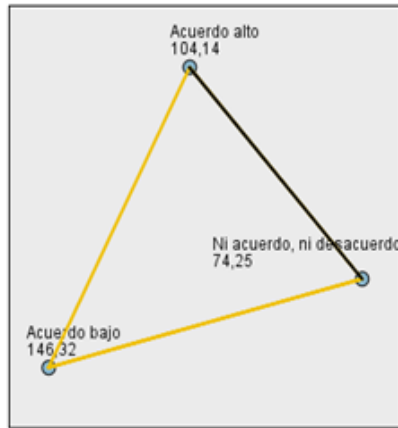
**Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes**



<b>N total</b>	209
<b>Estadístico de contraste</b>	12,783
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,002

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.

**Comparaciones por parejas de 45. VOY A INTENTAR NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS 6 VECES DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS**



Cada nodo muestra el rango promedio de muestra de 45. VOY A INTENTAR NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS 6 VECES DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS.

Muestra 1-Muestra 2	Estadístico de prueba	Estándar Error	Desv. Estadístico de prueba	Sig.	Sig. ajust.
Ni acuerdo, ni desacuerdo-Acuerdo alto	-29,894	14,881	-2,009	,045	,134
Ni acuerdo, ni desacuerdo-Acuerdo bajo	72,074	20,327	3,546	,000	,001
Acuerdo alto-Acuerdo bajo	42,180	15,273	2,762	,006	,017

Cada fila prueba la hipótesis nula hipótesis nula de que las distribuciones de la muestra 1 y la muestra 2 son iguales. Se muestran las significaciones asintóticas (pruebas bilaterales). El nivel de significancia es ,05.

		45. VOY A INTENTAR NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS 6 VECES DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS		
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto
1. Edad	Media	24,59	20,72	22,37
	Desviación estándar	3,84	2,11	3,52
	Mediana	24,0	20,0	21,5
	Moda	25,0	19,0	20,0
	Percentil 25	22,0	19,0	20,0
	Percentil 95	35,0	25,0	29,0

Los más mayores - 25 años - discrepan significativamente frente al resto de los encuestados a la hora de afirmar que evitarán conductor bajo los efectos del alcohol en las próximas dos semanas.

## 5.3. OBJETIVO 2

## 5.3.1. Sexo/Anuncios/Velocidad.

Existen diferencias significativas en la conducta planificada entre hombres y mujeres en casi todos los supuestos considerados, por tanto, se acepta la hipótesis 2. En este caso, las mujeres son más prudentes al volante que los hombres.

## DISTRIBUCIÓN POR SEXO

Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes, que indica si la distribución del ítem es la misma entre hombres y mujeres

Resumen de contrastes de hipótesis							SEXO	
	Hipótesis nula	Sig.	U de Mann-Whitney	W de Wilcoxon	Estadístico de contraste	Decisión	Mujer	Varón
1	18. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD	0,370	6023	9183	-0,897	Conserve la hipótesis nula.	4,26	4,03
2	19. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS	0,010	5180	8340	-2,560	Rechace la hipótesis nula.	4,46	3,73

	PRÓXIMAS 2 SEMANAS							
3	20. ESTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS HAN HECHO QUE NO CONDUZCAS BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS?	0,006	5113	8273	-2,739	Rechace la hipótesis nula.	3,51	2,96
4	21. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	0,046	5477	8637	-1,995	Rechace la hipótesis nula.	5,21	4,72
5	22. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE NO DEBO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	0,051	5503	8663	-1,952	Conserve la hipótesis nula.	5,27	4,77
6	23. LOS ANUNCIOS DE LA DGT	0,042	5454	8614	-2,034	Rechace la hipótesis	4,97	4,46

	HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS					nula.		
7	24. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	0,028	5375	8535	-2,193	Rechace la hipótesis nula.	5,04	4,48
8	25.1 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	0,011	5202	8362	-2,527	Rechace la hipótesis nula.	4,84	4,16
9	25.2	0,000	4504	7664	-3,974	Rechace la hipótesis nula.	5,64	4,73
10	25.3	0,018	5286	8446	-2,368	Rechace la hipótesis nula.	4,81	4,27
11	25.4	0,016	5259	8419	-2,413	Rechace la hipótesis nula.	4,41	3,80
12	25.5	0,000	4427	7587	-4,081	Rechace la hipótesis	5,21	4,23

						nula.		
13	25.6	0,001	4818	7978	-3,333	Rechace la hipótesis nula.	5,49	4,80
14	25.7	0,000	4520	7680	-3,917	Rechace la hipótesis nula.	5,46	4,49
15	26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	0,020	5348	8508	-2,325	Rechace la hipótesis nula.	5,75	5,42
16	27. SI QUISIERA, PODRÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	0,000	4765	7925	-3,626	Rechace la hipótesis nula.	6,07	5,41
17	28. HE PENSADO EN CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	0,000	4453	7613	-4,218	Rechace la hipótesis nula.	5,97	5,06
18	29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA	0,000	4477	7637	-4,213	Rechace la hipótesis nula.	6,05	5,27

	DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS							
19	30. ESTOY MOTIVADA PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ	0,000	4051	7211	-4,883	Rechace la hipótesis nula.	5,51	4,30
20	31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	0,000	3955	7115	-5,083	Rechace la hipótesis nula.	5,52	4,13
21	32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANASNO	0,001	4766	7926	-3,456	Rechace la hipótesis nula.	5,65	4,77

	ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO							
22	33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ	0,002	4970	8130	-3,143	Rechace la hipótesis nula.	5,95	5,38
23	34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	0,000	4416	7576	-4,171	Rechace la hipótesis nula.	5,68	4,66



## DESCRIPTIVA POR SEXO

		2. Sexo	
		Mujer	Varón
18. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD	Media	4,26	4,03
	Desviación estándar	2,07	1,96
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	4	4
	Moda	7	4
	Percentil 25	3	2
	Percentil 95	7	7
19. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	4,46	3,73
	Desviación estándar	1,96	2,05
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	4
	Moda	7	4
	Percentil 25	3	2
	Percentil 95	7	7
20. ESTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS HAN HECHO QUE NO CONDUZCAS BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS?	Media	3,51	2,96
	Desviación estándar	1,45	1,47
	Mínimo	1	1
	Máximo	5	5
	Mediana	4	3
	Moda	5	1
	Percentil 25	3	1
	Percentil 95	5	5
21. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Media	5,21	4,72
	Desviación estándar	1,89	1,97
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	5
	Moda	7	7

	Percentil 25	4	4
	Percentil 95	7	7
22. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE NO DEBO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Media	5,27	4,77
	Desviación estándar	1,87	1,96
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	5
	Moda	7	7
	Percentil 25	4	4
	Percentil 95	7	7
	23. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Media	4,97
Desviación estándar		2,03	2,03
Mínimo		1	1
Máximo		7	7
Mediana		6	5
Moda		7	6
Percentil 25		4	3
Percentil 95		7	7
24. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Media	5,04	4,48
	Desviación estándar	1,96	2,04
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	5
	Moda	7	6
	Percentil 25	4	3
	Percentil 95	7	7
25.1 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES	Media	4,84	4,16
	Desviación estándar	1,68	2,00
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	4
	Moda	4	4
	Percentil 25	4	2
	Percentil 95	7	7

25.2	Media	5,64	4,73
	Desviación estándar	1,60	1,82
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	5
	Moda	7	6
	Percentil 25	5	4
	Percentil 95	7	7
25.3	Media	4,81	4,27
	Desviación estándar	1,65	1,58
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	4
	Moda	4	4
	Percentil 25	4	3
	Percentil 95	7	7
25.4	Media	4,41	3,80
	Desviación estándar	1,75	1,71
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	4	4
	Moda	4	4
	Percentil 25	3	3
	Percentil 95	7	7
25.5	Media	5,21	4,23
	Desviación estándar	1,73	1,75
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	4
	Moda	7	4
	Percentil 25	4	3
	Percentil 95	7	7
25.6	Media	5,49	4,80

	Desviación estándar	1,67	1,60
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	5
	Moda	7	4
	Percentil 25	4	4
	Percentil 95	7	7
25.7	Media	5,46	4,49
	Desviación estándar	1,68	1,89
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	4
	Moda	7	4
	Percentil 25	4	3
	Percentil 95	7	7
26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Media	5,75	5,42
	Desviación estándar	1,67	1,49
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	4
	Percentil 95	7	7
27. SI QUISIERA, PODRÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Media	6,07	5,41
	Desviación estándar	1,46	1,59
	Mínimo	1	2
	Máximo	7	7
	Mediana	7	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	6	4
	Percentil 95	7	7
28. HE PENSADO EN CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Media	5,97	5,06
	Desviación estándar	1,49	1,79

	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	5
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	4
	Percentil 95	7	7
29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Media	6,05	5,27
	Desviación estándar	1,45	1,57
	Mínimo	1	2
	Máximo	7	7
	Mediana	7	5
	Moda	7	7
	Percentil 95	7	7
30. ESTOY MOTIVADA PARA CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ	Media	5,51	4,30
	Desviación estándar	1,80	1,87
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	4
	Moda	7	4
	Percentil 95	7	7
31. VOY A INTENTAR CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	5,52	4,13
	Desviación estándar	1,82	2,08
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	4
	Moda	7	4
	Percentil 95	7	7
32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANASNO ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE	Media	5,65	4,77
	Desviación estándar	1,60	1,95
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7

ACUERDO	Mediana	6	5
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	3
	Percentil 95	7	7
33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ	Media	5,95	5,38
	Desviación estándar	1,49	1,59
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	4
	Percentil 95	7	7
34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	5,68	4,66
	Desviación estándar	1,60	1,91
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	5
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	3
	Percentil 95	7	7

## SEXO CON CATEGORIZADAS

En esta ficha hemos categorizado los ítems del 18 al 34 según lo planteado en los objetivos: 1-3 “acuerdo bajo”, 4 “ni acuerdo ni desacuerdo”, 5-7 “acuerdo alto”.

## 18. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD

No existe relación entre el sexo y el ítem

Tabla cruzada

		2. Sexo		Total
		Mujer	Varón	
	Acuerdo bajo	56	29	85
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	29	16	45
	Acuerdo alto	79	34	113
Total		164	79	243

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. Asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	,592 <sup>a</sup>	2	0,744
Razón de verosimilitud	,593	2	0,744
Asociación lineal por lineal	,392	1	0,531
N de casos válidos	243		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 14,63.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,049	0,744
	V de Cramer	0,049	0,744
N de casos válidos		243	

19. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR CONducir DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LA \* 2. Sexo

No existe relación entre el sexo y el ítem

Tabla cruzada

Recuento

		2. Sexo		Total
		Mujer	Varón	
	Acuerdo bajo	51	33	84
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	31	17	48
	Acuerdo alto	82	29	111
Total		164	79	243

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	4,004 <sup>a</sup>	2	0,135
Razón de verosimilitud	4,028	2	0,133
Asociación lineal por lineal	3,860	1	0,049
N de casos válidos	243		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 15,60.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,128	0,135
	V de Cramer	0,128	0,135
N de casos válidos		243	



20. ESTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS HAN HECHO QUE NO CONDUZCAS  
BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS? \* 2. Sexo

Existe relación entre el sexo y el ítem 18.

La fuerza de la relación se cuantifica sobre un 19,3%

**Tabla cruzada**

Recuento	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	79	47	126
Ni acuerdo, ni desacuerdo	23	17	40
Acuerdo alto	62	15	77
Total	164	79	243

**Pruebas de chi-cuadrado**

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	9,096 <sup>a</sup>	2	0,011
Razón de verosimilitud	9,554	2	0,008
Asociación lineal por lineal	6,070	1	0,014
N de casos válidos	243		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 13,00.

**Medidas simétricas**

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal Phi	0,193	0,011
V de Cramer	0,193	0,011
N de casos válidos	243	

## 21. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONducir BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS \* 2. Sexo

No existe relación entre el sexo y el ítem

Tabla cruzada

Recuento

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	28	18	46
Ni acuerdo, ni desacuerdo	23	12	35
Acuerdo alto	113	49	162
Total	164	79	243

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	1,347 <sup>a</sup>	2	0,510
Razón de verosimilitud	1,324	2	0,516
Asociación lineal por lineal	1,340	1	0,247
N de casos válidos	243		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 11,38.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,074	0,510
	V de Cramer	0,074	0,510
N de casos válidos		243	

22. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE NO DEBO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE AL \* 2. Sexo

No existe relación entre el sexo y el ítem

Tabla cruzada

Recuento

		2. Sexo		Total
		Mujer	Varón	
	Acuerdo bajo	27	19	46
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	25	15	40
	Acuerdo alto	112	45	157
Total		164	79	243

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	3,135 <sup>a</sup>	2	0,209
Razón de verosimilitud	3,085	2	0,214
Asociación lineal por lineal	3,032	1	0,082
N de casos válidos	243		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 13,00.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,114	0,209
	V de Cramer	0,114	0,209
N de casos válidos		243	

23. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS \* 2.  
Sexo

No existe relación entre el sexo y el ítem

Tabla cruzada

Recuento	2. Sexo			Total
	Mujer	Varón		
Acuerdo bajo	40	23		63
Ni acuerdo, ni desacuerdo	24	14		38
Acuerdo alto	100	42		142
Total	164	79		243

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	1,341 <sup>a</sup>	2	0,512
Razón de verosimilitud	1,334	2	0,513
Asociación lineal por lineal	1,131	1	0,288
N de casos válidos	243		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 12,35.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,074	0,512
	V de Cramer	0,074	0,512
N de casos válidos		243	

24. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR EVITAR CONducir BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS \* 2. Sexo

No existe relación entre el sexo y el ítem

Tabla cruzada

Recuento		2. Sexo		Total
		Mujer	Varón	
	Acuerdo bajo	35	26	61
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	27	9	36
	Acuerdo alto	102	44	146
Total		164	79	243

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	4,143 <sup>a</sup>	2	0,126
Razón de verosimilitud	4,070	2	0,131
Asociación lineal por lineal	2,376	1	0,123
N de casos válidos	243		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 11,70.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,131	0,126
	V de Cramer	0,131	0,126
N de casos válidos		243	

## 25.1 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES \* 2. Sexo

Existe relación entre el sexo y el ítem

La fuerza de la relación se cuantifica sobre un 20,7%

**Tabla cruzada**

Recuento

		2. Sexo		Total
		Mujer	Varón	
	Acuerdo bajo	30	29	59
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	40	18	58
	Acuerdo alto	94	32	126
Total		164	79	243

**Pruebas de chi-cuadrado**

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	10,411 <sup>a</sup>	2	0,005
Razón de verosimilitud	10,080	2	0,006
Asociación lineal por lineal	9,615	1	0,002
N de casos válidos	243		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 18,86.

**Medidas simétricas**

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,207	0,005
	V de Cramer	0,207	0,005
N de casos válidos		243	

## 25.2 \* 2. Sexo

Existe relación entre el sexo y el ítem

La fuerza de la relación se cuantifica sobre un 18,5%

Tabla cruzada

Recuento

		2. Sexo		Total
		Mujer	Varón	
	Acuerdo bajo	20	18	38
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	21	16	37
	Acuerdo alto	123	45	168
Total		164	79	243

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	8,275 <sup>a</sup>	2	0,016
Razón de verosimilitud	8,055	2	0,018
Asociación lineal por lineal	7,749	1	0,005
N de casos válidos	243		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 12,03.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,185	0,016
	V de Cramer	0,185	0,016
N de casos válidos		243	

## 25.3 \* 2. Sexo

No existe relación entre el sexo y el ítem

Tabla cruzada

Recuento

		2. Sexo		Total
		Mujer	Varón	
	Acuerdo bajo	33	22	55
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	44	25	69
	Acuerdo alto	87	32	119
Total		164	79	243

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	3,554 <sup>a</sup>	2	0,169
Razón de verosimilitud	3,557	2	0,169
Asociación lineal por lineal	3,373	1	0,066
N de casos válidos	243		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 17,88.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,121	0,169
	V de Cramer	0,121	0,169
N de casos válidos		243	



25.4 \* 2. Sexo

No existe relación entre el sexo y el ítem

Tabla cruzada

Recuento

		2. Sexo		Total
		Mujer	Varón	
	Acuerdo bajo	53	33	86
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	38	22	60
	Acuerdo alto	73	24	97
Total		164	79	243

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	4,487 <sup>a</sup>	2	0,106
Razón de verosimilitud	4,572	2	0,102
Asociación lineal por lineal	3,933	1	0,047
N de casos válidos	243		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 19,51.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,136	0,106
	V de Cramer	0,136	0,106
N de casos válidos		243	

25.5 \* 2. Sexo

Existe relación entre el sexo y el ítem

La fuerza de la relación se cuantifica sobre un 22,3%

Tabla cruzada

Recuento

		2. Sexo		Total
		Mujer	Varón	
	Acuerdo bajo	27	27	54
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	33	20	53
	Acuerdo alto	104	32	136
Total		164	79	243

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	13,187 <sup>a</sup>	2	0,001
Razón de verosimilitud	12,985	2	0,002
Asociación lineal por lineal	13,116	1	0,000
N de casos válidos	243		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 17,23.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,233	0,001
	V de Cramer	0,233	0,001
N de casos válidos		243	

## 25.6 \* 2. Sexo

No existe relación entre el sexo y el ítem

Tabla cruzada

Recuento

		2. Sexo		Total
		Mujer	Varón	
	Acuerdo bajo	23	17	40
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	26	18	44
	Acuerdo alto	115	44	159
Total		164	79	243

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	4,930 <sup>a</sup>	2	0,085
Razón de verosimilitud	4,848	2	0,089
Asociación lineal por lineal	4,406	1	0,036
N de casos válidos	243		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 13,00.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,142	0,085
	V de Cramer	0,142	0,085
N de casos válidos		243	

25.7 \* 2. Sexo

Existe relación entre el sexo y el ítem

La fuerza de la relación se cuantifica sobre un 22,8%

Tabla cruzada

Recuento

		2. Sexo		Total
		Mujer	Varón	
	Acuerdo bajo	19	21	40
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	28	19	47
	Acuerdo alto	117	39	156
Total		164	79	243

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	12,637 <sup>a</sup>	2	0,002
Razón de verosimilitud	12,277	2	0,002
Asociación lineal por lineal	12,541	1	0,000
N de casos válidos	243		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 13,00.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,228	0,002
	V de Cramer	0,228	0,002
N de casos válidos		243	

26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS \* 2. Sexo

No existe relación entre el sexo y el ítem

Tabla cruzada

Recuento

		2. Sexo		Total
		Mujer	Varón	
	Acuerdo bajo	15	9	24
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	24	12	36
	Acuerdo alto	125	58	183
Total		164	79	243

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	,339 <sup>a</sup>	2	0,844
Razón de verosimilitud	,333	2	0,847
Asociación lineal por lineal	,319	1	0,572
N de casos válidos	243		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 7,80.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,037	0,844
	V de Cramer	0,037	0,844
N de casos válidos		243	

## 27. SI QUISIERA, PODRÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS \* 2. Sexo

Existe relación entre el sexo y el ítem

La fuerza de la relación se cuantifica sobre un 15,5%

**Tabla cruzada**

Recuento

		2. Sexo		Total
		Mujer	Varón	
	Acuerdo bajo	13	11	24
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	13	12	25
	Acuerdo alto	138	56	194
Total		164	79	243

**Pruebas de chi-cuadrado**

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	5,850 <sup>a</sup>	2	0,054
Razón de verosimilitud	5,610	2	0,061
Asociación lineal por lineal	4,830	1	0,028
N de casos válidos	243		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 7,80.

**Medidas simétricas**

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,155	0,054
	V de Cramer	0,155	0,054
N de casos válidos		243	

28. HE PENSADO EN CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS \* 2. Sexo

Existe relación entre el sexo y el ítem  
La fuerza de la relación se cuantifica sobre un 21,9%

Tabla cruzada

Recuento

		2. Sexo		Total
		Mujer	Varón	
	Acuerdo bajo	12	15	27
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	20	16	36
	Acuerdo alto	132	48	180
Total		164	79	243

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	11,674 <sup>a</sup>	2	0,003
Razón de verosimilitud	11,172	2	0,004
Asociación lineal por lineal	11,494	1	0,001
N de casos válidos	243		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 8,78.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,219	0,003
	V de Cramer	0,219	0,003
N de casos válidos		243	

29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS

\* 2. Sexo

Existe relación entre el sexo y el ítem

La fuerza de la relación se cuantifica sobre un 22,3%

Tabla cruzada

Recuento

		2. Sexo		Total
		Mujer	Varón	
	Acuerdo bajo	9	13	22
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	18	15	33
	Acuerdo alto	137	51	188
Total		164	79	243

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	12,087 <sup>a</sup>	2	0,002
Razón de verosimilitud	11,476	2	0,003
Asociación lineal por lineal	11,979	1	0,001
N de casos válidos	243		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 7,15.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,223	0,002
	V de Cramer	0,223	0,002
N de casos válidos		243	



30. ESTOY MOTIVADA PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ \* 2. Sexo

Existe relación entre el sexo y el ítem

La fuerza de la relación se cuantifica sobre un 28,3%

Tabla cruzada

Recuento

		2. Sexo		Total
		Mujer	Varón	
	Acuerdo bajo	24	26	50
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	20	18	38
	Acuerdo alto	120	35	155
Total		164	79	243

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	19,445 <sup>a</sup>	2	0,000
Razón de verosimilitud	19,101	2	0,000
Asociación lineal por lineal	17,965	1	0,000
N de casos válidos	243		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 12,35.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,283	0,000
	V de Cramer	0,283	0,000
N de casos válidos		243	

## 31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \*

## 2. Sexo

Existe relación entre el sexo y el ítem

La fuerza de la relación se cuantifica sobre un 28,5%

Tabla cruzada

Recuento

		2. Sexo		Total
		Mujer	Varón	
	Acuerdo bajo	26	29	55
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	20	16	36
	Acuerdo alto	118	34	152
Total		164	79	243

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	19,708 <sup>a</sup>	2	0,000
Razón de verosimilitud	19,370	2	0,000
Asociación lineal por lineal	18,991	1	0,000
N de casos válidos	243		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 11,70.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,285	0,000
	V de Cramer	0,285	0,000
N de casos válidos		243	

32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANASNO ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO \*
2. Sexo

Existe relación entre el sexo y el ítem

La fuerza de la relación se cuantifica sobre un 24,1%

**Tabla cruzada**

Recuento

		2. Sexo		Total
		Mujer	Varón	
	Acuerdo bajo	15	21	36
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	23	13	36
	Acuerdo alto	126	45	171
Total		164	79	243

**Pruebas de chi-cuadrado**

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	14,144 <sup>a</sup>	2	0,001
Razón de verosimilitud	13,399	2	0,001
Asociación lineal por lineal	13,602	1	0,000
N de casos válidos	243		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 11,70.

**Medidas simétricas**

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,241	0,001
	V de Cramer	0,241	0,001
N de casos válidos		243	

33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ \* 2. Sexo

No existe relación entre el sexo y el ítem

Tabla cruzada

Recuento

		2. Sexo		Total
		Mujer	Varón	
	Acuerdo bajo	10	11	21
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	18	12	30
	Acuerdo alto	136	56	192
Total		164	79	243

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	5,524 <sup>a</sup>	2	0,063
Razón de verosimilitud	5,257	2	0,072
Asociación lineal por lineal	5,496	1	0,019
N de casos válidos	243		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 6,83.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,151	0,063
	V de Cramer	0,151	0,063
N de casos válidos		243	

34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \*

2. Sexo

Existe relación entre el sexo y el ítem

La fuerza de la relación se cuantifica sobre un 24,6%

Tabla cruzada

Recuento

		2. Sexo		Total
		Mujer	Varón	
	Acuerdo bajo	17	23	40
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	22	12	34
	Acuerdo alto	125	44	169
Total		164	79	243

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	14,734 <sup>a</sup>	2	0,001
Razón de verosimilitud	13,983	2	0,001
Asociación lineal por lineal	14,161	1	0,000
N de casos válidos	243		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 11,05.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,246	0,001
	V de Cramer	0,246	0,001
N de casos válidos		243	

## 5.3.2. Sexo/Conducta/ Conducta Planificada

## DISTRIBUCIÓN POR SEXO

Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes, que indica si la distribución del ítem es la misma entre hombres y mujeres

Resumen de contrastes de hipótesis						SEXO	
	Hipótesis nula	U de Mann-Whitney	W de Wilcoxon	Z	Decisión	Mujer	Varón
1	La distribución de 15. ¿ESTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS HAN HECHO QUE CONDUZCAS DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD? es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	4209,5	6985	-1,927	Conserve la hipótesis nula.	2,87	2,50
2	La distribución de 16. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONDUCIR POR ENCIMA DEL LÍMITE DE VELOCIDAD es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	4133,5	6909	-2,094	Rechace la hipótesis nula.	4,99	4,34
3	La distribución de 17. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE DEBO CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	4329,5	7105	-1,616	Conserve la hipótesis nula.	4,93	4,50
4	La distribución de 18. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA CONDUCIR DENTRO DEL	4514,5	7290	-1,163	Conserve la hipótesis nula.	4,38	4,05

	LÍMITE DE VELOCIDAD es la misma entre las categorías de 2. Sexo.						
5	La distribución de 19. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	4018,5	6794	- 2,36 2	Rechace la hipótesis nula.	4,44	3,74
6	La distribución de 20. ESTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS HAN HECHO QUE NO CONDUZCAS BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS? es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	3898,5	6674	- 2,69 8	Rechace la hipótesis nula.	3,53	2,97
7	La distribución de 21. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	4161,5	6937	- 2,03 9	Rechace la hipótesis nula.	5,21	4,69
8	La distribución de 22. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE NO DEBO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	4161	6936	- 2,04 8	Rechace la hipótesis nula.	5,30	4,74
9	La distribución de 23. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA EVITAR	4042	6817	- 2,32 4	Rechace la hipótesis nula.	5,04	4,43

	CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS es la misma entre las categorías de 2. Sexo.						
10	La distribución de 24. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	4118,5	6894	- 2,13 7	Rechace la hipótesis nula.	5,04	4,49
11	La distribución de 25.1 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DIFÍCIL SI/ NO es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	4039	6814	- 2,32 2	Rechace la hipótesis nula.	4,86	4,20
12	La distribución de 25.2 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES IMPORTANTE SI/ NO es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	3478,5	6254	- 3,73 9	Rechace la hipótesis nula.	5,65	4,76
13	La distribución de 25.3 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES DESAGRADABLE SI/ NO es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	3987,5	6763	- 2,45 7	Rechace la hipótesis nula.	4,80	4,20
14	La distribución de 25.4 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES ESTRESANTE SI/ NO es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	3953	6728	- 2,53 0	Rechace la hipótesis nula.	4,39	3,72



15	La distribución de 25.5 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES INÚTIL SI/ NO es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	3318	6093	- 4,09 1	Rechace la hipótesis nula.	5,24	4,19
16	La distribución de 25.6 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES PELIGROSO SI/ NO es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	3484,5	6260	- 3,71 8	Rechace la hipótesis nula.	5,60	4,77
17	La distribución de 25.7 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES ABSURDO SÍ/ NO es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	3298,5	6074	- 4,16 5	Rechace la hipótesis nula.	5,58	4,46
18	La distribución de 26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	4103,5	6879	- 2,25 8	Rechace la hipótesis nula.	5,88	5,51
19	La distribución de 27. SI QUISIERA, PODRÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	3552	6327	- 3,77 7	Rechace la hipótesis nula.	6,21	5,46
20	La distribución de 28. HE PENSADO EN CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD	3391	6166	- 4,09 4	Rechace la hipótesis nula.	6,07	5,14

	ESTABLECIDOS es la misma entre las categorías de 2. Sexo.						
21	La distribución de 29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	3350,5	6126	- 4,26 4	Rechace la hipótesis nula.	6,16	5,31
22	La distribución de 30. ESTOY MOTIVADA PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	3173,5	5949	- 4,48 4	Rechace la hipótesis nula.	5,47	4,30
23	La distribución de 31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	3038,5	5814	- 4,81 9	Rechace la hipótesis nula.	5,55	4,15
24	La distribución de 32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANASNO ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO es la	3526	6301	- 3,63 9	Rechace la hipótesis nula.	5,73	4,77

	misma entre las categorías de 2. Sexo.						
25	La distribución de 33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	3606,5	6382	- 3,56 6	Rechace la hipótesis nula.	6,08	5,42
26	La distribución de 34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	3238	6013	- 4,35 6	Rechace la hipótesis nula.	5,76	4,65
27	La distribución de 35. CREO QUE SOY CAPAZ DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	3581,5	6357	- 3,53 8	Rechace la hipótesis nula.	5,89	5,09
28	La distribución de 36. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN TIENEN EXPECTATIVAS DE QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la misma entre las	3587	6362	- 3,51 3	Rechace la hipótesis nula.	5,86	5,07

	categorias de 2. Sexo.						
29	La distribución de 37. NO TENGO DIFICULTADES PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES D VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	4029	6804	- 2,41 8	Rechace la hipótesis nula.	5,69	5,19
30	La distribución de 38. INTENTARÉ CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES ESTABLECIDOS DE VELOCIDAD DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	3354,5	6130	- 4,08 3	Rechace la hipótesis nula.	5,72	4,64
31	La distribución de 39.1 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES DIFÍCIL/ FÁCIL es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	3535,5	6311	- 4,00 6	Rechace la hipótesis nula.	6,41	5,65
32	La distribución de 39.2 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES IMPORTANTE NO/ SI es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	3810	6585	- 3,47 7	Rechace la hipótesis nula.	6,44	5,68
33	La distribución de 39.3 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES DESAGRADABLE SI/ NO es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	3468	6243	- 4,00 7	Rechace la hipótesis nula.	6,13	5,23

34	La distribución de 39.4 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES ESTRESANTE SI/ NO es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	3735	6510	- 3,23 4	Rechace la hipótesis nula.	5,88	5,24
35	La distribución de 39.5 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES INÚTIL SI/ NO es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	3447,5	6223	- 4,43 4	Rechace la hipótesis nula.	6,41	5,57
36	La distribución de 39.6 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES PELIGROSO SI/ NO es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	3122	5897	- 5,34 0	Rechace la hipótesis nula.	6,43	5,23
37	La distribución de 39.7 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES ABSURDO SI/ NO es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	3397,5	6173	- 4,53 5	Rechace la hipótesis nula.	6,37	5,43
38	La distribución de 40. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE NO DEBERÍA CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS EN LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	3545,5	6321	- 4,11 5	Rechace la hipótesis nula.	6,39	5,66
39	La distribución de 41. SI QUISIERA, PODRÍA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS EN LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la	3836	6611	- 3,40 0	Rechace la hipótesis nula.	6,36	5,76

	misma entre las categorías de 2. Sexo.						
40	La distribución de 42. HE PENSADO EN NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	3644,5	6420	- 3,98 3	Rechace la hipótesis nula.	6,44	5,66
41	La distribución de 43. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN NO QUIEREN QUE CONDUZCA BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	3763,5	6539	- 3,61 5	Rechace la hipótesis nula.	6,49	5,86
42	La distribución de 44. ESTOY MOTIVADA PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	3344,5	6120	- 4,57 2	Rechace la hipótesis nula.	6,41	5,36
43	La distribución de 45. VOY A INTENTAR NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS 6 VECES DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	3378,5	6154	- 4,71 8	Rechace la hipótesis nula.	6,53	5,50
44	La distribución de 46. CREO QUE PUEDA CONTROLAR EL EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	3403	6178	- 4,67 2	Rechace la hipótesis nula.	6,53	5,54

	LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la misma entre las categorías de 2. Sexo.						
45	La distribución de 47. EL HECHO DE NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	3702	6477	- 3,79 6	Rechace la hipótesis nula.	6,54	5,78
46	La distribución de 48. HARÉ UN ESFUERZO PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	3159,5	5935	- 5,04 8	Rechace la hipótesis nula.	6,40	5,27
47	La distribución de 49. CREO QUE SOY CAPAZ DE NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	3736,5	6512	- 3,69 3	Rechace la hipótesis nula.	6,47	5,73
48	La distribución de 50. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN TIENEN EXPECTATIVAS DE QUE NO CONDUZCA BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	3485	6260	- 4,38 9	Rechace la hipótesis nula.	6,53	5,73
49	La distribución de 51. NO TENGO DIFICULTADES PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL	3510,5	6286	- 4,29 1	Rechace la hipótesis nula.	6,41	5,59

	Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la misma entre las categorías de 2. Sexo.						
50	La distribución de 52. INTENTARÉ NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la misma entre las categorías de 2. Sexo.	3385	6160	- 4,74 8	Rechace la hipótesis nula.	6,53	5,53

## DESCRIPTIVA POR SEXO

		2. Sexo	
		Mujer	Varón
15. ¿ESTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS HAN HECHO QUE CONDUZCAS DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD?	Media	2,87	2,50
	Desviación estándar	1,36	1,30
	Mínimo	1	1
	Máximo	5	5
	Mediana	3	2
	Moda	3	1
	Percentil 25	2	1
	Percentil 95	5	5
16. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONDUCIR POR ENCIMA DEL LÍMITE DE VELOCIDAD	Media	4,99	4,34
	Desviación estándar	1,80	2,10
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	5
	Moda	7	5
	Percentil 25	4	2
	Percentil 95	7	7
17. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN	Media	4,93	4,50



QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE DEBO CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD	Desviación estándar	1,75	1,82
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	5
	Moda	7	6
	Percentil 25	4	3
	Percentil 95	7	7
18. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD	Media	4,38	4,05
	Desviación estándar	2,02	1,95
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	4
	Moda	7	4
	Percentil 95	7	7
19. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	4,44	3,74
	Desviación estándar	1,94	2,05
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	4
	Moda	7	1
	Percentil 95	7	7
20. ESTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS HAN HECHO QUE NO CONDUZCAS BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS?	Media	3,53	2,97
	Desviación estándar	1,44	1,46
	Mínimo	1	1
	Máximo	5	5
	Mediana	4	3
	Moda	5	1
	Percentil 95	5	5
21. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE	Media	5,21	4,69
	Desviación estándar	1,91	2,00

ALCOHOL Y/O DROGAS	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	5
	Moda	7	5
	Percentil 25	4	4
	Percentil 95	7	7
22. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE NO DEBO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Media	5,30	4,74
	Desviación estándar	1,86	1,99
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	5
	Moda	7	7
	Percentil 25	4	3
Percentil 95	7	7	
23. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Media	5,04	4,43
	Desviación estándar	2,03	2,03
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	5
	Moda	7	6
	Percentil 25	3	3
Percentil 95	7	7	
24. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Media	5,04	4,49
	Desviación estándar	1,98	2,02
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	5
	Moda	7	6
	Percentil 25	4	3
Percentil 95	7	7	
25.1 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DIFICIL SI/ NO	Media	4,86	4,20
	Desviación estándar	1,66	1,99
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7

	Mediana	5	4
	Moda	4	4
	Percentil 25	4	3
	Percentil 95	7	7
25.2 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES IMPORTANTE SI/ NO	Media	5,65	4,76
	Desviación estándar	1,58	1,80
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	5
	Moda	7	6
	Percentil 25	5	4
	Percentil 95	7	7
25.3 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES DESAGRADABLE SI/ NO	Media	4,80	4,20
	Desviación estándar	1,62	1,57
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	4
	Moda	4	4
	Percentil 25	4	3
	Percentil 95	7	7
25.4 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES ESTRESANTE SI/ NO	Media	4,39	3,72
	Desviación estándar	1,74	1,67
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	4	4
	Moda	3	4
	Percentil 25	3	3
	Percentil 95	7	7
25.5 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES INÚTIL SI/ NO	Media	5,24	4,19
	Desviación estándar	1,72	1,76
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	4
	Moda	7	4

	Percentil 25	4	3
	Percentil 95	7	7
25.6 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES PELIGROSO SI/ NO	Media	5,60	4,77
	Desviación estándar	1,58	1,59
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	5
	Moda	7	4
	Percentil 25	4	4
	Percentil 95	7	7
	25.7 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES ABSURDO SÍ/ NO	Media	5,58
Desviación estándar		1,58	1,93
Mínimo		1	1
Máximo		7	7
Mediana		6	4
Moda		7	4
Percentil 25		5	3
Percentil 95		7	7
26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Media	5,88	5,51
	Desviación estándar	1,51	1,46
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	5
	Percentil 95	7	7
27. SI QUISIERA, PODRÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Media	6,21	5,46
	Desviación estándar	1,27	1,59
	Mínimo	2	2
	Máximo	7	7
	Mediana	7	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	6	4
	Percentil 95	7	7

28. HE PENSADO EN CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Media	6,07	5,14
	Desviación estándar	1,34	1,75
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	4
	Percentil 95	7	7
29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Media	6,16	5,31
	Desviación estándar	1,35	1,56
	Mínimo	1	2
	Máximo	7	7
	Mediana	7	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	6	4
	Percentil 95	7	7
30. ESTOY MOTIVADA PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ	Media	5,47	4,30
	Desviación estándar	1,84	1,86
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	4
	Moda	7	4
	Percentil 25	4	3
	Percentil 95	7	7
31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	5,55	4,15
	Desviación estándar	1,81	2,09
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	4
	Moda	7	4
	Percentil 25	4	2
	Percentil 95	7	7
32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL	Media	5,73	4,77

CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANASNO ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO	Desviación estándar	1,56	1,93
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	5
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	3
	Percentil 95	7	7
33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ	Media	6,08	5,42
	Desviación estándar	1,40	1,53
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	4
Percentil 95	7	7	
34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	5,76	4,65
	Desviación estándar	1,56	1,89
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	5
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	3
Percentil 95	7	7	
35. CREO QUE SOY CAPAZ DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	5,89	5,09
	Desviación estándar	1,41	1,70
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	5
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	4
Percentil 95	7	7	
36. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN TIENEN EXPECTATIVAS DE QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS	Media	5,86	5,07
	Desviación estándar	1,46	1,71

LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	6
	Moda	7	6
	Percentil 25	5	3
	Percentil 95	7	7
37. NO TENGO DIFICULTADES PARA CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES D VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	5,69	5,19
	Desviación estándar	1,69	1,71
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	4
Percentil 95	7	7	
38. INTENTARÉ CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES ESTABLECIDOS DE VELOCIDAD DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	5,72	4,64
	Desviación estándar	1,66	2,03
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	5
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	3
Percentil 95	7	7	
39.1 PARA MI, EVITAR CONducIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES DIFÍCIL/ FÁCIL	Media	6,41	5,65
	Desviación estándar	1,17	1,63
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	6	4
Percentil 95	7	7	
39.2 PARA MI, EVITAR CONducIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES IMPORTANTE NO/ SI	Media	6,44	5,68
	Desviación estándar	1,22	1,75
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7

	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	7	4
	Percentil 95	7	7
39.3 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES DESAGRADABLE SI/ NO	Media	6,13	5,23
	Desviación estándar	1,42	1,79
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	6	4
	Percentil 95	7	7
39.4 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES ESTRESANTE SI/ NO	Media	5,88	5,24
	Desviación estándar	1,64	1,69
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	4
	Percentil 95	7	7
39.5 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES INÚTIL SI/ NO	Media	6,41	5,57
	Desviación estándar	1,33	1,69
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	7	4
	Percentil 95	7	7
39.6 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES PELIGROSO SI/ NO	Media	6,43	5,23
	Desviación estándar	1,31	2,02
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	6
	Moda	7	7



	Percentil 25	7	4
	Percentil 95	7	7
39.7 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES ABSURDO SI/ NO	Media	6,37	5,43
	Desviación estándar	1,39	1,78
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	7	4
	Percentil 95	7	7
	40. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE NO DEBERÍA CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS EN LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS	Media	6,39
Desviación estándar		1,37	1,65
Mínimo		1	1
Máximo		7	7
Mediana		7	6
Moda		7	7
Percentil 25		7	4
Percentil 95		7	7
41. SI QUISIERA, PODRÍA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS EN LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	6,36	5,76
	Desviación estándar	1,40	1,69
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	7	5
	Percentil 95	7	7
42. HE PENSADO EN NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Media	6,44	5,66
	Desviación estándar	1,29	1,75
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	7	5
	Percentil 95	7	7

43. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN NO QUIEREN QUE CONDUZCA BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Media	6,49	5,86
	Desviación estándar	1,20	1,56
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	7	5
	Percentil 95	7	7
44. ESTOY MOTIVADA PARA NO CONducIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ	Media	6,41	5,36
	Desviación estándar	1,16	1,87
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	6	4
	Percentil 95	7	7
45. VOY A INTENTAR NO CONducIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS 6 VECES DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	6,53	5,50
	Desviación estándar	1,11	1,79
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	7	4
	Percentil 95	7	7
46. CREO QUE PUEDA CONTROLAR EL EVITAR CONducIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	6,53	5,54
	Desviación estándar	1,11	1,86
	Mínimo	2	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	7	4
	Percentil 95	7	7
47. EL HECHO DE NO CONducIR BAJO	Media	6,54	5,78

LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ	Desviación estándar	1,01	1,66
	Mínimo	3	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	7	5
	Percentil 95	7	7
	48. HARÉ UN ESFUERZO PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	6,40
Desviación estándar		1,22	1,90
Mínimo		1	1
Máximo		7	7
Mediana		7	6
Moda		7	7
Percentil 25		6	4
Percentil 95		7	7
49. CREO QUE SOY CAPAZ DE NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	6,47	5,73
	Desviación estándar	1,21	1,77
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	7	5
	Percentil 95	7	7
50. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN TIENEN EXPECTATIVAS DE QUE NO CONDUZCA BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	6,53	5,73
	Desviación estándar	1,10	1,64
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	7	5
	Percentil 95	7	7
51. NO TENGO DIFICULTADES PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2	Media	6,41	5,59
	Desviación estándar	1,28	1,77

SEMANAS	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	7	4
	Percentil 95	7	7
52. INTENTARÉ NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	6,53	5,53
	Desviación estándar	1,13	1,92
	Mínimo	2	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	7	4
	Percentil 95	7	7

### SEXO CON CATEGORIZADAS

En esta ficha hemos categorizado todos los ítems según lo plateado en los objetivos: 1-3 “acuerdo bajo”, 4 “ni acuerdo ni desacuerdo”, 5-7 “acuerdo alto”.

Se presentan los resultados significativos.

20. ESTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS HAN HECHO QUE NO CONDUZCAS  
BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS? \* 2. Sexo

Tabla cruzada

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	63	44	107
Ni acuerdo, ni desacuerdo	20	16	36
Acuerdo alto	52	14	66
Total	135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	8,628a	2	0,013
Razón de verosimilitud	9,055	2	0,011
Asociación lineal por lineal	6,324	1	0,012
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 14,63.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal Phi	0,203	0,013
Nominal por Nominal V de Cramer	0,203	0,013
N de casos válidos	209	

## 25.1 PARA MI, CONducir DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DIFÍCIL SI/ NO \* 2. Sexo

Tabla cruzada

Recuento

		2. Sexo		Total
		Mujer	Varón	
	Acuerdo bajo	25	27	52
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	32	16	48
	Acuerdo alto	78	31	109
Total		135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	8,606a	2	0,014
Razón de verosimilitud	8,394	2	0,015
Asociación lineal por lineal	7,834	1	0,005
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 15,60.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,203	0,014
	V de Cramer	0,203	0,014
N de casos válidos		209	

25.2 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES IMPORTANTE SI/ NO \* 2. Sexo

Tabla cruzada

Recuento

		2. Sexo		Total
		Mujer	Varón	
	Acuerdo bajo	17	17	34
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	15	14	29
	Acuerdo alto	103	43	146
Total		135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	7,530a	2	0,023
Razón de verosimilitud	7,372	2	0,025
Asociación lineal por lineal	6,763	1	0,009
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 13,00.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,190	0,023
	V de Cramer	0,190	0,023
N de casos válidos		209	

## 25.4 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES ESTRESANTE SI/ NO \* 2. Sexo

Tabla cruzada

Recuento

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	46	32	78
Ni acuerdo, ni desacuerdo	27	21	48
Acuerdo alto	62	21	83
Total	135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	6,244a	2	0,044
Razón de verosimilitud	6,382	2	0,041
Asociación lineal por lineal	4,411	1	0,036
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 11,38.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Phi	0,173	0,044
Nominal V de Cramer	0,173	0,044
N de casos válidos	209	



25.5 PARA MI, CONducir dentro de los límites de velocidad establecidos es inútil SI/ NO \* 2. Sexo

Tabla cruzada

Recuento

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	22	26	48
Ni acuerdo, ni desacuerdo	26	18	44
Acuerdo alto	87	30	117
Total	135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	12,848a	2	0,002
Razón de verosimilitud	12,718	2	0,002
Asociación lineal por lineal	12,772	1	0,000
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 13,00.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal Phi	0,248	0,002
V de Cramer	0,248	0,002
N de casos válidos	209	

## 25.6 PARA MI, CONducir DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES PELIGROSO SI/ NO \* 2. Sexo

Tabla cruzada

Recuento

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	18	16	34
Ni acuerdo, ni desacuerdo	17	17	34
Acuerdo alto	100	41	141
Total	135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	7,654a	2	0,022
Razón de verosimilitud	7,516	2	0,023
Asociación lineal por lineal	6,010	1	0,014
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 12,35.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Phi	0,191	0,022
Nominal V de Cramer	0,191	0,022
N de casos válidos	209	

25.7 PARA MI, CONducir dentro de los límites de velocidad establecidos es absurdo sí/ no \* 2. Sexo

Tabla cruzada

Recuento

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	15	21	36
Ni acuerdo, ni desacuerdo	18	17	35
Acuerdo alto	102	36	138
Total	135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	16,167a	2	0,000
Razón de verosimilitud	15,862	2	0,000
Asociación lineal por lineal	15,618	1	0,000
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 11,70.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Phi	0,278	0,000
Nominal V de Cramer	0,278	0,000
N de casos válidos	209	

27. SI QUISIERA, PODRÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS \* 2. Sexo

Tabla cruzada

Recuento

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	9	10	19
Ni acuerdo, ni desacuerdo	8	10	18
Acuerdo alto	118	54	172
Total	135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	6,870a	2	0,032
Razón de verosimilitud	6,606	2	0,037
Asociación lineal por lineal	5,700	1	0,017
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 18,86.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Phi	0,181	0,032
Nominal V de Cramer	0,181	0,032
N de casos válidos	209	

28. HE PENSADO EN CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS \* 2. Sexo

Tabla cruzada

Recuento

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	7	14	21
Ni acuerdo, ni desacuerdo	16	13	29
Acuerdo alto	112	47	159
Total	135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	12,475a	2	0,002
Razón de verosimilitud	11,991	2	0,002
Asociación lineal por lineal	12,317	1	0,000
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 12,03.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Phi	0,244	0,002
Nominal V de Cramer	0,244	0,002
N de casos válidos	209	

## 29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS \* 2.

Sexo

Tabla cruzada

Recuento

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	6	12	18
Ni acuerdo, ni desacuerdo	13	14	27
Acuerdo alto	116	48	164
Total	135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	13,586a	2	0,001
Razón de verosimilitud	13,075	2	0,001
Asociación lineal por lineal	13,395	1	0,000
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 17,88.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Phi	0,255	0,001
Nominal V de Cramer	0,255	0,001
N de casos válidos	209	

30. ESTOY MOTIVADA PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ \* 2. Sexo

Tabla cruzada

Recuento

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	21	25	46
Ni acuerdo, ni desacuerdo	16	17	33
Acuerdo alto	98	32	130
Total	135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	17,580a	2	0,000
Razón de verosimilitud	17,433	2	0,000
Asociación lineal por lineal	15,822	1	0,000
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 19,51.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Phi	0,290	0,000
Nominal V de Cramer	0,290	0,000
N de casos válidos	209	

31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 2. Sexo

Tabla cruzada

Recuento

		2. Sexo		Total
		Mujer	Varón	
	Acuerdo bajo	21	27	48
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	13	14	27
	Acuerdo alto	101	33	134
Total		135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	19,119a	2	0,000
Razón de verosimilitud	18,890	2	0,000
Asociación lineal por lineal	17,743	1	0,000
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 9,56.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,302	0,000
	V de Cramer	0,302	0,000
N de casos válidos		209	



32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANASNO ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO \* 2.  
Sexo

Tabla cruzada

Recuento

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	12	20	32
Ni acuerdo, ni desacuerdo	14	12	26
Acuerdo alto	109	42	151
Total	135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	15,389a	2	0,000
Razón de verosimilitud	14,900	2	0,001
Asociación lineal por lineal	15,307	1	0,000
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 9,21.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal Phi	0,271	0,000
V de Cramer	0,271	0,000
N de casos válidos	209	

33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ \* 2. Sexo

Tabla cruzada

		2. Sexo		Total
		Mujer	Varón	
	Acuerdo bajo	8	10	18
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	9	11	20
	Acuerdo alto	118	53	171
Total		135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	8,008a	2	0,018
Razón de verosimilitud	7,697	2	0,021
Asociación lineal por lineal	7,054	1	0,008
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 6,37.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,196	0,018
	V de Cramer	0,196	0,018
N de casos válidos		209	

34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 2.

Sexo

Tabla cruzada

Recuento

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	14	22	36
Ni acuerdo, ni desacuerdo	13	11	24
Acuerdo alto	108	41	149
Total	135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	15,597 <sup>a</sup>	2	0,000
Razón de verosimilitud	15,129	2	0,001
Asociación lineal por lineal	15,502	1	0,000
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 8,50.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Phi	0,273	0,000
Nominal V de Cramer	0,273	0,000
N de casos válidos	209	

## 35. CREO QUE SOY CAPAZ DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 2.

Sexo

Tabla cruzada

Recuento

		2. Sexo		Total
		Mujer	Varón	
35. Creo que soy capaz de conducir dentro de los límites de velocidad establecidos durante las próximas 2 semanas	Acuerdo bajo	12	14	26
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	10	12	22
	Acuerdo alto	113	48	161
Total		135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	9,591 <sup>a</sup>	2	0,008
Razón de verosimilitud	9,277	2	0,010
Asociación lineal por lineal	8,303	1	0,004
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 7,79.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,214	0,008
	V de Cramer	0,214	0,008
N de casos válidos		209	

28. HE PENSADO EN CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS \* 2. Sexo

Tabla cruzada

Recuento

		2. Sexo		Total
		Mujer	Varón	
	Acuerdo bajo	12	15	27
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	20	16	36
	Acuerdo alto	132	48	180
Total		164	79	243

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	11,674 <sup>a</sup>	2	0,003
Razón de verosimilitud	11,172	2	0,004
Asociación lineal por lineal	11,494	1	0,001
N de casos válidos	243		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 8,78.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,219	0,003
	V de Cramer	0,219	0,003
N de casos válidos		243	

## 29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS \* 2.

Sexo

Tabla cruzada

Recuento

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	9	13	22
Ni acuerdo, ni desacuerdo	18	15	33
Acuerdo alto	137	51	188
Total	164	79	243

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	12,087 <sup>a</sup>	2	0,002
Razón de verosimilitud	11,476	2	0,003
Asociación lineal por lineal	11,979	1	0,001
N de casos válidos	243		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 7,15.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,223	0,002
	V de Cramer	0,223	0,002
N de casos válidos		243	

30. ESTOY MOTIVADA PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ \* 2. Sexo

**Tabla cruzada**

Recuento

		2. Sexo		Total
		Mujer	Varón	
	Acuerdo bajo	24	26	50
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	20	18	38
	Acuerdo alto	120	35	155
Total		164	79	243

**Pruebas de chi-cuadrado**

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	19,445 <sup>a</sup>	2	0,000
Razón de verosimilitud	19,101	2	0,000
Asociación lineal por lineal	17,965	1	0,000
N de casos válidos	243		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 12,35.

**Medidas simétricas**

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,283	0,000
	V de Cramer	0,283	0,000
N de casos válidos		243	

## 31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 2. Sexo

Tabla cruzada

Recuento

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	26	29	55
Ni acuerdo, ni desacuerdo	20	16	36
Acuerdo alto	118	34	152
Total	164	79	243

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	19,708 <sup>a</sup>	2	0,000
Razón de verosimilitud	19,370	2	0,000
Asociación lineal por lineal	18,991	1	0,000
N de casos válidos	243		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 11,70.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal Phi	0,285	0,000
V de Cramer	0,285	0,000
N de casos válidos	243	



32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANASNO ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO \* 2.  
Sexo

Tabla cruzada

Recuento	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	15	21	36
Ni acuerdo, ni desacuerdo	23	13	36
Acuerdo alto	126	45	171
Total	164	79	243

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	14,144 <sup>a</sup>	2	0,001
Razón de verosimilitud	13,399	2	0,001
Asociación lineal por lineal	13,602	1	0,000
N de casos válidos	243		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 11,70.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Phi	0,241	0,001
Nominal V de Cramer	0,241	0,001
N de casos válidos	243	

33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ \* 2. Sexo

**Tabla cruzada**

Recuento

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	10	11	21
Ni acuerdo, ni desacuerdo	18	12	30
Acuerdo alto	136	56	192
Total	164	79	243

**Pruebas de chi-cuadrado**

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	5,524 <sup>a</sup>	2	0,063
Razón de verosimilitud	5,257	2	0,072
Asociación lineal por lineal	5,496	1	0,019
N de casos válidos	243		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 6,83.

**Medidas simétricas**

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Phi	0,151	0,063
Nominal V de Cramer	0,151	0,063
N de casos válidos	243	

34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 2.

Sexo

Tabla cruzada

Recuento

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	17	23	40
Ni acuerdo, ni desacuerdo	22	12	34
Acuerdo alto	125	44	169
Total	164	79	243

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	14,734 <sup>a</sup>	2	0,001
Razón de verosimilitud	13,983	2	0,001
Asociación lineal por lineal	14,161	1	0,000
N de casos válidos	243		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 11,05.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Phi	0,246	0,001
Nominal V de Cramer	0,246	0,001
N de casos válidos	243	

35. CREO QUE SOY CAPAZ DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 2.  
Sexo

Tabla cruzada

Recuento

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	12	14	26
Ni acuerdo, ni desacuerdo	10	12	22
Acuerdo alto	113	48	161
Total	135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	9,591 <sup>a</sup>	2	0,008
Razón de verosimilitud	9,277	2	0,010
Asociación lineal por lineal	8,303	1	0,004
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 7,79.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Phi	0,214	0,008
Nominal V de Cramer	0,214	0,008
N de casos válidos	209	

36. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN TIENEN EXPECTATIVAS DE QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ES \* 2. Sexo

Tabla cruzada

Recuento

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	10	19	29
Ni acuerdo, ni desacuerdo	13	7	20
Acuerdo alto	112	48	160
Total	135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	13,543 <sup>a</sup>	2	0,001
Razón de verosimilitud	12,933	2	0,002
Asociación lineal por lineal	12,301	1	0,000
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 7,08.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Phi	0,255	0,001
Nominal V de Cramer	0,255	0,001
N de casos válidos	209	

## 37. NO TENGO DIFICULTADES PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES D VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 2. Sexo

Tabla cruzada

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	17	13	30
Ni acuerdo, ni desacuerdo	9	14	23
Acuerdo alto	109	47	156
Total	135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	9,245 <sup>a</sup>	2	0,010
Razón de verosimilitud	8,900	2	0,012
Asociación lineal por lineal	4,454	1	0,035
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 8,14.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Phi	0,210	0,010
Nominal V de Cramer	0,210	0,010
N de casos válidos	209	

38. INTENTARÉ CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES ESTABLECIDOS DE VELOCIDAD DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 2. Sexo

Tabla cruzada

		2. Sexo		Total
		Mujer	Varón	
	Acuerdo bajo	15	23	38
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	16	9	25
	Acuerdo alto	104	42	146
Total		135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	13,302 <sup>a</sup>	2	0,001
Razón de verosimilitud	12,801	2	0,002
Asociación lineal por lineal	12,565	1	0,000
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 8,85.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,252	0,001
	V de Cramer	0,252	0,001
N de casos válidos		209	

## 39.1 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES DIFÍCIL/ FÁCIL \* 2. Sexo

Tabla cruzada

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	4	10	14
Ni acuerdo, ni desacuerdo	7	9	16
Acuerdo alto	124	55	179
Total	135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	12,697 <sup>a</sup>	2	0,002
Razón de verosimilitud	12,141	2	0,002
Asociación lineal por lineal	12,494	1	0,000
N de casos válidos	209		

a. 1 casillas (16,7%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 4,96.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal Phi	0,246	0,002
Nominal por Nominal V de Cramer	0,246	0,002
N de casos válidos	209	



39.2 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES IMPORTANTE NO/ SI \* 2. Sexo

Tabla cruzada

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	6	10	16
Ni acuerdo, ni desacuerdo	10	10	20
Acuerdo alto	119	54	173
Total	135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	8,328 <sup>a</sup>	2	0,016
Razón de verosimilitud	7,977	2	0,019
Asociación lineal por lineal	8,224	1	0,004
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 5,67.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Phi	0,200	0,016
Nominal V de Cramer	0,200	0,016
N de casos válidos	209	

## 39.3 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES DESAGRADABLE SI/ NO \* 2. Sexo

Tabla cruzada

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	8	10	18
Ni acuerdo, ni desacuerdo	12	22	34
Acuerdo alto	115	42	157
Total	135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	21,100 <sup>a</sup>	2	0,000
Razón de verosimilitud	20,428	2	0,000
Asociación lineal por lineal	15,622	1	0,000
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 6,37.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,318	0,000
	V de Cramer	0,318	0,000
N de casos válidos		209	

39.4 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES ESTRESANTE SI/ NO \* 2. Sexo

Tabla cruzada

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	12	11	23
Ni acuerdo, ni desacuerdo	17	19	36
Acuerdo alto	106	44	150
Total	135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	8,720 <sup>a</sup>	2	0,013
Razón de verosimilitud	8,500	2	0,014
Asociación lineal por lineal	6,503	1	0,011
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 8,14.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Phi	0,204	0,013
Nominal V de Cramer	0,204	0,013
N de casos válidos	209	

39.5 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES INÚTIL SI/ NO \* 2. Sexo

Tabla cruzada

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	8	9	17
Ni acuerdo, ni desacuerdo	8	16	24
Acuerdo alto	119	49	168
Total	135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	15,400 <sup>a</sup>	2	0,000
Razón de verosimilitud	14,787	2	0,001
Asociación lineal por lineal	10,393	1	0,001
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 6,02.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Phi	0,271	0,000
Nominal V de Cramer	0,271	0,000
N de casos válidos	209	

39.6 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ESPELIGROSO SI/ NO \* 2. Sexo

Tabla cruzada

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	6	16	22
Ni acuerdo, ni desacuerdo	11	11	22
Acuerdo alto	118	47	165
Total	135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	18,903 <sup>a</sup>	2	0,000
Razón de verosimilitud	18,223	2	0,000
Asociación lineal por lineal	18,810	1	0,000
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 7,79.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Phi	0,301	0,000
Nominal V de Cramer	0,301	0,000
N de casos válidos	209	

39.7 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES ABSURDO SI/ NO \* 2. Sexo

Tabla cruzada

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	9	11	20
Ni acuerdo, ni desacuerdo	9	14	23
Acuerdo alto	117	49	166
Total	135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	12,394 <sup>a</sup>	2	0,002
Razón de verosimilitud	11,922	2	0,003
Asociación lineal por lineal	9,713	1	0,002
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 7,08.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal Phi	0,244	0,002
Nominal por Nominal V de Cramer	0,244	0,002
N de casos válidos	209	

40.LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE NO DEBERÍA CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS EN \*

2. Sexo

Tabla cruzada

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	11	10	21
Ni acuerdo, ni desacuerdo	2	9	11
Acuerdo alto	122	55	177
Total	135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	13,183 <sup>a</sup>	2	0,001
Razón de verosimilitud	12,805	2	0,002
Asociación lineal por lineal	5,589	1	0,018
N de casos válidos	209		

a. 1 casillas (16,7%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 3,89.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Phi	0,251	0,001
Nominal V de Cramer	0,251	0,001
N de casos válidos	209	

## 41. SI QUISIERA, PODRÍA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS EN LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 2. Sexo

Tabla cruzada

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	8	10	18
Ni acuerdo, ni desacuerdo	9	7	16
Acuerdo alto	118	57	175
Total	135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	4,297 <sup>a</sup>	2	0,117
Razón de verosimilitud	4,124	2	0,127
Asociación lineal por lineal	4,276	1	0,039
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 5,67.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Phi	0,143	0,117
Nominal V de Cramer	0,143	0,117
N de casos válidos	209	



42. HE PENSADO EN NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS \* 2. Sexo

Tabla cruzada

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	7	8	15
Ni acuerdo, ni desacuerdo	6	10	16
Acuerdo alto	122	56	178
Total	135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	8,455 <sup>a</sup>	2	0,015
Razón de verosimilitud	8,078	2	0,018
Asociación lineal por lineal	6,232	1	0,013
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 5,31.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,201	0,015
	V de Cramer	0,201	0,015
N de casos válidos		209	

## 43. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN NO QUIEREN QUE CONDUZCA BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS \* 2. Sexo

Tabla cruzada

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	7	8	15
Ni acuerdo, ni desacuerdo	5	8	13
Acuerdo alto	123	58	181
Total	135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	6,884 <sup>a</sup>	2	0,032
Razón de verosimilitud	6,572	2	0,037
Asociación lineal por lineal	5,223	1	0,022
N de casos válidos	209		

a. 1 casillas (16,7%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 4,60.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal Phi	0,181	0,032
Nominal por Nominal V de Cramer	0,181	0,032
N de casos válidos	209	

44.ESTOY MOTIVADA PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO \* 2. Sexo

Tabla cruzada

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	5	14	19
Ni acuerdo, ni desacuerdo	6	10	16
Acuerdo alto	124	50	174
Total	135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	20,693 <sup>a</sup>	2	0,000
Razón de verosimilitud	19,880	2	0,000
Asociación lineal por lineal	19,875	1	0,000
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 5,67.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Phi	0,315	0,000
Nominal V de Cramer	0,315	0,000
N de casos válidos	209	

## 45. VOY A INTENTAR NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS 6 VECES DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 2. Sexo

Tabla cruzada

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	5	12	17
Ni acuerdo, ni desacuerdo	7	11	18
Acuerdo alto	123	51	174
Total	135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	17,228 <sup>a</sup>	2	0,000
Razón de verosimilitud	16,508	2	0,000
Asociación lineal por lineal	16,390	1	0,000
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 6,02.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal Phi	0,287	0,000
V de Cramer	0,287	0,000
N de casos válidos	209	

46. CREO QUE PUEDA CONTROLAR EL EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 2. Sexo

Tabla cruzada

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	5	13	18
Ni acuerdo, ni desacuerdo	8	10	18
Acuerdo alto	122	51	173
Total	135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	16,520 <sup>a</sup>	2	0,000
Razón de verosimilitud	15,857	2	0,000
Asociación lineal por lineal	16,305	1	0,000
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 6,37.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Phi	0,281	0,000
Nominal V de Cramer	0,281	0,000
N de casos válidos	209	

47. EL HECHO DE NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ \* 2.  
Sexo

Tabla cruzada

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	4	8	12
Ni acuerdo, ni desacuerdo	8	10	18
Acuerdo alto	123	56	179
Total	135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	9,652 <sup>a</sup>	2	0,008
Razón de verosimilitud	9,216	2	0,010
Asociación lineal por lineal	9,364	1	0,002
N de casos válidos	209		

a. 1 casillas (16,7%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 4,25.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Phi	0,215	0,008
Nominal V de Cramer	0,215	0,008
N de casos válidos	209	

48. HARÉ UN ESFUERZO PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 2. Sexo

Tabla cruzada

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	6	14	20
Ni acuerdo, ni desacuerdo	5	9	14
Acuerdo alto	124	51	175
Total	135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	18,573 <sup>a</sup>	2	0,000
Razón de verosimilitud	17,787	2	0,000
Asociación lineal por lineal	17,380	1	0,000
N de casos válidos	209		

a. 1 casillas (16,7%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 4,96.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal Phi	0,298	0,000
Nominal por Nominal V de Cramer	0,298	0,000
N de casos válidos	209	

## 49. CREO QUE SOY CAPAZ DE NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 2. Sexo

Tabla cruzada

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	6	10	16
Ni acuerdo, ni desacuerdo	6	7	13
Acuerdo alto	123	57	180
Total	135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	8,169 <sup>a</sup>	2	0,017
Razón de verosimilitud	7,796	2	0,020
Asociación lineal por lineal	7,918	1	0,005
N de casos válidos	209		

a. 1 casillas (16,7%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 4,60.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Phi	0,198	0,017
Nominal V de Cramer	0,198	0,017
N de casos válidos	209	



50.LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN TIENEN EXPECTATIVAS DE QUE NO CONDUZCA BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DR \* 2. Sexo

Tabla cruzada

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	4	12	16
Ni acuerdo, ni desacuerdo	8	5	13
Acuerdo alto	123	57	180
Total	135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	12,121 <sup>a</sup>	2	0,002
Razón de verosimilitud	11,593	2	0,003
Asociación lineal por lineal	11,038	1	0,001
N de casos válidos	209		

a. 1 casillas (16,7%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 4,60.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal Phi	0,241	0,002
Nominal por Nominal V de Cramer	0,241	0,002
N de casos válidos	209	

## 51. NO TENGO DIFICULTADES PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 2. Sexo

Tabla cruzada

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	7	11	18
Ni acuerdo, ni desacuerdo	9	10	19
Acuerdo alto	119	53	172
Total	135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	9,251 <sup>a</sup>	2	0,010
Razón de verosimilitud	8,870	2	0,012
Asociación lineal por lineal	8,922	1	0,003
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 6,37.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Phi	0,210	0,010
Nominal V de Cramer	0,210	0,010
N de casos válidos	209	

52. INTENTARÉ NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 2. Sexo

Tabla cruzada

	2. Sexo		Total
	Mujer	Varón	
Acuerdo bajo	6	12	18
Ni acuerdo, ni desacuerdo	4	9	13
Acuerdo alto	125	53	178
Total	135	74	209

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	16,662 <sup>a</sup>	2	0,000
Razón de verosimilitud	15,922	2	0,000
Asociación lineal por lineal	14,500	1	0,000
N de casos válidos	209		

a. 1 casillas (16,7%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 4,60.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Phi	0,282	0,000
Nominal V de Cramer	0,282	0,000
N de casos válidos	209	

## 5.4. OBJETIVO 3.

No existen diferencias en función de la frecuencia de conducción en cuanto a velocidad y consumo, en la mayoría de los supuestos considerados, por tanto se rechaza de forma parcial la hipótesis 3.

## DISTRIBUCIÓN FRECUENCIAS DE CONDUCCIÓN

Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes, que indica si la distribución del ítem es la misma entre los que conducen frecuentemente y los que lo hacen ocasionalmente.

Resumen de contrastes de hipótesis							Frec conducción	
	Hipótesis nula	Sig.	U de Mann- Whitney	W de Wilcoxon	Estadístico de contraste	Decisión	Mod.	Frec.
1	18. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD	0,253	3263,5	16629,5	-1,144	Conserve la hipótesis nula.	4,51	4,16
2	19. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	0,115	3110,0	16476,0	-1,578	Conserve la hipótesis nula.	4,58	4,05

3	20. ESTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS HAN HECHO QUE NO CONDUZCAS BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS?	0,691	3529,5	16895,5	-0,397	Conserve la hipótesis nula.	3,40	3,29
4	21. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	0,650	3509,0	16875,0	-0,454	Conserve la hipótesis nula.	5,18	4,99
5	22. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE NO DEBO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	0,624	3497,0	4532,0	-0,490	Conserve la hipótesis nula.	5,04	5,12
6	23. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	0,557	3461,5	16827,5	-0,588	Conserve la hipótesis nula.	5,00	4,77

7	24. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	0,546	3456,0	16822,0	-0,603	Conserve la hipótesis nula.	5,02	4,79
8	25.1 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES	0,082	3056,0	16422,0	-1,738	Conserve la hipótesis nula.	5,02	4,49
9	25.2	0,124	3134,0	16500,0	-1,539	Conserve la hipótesis nula.	5,73	5,22
10	25.3	0,150	3163,5	16529,5	-1,438	Conserve la hipótesis nula.	4,87	4,50
11	25.4	0,102	3092,0	16458,0	-1,635	Conserve la hipótesis nula.	4,53	4,04
12	25.5	0,125	3130,0	16496,0	-1,533	Conserve la hipótesis nula.	5,27	4,73
13	25.6	0,382	3363,5	16729,5	-0,874	Conserve la hipótesis nula.	5,51	5,23
14	25.7	0,163	3181,5	16547,5	-1,395	Conserve la hipótesis nula.	5,56	5,06

15	26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	0,524	3452,5	16818,5	-0,637	Conserve la hipótesis nula.	5,96	5,69
16	27. SI QUISIERA, PODRÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	0,784	3578,0	16944,0	-0,274	Conserve la hipótesis nula.	5,98	5,93
17	28. HE PENSADO EN CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	0,060	3037,5	16403,5	-1,879	Conserve la hipótesis nula.	6,11	5,61
18	29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	0,626	3507,0	16873,0	-0,487	Conserve la hipótesis nula.	5,96	5,82
19	30. ESTOY MOTIVADA PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS	0,004	2668,5	16034,5	-2,873	Rechace la hipótesis nula.	5,78	4,83

	DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ							
20	31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	0,004	2669,0	16035,0	-2,878	Rechace la hipótesis nula.	5,82	4,82
21	32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	0,032	2928,0	16294,0	-2,143	Rechace la hipótesis nula.	5,89	5,25
22	33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ	0,173	3214,5	16580,5	-1,362	Conserve la hipótesis nula.	6,20	5,74



23	34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	0,038	2953,0	16319,0	-2,071	Rechace la hipótesis nula.	5,91	5,20
----	---	-------	--------	---------	--------	----------------------------	------	------

DESCRIPTIVA POR FRECUENCIA DE CONDUCCIÓN

		2. Sexo	
		Moderado	Frecuente
18. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD	Media	4,51	4,16
	Desviación estándar	2,13	1,96
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	4
	Moda	6	4
	Percentil 25	3	3
	Percentil 95	7	7
19. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	4,58	4,05
	Desviación estándar	1,91	2,03
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	4
	Moda	5	4
	Percentil 25	4	2
	Percentil 95	7	7
20. ESTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS HAN HECHO QUE NO CONDUZCAS BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS?	Media	3,40	3,29
	Desviación estándar	1,44	1,49
	Mínimo	1	1

	Máximo	5	5
	Mediana	4	3
	Moda	5	5
	Percentil 25	2	2
	Percentil 95	5	5
21. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONducir BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Media	5,18	4,99
	Desviación estándar	1,89	1,98
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	6
	Moda	7	7
	Percentil 95	7	7
22. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE NO DEBO CONducir BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Media	5,04	5,12
	Desviación estándar	1,86	1,94
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	6
	Moda	7	7
	Percentil 95	7	7
23. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA EVITAR CONducir BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Media	5,00	4,77
	Desviación estándar	2,00	2,08
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	5
	Moda	7	7
	Percentil 95	7	7
24. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR EVITAR CONducir BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Media	5,02	4,79
	Desviación estándar	1,99	2,02
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	5

	Moda	6	7
	Percentil 25	4	3
	Percentil 95	7	7
25.1 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES	Media	5,02	4,49
	Desviación estándar	1,66	1,83
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	4
	Moda	7	4
	Percentil 25	4	3
	Percentil 95	7	7
25.2	Media	5,73	5,22
	Desviación estándar	1,39	1,78
	Mínimo	3	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	4
	Percentil 95	7	7
25.3	Media	4,87	4,50
	Desviación estándar	1,53	1,65
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	4
	Moda	4	4
	Percentil 25	4	3
	Percentil 95	7	7
25.4	Media	4,53	4,04
	Desviación estándar	1,47	1,80
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	4	4
	Moda	3	4
	Percentil 25	3	3

	Percentil 95	7	7
25.5	Media	5,27	4,73
	Desviación estándar	1,45	1,87
	Mínimo	3	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	5
	Moda	7	7
	Percentil 25	4	3
	Percentil 95	7	7
25.6	Media	5,51	5,23
	Desviación estándar	1,46	1,67
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	5
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	4
	Percentil 95	7	7
25.7	Media	5,56	5,06
	Desviación estándar	1,52	1,85
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	5
	Moda	7	7
	Percentil 25	4	4
	Percentil 95	7	7
26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Media	5,96	5,69
	Desviación estándar	1,22	1,57
	Mínimo	3	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	5
	Percentil 95	7	7
27. SI QUISIERA, PODRÍA CONDUCIR	Media	5,98	5,93

DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Desviación estándar	1,45	1,44
	Mínimo	2	2
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	5
	Percentil 95	7	7
28. HE PENSADO EN CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Media	6,11	5,61
	Desviación estándar	1,28	1,62
	Mínimo	3	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	4
Percentil 95	7	7	
29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Media	5,96	5,82
	Desviación estándar	1,38	1,52
	Mínimo	2	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	5
Percentil 95	7	7	
30. ESTOY MOTIVADA PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ	Media	5,78	4,83
	Desviación estándar	1,49	1,98
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	5
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	3
Percentil 95	7	7	
31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS	Media	5,82	4,82
	Desviación estándar	1,64	2,07

PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	5
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	3
	Percentil 95	7	7
32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	5,89	5,25
	Desviación estándar	1,47	1,82
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	4
Percentil 95	7	7	
33. EL HECHO DE CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ	Media	6,20	5,74
	Desviación estándar	1,08	1,57
	Mínimo	3	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	6	5
Percentil 95	7	7	
34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	5,91	5,20
	Desviación estándar	1,33	1,84
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	4
Percentil 95	7	7	

## FRECUENCIA CONDUCCIÓN RELACIÓN

18. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD \* Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

Tabla cruzada

Recuento	Frecuencia de conducción		Total
	Moderado	Frecuente	
Acuerdo bajo	14	57	71
Ni acuerdo, ni desacuerdo	7	31	38
Acuerdo alto	24	75	99
Total	45	163	208

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	,782 <sup>a</sup>	2	0,676
Razón de verosimilitud	,784	2	0,676
Asociación lineal por lineal	,549	1	0,459
N de casos válidos	208		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 8,22.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,061	0,676
	V de Cramer	0,061	0,676
N de casos válidos		208	

19. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR CONducir DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LA \* Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

Tabla cruzada

Recuento

		Frecuencia de conducción		Total
		Moderado	Frecuente	
	Acuerdo bajo	10	65	75
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	9	29	38
	Acuerdo alto	26	69	95
Total		45	163	208

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	4,985 <sup>a</sup>	2	0,083
Razón de verosimilitud	5,240	2	0,073
Asociación lineal por lineal	4,759	1	0,029
N de casos válidos	208		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 8,22.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,155	0,083
	V de Cramer	0,155	0,083
N de casos válidos		208	



20. ESTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS HAN HECHO QUE NO CONDUZCAS BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS? \* Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

Tabla cruzada

Recuento

		Frecuencia de conducción		Total
		Moderado	Frecuente	
	Acuerdo bajo	22	86	108
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	9	26	35
	Acuerdo alto	14	51	65
Total		45	163	208

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	,446 <sup>a</sup>	2	0,800
Razón de verosimilitud	,433	2	0,805
Asociación lineal por lineal	,061	1	0,805
N de casos válidos	208		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 7,57.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,046	0,800
	V de Cramer	0,046	0,800
N de casos válidos		208	

21. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONducIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS \* Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

Tabla cruzada

Recuento

	Frecuencia de conducción		Total
	Moderado	Frecuente	
Acuerdo bajo	7	35	42
Ni acuerdo, ni desacuerdo	5	22	27
Acuerdo alto	33	106	139
Total	45	163	208

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	1,130 <sup>a</sup>	2	0,568
Razón de verosimilitud	1,166	2	0,558
Asociación lineal por lineal	1,087	1	0,297
N de casos válidos	208		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 5,84.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,074	0,568
	V de Cramer	0,074	0,568
N de casos válidos		208	

22. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE NO DEBO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE AL \* Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

Tabla cruzada

Recuento

		Frecuencia de conducción		Total
		Moderado	Frecuente	
	Acuerdo bajo	8	34	42
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	8	23	31
	Acuerdo alto	29	106	135
Total		45	163	208

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	,486 <sup>a</sup>	2	0,784
Razón de verosimilitud	,478	2	0,788
Asociación lineal por lineal	,034	1	0,855
N de casos válidos	208		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 6,71.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,048	0,784
	V de Cramer	0,048	0,784
N de casos válidos		208	

## 23. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS \*

Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

Tabla cruzada

Recuento

		Frecuencia de conducción		Total
		Moderado	Frecuente	
	Acuerdo bajo	8	48	56
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	8	19	27
	Acuerdo alto	29	96	125
Total		45	163	208

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	2,982 <sup>a</sup>	2	0,225
Razón de verosimilitud	3,085	2	0,214
Asociación lineal por lineal	1,369	1	0,242
N de casos válidos	208		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 5,84.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,120	0,225
	V de Cramer	0,120	0,225
N de casos válidos		208	

24. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR EVITAR CONducIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS \* Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

Tabla cruzada

Recuento

	Frecuencia de conducción		Total
	Moderado	Frecuente	
Acuerdo bajo	10	45	55
Ni acuerdo, ni desacuerdo	4	23	27
Acuerdo alto	31	95	126
Total	45	163	208

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	1,782 <sup>a</sup>	2	0,410
Razón de verosimilitud	1,847	2	0,397
Asociación lineal por lineal	1,191	1	0,275
N de casos válidos	208		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 5,84.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,093	0,410
	V de Cramer	0,093	0,410
N de casos válidos		208	

## 25.1 PARA MI, CONducir DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES \* Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

Tabla cruzada

Recuento

		Frecuencia de conducción		Total
		Moderado	Frecuente	
Acuerdo bajo Ni acuerdo, ni desacuerdo Acuerdo alto	Acuerdo bajo	8	44	52
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	8	41	49
	Acuerdo alto	29	78	107
Total		45	163	208

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	3,900 <sup>a</sup>	2	0,142
Razón de verosimilitud	3,954	2	0,138
Asociación lineal por lineal	3,366	1	0,067
N de casos válidos	208		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 10,60.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,137	0,142
	V de Cramer	0,137	0,142
N de casos válidos		208	

## 25.2 \* Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

Tabla cruzada

Recuento

	Frecuencia de conducción		Total
	Moderado	Frecuente	
Acuerdo bajo	4	30	34
Ni acuerdo, ni desacuerdo	7	22	29
Acuerdo alto	34	111	145
Total	45	163	208

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	2,342 <sup>a</sup>	2	0,310
Razón de verosimilitud	2,624	2	0,269
Asociación lineal por lineal	1,756	1	0,185
N de casos válidos	208		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 6,27.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,106	0,310
	V de Cramer	0,106	0,310
N de casos válidos		208	

## 25.3 \* Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

Tabla cruzada

Recuento

		Frecuencia de conducción		Total
		Moderado	Frecuente	
	Acuerdo bajo	6	42	48
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	13	47	60
	Acuerdo alto	26	74	100
Total		45	163	208

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	3,486 <sup>a</sup>	2	0,175
Razón de verosimilitud	3,754	2	0,153
Asociación lineal por lineal	3,329	1	0,068
N de casos válidos	208		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 10,38.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,129	0,175
	V de Cramer	0,129	0,175
N de casos válidos		208	



25.4 \* Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

Tabla cruzada

Recuento

		Frecuencia de conducción		Total
		Moderado	Frecuente	
	Acuerdo bajo	13	65	78
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	11	37	48
	Acuerdo alto	21	61	82
Total		45	163	208

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	1,946 <sup>a</sup>	2	0,378
Razón de verosimilitud	1,987	2	0,370
Asociación lineal por lineal	1,868	1	0,172
N de casos válidos	208		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 10,38.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,097	0,378
	V de Cramer	0,097	0,378
N de casos válidos		208	

## 25.5 \* Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

## Tabla cruzada

Recuento

	Frecuencia de conducción		Total
	Moderado	Frecuente	
Acuerdo bajo	7	41	48
Ni acuerdo, ni desacuerdo	8	37	45
Acuerdo alto	30	85	115
Total	45	163	208

## Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	3,147 <sup>a</sup>	2	0,207
Razón de verosimilitud	3,242	2	0,198
Asociación lineal por lineal	3,002	1	0,083
N de casos válidos	208		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 9,74.

## Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,123	0,207
	V de Cramer	0,123	0,207
N de casos válidos		208	

## 25.6 \* Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

Tabla cruzada

Recuento

	Frecuencia de conducción		Total
	Moderado	Frecuente	
Acuerdo bajo	4	30	34
Ni acuerdo, ni desacuerdo	7	27	34
Acuerdo alto	34	106	140
Total	45	163	208

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	2,556 <sup>a</sup>	2	0,279
Razón de verosimilitud	2,830	2	0,243
Asociación lineal por lineal	2,444	1	0,118
N de casos válidos	208		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 7,36.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal Phi	0,111	0,279
V de Cramer	0,111	0,279
N de casos válidos	208	

## 25.7 \* Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

## Tabla cruzada

Recuento

		Frecuencia de conducción		Total
		Moderado	Frecuente	
	Acuerdo bajo	5	31	36
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	7	28	35
	Acuerdo alto	33	104	137
Total		45	163	208

## Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	1,815 <sup>a</sup>	2	0,403
Razón de verosimilitud	1,942	2	0,379
Asociación lineal por lineal	1,791	1	0,181
N de casos válidos	208		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 7,57.

## Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,093	0,403
	V de Cramer	0,093	0,403
N de casos válidos		208	

26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS \* Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

**Tabla cruzada**

Recuento

		Frecuencia de conducción		Total
		Moderado	Frecuente	
Acuerdo bajo Ni acuerdo, ni desacuerdo Acuerdo alto	Acuerdo bajo	2	16	18
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	5	23	28
	Acuerdo alto	38	124	162
Total		45	163	208

**Pruebas de chi-cuadrado**

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	1,729 <sup>a</sup>	2	0,421
Razón de verosimilitud	1,925	2	0,382
Asociación lineal por lineal	1,717	1	0,190
N de casos válidos	208		

**Medidas simétricas**

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,091	0,421
	V de Cramer	0,091	0,421
N de casos válidos		208	

## 27. SI QUISIERA, PODRÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS \* Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

Tabla cruzada

Recuento	Frecuencia de conducción		Total
	Moderado	Frecuente	
Acuerdo bajo	5	14	19
Ni acuerdo, ni desacuerdo	3	15	18
Acuerdo alto	37	134	171
Total	45	163	208

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	,508 <sup>a</sup>	2	0,776
Razón de verosimilitud	,513	2	0,774
Asociación lineal por lineal	,058	1	0,809
N de casos válidos	208		

a. 2 casillas (33,3%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 3,89.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,049	0,776
	V de Cramer	0,049	0,776
N de casos válidos		208	

28. HE PENSADO EN CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS \* Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

Tabla cruzada

Recuento

		Frecuencia de conducción		Total
		Moderado	Frecuente	
	Acuerdo bajo	3	18	21
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	3	27	30
	Acuerdo alto	39	118	157
Total		45	163	208

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	4,016 <sup>a</sup>	2	0,134
Razón de verosimilitud	4,502	2	0,105
Asociación lineal por lineal	2,850	1	0,091
N de casos válidos	208		

a. 1 casillas (16,7%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 4,54.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,139	0,134
	V de Cramer	0,139	0,134
N de casos válidos		208	

29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS \*

Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

Tabla cruzada

Recuento

		Frecuencia de conducción		Total
		Moderado	Frecuente	
	Acuerdo bajo	3	15	18
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	4	23	27
	Acuerdo alto	38	125	163
Total		45	163	208

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	1,274 <sup>a</sup>	2	0,529
Razón de verosimilitud	1,354	2	0,508
Asociación lineal por lineal	,968	1	0,325
N de casos válidos	208		

a. 1 casillas (16,7%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 3,89.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,078	0,529
	V de Cramer	0,078	0,529
N de casos válidos		208	



30. ESTOY MOTIVADA PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ \* Frecuencia de conducción

Existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem.

La fuerza de la relación se cuantifica sobre un 20,2%

**Tabla cruzada**

Recuento

		Frecuencia de conducción		Total
		Moderado	Frecuente	
	Acuerdo bajo	3	43	46
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	7	26	33
	Acuerdo alto	35	94	129
Total		45	163	208

**Pruebas de chi-cuadrado**

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	8,500 <sup>a</sup>	2	0,014
Razón de verosimilitud	10,150	2	0,006
Asociación lineal por lineal	8,159	1	0,004
N de casos válidos	208		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 7,14.

**Medidas simétricas**

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,202	0,014
	V de Cramer	0,202	0,014
N de casos válidos		208	

31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \*

Frecuencia de conducción

Existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

La fuerza de la relación se cuantifica sobre un 20,8%

**Tabla cruzada**

Recuento

		Frecuencia de conducción		Total
		Moderado	Frecuente	
Acuerdo bajo Ni acuerdo, ni desacuerdo Acuerdo alto	Acuerdo bajo	6	42	48
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	2	26	28
	Acuerdo alto	37	95	132
Total		45	163	208

**Pruebas de chi-cuadrado**

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	9,016 <sup>a</sup>	2	0,011
Razón de verosimilitud	10,059	2	0,007
Asociación lineal por lineal	6,611	1	0,010
N de casos válidos	208		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 6,06.

**Medidas simétricas**

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,208	0,011
	V de Cramer	0,208	0,011
N de casos válidos		208	

32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

**Tabla cruzada**

Recuento

	Frecuencia de conducción		Total
	Moderado	Frecuente	
Acuerdo bajo	3	29	32
Ni acuerdo, ni desacuerdo	4	22	26
Acuerdo alto	38	112	150
Total	45	163	208

**Pruebas de chi-cuadrado**

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	4,646 <sup>a</sup>	2	0,098
Razón de verosimilitud	5,226	2	0,073
Asociación lineal por lineal	4,576	1	0,032
N de casos válidos	208		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 5,63.

**Medidas simétricas**

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,149	0,098
	V de Cramer	0,149	0,098
N de casos válidos		208	

33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ \* Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

**Tabla cruzada**

Recuento

		Frecuencia de conducción		Total
		Moderado	Frecuente	
	Acuerdo bajo	2	16	18
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	1	19	20
	Acuerdo alto	42	128	170
Total		45	163	208

**Pruebas de chi-cuadrado**

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	5,386 <sup>a</sup>	2	0,068
Razón de verosimilitud	6,668	2	0,036
Asociación lineal por lineal	3,863	1	0,049
N de casos válidos	208		

a. 2 casillas (33,3%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 3,89.

**Medidas simétricas**

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,161	0,068
	V de Cramer	0,161	0,068
N de casos válidos		208	

34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \*

Frecuencia de conducción

Existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem  
La fuerza de la relación se cuantifica sobre un 20,6%

**Tabla cruzada**

Recuento

		Frecuencia de conducción		Total
		Moderado	Frecuente	
	Acuerdo bajo	3	33	36
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	2	22	24
	Acuerdo alto	40	108	148
Total		45	163	208

**Pruebas de chi-cuadrado**

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	8,800 <sup>a</sup>	2	0,012
Razón de verosimilitud	10,109	2	0,006
Asociación lineal por lineal	7,738	1	0,005
N de casos válidos	208		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 5,19.

**Medidas simétricas**

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,206	0,012
	V de Cramer	0,206	0,012
N de casos válidos		208	

Si, además, se diferencia ahora entre conducción frecuente y ocasional tampoco existen diferencias en casi ninguno de los casos considerados.

### DISTRIBUCIÓN FRECUENCIA DE CONDUCCIÓN

Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes, que indica si la distribución del ítem es la misma entre los que conducen frecuentemente y los que lo hacen ocasionalmente.

Resumen de contrastes de hipótesis							Frec conducción	
	Hipótesis nula	U de Mann-Whitney	W de Wilcoxon	Z	Sig. asintótica (bilateral)	Decisión	Mod.	Frec.
1	La distribución de 15. ¿ESTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS HAN HECHO QUE CONDUZCAS DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD? es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.	2615,00	15818,00	-2,97	0,00	Rechace la hipótesis nula.	3,22	2,59
2	La distribución de 16. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONDUCIR POR ENCIMA DEL LÍMITE DE VELOCIDAD es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.	3624,50	16827,50	-0,06	0,95	Conserve la hipótesis nula.	4,82	4,72

3	La distribución de 17. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE DEBO CONducIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.	3547,00	4582,00	-0,28	0,78	Conserve la hipótesis nula.	4,69	4,78
4	La distribución de 18. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA CONducIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.	3255,00	16458,00	-1,11	0,27	Conserve la hipótesis nula.	4,51	4,17
5	La distribución de 19. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	3107,50	16310,50	-1,53	0,13	Conserve la hipótesis nula.	4,58	4,07

	DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.							
6	La distribución de 20. ESTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS HAN HECHO QUE NO CONDUZCAS BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS? es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.	3526,00	16729,00	-0,34	0,73	Conserve la hipótesis nula.	3,40	3,30
7	La distribución de 21. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.	3471,00	16674,00	-0,50	0,62	Conserve la hipótesis nula.	5,18	4,98
8	La distribución de 22. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN	3491,00	4526,00	-0,44	0,66	Conserve la hipótesis nula.	5,04	5,10



	CONSIDEREN QUE NO DEBO CONducIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.							
9	La distribución de 23. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA EVITAR CONducIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.	3423,50	16626,50	-0,64	0,53	Conserve la hipótesis nula.	5,00	4,76
10	La distribución de 24. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR EVITAR CONducIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.	3417,00	16620,00	-0,65	0,51	Conserve la hipótesis nula.	5,02	4,78
11	La distribución de 25.1 PARA MI, CONducIR	3044,00	16247,00	-1,72	0,09	Conserve la hipótesis	5,02	4,49

	DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DIFÍCIL SI/ NO es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.					nula.		
12	La distribución de 25.2 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES IMPORTANTE SI/ NO es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.	3113,00	16316,00	-1,54	0,12	Conserve la hipótesis nula.	5,73	5,22
13	La distribución de 25.3 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES DESAGRADABLE SI/ NO es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.	3130,50	16333,50	-1,48	0,14	Conserve la hipótesis nula.	4,87	4,49
14	La distribución de 25.4 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES ESTRESANTE SI/ NO es la misma	3056,00	16259,00	-1,68	0,09	Conserve la hipótesis nula.	4,53	4,03

	entre las categorías de Frecuencia de conducción.							
15	La distribución de 25.5 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES INÚTIL SI/ NO es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.	3119,00	16322,00	-1,51	0,13	Conserve la hipótesis nula.	5,27	4,73
16	La distribución de 25.6 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES PELIGROSO SI/ NO es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.	3348,00	16551,00	-0,86	0,39	Conserve la hipótesis nula.	5,51	5,23
17	La distribución de 25.7 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES ABSURDO SÍ/ NO es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.	3167,00	16370,00	-1,38	0,17	Conserve la hipótesis nula.	5,56	5,06
18	La distribución de 26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE	3442,00	16645,00	-0,61	0,54	Conserve la hipótesis nula.	5,96	5,69

	ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.							
19	La distribución de 27. SI QUISIERA, PODRÍA CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.	3568,00	16771,00	-0,24	0,81	Conserve la hipótesis nula.	5,98	5,93
20	La distribución de 28. HE PENSADO EN CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.	3033,00	16236,00	-1,84	0,07	Conserve la hipótesis nula.	6,11	5,62
21	La distribución de 29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONduzca DENTRO DE LOS	3495,50	16698,50	-0,46	0,65	Conserve la hipótesis nula.	5,96	5,83

	LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.							
22	La distribución de 30. ESTOY MOTIVADA PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.	2655,00	15858,00	-2,86	0,00	Rechace la hipótesis nula.	5,78	4,83
23	La distribución de 31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la misma entre las categorías de Frecuencia de	2662,00	15865,00	-2,85	0,00	Rechace la hipótesis nula.	5,82	4,83

	conducción.							
24	La distribución de 32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANASNO ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.	2917,50	16120,50	-2,12	0,03	Rechace la hipótesis nula.	5,89	5,25
25	La distribución de 33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.	3208,00	16411,00	-1,32	0,19	Conserve la hipótesis nula.	6,20	5,75
26	La distribución de 34. HARÉ UN ESFUERZO PARA	2944,00	16147,00	-2,04	0,04	Rechace la hipótesis	5,91	5,20

	CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.					nula.		
27	La distribución de 35. CREO QUE SOY CAPAZ DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.	3139,00	16342,00	-1,49	0,14	Conserve la hipótesis nula.	5,96	5,51
28	La distribución de 36. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN TIENEN EXPECTATIVAS DE QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la	2955,50	16158,50	-2,02	0,04	Rechace la hipótesis nula.	6,00	5,46

	misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.							
29	La distribución de 37. NO TENGO DIFICULTADES PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES D VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.	3161,00	16364,00	-1,42	0,15	Conserve la hipótesis nula.	5,87	5,40
30	La distribución de 38. INTENTARÉ CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES ESTABLECIDOS DE VELOCIDAD DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.	3036,00	16239,00	-1,78	0,07	Conserve la hipótesis nula.	5,89	5,17
31	La distribución de 39.1 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES DIFÍCIL/ FÁCIL es la misma entre las categorías de	3337,00	4372,00	-0,99	0,32	Conserve la hipótesis nula.	6,13	6,14



	Frecuencia de conducción.							
32	La distribución de 39.2 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES IMPORTANTE NO/ SI es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.	3574,50	4609,50	-0,24	0,81	Conserve la hipótesis nula.	6,18	6,15
33	La distribución de 39.3 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES DESAGRADABLE SI/ NO es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.	3555,50	4590,50	-0,28	0,78	Conserve la hipótesis nula.	5,84	5,80
34	La distribución de 39.4 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES ESTRESANTE SI/ NO es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.	3407,50	4442,50	-0,72	0,47	Conserve la hipótesis nula.	5,51	5,69
35	La distribución de 39.5 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE	3431,50	4466,50	-0,72	0,47	Conserve la hipótesis nula.	6,07	6,11

	ALCOHOL Y/O DROGAS ESINÚTIL SI/ NO es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.							
36	La distribución de 39.6 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ESPELIGROSO SI/ NO es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.	3581,00	4616,00	-0,21	0,83	Conserve la hipótesis nula.	6,09	5,97
37	La distribución de 39.7 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES ABSURDO SI/ NO es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.	3524,00	4559,00	-0,40	0,69	Conserve la hipótesis nula.	6,02	6,04
38	La distribución de 40. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE NO DEBERÍA CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS EN LAS PRÓXIMAS DOS	3511,00	16714,00	-0,45	0,66	Conserve la hipótesis nula.	6,29	6,07

	SEMANAS es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.							
39	La distribución de 41. SI QUISIERA, PODRÍA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS EN LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.	3473,50	16676,50	-0,59	0,56	Conserve la hipótesis nula.	6,36	6,08
40	La distribución de 42. HE PENSADO EN NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.	3535,50	4570,50	-0,38	0,70	Conserve la hipótesis nula.	6,22	6,14
41	La distribución de 43. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN NO QUIEREN QUE CONDUZCA BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS es la misma entre las categorías de Frecuencia de	3361,50	4396,50	-0,98	0,33	Conserve la hipótesis nula.	6,31	6,25

	conducción.							
42	La distribución de 44. ESTOY MOTIVADA PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.	3593,50	16796,50	-0,17	0,87	Conserve la hipótesis nula.	6,18	6,00
43	La distribución de 45. VOY A INTENTAR NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS 6 VECES DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.	3503,00	16706,00	-0,49	0,63	Conserve la hipótesis nula.	6,40	6,09
44	La distribución de 46. CREO QUE PUEDA CONTROLAR EL	3511,50	4546,50	-0,46	0,64	Conserve la hipótesis nula.	6,24	6,15

	EVITAR CONducir BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.							
45	La distribución de 47. EL HECHO DE NO CONducir BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.	3578,50	16781,50	-0,23	0,82	Conserve la hipótesis nula.	6,42	6,23
46	La distribución de 48. HARÉ UN ESFUERZO PARA NO CONducir BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.	3332,00	4367,00	-1,01	0,31	Conserve la hipótesis nula.	5,93	6,01

47	La distribución de 49. CREO QUE SOY CAPAZ DE NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.	3447,50	4482,50	-0,68	0,49	Conserve la hipótesis nula.	6,18	6,22
48	La distribución de 50. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN TIENEN EXPECTATIVAS DE QUE NO CONDUZCA BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.	3561,00	4596,00	-0,29	0,77	Conserve la hipótesis nula.	6,36	6,22
49	La distribución de 51. NO TENGO DIFICULTADES PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS	3363,00	4398,00	-0,96	0,34	Conserve la hipótesis nula.	5,93	6,17

	PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.							
50	La distribución de 52. INTENTARÉ NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la misma entre las categorías de Frecuencia de conducción.	3532,50	16735,50	-0,39	0,70	Conserve la hipótesis nula.	6,33	6,13

DESCRIPTIVA POR FRECUENCIA DE CONDUCCIÓN

		Frecuencia de conducción	
		Moderado	Frecuente
15. ¿ESTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS HAN HECHO QUE CONDUZCAS DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD?	Media	3,22	2,59
	Desviación estándar	1,20	1,35
	Mínimo	1	1
	Máximo	5	5
	Mediana	3	2
	Moda	3	1
	Percentil 25	3	1
	Percentil 95	5	5
16. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONDUCIR POR ENCIMA DEL LÍMITE DE VELOCIDAD	Media	4,82	4,72
	Desviación estándar	1,76	1,99
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7

	Mediana	5	5
	Moda	7	7
	Percentil 25	4	3
	Percentil 95	7	7
17. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE DEBO CONducIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD	Media	4,69	4,78
	Desviación estándar	1,83	1,77
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	5
	Moda	6	7
	Percentil 25	4	4
	Percentil 95	7	7
18. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA CONducIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD	Media	4,51	4,17
	Desviación estándar	2,13	1,96
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	4
	Moda	6	4
	Percentil 25	3	3
	Percentil 95	7	7
19. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	4,58	4,07
	Desviación estándar	1,91	2,02
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	4
	Moda	5	4
	Percentil 25	4	2
	Percentil 95	7	7
20. ESTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS HAN HECHO QUE NO CONDUZCAS BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS?	Media	3,40	3,30
	Desviación estándar	1,44	1,49
	Mínimo	1	1
	Máximo	5	5
	Mediana	4	3
	Moda	5	5



	Percentil 25	2	2
	Percentil 95	5	5
21. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONducIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Media	5,18	4,98
	Desviación estándar	1,89	1,98
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	4	4
	Percentil 95	7	7
22. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE NO DEBO CONducIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Media	5,04	5,10
	Desviación estándar	1,86	1,95
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	4	4
	Percentil 95	7	7
23. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA EVITAR CONducIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Media	5,00	4,76
	Desviación estándar	2,00	2,08
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	5
	Moda	7	7
	Percentil 25	4	3
	Percentil 95	7	7
24. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR EVITAR CONducIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Media	5,02	4,78
	Desviación estándar	1,99	2,02
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	5
	Moda	6	7
	Percentil 25	4	3
	Percentil 95	7	7

25.1 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DIFÍCIL SI/ NO	Media	5,02	4,49
	Desviación estándar	1,66	1,83
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	4
	Moda	7	4
	Percentil 25	4	3
	Percentil 95	7	7
25.2 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES IMPORTANTE SI/ NO	Media	5,73	5,22
	Desviación estándar	1,39	1,79
	Mínimo	3	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	4
	Percentil 95	7	7
25.3 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES DESAGRADABLE SI/ NO	Media	4,87	4,49
	Desviación estándar	1,53	1,65
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	4
	Moda	4	4
	Percentil 25	4	3
	Percentil 95	7	7
25.4 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES ESTRESANTE SI/ NO	Media	4,53	4,03
	Desviación estándar	1,47	1,80
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	4	4
	Moda	3	4
	Percentil 25	3	3
	Percentil 95	7	7
25.5 PARA MI, CONDUCIR	Media	5,27	4,73

DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES INÚTIL SI/ NO	Desviación estándar	1,45	1,87
	Mínimo	3	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	5
	Moda	7	7
	Percentil 25	4	3
	Percentil 95	7	7
25.6 PARA MÍ, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES PELIGROSO SI/ NO	Media	5,51	5,23
	Desviación estándar	1,46	1,68
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	4
25.7 PARA MÍ, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES ABSURDO SÍ/ NO	Media	5,56	5,06
	Desviación estándar	1,52	1,85
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	5
	Moda	7	7
	Percentil 25	4	4
26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Media	5,96	5,69
	Desviación estándar	1,22	1,58
	Mínimo	3	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	5
27. SI QUISIERA, PODRÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD	Media	5,98	5,93
	Desviación estándar	1,45	1,44

ESTABLECIDOS	Mínimo	2	2
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	5
	Percentil 95	7	7
28. HE PENSADO EN CONducir DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Media	6,11	5,62
	Desviación estándar	1,28	1,62
	Mínimo	3	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	4
Percentil 95	7	7	
29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Media	5,96	5,83
	Desviación estándar	1,38	1,52
	Mínimo	2	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	5
Percentil 95	7	7	
30. ESTOY MOTIVADA PARA CONducir DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ	Media	5,78	4,83
	Desviación estándar	1,49	1,99
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	5
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	3
Percentil 95	7	7	
31. VOY A INTENTAR CONducir DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	5,82	4,83
	Desviación estándar	1,64	2,07
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7

	Mediana	6	5
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	3
	Percentil 95	7	7
32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANASNO ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO	Media	5,89	5,25
	Desviación estándar	1,47	1,82
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	4
	Percentil 95	7	7
33. EL HECHO DE CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ	Media	6,20	5,75
	Desviación estándar	1,08	1,57
	Mínimo	3	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	6	5
	Percentil 95	7	7
34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	5,91	5,20
	Desviación estándar	1,33	1,84
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	4
	Percentil 95	7	7
35. CREO QUE SOY CAPAZ DE CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	5,96	5,51
	Desviación estándar	1,33	1,62
	Mínimo	2	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	6
	Moda	7	7

	Percentil 25	5	4
	Percentil 95	7	7
36. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN TIENEN EXPECTATIVAS DE QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	6,00	5,46
	Desviación estándar	1,40	1,64
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	4
	Percentil 95	7	7
37. NO TENGO DIFICULTADES PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES D VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	5,87	5,40
	Desviación estándar	1,53	1,75
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	6	4
	Percentil 95	7	7
38. INTENTARÉ CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES ESTABLECIDOS DE VELOCIDAD DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	5,89	5,17
	Desviación estándar	1,37	1,96
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	4
	Percentil 95	7	7
39.1 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES DIFÍCIL/ FÁCIL	Media	6,13	6,14
	Desviación estándar	1,22	1,45
	Mínimo	2	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	6	6
	Percentil 95	7	7

39.2 PARA MI, EVITAR CONducir BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES IMPORTANTE NO/ SI	Media	6,18	6,15
	Desviación estándar	1,39	1,51
	Mínimo	2	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	6	6
	Percentil 95	7	7
39.3 PARA MI, EVITAR CONducir BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES DESAGRADABLE SI/ NO	Media	5,84	5,80
	Desviación estándar	1,51	1,66
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	4
	Percentil 95	7	7
39.4 PARA MI, EVITAR CONducir BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES ESTRESANTE SI/ NO	Media	5,51	5,69
	Desviación estándar	1,73	1,68
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	4	4
	Percentil 95	7	7
39.5 PARA MI, EVITAR CONducir BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES INÚTIL SI/ NO	Media	6,07	6,11
	Desviación estándar	1,53	1,53
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	6	6
	Percentil 95	7	7
39.6 PARA MI, EVITAR	Media	6,09	5,97

CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES PELIGROSO SI/ NO	Desviación estándar	1,50	1,75
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	6	5
	Percentil 95	7	7
39.7 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES ABSURDO SI/ NO	Media	6,02	6,04
	Desviación estándar	1,57	1,62
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	6	5
40. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE NO DEBERÍA CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS EN LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS	Percentil 95	7	7
	Media	6,29	6,07
	Desviación estándar	1,29	1,57
	Mínimo	2	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
41. SI QUISIERA, PODRÍA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS EN LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Percentil 25	6	6
	Percentil 95	7	7
	Media	6,36	6,08
	Desviación estándar	1,19	1,62
	Mínimo	3	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
42. HE PENSADO EN NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O	Moda	7	7
	Percentil 25	6	6
	Percentil 95	7	7
DROGAS EN LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	6,22	6,14
	Desviación estándar	1,31	1,57



DROGAS	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	6	6
	Percentil 95	7	7
43. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN NO QUIEREN QUE CONDUZCA BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Media	6,31	6,25
	Desviación estándar	1,14	1,43
	Mínimo	2	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	6	6
Percentil 95	7	7	
44. ESTOY MOTIVADA PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ	Media	6,18	6,00
	Desviación estándar	1,28	1,60
	Mínimo	3	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	6	5
	Percentil 95	7	7
45. VOY A INTENTAR NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS 6 VECES DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	6,40	6,09
	Desviación estándar	1,01	1,58
	Mínimo	3	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	6	6
Percentil 95	7	7	
46. CREO QUE PUEDA CONTROLAR EL EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2	Media	6,24	6,15
	Desviación estándar	1,26	1,56
	Mínimo	3	1
	Máximo	7	7

SEMANAS	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	6	6
	Percentil 95	7	7
47. EL HECHO DE NO CONducir BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ	Media	6,42	6,23
	Desviación estándar	1,06	1,40
	Mínimo	3	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	6	6
	Percentil 95	7	7
48. HARÉ UN ESFUERZO PARA NO CONducir BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	5,93	6,01
	Desviación estándar	1,44	1,64
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	5
	Percentil 95	7	7
49. CREO QUE SOY CAPAZ DE NO CONducir BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	6,18	6,22
	Desviación estándar	1,37	1,51
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	6	6
	Percentil 95	7	7
50. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN TIENEN EXPECTATIVAS DE QUE NO CONDUZCA BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	6,36	6,22
	Desviación estándar	1,07	1,45
	Mínimo	3	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7

	Percentil 25	6	6	
	Percentil 95	7	7	
51. NO TENGO DIFICULTADES PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	5,93	6,17	
	Desviación estándar	1,70	1,48	
	Mínimo	1	1	
	Máximo	7	7	
	Mediana	7	7	
	Moda	7	7	
	Percentil 25	5	6	
	Percentil 95	7	7	
	52. INTENTARÉ NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	6,33	6,13
		Desviación estándar	1,30	1,60
Mínimo		2	1	
Máximo		7	7	
Mediana		7	7	
Moda		7	7	
Percentil 25		6	6	
Percentil 95		7	7	

## FREC CONDUCCIÓN RELACIÓN

30. ESTOY MOTIVADA PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ \* Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

Tabla cruzada

	Frecuencia de conducción		Total
	Moderado	Frecuente	
Acuerdo bajo	3	43	46
Ni acuerdo, ni desacuerdo	7	26	33
Acuerdo alto	35	93	128
Total	45	162	207

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	8,630a	2	0,013
Razón de verosimilitud	10,297	2	0,006
Asociación lineal por lineal	8,304	1	0,004
N de casos válidos	207		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 7,17.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,204	0,013
	V de Cramer	0,204	0,013
N de casos válidos		207	

31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \*  
Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

Tabla cruzada

		Frecuencia de conducción		Total
		Moderado	Frecuente	
Acuerdo bajo		6	42	48
Ni acuerdo, ni desacuerdo		2	25	27
Acuerdo alto		37	95	132
Total		45	162	207

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	8,739a	2	0,013
Razón de verosimilitud	9,721	2	0,008
Asociación lineal por lineal	6,506	1	0,011
N de casos válidos	207		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 5,87.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,205	0,013
	V de Cramer	0,205	0,013
N de casos válidos		207	

## 34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \*

Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

Tabla cruzada

		Frecuencia de conducción		Total
		Moderado	Frecuente	
Acuerdo bajo		3	33	36
Ni acuerdo, ni desacuerdo		2	22	24
Acuerdo alto		40	107	147
Total		45	162	207

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	8,925a	2	0,012
Razón de verosimilitud	10,253	2	0,006
Asociación lineal por lineal	7,846	1	0,005
N de casos válidos	207		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 5,22.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,208	0,012
	V de Cramer	0,208	0,012
N de casos válidos		207	

45. VOY A INTENTAR NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS 6 VECES DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

Tabla cruzada

		Frecuencia de conducción		Total
		Moderado	Frecuente	
	Acuerdo bajo	1	16	17
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	1	17	18
	Acuerdo alto	43	129	172
Total		45	162	207

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	6,358a	2	0,042
Razón de verosimilitud	7,991	2	0,018
Asociación lineal por lineal	5,531	1	0,019
N de casos válidos	207		

a. 2 casillas (33,3%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 3,70.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,175	0,042
	V de Cramer	0,175	0,042
N de casos válidos		207	

22. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE NO DEBO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE AL \* Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

**Tabla cruzada**

Recuento

		Frecuencia de conducción		Total
		Moderado	Frecuente	
	Acuerdo bajo	8	34	42
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	8	23	31
	Acuerdo alto	29	106	135
Total		45	163	208

**Pruebas de chi-cuadrado**

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	,486 <sup>a</sup>	2	0,784
Razón de verosimilitud	,478	2	0,788
Asociación lineal por lineal	,034	1	0,855
N de casos válidos	208		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 6,71.

**Medidas simétricas**

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,048	0,784
	V de Cramer	0,048	0,784
N de casos válidos		208	



23. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS \*

Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

Tabla cruzada

Recuento

		Frecuencia de conducción		Total
		Moderado	Frecuente	
Acuerdo bajo		8	48	56
Ni acuerdo, ni desacuerdo		8	19	27
Acuerdo alto		29	96	125
Total		45	163	208

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	2,982 <sup>a</sup>	2	0,225
Razón de verosimilitud	3,085	2	0,214
Asociación lineal por lineal	1,369	1	0,242
N de casos válidos	208		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 5,84.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,120	0,225
	V de Cramer	0,120	0,225
N de casos válidos		208	

24. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR EVITAR CONducIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS \* Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

Tabla cruzada

Recuento

		Frecuencia de conducción		Total
		Moderado	Frecuente	
	Acuerdo bajo	10	45	55
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	4	23	27
	Acuerdo alto	31	95	126
Total		45	163	208

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	1,782 <sup>a</sup>	2	0,410
Razón de verosimilitud	1,847	2	0,397
Asociación lineal por lineal	1,191	1	0,275
N de casos válidos	208		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 5,84.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,093	0,410
	V de Cramer	0,093	0,410
N de casos válidos		208	

25.1 PARA MI, CONducir DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES \* Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

Tabla cruzada

Recuento

		Frecuencia de conducción		Total
		Moderado	Frecuente	
Acuerdo bajo		8	44	52
Ni acuerdo, ni desacuerdo		8	41	49
Acuerdo alto		29	78	107
Total		45	163	208

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	3,900 <sup>a</sup>	2	0,142
Razón de verosimilitud	3,954	2	0,138
Asociación lineal por lineal	3,366	1	0,067
N de casos válidos	208		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 10,60.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,137	0,142
	V de Cramer	0,137	0,142
N de casos válidos		208	

## 25.2 \* Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

Tabla cruzada

Recuento

		Frecuencia de conducción		Total
		Moderado	Frecuente	
Acuerdo bajo		4	30	34
Ni acuerdo, ni desacuerdo		7	22	29
Acuerdo alto		34	111	145
Total		45	163	208

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	2,342 <sup>a</sup>	2	0,310
Razón de verosimilitud	2,624	2	0,269
Asociación lineal por lineal	1,756	1	0,185
N de casos válidos	208		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 6,27.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,106	0,310
	V de Cramer	0,106	0,310
N de casos válidos		208	

25.3 \* Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

**Tabla cruzada**

Recuento

	Frecuencia de conducción		Total
	Moderado	Frecuente	
Acuerdo bajo	6	42	48
Ni acuerdo, ni desacuerdo	13	47	60
Acuerdo alto	26	74	100
<b>Total</b>	<b>45</b>	<b>163</b>	<b>208</b>

**Pruebas de chi-cuadrado**

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	3,486 <sup>a</sup>	2	0,175
Razón de verosimilitud	3,754	2	0,153
Asociación lineal por lineal	3,329	1	0,068
N de casos válidos	208		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 10,38.

**Medidas simétricas**

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,129	0,175
	V de Cramer	0,129	0,175
N de casos válidos		208	

## 25.4 \* Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

Tabla cruzada

Recuento

	Frecuencia de conducción		Total
	Moderado	Frecuente	
Acuerdo bajo	13	65	78
Ni acuerdo, ni desacuerdo	11	37	48
Acuerdo alto	21	61	82
Total	45	163	208

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	1,946 <sup>a</sup>	2	0,378
Razón de verosimilitud	1,987	2	0,370
Asociación lineal por lineal	1,868	1	0,172
N de casos válidos	208		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 10,38.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,097	0,378
	V de Cramer	0,097	0,378
N de casos válidos		208	

25.5 \* Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

Tabla cruzada

Recuento

	Frecuencia de conducción		Total
	Moderado	Frecuente	
Acuerdo bajo	7	41	48
Ni acuerdo, ni desacuerdo	8	37	45
Acuerdo alto	30	85	115
Total	45	163	208

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	3,147 <sup>a</sup>	2	0,207
Razón de verosimilitud	3,242	2	0,198
Asociación lineal por lineal	3,002	1	0,083
N de casos válidos	208		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 9,74.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,123	0,207
	V de Cramer	0,123	0,207
N de casos válidos		208	

## 25.6 \* Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

Tabla cruzada

Recuento

	Frecuencia de conducción		Total
	Moderado	Frecuente	
Acuerdo bajo	4	30	34
Ni acuerdo, ni desacuerdo	7	27	34
Acuerdo alto	34	106	140
Total	45	163	208

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	2,556 <sup>a</sup>	2	0,279
Razón de verosimilitud	2,830	2	0,243
Asociación lineal por lineal	2,444	1	0,118
N de casos válidos	208		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 7,36.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,111	0,279
	V de Cramer	0,111	0,279
N de casos válidos		208	



25.7 \* Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

Tabla cruzada

Recuento

	Frecuencia de conducción		Total
	Moderado	Frecuente	
Acuerdo bajo	5	31	36
Ni acuerdo, ni desacuerdo	7	28	35
Acuerdo alto	33	104	137
Total	45	163	208

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	1,815 <sup>a</sup>	2	0,403
Razón de verosimilitud	1,942	2	0,379
Asociación lineal por lineal	1,791	1	0,181
N de casos válidos	208		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 7,57.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,093	0,403
	V de Cramer	0,093	0,403
N de casos válidos		208	

26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS \* Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

**Tabla cruzada**

Recuento

		Frecuencia de conducción		Total
		Moderado	Frecuente	
	Acuerdo bajo	2	16	18
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	5	23	28
	Acuerdo alto	38	124	162
Total		45	163	208

**Pruebas de chi-cuadrado**

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	1,729 <sup>a</sup>	2	0,421
Razón de verosimilitud	1,925	2	0,382
Asociación lineal por lineal	1,717	1	0,190
N de casos válidos	208		

**Medidas simétricas**

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,091	0,421
	V de Cramer	0,091	0,421
N de casos válidos		208	

27. SI QUISIERA, PODRÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS \* Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

Tabla cruzada

Recuento

		Frecuencia de conducción		Total
		Moderado	Frecuente	
Acuerdo bajo		5	14	19
Ni acuerdo, ni desacuerdo		3	15	18
Acuerdo alto		37	134	171
Total		45	163	208

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	,508 <sup>a</sup>	2	0,776
Razón de verosimilitud	,513	2	0,774
Asociación lineal por lineal	,058	1	0,809
N de casos válidos	208		

a. 2 casillas (33,3%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 3,89.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,049	0,776
	V de Cramer	0,049	0,776
N de casos válidos		208	

## 28. HE PENSADO EN CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS \* Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

Tabla cruzada

Recuento

		Frecuencia de conducción		Total
		Moderado	Frecuente	
Acuerdo bajo		3	18	21
Ni acuerdo, ni desacuerdo		3	27	30
Acuerdo alto		39	118	157
Total		45	163	208

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	4,016 <sup>a</sup>	2	0,134
Razón de verosimilitud	4,502	2	0,105
Asociación lineal por lineal	2,850	1	0,091
N de casos válidos	208		

a. 1 casillas (16,7%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 4,54.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,139	0,134
	V de Cramer	0,139	0,134
N de casos válidos		208	

29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS \*  
Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

Tabla cruzada

Recuento

		Frecuencia de conducción		Total
		Moderado	Frecuente	
Acuerdo bajo		3	15	18
Ni acuerdo, ni desacuerdo		4	23	27
Acuerdo alto		38	125	163
Total		45	163	208

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	1,274 <sup>a</sup>	2	0,529
Razón de verosimilitud	1,354	2	0,508
Asociación lineal por lineal	,968	1	0,325
N de casos válidos	208		

a. 1 casillas (16,7%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 3,89.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,078	0,529
	V de Cramer	0,078	0,529
N de casos válidos		208	

30. ESTOY MOTIVADA PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ \* Frecuencia de conducción

Existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem  
La fuerza de la relación se cuantifica sobre un 20,2%

**Tabla cruzada**

Recuento

		Frecuencia de conducción		Total
		Moderado	Frecuente	
Acuerdo bajo		3	43	46
Ni acuerdo, ni desacuerdo		7	26	33
Acuerdo alto		35	94	129
Total		45	163	208

**Pruebas de chi-cuadrado**

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	8,500 <sup>a</sup>	2	0,014
Razón de verosimilitud	10,150	2	0,006
Asociación lineal por lineal	8,159	1	0,004
N de casos válidos	208		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 7,14.

**Medidas simétricas**

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,202	0,014
	V de Cramer	0,202	0,014
N de casos válidos		208	

31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \*  
Frecuencia de conducción

Existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem  
La fuerza de la relación se cuantifica sobre un 20,8%

**Tabla cruzada**

Recuento

		Frecuencia de conducción		Total
		Moderado	Frecuente	
Acuerdo bajo		6	42	48
Ni acuerdo, ni desacuerdo		2	26	28
Acuerdo alto		37	95	132
Total		45	163	208

**Pruebas de chi-cuadrado**

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	9,016 <sup>a</sup>	2	0,011
Razón de verosimilitud	10,059	2	0,007
Asociación lineal por lineal	6,611	1	0,010
N de casos válidos	208		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 6,06.

**Medidas simétricas**

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,208	0,011
	V de Cramer	0,208	0,011
N de casos válidos		208	

32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

Tabla cruzada

Recuento

		Frecuencia de conducción		Total
		Moderado	Frecuente	
Acuerdo bajo		3	29	32
Ni acuerdo, ni desacuerdo		4	22	26
Acuerdo alto		38	112	150
Total		45	163	208

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	4,646 <sup>a</sup>	2	0,098
Razón de verosimilitud	5,226	2	0,073
Asociación lineal por lineal	4,576	1	0,032
N de casos válidos	208		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 5,63.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,149	0,098
	V de Cramer	0,149	0,098
N de casos válidos		208	



33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ \* Frecuencia de conducción

No existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

Tabla cruzada

Recuento

		Frecuencia de conducción		Total
		Moderado	Frecuente	
Acuerdo bajo		2	16	18
Ni acuerdo, ni desacuerdo		1	19	20
Acuerdo alto		42	128	170
Total		45	163	208

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	5,386 <sup>a</sup>	2	0,068
Razón de verosimilitud	6,668	2	0,036
Asociación lineal por lineal	3,863	1	0,049
N de casos válidos	208		

a. 2 casillas (33,3%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 3,89.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,161	0,068
	V de Cramer	0,161	0,068
N de casos válidos		208	

## 34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \*

Frecuencia de conducción

Existe relación entre la frecuencia de conducción y el ítem

La fuerza de la relación se cuantifica sobre un 20,6%

Tabla cruzada

Recuento

		Frecuencia de conducción		Total
		Moderado	Frecuente	
	Acuerdo bajo	3	33	36
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	2	22	24
	Acuerdo alto	40	108	148
Total		45	163	208

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	8,800 <sup>a</sup>	2	0,012
Razón de verosimilitud	10,109	2	0,006
Asociación lineal por lineal	7,738	1	0,005
N de casos válidos	208		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 5,19.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,206	0,012
	V de Cramer	0,206	0,012
N de casos válidos		208	

## 5.5. OBJETIVO 4

## 5.5.1. Objetivo 4.1

No existen diferencias en función del número de traslados en fin de semana en actitud, percepción de control y velocidad respecto a los límites de velocidad en casi ninguno de los casos considerados, por tanto, se rechaza de forma condicionada la hipótesis 4 respecto a la velocidad

## CORRELACIÓN

En las siguientes fichas se intenta ver si existe relación entre las categorías formadas en las variables por grado de acuerdo y el número de traslados.

En éstas se observa que sólo existen diferencias en cuanto a las valoraciones de los ítems 25,2 y 25,7, es decir, parece afectar solo a ciertos componentes de la actitud.

El número de viajes en fin de semana está correlacionado con las variables marcadas en color

			1. Edad
Rho de Spearman	18. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	0,0471 0,465 243
	19. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,0595 0,355 243
	20. ESTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS HAN HECHO QUE NO CONDUZCAS BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS?	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,0194 0,764 243

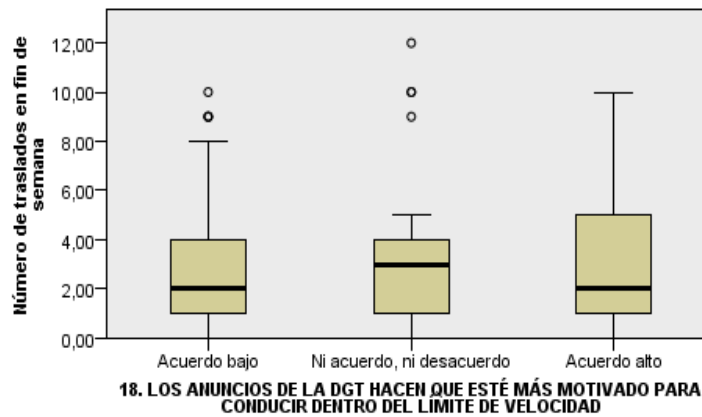
21. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,0149 0,817 243
22. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE NO DEBO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	0,0972 0,131 243
23. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,0060 0,926 243
24. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	0,0056 0,931 243
25.1 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,0902 0,161 243
25.2	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,1640 0,010 243
25.3	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,0672 0,297 243
25.4	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,0650 0,313 243
25.5	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral)	-0,1080 0,093

	N	243
25.6	Coefficiente de correlación	-0,0627
	Sig. (bilateral)	0,330
	N	243
25.7	Coefficiente de correlación	-0,1700
	Sig. (bilateral)	0,008
	N	243
26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Coefficiente de correlación	0,0465
	Sig. (bilateral)	0,471
	N	243
27. SI QUISIERA, PODRÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Coefficiente de correlación	-0,0654
	Sig. (bilateral)	0,310
	N	243
28. HE PENSADO EN CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Coefficiente de correlación	-0,1042
	Sig. (bilateral)	0,105
	N	243
29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Coefficiente de correlación	0,0086
	Sig. (bilateral)	0,894
	N	243
30. ESTOY MOTIVADA PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ	Coefficiente de correlación	-0,1185
	Sig. (bilateral)	0,065
	N	243
31. VOY A INTENTAR CONDUCIR	Coefficiente de	-0,0879

DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	correlación Sig. (bilateral) N	0,172 243
32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS NO ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,1610 0,012 243
33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,0733 0,255 243
34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,1183 0,066 243

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de Número de traslados en fin de semana es la misma entre las categorías de 18. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,623	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

**Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes**

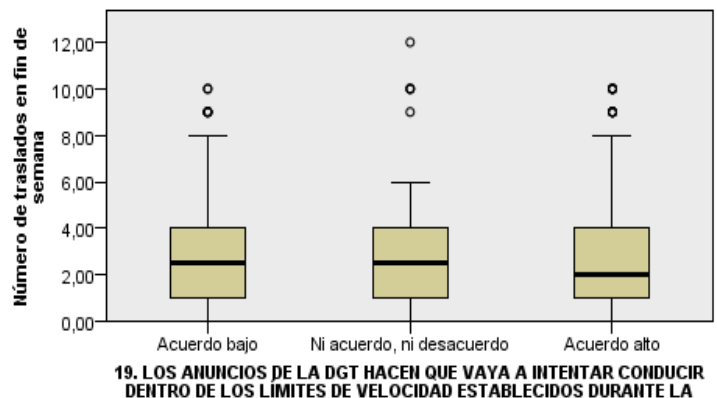


<b>N total</b>	243
<b>Estadístico de contraste</b>	,947
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,623

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de Número de traslados en fin de semana es la misma entre las categorías de 19. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LA.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,54	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

**Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes**



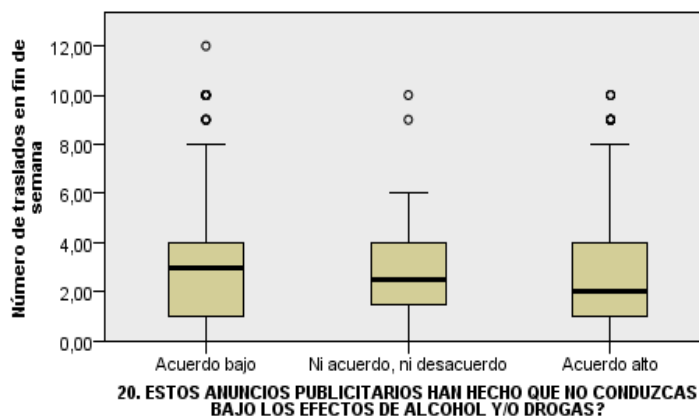
<b>N total</b>	243
<b>Estadístico de contraste</b>	1,231
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,540

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.



Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de Número de traslados en fin de semana es la misma entre las categorías de 20. ESTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS HAN HECHO QUE NO CONDUZCAS BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS?.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,522	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes

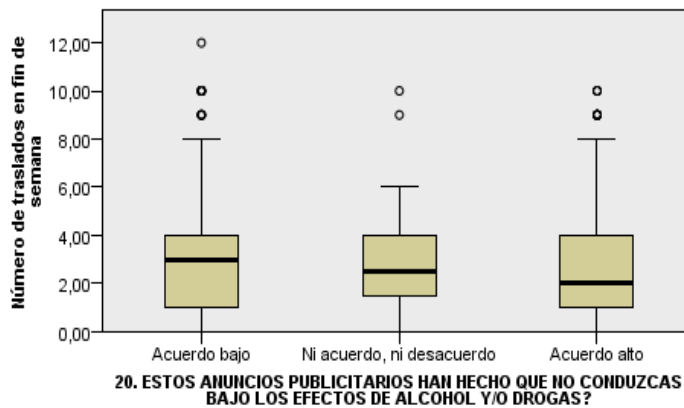


N total	243
Estadístico de contraste	1,298
Grados de libertad	2
Significación asintótica (prueba bilateral)	,522

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de Número de traslados en fin de semana es la misma entre las categorías de 21. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONducir BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,86	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

#### Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes

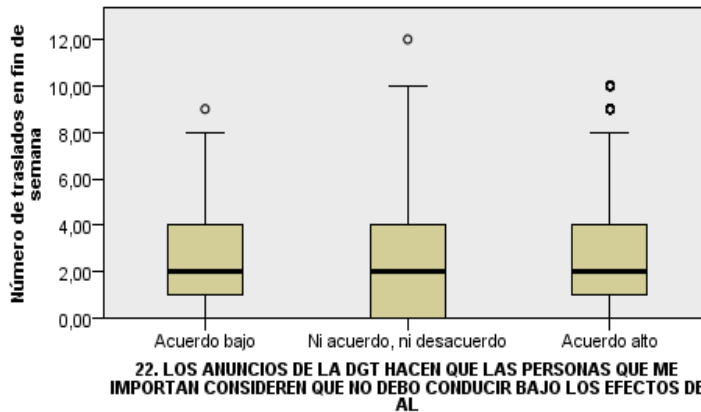


N total	243
Estadístico de contraste	1,298
Grados de libertad	2
Significación asintótica (prueba bilateral)	,522

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de Número de traslados en fin de semana es la misma entre las categorías de 22. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE NO DEBO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE AL.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,337	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

**Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes**

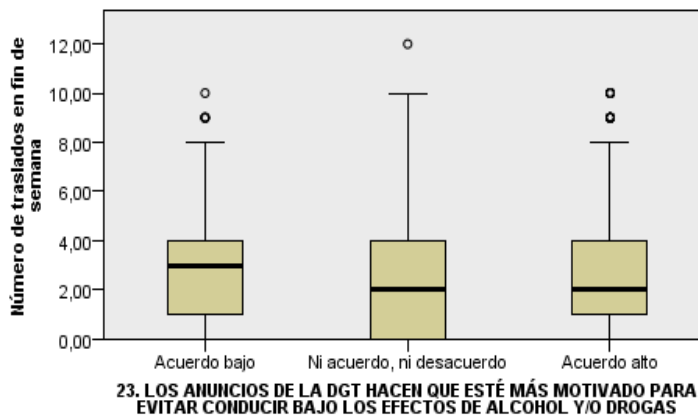


<b>N total</b>	243
<b>Estadístico de contraste</b>	2,177
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,337

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de Número de traslados en fin de semana es la misma entre las categorías de 23. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,277	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes

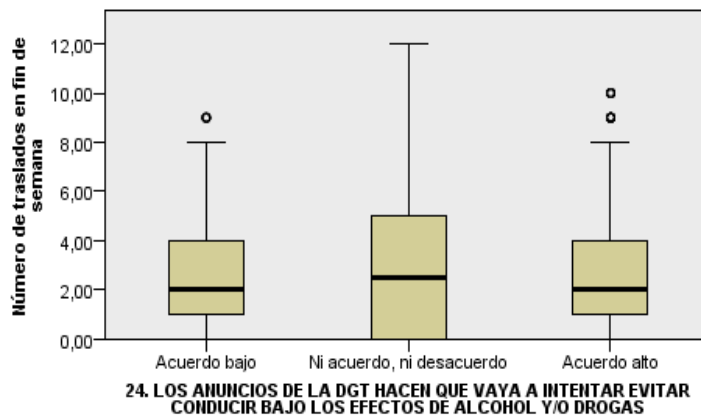


<b>N total</b>	243
<b>Estadístico de contraste</b>	2,566
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,277

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de Número de traslados en fin de semana es la misma entre las categorías de 24. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	1	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

**Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes**



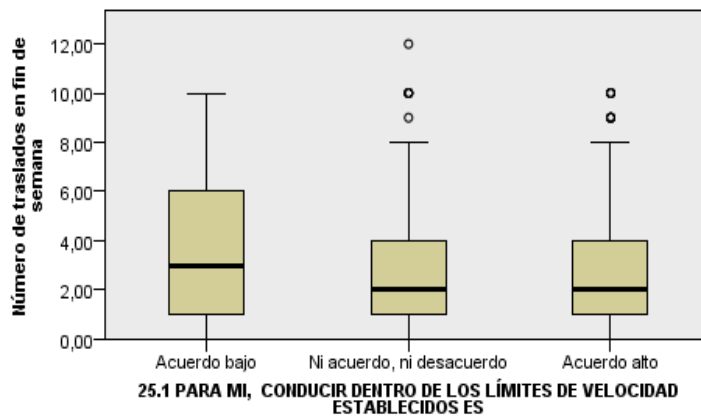
<b>N total</b>	243
<b>Estadístico de contraste</b>	,000
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	1,000

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

25,1

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de Número de traslados en fin de semana es la misma entre las categorías de 25.1 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,247	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes



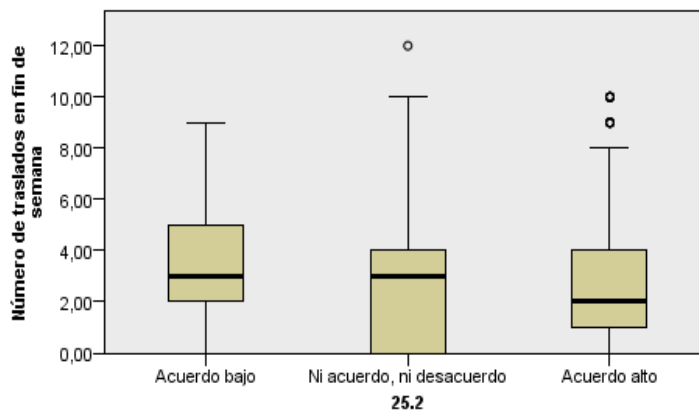
N total	243
Estadístico de contraste	2,794
Grados de libertad	2
Significación asintótica (prueba bilateral)	,247

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

## 25.2

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de Número de traslados en fin de semana es la misma entre las categorías de 25.2.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,126	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes



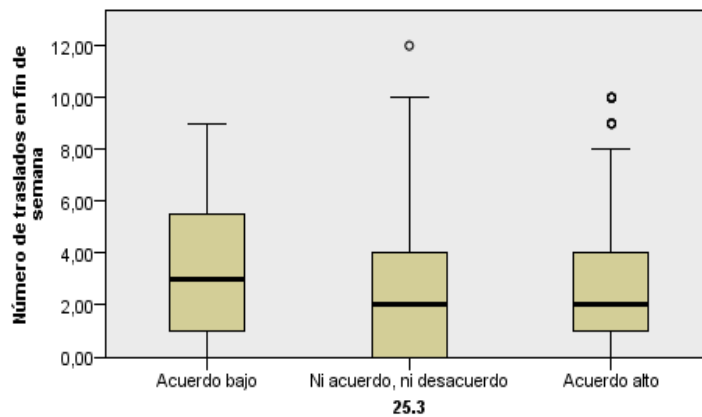
<b>N total</b>	243
<b>Estadístico de contraste</b>	4,137
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,126

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

### 25.3

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de Número de traslados en fin de semana es la misma entre las categorías de 25.3.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,584	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

**Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes**



<b>N total</b>	243
<b>Estadístico de contraste</b>	1,075
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,584

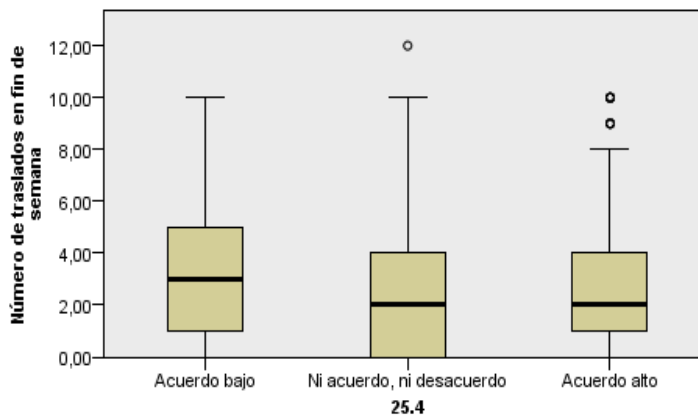
1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.



## 25.4

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de Número de traslados en fin de semana es la misma entre las categorías de 25.4.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,466	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes



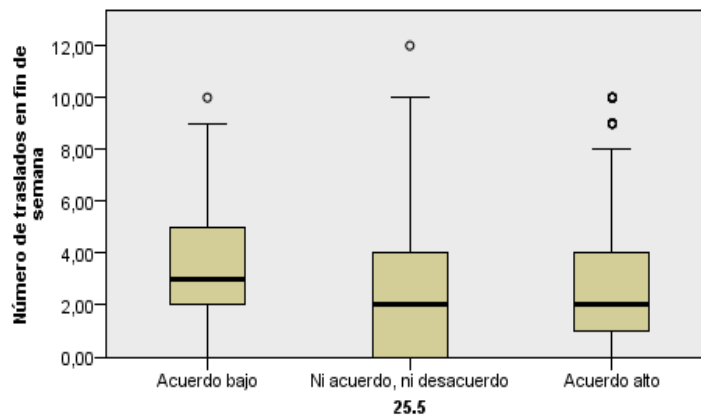
<b>N total</b>	243
<b>Estadístico de contraste</b>	1,526
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,466

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

## 25.5

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de Número de traslados en fin de semana es la misma entre las categorías de 25.5.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,279	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes



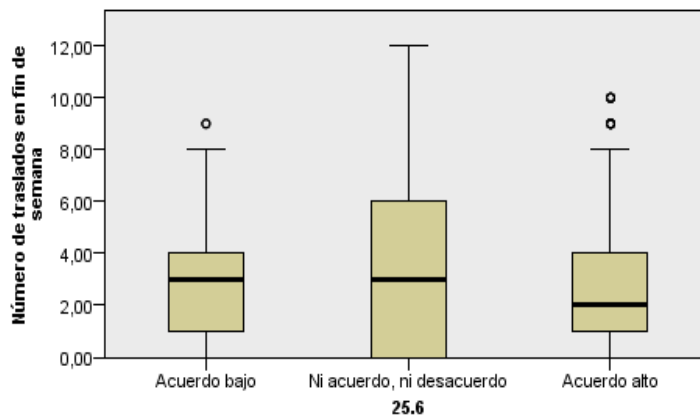
<b>N total</b>	243
<b>Estadístico de contraste</b>	2,553
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,279

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

## 25.6

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de Número de traslados en fin de semana es la misma entre las categorías de 25.6.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,767	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes



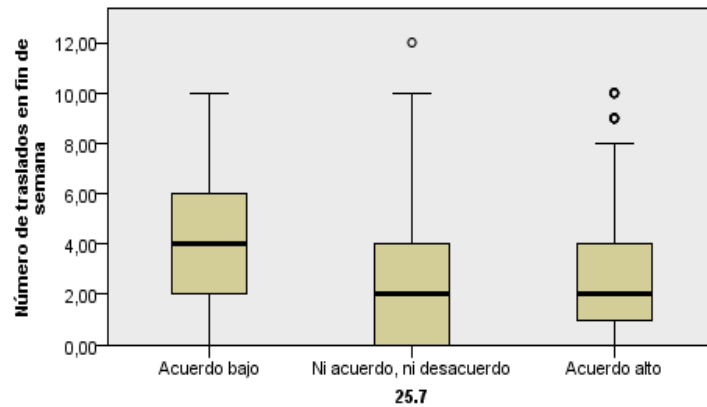
<b>N total</b>	243
<b>Estadístico de contraste</b>	,532
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,767

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

25.7

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de Número de traslados en fin de semana es la misma entre las categorías de 25.7.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,037	Rechace la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

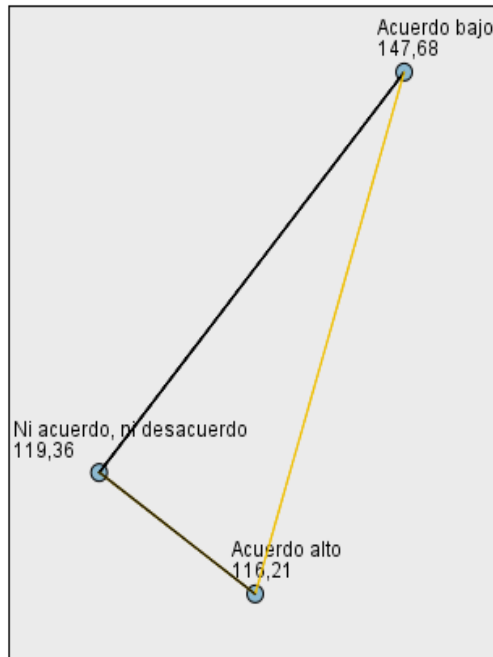
Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes



<b>N total</b>	243
<b>Estadístico de contraste</b>	6,605
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,037

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.

**Comparaciones por parejas de 25.7**



Cada nodo muestra el rango promedio de muestra de 25.7.

Muestra 1-Muestra 2	Estadístico de prueba	Estándar Error	Desv. Estadístico de prueba	Sig.	Sig. ajust.
Acuerdo alto-Ni acuerdo, ni desacuerdo	3,150	11,568	,272	,785	1,000
Acuerdo alto-Acuerdo bajo	31,463	12,321	2,554	,011	,032
Ni acuerdo, ni desacuerdo-Acuerdo bajo	28,313	14,956	1,893	,058	,175

Cada fila prueba la hipótesis nula hipótesis nula de que las distribuciones de la muestra 1 y la muestra 2 son iguales. Se muestran las significaciones asintóticas (pruebas bilaterales). El nivel de significancia es ,05.

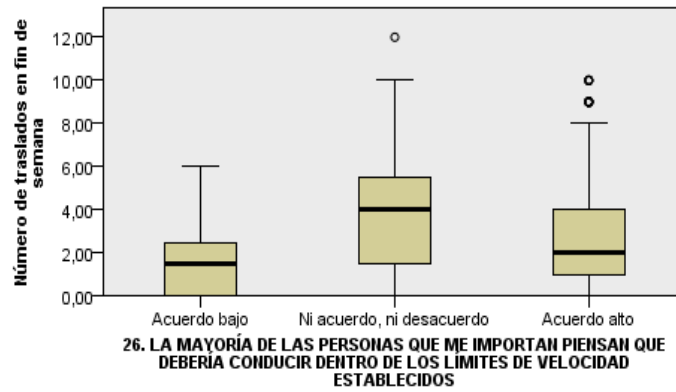
		25.7		
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto
Número de traslados en fin de semana	Media	4,03	3,19	2,82
	Desviación estándar	2,90	3,33	2,64
	Mínimo	0,0	0,0	0,0
	Máximo	10,0	12,0	10,0
	Mediana	4,0	2,0	2,0
	Percentil 25	2,0	0,0	1,0
	Percentil 95	9,0	10,0	9,0

El número de traslados medios del grupo de los que están muy de acuerdo son menores que los que mantienen un nivel de acuerdo bajo (2,82 traslados de media versus 4)

26

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de Número de traslados en fin de semana es la misma entre las categorías de 26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,004	Rechace la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

**Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes**



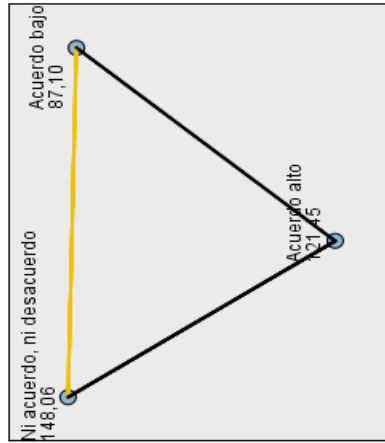
<b>N total</b>	243
<b>Estadístico de contraste</b>	11,114
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,004

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.

		26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS		
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto
Número de traslados en fin de semana	Media	1,67	4,28	3,04
	Desviación estándar	1,66	3,46	2,75
	Mínimo	0,0	0,0	0,0
	Máximo	6,0	12,0	10,0
	Mediana	1,5	4,0	2,0
	Percentil 25	0,0	1,5	1,0
	Percentil 95	4,0	10,0	9,0

El número de traslados medios del grupo de los que presentan un acuerdo bajo es menor que los que mantienen un nivel de acuerdo alto (1,67 traslados de media versus 4),28

**Comparaciones por parejas de 26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONducir DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS**



Cada nodo muestra el rango promedio de muestra de 26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONducir DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS.

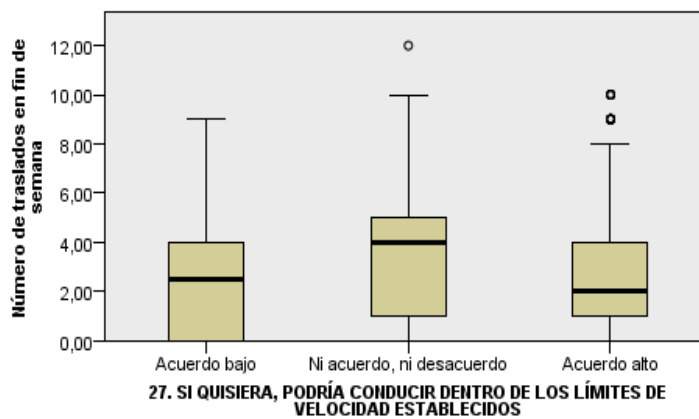
Muestra 1-Muestra 2	Estadístico de prueba	Estándar Error	Desv. Estadístico de prueba	Sig.	Sig. ajust.
Acuerdo bajo-Acuerdo alto	-34,347	15,093	-2,276	,023	,069
Acuerdo bajo-Ni acuerdo, ni desacuerdo	-60,951	18,321	-3,327	,001	,003
Acuerdo alto-Ni acuerdo, ni desacuerdo	26,605	12,676	2,099	,036	,107

Cada fila prueba la hipótesis nula de que las distribuciones de la muestra 1 y la muestra 2 son iguales. Se muestran las significaciones asintóticas (pruebas bilaterales). El nivel de significancia es ,05.



Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de Número de traslados en fin de semana es la misma entre las categorías de 27. SI QUISIERA, PODRÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,408	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes

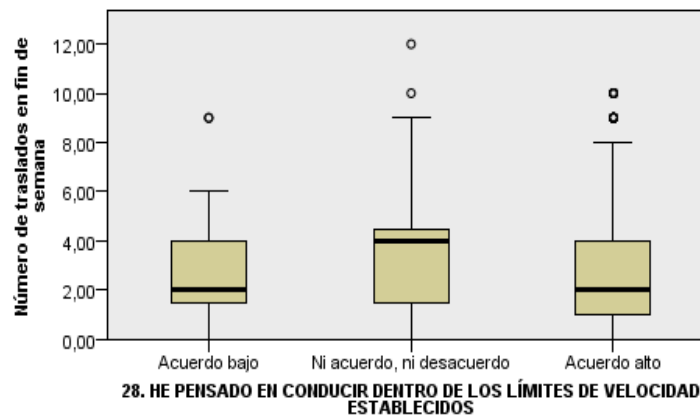


<b>N total</b>	243
<b>Estadístico de contraste</b>	1,791
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,408

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de Número de traslados en fin de semana es la misma entre las categorías de 28. HE PENSADO EN CONducir DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,173	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

#### Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes

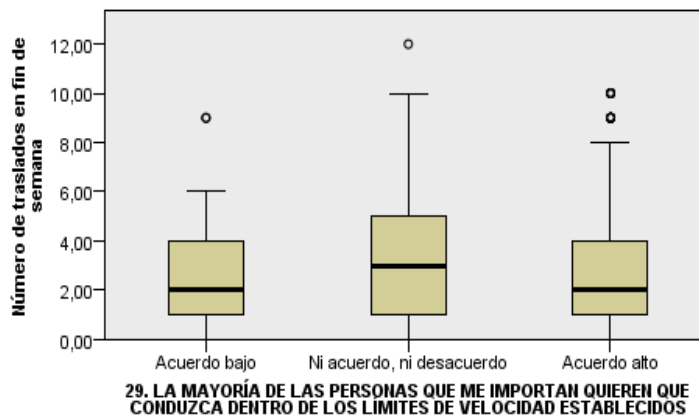


<b>N total</b>	243
<b>Estadístico de contraste</b>	3,511
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,173

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de Número de traslados en fin de semana es la misma entre las categorías de 29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,832	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes

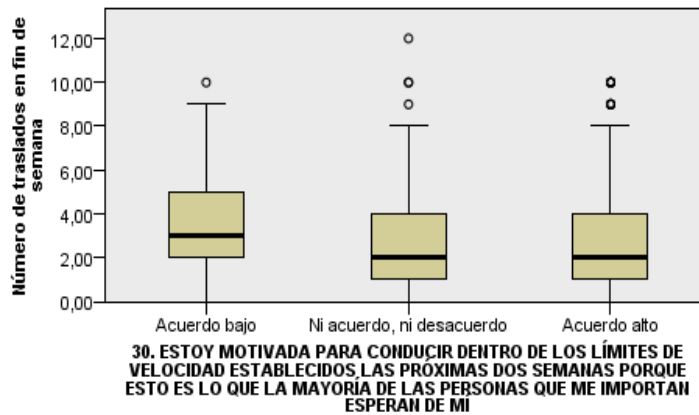


N total	243
Estadístico de contraste	,367
Grados de libertad	2
Significación asintótica (prueba bilateral)	,832

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de Número de traslados en fin de semana es la misma entre las categorías de 30. ESTOY MOTIVADA PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,266	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes

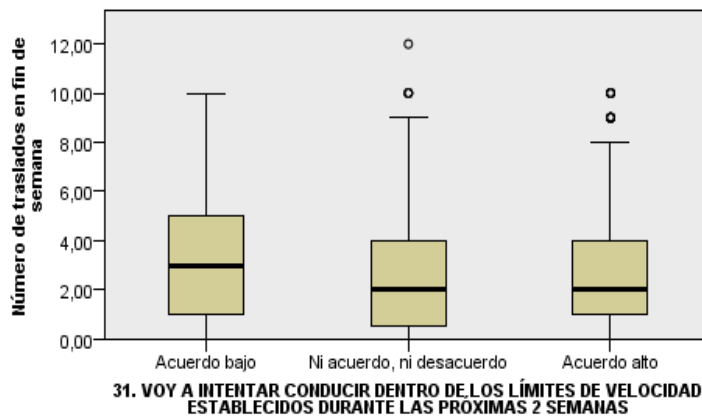


N total	243
Estadístico de contraste	2,650
Grados de libertad	2
Significación asintótica (prueba bifateral)	,266

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de Número de traslados en fin de semana es la misma entre las categorías de 31. VOY A INTENTAR CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,273	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes

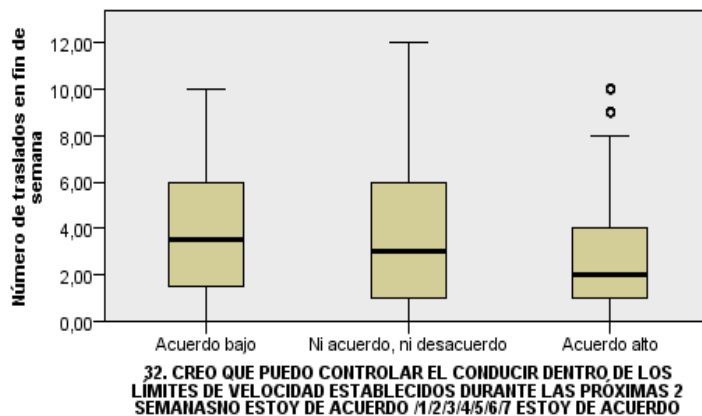


<b>N total</b>	243
<b>Estadístico de contraste</b>	2,595
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,273

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de Número de traslados en fin de semana es la misma entre las categorías de 32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONducir DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANASNO ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,145	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes

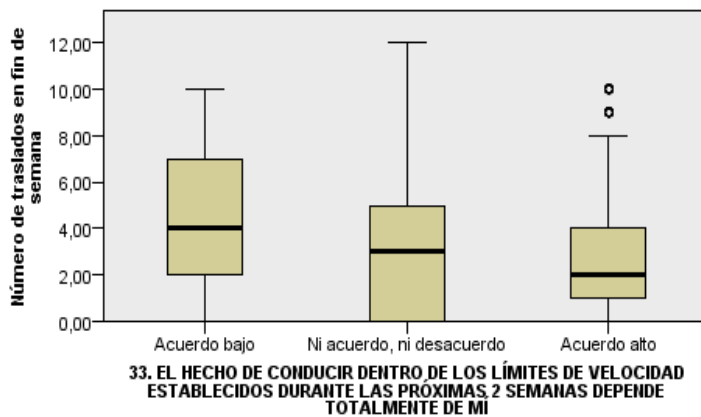


<b>N total</b>	243
<b>Estadístico de contraste</b>	3,855
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,145

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de Número de traslados en fin de semana es la misma entre las categorías de 33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,174	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

**Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes**

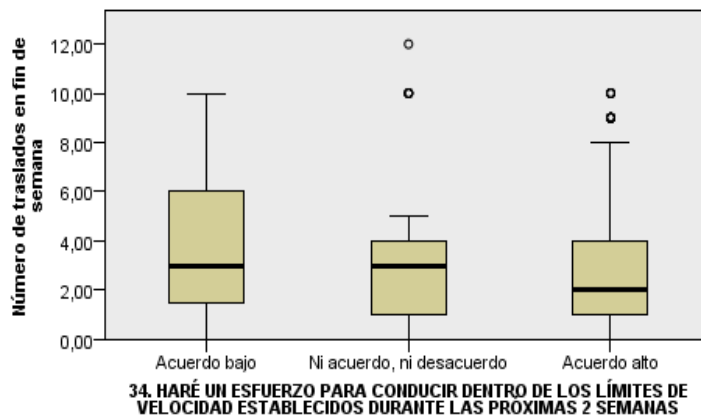


<b>N total</b>	243
<b>Estadístico de contraste</b>	3,496
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,174

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de Número de traslados en fin de semana es la misma entre las categorías de 34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,262	Conserve la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes



N total	243
Estadístico de contraste	2,676
Grados de libertad	2
Significación asintótica (prueba bilateral)	,262

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.
2. No se realizan múltiples comparaciones porque la prueba global no muestra diferencias significativas en las muestras.



## 5.5.2. Objetivo 4.2

No existen diferencias en función del número de traslados en fin de semana en actitud, percepción de control y velocidad respecto al consumo de alcohol y/o drogas en casi ninguno de los casos considerados, por tanto, se rechaza de forma condicionada la hipótesis 4 respecto al consumo.

## CORRELACIÓN

Existen correlación entre el número de viajes que hace en fin de semana y las variables 25,2 - 25,7 - 32 -35 y 37

El número de viajes en fin de semana está correlacionada con las variables marcadas en color.

Correlaciones			
		Número de traslados en fin de semana	
Rho de Spearman	15. ¿ESTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS HAN HECHO QUE CONDUZCAS DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD?	Coeficiente de correlación	-0,090
		Sig. (bilateral)	0,195
		N	209
	16. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONDUCIR POR ENCIMA DEL LÍMITE DE VELOCIDAD	Coeficiente de correlación	-0,090
		Sig. (bilateral)	0,194
		N	209
	17. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE DEBO CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD	Coeficiente de correlación	-0,006
		Sig. (bilateral)	0,933
	N	209	
	18. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD	Coeficiente de correlación	0,017
	Sig. (bilateral)	0,806	
	N	209	
	19. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Coeficiente de correlación	-0,005
	Sig. (bilateral)	0,942	
	N	209	
	20. ESTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS HAN HECHO QUE NO CONDUZCAS BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS?	Coeficiente de correlación	-0,020
	Sig. (bilateral)	0,774	
	N	209	
	21. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE	Coeficiente de	0,012

CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	correlación Sig. (bilateral) N	0,859 209
22. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE NO DEBO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	0,117 0,092 209
23. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,011 0,876 209
24. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	0,013 0,847 209
25.1 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DIFICIL SI/ NO	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,124 0,073 209
25.2 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES IMPORTANTE SI/ NO	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,184 0,008 209
25.3 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES DESAGRADABLE SI/ NO	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,063 0,369 209
25.4 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES ESTRESANTE SI/ NO	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,075 0,280 209
25.5 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES INÚTIL SI/ NO	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,103 0,137 209
25.6 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES PELIGROSO SI/ NO	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,046 0,506 209
25.7 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES ABSURDO SÍ/ NO	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,188 0,006 209
26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA	Coefficiente de correlación	0,042

CONducir dentro de los límites de velocidad establecidos	Sig. (bilateral) N	0,544 209
27. SI QUISiera, PODRÍA CONducir dentro de los límites de velocidad establecidos	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,060 0,385 209
28. HE PENSADO EN CONducir dentro de los límites de velocidad establecidos	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,109 0,115 209
29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONduczca dentro de los límites de velocidad establecidos	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	0,015 0,825 209
30. ESTOY MOTIVADA PARA CONducir dentro de los límites de velocidad establecidos las próximas dos semanas porque esto es lo que la mayoría de las personas que me importan esperan de mí	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,135 0,051 209
31. VOY A INTENTAR CONducir dentro de los límites de velocidad establecidos durante las próximas 2 semanas	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,100 0,152 209
32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONducir dentro de los límites de velocidad establecidos durante las próximas 2 semanas <u>NO</u> ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,160 0,017 209
33. EL HECHO DE CONducir dentro de los límites de velocidad establecidos durante las próximas 2 semanas depende totalmente de mí	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,085 0,222 209
34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONducir dentro de los límites de velocidad establecidos durante las próximas 2 semanas	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,106 0,125 209
35. CREO QUE SOY CAPAZ DE CONducir dentro de los límites de velocidad establecidos durante las próximas 2 semanas	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,175 0,011 209
36. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN TIENEN EXPECTATIVAS DE QUE CONduczca dentro de los límites de velocidad establecidos durante las próximas 2 semanas	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,107 0,125 209
37. NO TENGO DIFICULTADES PARA	Coefficiente de	-0,156

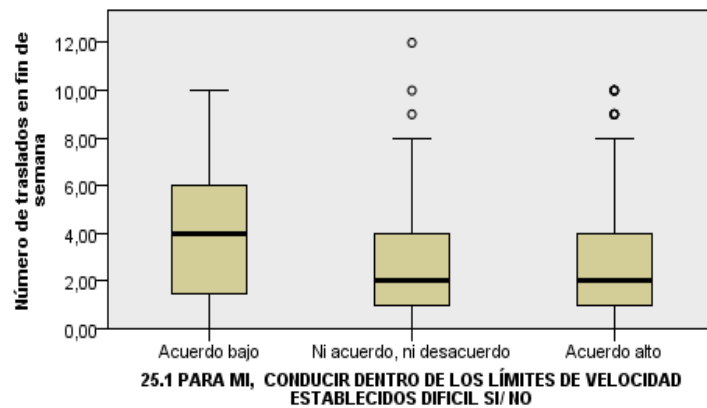
CONducir dentro de los límites de velocidad establecidos las próximas 2 semanas	correlación Sig. (bilateral) N	0,024 209
38. Intentaré conducir dentro de los límites establecidos de velocidad durante las próximas 2 semanas	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,128 0,064 209
39.1 Para mí, evitar conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas es difícil/ fácil	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,059 0,396 209
39.2 Para mí, evitar conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas es importante no/ sí	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,102 0,143 209
39.3 Para mí, evitar conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas es desagradable sí/ no	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,011 0,870 209
39.4 Para mí, evitar conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas es estresante sí/ no	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,010 0,881 209
39.5 Para mí, evitar conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas es inútil sí/ no	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,059 0,396 209
39.6 Para mí, evitar conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas es peligroso sí/ no	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,064 0,355 209
39.7 Para mí, evitar conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas es absurdo sí/ no	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,092 0,184 209
40. La mayoría de las personas que me importan piensan que no debería conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas en las próximas dos semanas	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,098 0,159 209
41. Si quisiera, podría no conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas en las próximas 2 semanas	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,095 0,170 209
42. He pensado en no conducir bajo los efectos de alcohol y/o drogas	Coefficiente de correlación	-0,030

	Sig. (bilateral) N	0,671 209
43. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN NO QUIEREN QUE CONDUZCA BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,026 0,708 209
44. ESTOY MOTIVADA PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,018 0,797 209
45. VOY A INTENTAR NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS 6 VECES DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,087 0,212 209
46. CREO QUE PUEDA CONTROLAR EL EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,081 0,246 209
47. EL HECHO DE NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,125 0,071 209
48. HARÉ UN ESFUERZO PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,012 0,860 209
49. CREO QUE SOY CAPAZ DE NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,051 0,459 209
50. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN TIENEN EXPECTATIVAS DE QUE NO CONDUZCA BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,100 0,152 209
51. NO TENGO DIFICULTADES PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,071 0,304 209
52. INTENTARÉ NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	-0,028 0,686 209

## 25.1

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de Número de traslados en fin de semana es la misma entre las categorías de 25.1 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DIFICIL SI/ NO.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,024	Rechace la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

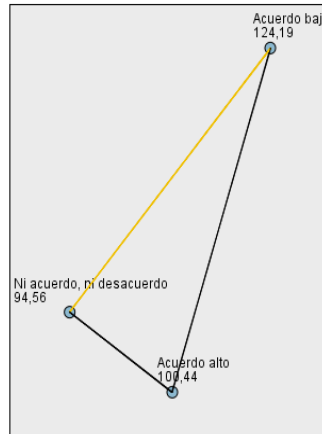
### Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes



N total	209
Estadístico de contraste	7,449
Grados de libertad	2
Significación asintótica (prueba bilateral)	,024

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.

Comparaciones por parejas de 25.1 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DIFICIL SI/ NO



Cada nodo muestra el rango promedio de muestra de 25.1 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DIFICIL SI/ NO.

Muestra 1-Muestra 2	Estadístico de prueba	Estándar Error	Desv. Estadístico de prueba	Sig.	Sig. ajust.
Ni acuerdo, ni desacuerdo-Acuerdo alto	-5,878	10,361	-.567	.571	1,000
Ni acuerdo, ni desacuerdo-Acuerdo bajo	29,630	11,972	2,475	.013	.040
Acuerdo alto-Acuerdo bajo	23,752	10,081	2,356	.018	.055

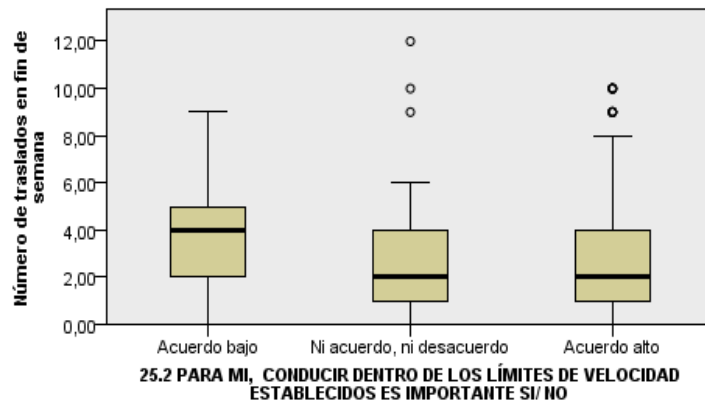
Cada fila prueba la hipótesis nula hipótesis nula de que las distribuciones de la muestra 1 y la muestra 2 son iguales. Se muestran las significaciones asintóticas (pruebas bilaterales). El nivel de significancia es .05.

		25.1 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DIFICIL SI/ NO		
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto
Número de traslados en fin de semana	Media	4,06	2,77	2,96
	Desviación estándar	2,87	2,72	2,60
	Mínimo	0	0	0
	Máximo	10	12	10
	Mediana	4	2	2
	Moda	1	2	2
	Percentil 25	2	1	1
	Percentil 95	9	9	9

## 25.2

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de Número de traslados en fin de semana es la misma entre las categorías de 25.2 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES IMPORTANTE SI/ NO.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,023	Rechace la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes

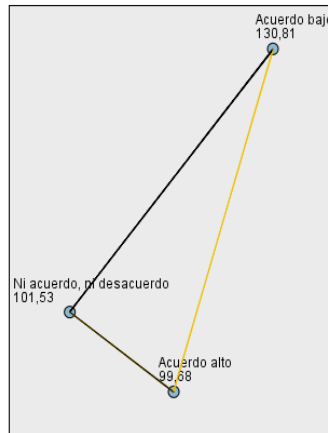


N total	209
Estadístico de contraste	7,584
Grados de libertad	2
Significación asintótica (prueba bilateral)	,023

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.



Comparaciones por parejas de 25.2 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES IMPORTANTE SI/ NO



Cada nodo muestra el rango promedio de muestra de 25.2 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES IMPORTANTE SI/ NO.

Muestra 1-Muestra 2	Estadístico de prueba	Estándar Error	Desv. Estadístico de prueba	Sig.	Sig. ajust.
Acuerdo alto-Ni acuerdo, ni desacuerdo	1,856	12,160	,153	,879	1,000
Acuerdo alto-Acuerdo bajo	31,131	11,390	2,733	,006	,019
Ni acuerdo, ni desacuerdo-Acuerdo bajo	29,274	15,119	1,936	,053	,158

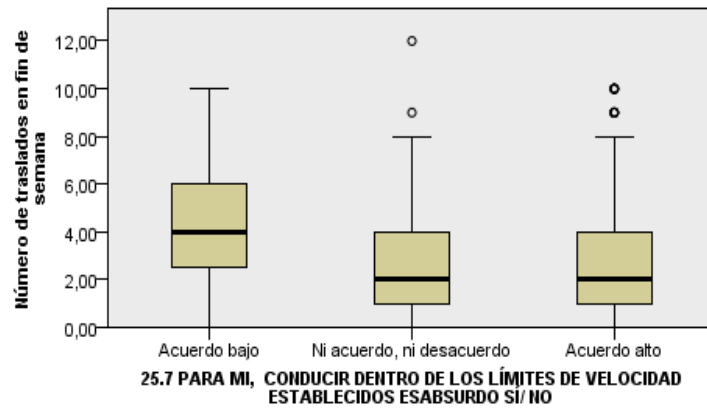
Cada fila prueba la hipótesis nula hipótesis nula de que las distribuciones de la muestra 1 y la muestra 2 son iguales.  
Se muestran las significaciones asintóticas (pruebas bilaterales). El nivel de significancia es ,05.

		25.2 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES IMPORTANTE SI/ NO		
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto
Número de traslados en fin de semana	Media	4,18	3,14	2,97
	Desviación estándar	2,63	3,09	2,65
	Mínimo	0	0	0
	Máximo	9	12	10
	Mediana	4	2	2
	Moda	4	0	1
	Percentil 25	2	1	1
	Percentil 95	9	10	9

25.7

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de Número de traslados en fin de semana es la misma entre las categorías de 25.7 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES ABSURDO SÍ/ NO.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,003	Rechace la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

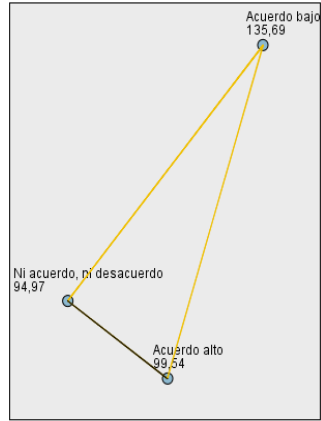
Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes



<b>N total</b>	209
<b>Estadístico de contraste</b>	11,616
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,003

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.

Comparaciones por parejas de 25.7 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES ABSURDO SÍ/ NO



Cada nodo muestra el rango promedio de muestra de 25.7 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES ABSURDO SÍ/ NO.

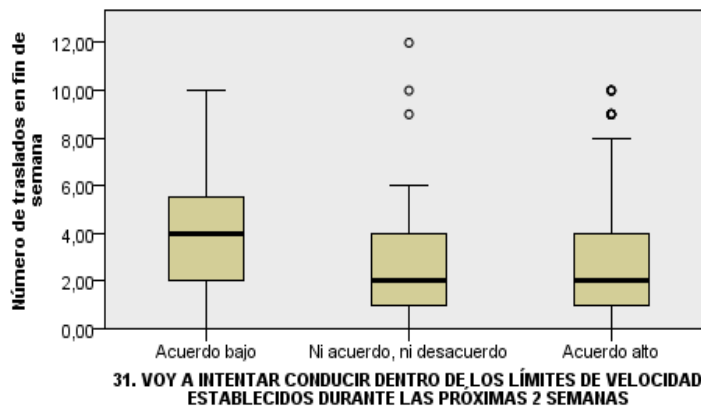
Muestra 1-Muestra 2	Estadístico de prueba	Estándar Error	Desv. Estadístico de prueba	Sig.	Sig. ajust.
Ni acuerdo, ni desacuerdo-Acuerdo alto	-4,565	11,320	-.403	.687	1,000
Ni acuerdo, ni desacuerdo-Acuerdo bajo	40,723	14,198	2,868	.004	.012
Acuerdo alto-Acuerdo bajo	36,158	11,194	3,230	.001	.004

Cada fila prueba la hipótesis nula hipótesis nula de que las distribuciones de la muestra 1 y la muestra 2 son iguales. Se muestran las significaciones asintóticas (pruebas bilaterales). El nivel de significancia es .05.

		25.7 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES ABSURDO SÍ/ NO		
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto
Número de traslados en fin de semana	Media	4,44	2,80	2,96
	Desviación estándar	2,75	2,78	2,64
	Mínimo	0	0	0
	Máximo	10	12	10
	Mediana	4	2	2
	Moda	4	4	2
	Percentil 25	3	1	1
	Percentil 95	9	9	9

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de Número de traslados en fin de semana es la misma entre las categorías de 31. VOY A INTENTAR CONducir DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,036	Rechace la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

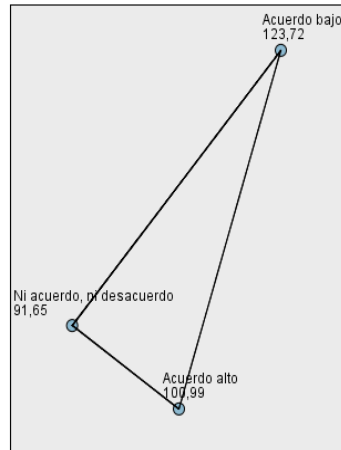
**Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes**



<b>N total</b>	209
<b>Estadístico de contraste</b>	6,651
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,036

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.

**Comparaciones por parejas de 31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS**



Cada nodo muestra el rango promedio de muestra de 31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS.

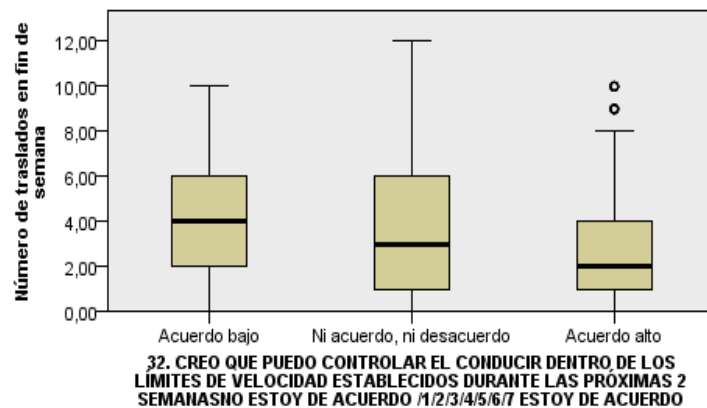
Muestra 1-Muestra 2	Estadístico de prueba	Estándar Error	Desv. Estadístico de prueba	Sig.	Sig. ajust.
Ni acuerdo, ni desacuerdo-Acuerdo alto	-9,337	12,617	-,740	,459	1,000
Ni acuerdo, ni desacuerdo-Acuerdo bajo	32,071	14,368	2,229	,026	,077
Acuerdo alto-Acuerdo bajo	22,734	10,061	2,260	,024	,072

Cada fila prueba la hipótesis nula hipótesis nula de que las distribuciones de la muestra 1 y la muestra 2 son iguales.  
Se muestran las significaciones asintóticas (pruebas bilaterales). El nivel de significancia es .05.

		31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS		
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto
Número de traslados en fin de semana	Media	3,83	2,85	3,03
	Desviación estándar	2,55	3,17	2,69
	Mínimo	0	0	0
	Máximo	10	12	10
	Mediana	4	2	2
	Moda	4	0	2
	Percentil 25	2	1	1
	Percentil 95	9	10	9

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de Número de traslados en fin de semana es la misma entre las categorías de 32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONducir dentro de los límites de velocidad establecidos durante las próximas 2 semanas no estoy de acuerdo /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,029	Rechace la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

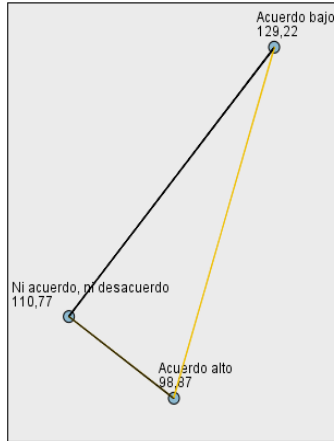
**Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes**



<b>N total</b>	209
<b>Estadístico de contraste</b>	7,072
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,029

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.

Comparaciones por parejas de 32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANASNO ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO



ada nodo muestra el rango promedio de muestra de 32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANASNO ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO.

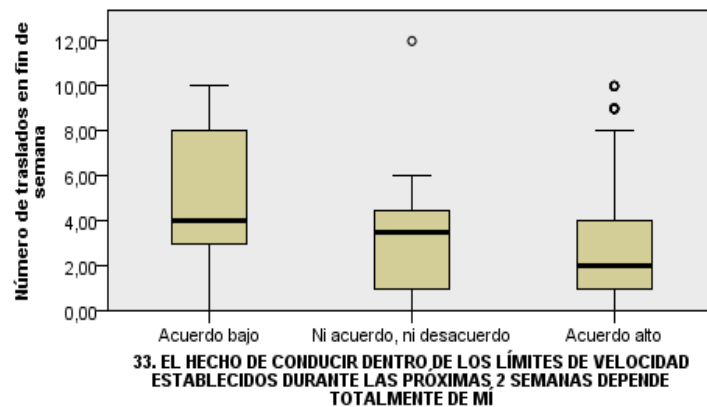
Muestra 1-Muestra 2	Estadístico de prueba	Estándar Error	Desv. Estadístico de prueba	Sig.	Sig. ajust.
Acuerdo alto-Ni acuerdo, ni desacuerdo	11,895	12,700	,937	,349	1,000
Acuerdo alto-Acuerdo bajo	30,345	11,640	2,607	,009	,027
Ni acuerdo, ni desacuerdo-Acuerdo bajo	18,450	15,792	1,168	,243	,728

Cada fila prueba la hipótesis nula hipótesis nula de que las distribuciones de la muestra 1 y la muestra 2 son iguales.  
Se muestran las significaciones asintóticas (pruebas bilaterales). El nivel de significancia es ,05.

		32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANASNO ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO		
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto
Número de traslados en fin de semana	Media	4,16	3,69	2,90
	Desviación estándar	2,76	3,32	2,57
	Mínimo	0	0	0
	Máximo	10	12	10
	Mediana	4	3	2
	Moda	4	1	2
	Percentil 25	2	1	1
	Percentil 95	9	9	9

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de Número de traslados en fin de semana es la misma entre las categorías de 33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,012	Rechace la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes

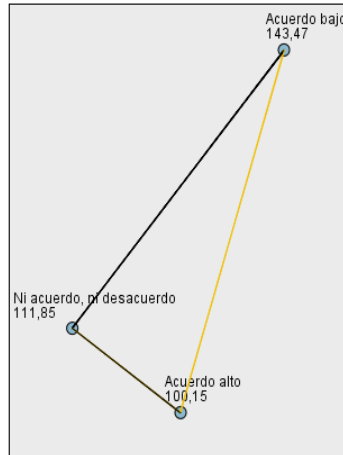


N total	209
Estadístico de contraste	8,834
Grados de libertad	2
Significación asintótica (prueba bilateral)	,012

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.



**Comparaciones por parejas de 33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ**



Cada nodo muestra el rango promedio de muestra de 33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ.

Muestra 1-Muestra 2	Estadístico de prueba	Estándar Error	Dev. Estadístico de prueba	Sig.	Sig. ajust.
Acuerdo alto-Ni acuerdo, ni desacuerdo	11,701	14,135	,828	,408	1,000
Acuerdo alto-Acuerdo bajo	43,323	14,821	2,923	,003	,010
Ni acuerdo, ni desacuerdo-Acuerdo bajo	31,622	19,432	1,627	,104	,311

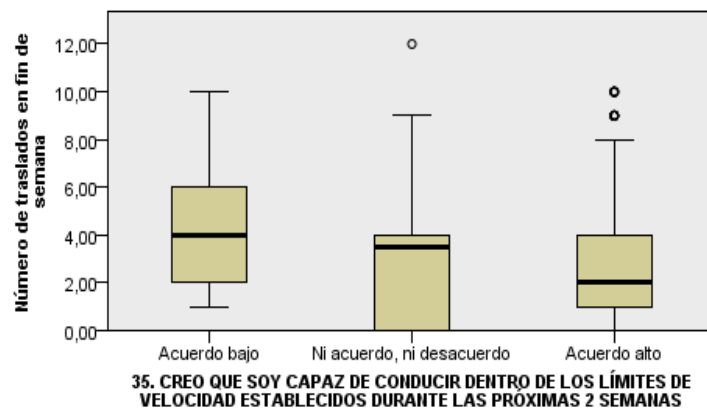
Cada fila prueba la hipótesis nula hipótesis nula de que las distribuciones de la muestra 1 y la muestra 2 son iguales.  
Se muestran las significaciones asintóticas (pruebas bilaterales). El nivel de significancia es ,05.

		33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ		
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto
Número de traslados en fin de semana	Media	5,06	3,35	2,98
	Desviación estándar	3,06	2,87	2,62
	Mínimo	0	0	0
	Máximo	10	12	10
	Mediana	4	4	2
	Moda	4	0	2
	Percentil 25	3	1	1
	Percentil 95	10	9	9

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de Número de traslados en fin de semana es la misma entre las categorías de 35. CREO QUE SOY CAPAZ DE CONducir DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,007	Rechace la hipótesis nula.

Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.

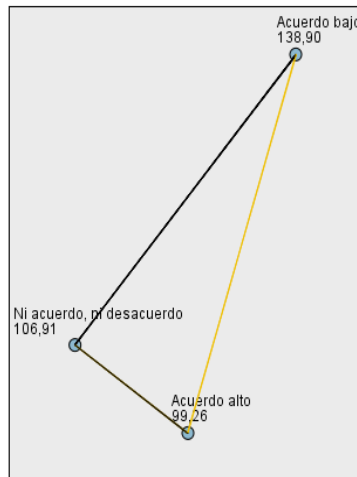
**Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes**



<b>N total</b>	209
<b>Estadístico de contraste</b>	9,857
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,007

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.

**Comparaciones por parejas de 35. CREO QUE SOY CAPAZ DE CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS**



Cada nodo muestra el rango promedio de muestra de 35. CREO QUE SOY CAPAZ DE CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS.

Muestra 1-Muestra 2	Estadístico de prueba	Estándar Error	Desv. Estadístico de prueba	Sig.	Sig. ajust.
Acuerdo alto-Ni acuerdo, ni desacuerdo	7,645	13,595	,562	,574	1,000
Acuerdo alto-Acuerdo bajo	39,640	12,642	3,136	,002	,005
Ni acuerdo, ni desacuerdo-Acuerdo bajo	31,995	17,326	1,847	,065	,194

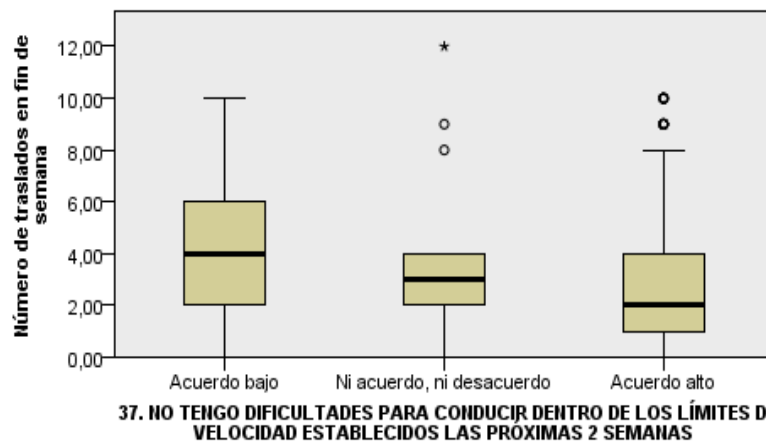
Cada fila prueba la hipótesis nula hipótesis nula de que las distribuciones de la muestra 1 y la muestra 2 son iguales. Se muestran las significaciones asintóticas (pruebas bilaterales). El nivel de significancia es .05.

		35. CREO QUE SOY CAPAZ DE CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS		
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto
Número de traslados en fin de semana	Media	4,58	3,41	2,94
	Desviación estándar	2,67	3,25	2,61
	Mínimo	1	0	0
	Máximo	10	12	10
	Mediana	4	4	2
	Moda	4	4	2
	Percentil 25	2	0	1
	Percentil 95	9	9	9

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de Número de traslados en fin de semana es la misma entre las categorías de 37. NO TENGO DIFICULTADES PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES D VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,016	Rechace la hipótesis nula.

Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.

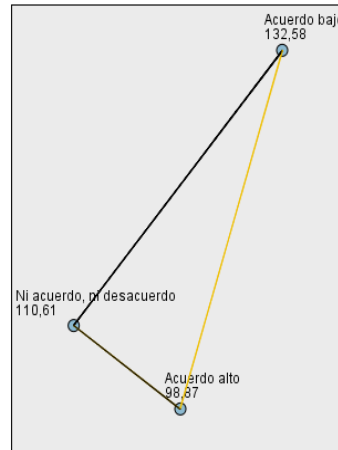
### Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes



<b>N total</b>	209
<b>Estadístico de contraste</b>	8,222
<b>Grados de libertad</b>	2
<b>Significación asintótica (prueba bilateral)</b>	,016

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.

**Comparaciones por parejas de 37. NO TENGO DIFICULTADES PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES D VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS**



Cada nodo muestra el rango promedio de muestra de 37. NO TENGO DIFICULTADES PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES D VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS.

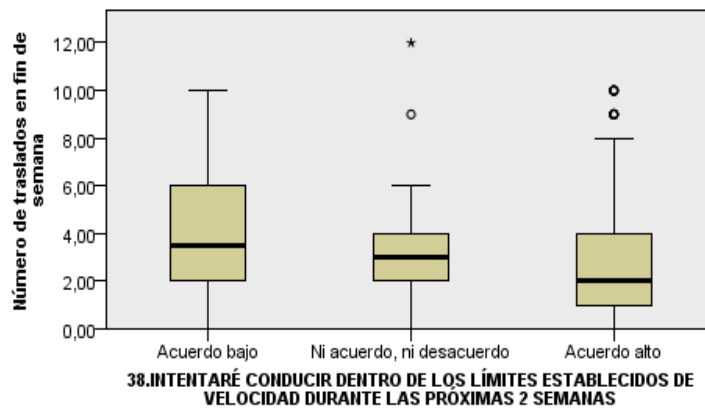
Muestra 1-Muestra 2	Estadístico de prueba	Estándar Error	Dev. Estadístico de prueba	Sig.	Sig. ajust.
Acuerdo alto-Ni acuerdo, ni desacuerdo	11,740	13,359	,879	,380	1,000
Acuerdo alto-Acuerdo bajo	33,715	11,924	2,827	,005	,014
Ni acuerdo, ni desacuerdo-Acuerdo bajo	21,975	16,577	1,326	,185	,555

Cada fila prueba la hipótesis nula hipótesis nula de que las distribuciones de la muestra 1 y la muestra 2 son iguales.  
Se muestran las significaciones asintóticas (pruebas bilaterales). El nivel de significancia es ,05.

		37. NO TENGO DIFICULTADES PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES D VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS		
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto
Número de traslados en fin de semana	Media	4,37	3,39	2,94
	Desviación estándar	2,81	2,90	2,65
	Mínimo	0	0	0
	Máximo	10	12	10
	Mediana	4	3	2
	Moda	2	4	1
	Percentil 25	2	2	1
	Percentil 95	9	9	9

Resumen de contrastes de hipótesis				
	Hipótesis nula	Prueba	Sig.	Decisión
1	La distribución de Número de traslados en fin de semana es la misma entre las categorías de 38.INTENTARÉ CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES ESTABLECIDOS DE VELOCIDAD DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS.	Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes	0,015	Rechace la hipótesis nula.
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.				

Prueba de Kruskal-Wallis para muestras independientes



N total	209
Estadístico de contraste	8,435
Grados de libertad	2
Significación asintótica (prueba bilateral)	,015

1. Las estadísticas de prueba se ajustan para empates.

Comparaciones por parejas de 38. INTENTARÉ CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES ESTABLECIDOS DE VELOCIDAD DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS



Cada nodo muestra el rango promedio de muestra de 38. INTENTARÉ CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES ESTABLECIDOS DE VELOCIDAD DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS.

Muestra 1-Muestra 2	Estadístico de prueba	Estándar Error	Desv. Estadístico de prueba	Sig.	Sig. ajust.
Acuerdo alto-Ni acuerdo, ni desacuerdo	13,851	12,946	1,070	,285	,854
Acuerdo alto-Acuerdo bajo	30,988	10,893	2,845	,004	,013
Ni acuerdo, ni desacuerdo-Acuerdo bajo	17,137	15,403	1,113	,266	,798

Cada fila prueba la hipótesis nula hipótesis nula de que las distribuciones de la muestra 1 y la muestra 2 son iguales. Se muestran las significaciones asintóticas (pruebas bilaterales). El nivel de significancia es ,05.

		38. INTENTARÉ CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES ESTABLECIDOS DE VELOCIDAD DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS		
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto
Número de traslados en fin de semana	Media	4,21	3,36	2,90
	Desviación estándar	2,81	2,81	2,65
	Mínimo	0	0	0
	Máximo	10	12	10
	Mediana	4	3	2
	Moda	2	4	2
	Percentil 25	2	2	1
	Percentil 95	9	9	9

## 5.6. OBJETIVO 5.

## 5.6.1. 5.A Velocidad Objetivo

El número de anuncios vistos no influye en la intención y en la actitud para respetar los límites de velocidad. Por tanto, se rechaza la hipótesis 5A en relación con la velocidad.

## DIFERENCIAS

Resumen de contrastes de hipótesis							
	Hipótesis nula	Prueba	U de Mann-Whitney	W de Wilcoxon	Z	Sig.	Decisión
1	La distribución de 18. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6874,000	16744,000	-0,241	0,810	Conserve la hipótesis nula.



2	<p>La distribución de 19. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.</p>	<p>Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes</p>	6307,500	11357,500	- 1,322	0,186	<p>Conserve la hipótesis nula.</p>
3	<p>La distribución de 20. ESTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS HAN HECHO QUE NO CONDUZCAS BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS? es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL</p>	<p>Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes</p>	6593,500	11643,500	- 0,789	0,430	<p>Conserve la hipótesis nula.</p>

	EXCESO DE VELOCIDAD E.						
4	La distribución de 21. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6189,500	11239,500	- 1,563	0,118	Conserve la hipótesis nula.
5	La distribución de 22. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE NO DEBO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6781,000	11831,000	- 0,424	0,672	Conserve la hipótesis nula.

	HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.						
6	La distribución de 23. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6388,500	11438,500	- 1,175	0,240	Conserve la hipótesis nula.
7	La distribución de 24. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6588,500	11638,500	- 0,791	0,429	Conserve la hipótesis nula.

	HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.						
8	La distribución de 25.1 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6227,500	11277,500	- 1,481	0,139	Conserve la hipótesis nula.
9	La distribución de 25.2 es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6967,500	16837,500	- 0,063	0,950	Conserve la hipótesis nula.
10	La distribución de 25.3 es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6151,500	11201,500	- 1,632	0,103	Conserve la hipótesis nula.

	PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.						
11	La distribución de 25.4 es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6318,000	11368,000	- 1,306	0,191	Conserve la hipótesis nula.
12	La distribución de 25.5 es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6687,000	11737,000	- 0,603	0,547	Conserve la hipótesis nula.
13	La distribución de 25.6 es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6667,500	11717,500	- 0,646	0,518	Conserve la hipótesis nula.

	SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.						
14	La distribución de 25.7 es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6821,000	11871,000	- 0,347	0,729	Conserve la hipótesis nula.
15	La distribución de 26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6446,500	11496,500	- 1,100	0,271	Conserve la hipótesis nula.

16	La distribución de 27. SI QUISIERA, PODRÍA CONducir DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6181,500	11231,500	- 1,676	0,094	Conserve la hipótesis nula.
17	La distribución de 28. HE PENSADO EN CONducir DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6578,500	11628,500	- 0,848	0,397	Conserve la hipótesis nula.
18	La distribución de 29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6760,500	16630,500	- 0,488	0,626	Conserve la hipótesis nula.

	<p>IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.</p>						
19	<p>La distribución de 30. ESTOY MOTIVADA PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE</p>	<p>Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes</p>	6643,500	11693,500	-0,693	0,488	<p>Conserve la hipótesis nula.</p>



	LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.						
20	La distribución de 31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6322,500	11372,500	- 1,320	0,187	Conserve la hipótesis nula.
21	La distribución de 32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANASNO ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO es la misma entre las	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6649,000	11699,000	- 0,685	0,493	Conserve la hipótesis nula.

	<p>22</p> <p>La distribución de 33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.</p>	<p>Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes</p>	6621,500	11671,500	- 0,762	0,446	<p>Conserve la hipótesis nula.</p>
	<p>23</p> <p>La distribución de 34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS</p>	<p>Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes</p>	6603,000	11653,000	- 0,777	0,437	<p>Conserve la hipótesis nula.</p>

DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.						
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.						

DESCRIPTIVOS

		Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	
		Ninguno	Al menos 1
18. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD	Media	4,16	4,24
	Desviación estándar	2,06	2,00
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	4	4
	Percentil 25	2	3
	Percentil 95	7	7
19. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	4,35	4,01
	Desviación estándar	2,00	2,02
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	4
	Percentil 25	3	2
	Percentil 95	7	7
20. ESTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS HAN HECHO QUE NO CONDUZCAS BAJO LOS EFECTOS DE	Media	3,38	3,21
	Desviación	1,43	1,53

ALCOHOL Y/O DROGAS?	estándar		
	Mínimo	1	1
	Máximo	5	5
	Mediana	3	3
	Percentil 25	2	2
	Percentil 95	5	5
21. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Media	5,20	4,79
	Desviación estándar	1,86	2,02
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	5
	Percentil 25	4	4
22. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE NO DEBO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Media	5,14	5,01
	Desviación estándar	1,89	1,95
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	5
	Percentil 25	4	4
23. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Media	4,93	4,58
	Desviación estándar	1,98	2,11
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	5
	Percentil 25	4	3
24. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Media	4,91	4,73
	Desviación estándar	2,02	1,97
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	5
	Percentil 25	4	3
25.1 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES	Media	4,74	4,41
	Desviación estándar	1,81	1,82
	Mínimo	1	1

	Máximo	7	7
	Mediana	5	4
	Percentil 25	4	3
	Percentil 95	7	7
25.2	Media	5,32	5,35
	Desviación estándar	1,75	1,71
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	6
	Percentil 25	4	4
	Percentil 95	7	7
25.3	Media	4,75	4,45
	Desviación estándar	1,67	1,60
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	4
	Percentil 25	4	3
	Percentil 95	7	7
25.4	Media	4,31	4,04
	Desviación estándar	1,78	1,69
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	4	4
	Percentil 25	3	3
	Percentil 95	7	7
25.5	Media	4,95	4,80
	Desviación estándar	1,74	1,87
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	5
	Percentil 25	4	3
	Percentil 95	7	7
25.6	Media	5,30	5,20
	Desviación estándar	1,72	1,62
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	5

	Percentil 25	4	4
	Percentil 95	7	7
25.7	Media	5,16	5,10
	Desviación estándar	1,81	1,83
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	6
	Percentil 25	4	4
	Percentil 95	7	7
26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Media	5,72	5,49
	Desviación estándar	1,58	1,67
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	6
	Percentil 25	5	4
	Percentil 95	7	7
27. SI QUISIERA, PODRÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Media	5,97	5,67
	Desviación estándar	1,52	1,56
	Mínimo	1	2
	Máximo	7	7
	Mediana	7	6
	Percentil 25	5	4
	Percentil 95	7	7
28. HE PENSADO EN CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Media	5,74	5,54
	Desviación estándar	1,62	1,68
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	6
	Percentil 25	5	4
	Percentil 95	7	7
29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Media	5,74	5,86
	Desviación estándar	1,59	1,47
	Mínimo	1	2
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Percentil 25	5	5
	Percentil 95	7	7

30. ESTOY MOTIVADA PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ	Media	5,17	4,99
	Desviación estándar	1,89	1,93
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	5
	Percentil 25	4	4
	Percentil 95	7	7
31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	5,21	4,85
	Desviación estándar	1,96	2,07
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	5
	Percentil 25	4	3
	Percentil 95	7	7
32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANASNO ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO	Media	5,44	5,23
	Desviación estándar	1,71	1,86
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	6
	Percentil 25	4	4
	Percentil 95	7	7
33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ	Media	5,81	5,67
	Desviación estándar	1,54	1,56
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	6
	Percentil 25	5	5
	Percentil 95	7	7
34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	5,44	5,18
	Desviación estándar	1,68	1,91
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	6
	Percentil 25	4	4
	Percentil 95	7	7

## CROSTAB SIN SIGNIFICACIÓN

18. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD \* Accidentes sufridos/ conocidos velocidad

			Accidentes sufridos/ conocidos velocidad		Total
			Ninguno	Al menos 1	
18. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD	Acuerdo bajo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	53 37,9%	30 30,0%	83 34,6%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	19 13,6%	26 26,0%	45 18,8%
	Acuerdo alto	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	68 48,6%	44 44,0%	112 46,7%
Total		Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	140 100,0%	100 100,0%	240 100,0%

## Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	6,108 <sup>a</sup>	2	,047
Razón de verosimilitud	6,036	2	,049
Asociación lineal por lineal	,079	1	,779
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 18,75.

## Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,160	,047
	V de Cramer	,160	,047
N de casos válidos		240	



19. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR CONducir DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LA \* Accidentes sufridos/ conocidos velocidad

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos velocidad		Total
			Ninguno	Al menos 1	
19. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR CONducir DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LA	Acuerdo bajo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	45 32,1%	38 38,0%	83 34,6%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	25 17,9%	23 23,0%	48 20,0%
	Acuerdo alto	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	70 50,0%	39 39,0%	109 45,4%
Total		Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	140 100,0%	100 100,0%	240 100,0%

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	2,904 <sup>a</sup>	2	,234
Razón de verosimilitud	2,916	2	,233
Asociación lineal por lineal	2,094	1	,148
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 20,00.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,110	,234
	V de Cramer	,110	,234
N de casos válidos		240	

20. ESTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS HAN HECHO QUE NO CONDUZCAS BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS? \* Accidentes sufridos/ conocidos velocidad

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos velocidad		Total
			Ninguno	Al menos 1	
20. ESTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS HAN HECHO QUE NO CONDUZCAS BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS?	Acuerdo bajo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	71 50,7%	55 55,0%	126 52,5%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	25 17,9%	15 15,0%	40 16,7%
	Acuerdo alto	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	44 31,4%	30 30,0%	74 30,8%
Total		Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	140 100,0%	100 100,0%	240 100,0%

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	,528 <sup>a</sup>	2	,768
Razón de verosimilitud	,531	2	,767
Asociación lineal por lineal	,241	1	,623
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 16,67.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,047	,768
	V de Cramer	,047	,768
N de casos válidos		240	

21. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONducir BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS \* Accidentes sufridos/ conocidos velocidad

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos velocidad		Total
			Ninguno	Al menos 1	
21. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONducir BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Acuerdo bajo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	22 15,7%	24 24,0%	46 19,2%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	17 12,1%	18 18,0%	35 14,6%
	Acuerdo alto	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	101 72,1%	58 58,0%	159 66,3%
	Total	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	140 100,0%	100 100,0%	240 100,0%

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	5,223 <sup>a</sup>	2	,073
Razón de verosimilitud	5,193	2	,075
Asociación lineal por lineal	4,620	1	,032
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 14,58.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,148	,073
	V de Cramer	,148	,073
N de casos válidos		240	

22. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE NO DEBO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE AL \* Accidentes sufridos/ conocidos velocidad

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos velocidad		Total
			Ninguno	Al menos 1	
22. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE NO DEBO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE AL	Acuerdo bajo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	24 17,1%	22 22,0%	46 19,2%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	21 15,0%	19 19,0%	40 16,7%
	Acuerdo alto	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	95 67,9%	59 59,0%	154 64,2%
Total		Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	140 100,0%	100 100,0%	240 100,0%

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	1,991 <sup>a</sup>	2	,370
Razón de verosimilitud	1,983	2	,371
Asociación lineal por lineal	1,732	1	,188
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 16,67.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,091	,370
	V de Cramer	,091	,370
	N de casos válidos	240	

23. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS \*  
Accidentes sufridos/ conocidos velocidad

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos velocidad		Total
			Ninguno	Al menos 1	
23. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Acuerdo bajo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	31 22,1%	32 32,0%	63 26,3%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	21 15,0%	17 17,0%	38 15,8%
	Acuerdo alto	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	88 62,9%	51 51,0%	139 57,9%
Total		Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	140 100,0%	100 100,0%	240 100,0%

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	3,723 <sup>a</sup>	2	,155
Razón de verosimilitud	3,708	2	,157
Asociación lineal por lineal	3,694	1	,055
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 15,83.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,125	,155
	V de Cramer	,125	,155
N de casos válidos		240	

24. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR EVITAR CONducir BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS \* Accidentes sufridos/ conocidos velocidad

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos velocidad		Total
			Ninguno	Al menos 1	
24. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR EVITAR CONducir BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Acuerdo bajo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	33 23,6%	28 28,0%	61 25,4%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	20 14,3%	16 16,0%	36 15,0%
24. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR EVITAR CONducir BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Acuerdo alto	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	87 62,1%	56 56,0%	143 59,6%
	Total	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	140 100,0%	100 100,0%	240 100,0%

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	,934 <sup>a</sup>	2	,627
Razón de verosimilitud	,932	2	,628
Asociación lineal por lineal	,885	1	,347
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 15,00.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,062	,627
	V de Cramer	,062	,627
N de casos válidos		240	

25.1 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES \* Accidentes sufridos/ conocidos velocidad

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos velocidad		Total
			Ninguno	Al menos 1	
25.1 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES	Acuerdo bajo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	31 22,1%	28 28,0%	59 24,6%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	30 21,4%	28 28,0%	58 24,2%
	Acuerdo alto	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	79 56,4%	44 44,0%	123 51,3%
Total		Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	140 100,0%	100 100,0%	240 100,0%

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	3,615 <sup>a</sup>	2	,164
Razón de verosimilitud	3,622	2	,163
Asociación lineal por lineal	2,826	1	,093
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 24,17.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,123	,164
	V de Cramer	,123	,164
N de casos válidos		240	

## 25.2 \* Accidentes sufridos/ conocidos velocidad

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos velocidad		Total
			Ninguno	Al menos 1	
25.2	Acuerdo bajo	Recuento	23	15	38
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	16,4%	15,0%	15,8%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	20	17	37
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	14,3%	17,0%	15,4%
	Acuerdo alto	Recuento	97	68	165
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	69,3%	68,0%	68,8%
Total		Recuento	140	100	240
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	100,0%	100,0%	100,0%

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	,368 <sup>a</sup>	2	,832
Razón de verosimilitud	,366	2	,833
Asociación lineal por lineal	,000	1	,988
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 15,42.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,039	,832
	V de Cramer	,039	,832
N de casos válidos		240	



## 25.3 \* Accidentes sufridos/ conocidos velocidad

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos velocidad		Total
			Ninguno	Al menos 1	
25.3	Acuerdo bajo	Recuento	28	26	54
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	20,0%	26,0%	22,5%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	36	33	69
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	25,7%	33,0%	28,8%
	Acuerdo alto	Recuento	76	41	117
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	54,3%	41,0%	48,8%
Total		Recuento	140	100	240
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	100,0%	100,0%	100,0%

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	4,122 <sup>a</sup>	2	,127
Razón de verosimilitud	4,139	2	,126
Asociación lineal por lineal	3,357	1	,067
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 22,50.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,131	,127
	V de Cramer	,131	,127
N de casos válidos		240	

## 25.4 \* Accidentes sufridos/ conocidos velocidad

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos velocidad		Total
			Ninguno	Al menos 1	
25.4	Acuerdo bajo	Recuento	44	41	85
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	31,4%	41,0%	35,4%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	37	23	60
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	26,4%	23,0%	25,0%
	Acuerdo alto	Recuento	59	36	95
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	42,1%	36,0%	39,6%
Total		Recuento	140	100	240
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	100,0%	100,0%	100,0%

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	2,339 <sup>a</sup>	2	,310
Razón de verosimilitud	2,329	2	,312
Asociación lineal por lineal	1,917	1	,166
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 25,00.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,099	,310
	V de Cramer	,099	,310
N de casos válidos		240	

## 25.5 \* Accidentes sufridos/ conocidos velocidad

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos velocidad		Total
			Ninguno	Al menos 1	
25.5	Acuerdo bajo	Recuento	27	26	53
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	19,3%	26,0%	22,1%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	30	23	53
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	21,4%	23,0%	22,1%
	Acuerdo alto	Recuento	83	51	134
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	59,3%	51,0%	55,8%
Total		Recuento	140	100	240
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	100,0%	100,0%	100,0%

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	1,973 <sup>a</sup>	2	,373
Razón de verosimilitud	1,964	2	,374
Asociación lineal por lineal	1,965	1	,161
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 22,08.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,091	,373
	V de Cramer	,091	,373
N de casos válidos		240	

## 25.6 \* Accidentes sufridos/ conocidos velocidad

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos velocidad		Total
			Ninguno	Al menos 1	
25.6	Acuerdo bajo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	25 17,9%	15 15,0%	40 16,7%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	19 13,6%	24 24,0%	43 17,9%
	Acuerdo alto	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	96 68,6%	61 61,0%	157 65,4%
Total		Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	140 100,0%	100 100,0%	240 100,0%

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	4,338 <sup>a</sup>	2	,114
Razón de verosimilitud	4,280	2	,118
Asociación lineal por lineal	,221	1	,638
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 16,67.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,134	,114
	V de Cramer	,134	,114
N de casos válidos		240	

25.7 \* Accidentes sufridos/ conocidos velocidad

**Tabla cruzada**

			Accidentes sufridos/ conocidos velocidad		Total
			Ninguno	Al menos 1	
25.7	Acuerdo bajo	Recuento	23	17	40
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	16,4%	17,0%	16,7%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	23	24	47
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	16,4%	24,0%	19,6%
	Acuerdo alto	Recuento	94	59	153
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	67,1%	59,0%	63,8%
Total		Recuento	140	100	240
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	100,0%	100,0%	100,0%

**Pruebas de chi-cuadrado**

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	2,326 <sup>a</sup>	2	,313
Razón de verosimilitud	2,305	2	,316
Asociación lineal por lineal	,757	1	,384
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 16,67.

**Medidas simétricas**

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,098	,313
	V de Cramer	,098	,313
N de casos válidos		240	

26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS \* Accidentes sufridos/ conocidos velocidad

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos velocidad		Total
			Ninguno	Al menos 1	
26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUE DEBERÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Acuerdo bajo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	13 9,3%	11 11,0%	24 10,0%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	16 11,4%	20 20,0%	36 15,0%
	Acuerdo alto	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	111 79,3%	69 69,0%	180 75,0%
Total		Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	140 100,0%	100 100,0%	240 100,0%

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	3,851 <sup>a</sup>	2	,146
Razón de verosimilitud	3,805	2	,149
Asociación lineal por lineal	1,957	1	,162
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 10,00.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi V de Cramer	,127 ,127
N de casos válidos	240	,146 ,146

## 27. SI QUISIERA, PODRÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS \* Accidentes sufridos/ conocidos velocidad

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos velocidad		Total
			Ninguno	Al menos 1	
27. SI QUISIERA, PODRÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Acuerdo bajo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	13 9,3%	11 11,0%	24 10,0%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	10 7,1%	15 15,0%	25 10,4%
	Acuerdo alto	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	117 83,6%	74 74,0%	191 79,6%
Total		Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	140 100,0%	100 100,0%	240 100,0%

## Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	4,300 <sup>a</sup>	2	,116
Razón de verosimilitud	4,240	2	,120
Asociación lineal por lineal	1,797	1	,180
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 10,00.

## Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi V de Cramer	,134 ,134	,116 ,116
N de casos válidos		240	

## 28. HE PENSADO EN CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS \* Accidentes sufridos/ conocidos velocidad

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos velocidad		Total
			Ninguno	Al menos 1	
28. HE PENSADO EN CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Acuerdo bajo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	15 10,7%	12 12,0%	27 11,3%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	17 12,1%	19 19,0%	36 15,0%
	Acuerdo alto	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	108 77,1%	69 69,0%	177 73,8%
Total		Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	140 100,0%	100 100,0%	240 100,0%

## Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	2,439 <sup>a</sup>	2	,295
Razón de verosimilitud	2,411	2	,299
Asociación lineal por lineal	1,124	1	,289
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 11,25.

## Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,101	,295
	V de Cramer	,101	,295
	N de casos válidos	240	



29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS \*  
 Accidentes sufridos/ conocidos velocidad

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos velocidad		Total
			Ninguno	Al menos 1	
29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Acuerdo bajo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	14 10,0%	8 8,0%	22 9,2%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	18 12,9%	15 15,0%	33 13,8%
	Acuerdo alto	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	108 77,1%	77 77,0%	185 77,1%
Total		Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	140 100,0%	100 100,0%	240 100,0%

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	,450 <sup>a</sup>	2	,799
Razón de verosimilitud	,452	2	,798
Asociación lineal por lineal	,050	1	,823
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 9,17.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,043	,799
	V de Cramer	,043	,799
N de casos válidos		240	

30. ESTOY MOTIVADA PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ \* Accidentes sufridos/ conocidos velocidad

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos velocidad		Total
			Ninguno	Al menos 1	
30. ESTOY MOTIVADA PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ	Acuerdo bajo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	27 19,3%	23 23,0%	50 20,8%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	19 13,6%	19 19,0%	38 15,8%
	Acuerdo alto	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	94 67,1%	58 58,0%	152 63,3%
Total		Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	140 100,0%	100 100,0%	240 100,0%

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	2,242 <sup>a</sup>	2	,326
Razón de verosimilitud	2,230	2	,328
Asociación lineal por lineal	1,453	1	,228
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 15,83.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,097	,326
	V de Cramer	,097	,326
N de casos válidos		240	

31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \*  
Accidentes sufridos/ conocidos velocidad

\*Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos velocidad		Total
			Ninguno	Al menos 1	
31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Acuerdo	Recuento	28	26	54
	bajo	% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	20,0%	26,0%	22,5%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	18	18	36
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	12,9%	18,0%	15,0%
	Acuerdo	Recuento	94	56	150
	alto	% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	67,1%	56,0%	62,5%
Total		Recuento	140	100	240
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	100,0%	100,0%	100,0%

## Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	3,121 <sup>a</sup>	2	,210
Razón de verosimilitud	3,109	2	,211
Asociación lineal por lineal	2,474	1	,116
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 15,00.

## Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,114	,210
	V de Cramer	,114	,210
	N de casos válidos	240	

32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANASNO ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO \*  
Accidentes sufridos/ conocidos velocidad

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos velocidad		Total
			Ninguno	Al menos 1	
32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANASNO ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO	Acuerdo bajo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	19 13,6%	17 17,0%	36 15,0%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	18 12,9%	18 18,0%	36 15,0%
	Acuerdo alto	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	103 73,6%	65 65,0%	168 70,0%
Total		Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	140 100,0%	100 100,0%	240 100,0%

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	2,098 <sup>a</sup>	2	,350
Razón de verosimilitud	2,083	2	,353
Asociación lineal por lineal	1,528	1	,216
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 15,00.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,093	,350
	V de Cramer	,093	,350
N de casos válidos		240	

33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ \* Accidentes sufridos/ conocidos velocidad

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos velocidad		Total
			Ninguno	Al menos 1	
33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ	Acuerdo bajo	Recuento	13	8	21
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	9,3%	8,0%	8,8%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	13	17	30
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	9,3%	17,0%	12,5%
	Acuerdo alto	Recuento	114	75	189
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	81,4%	75,0%	78,8%
Total		Recuento	140	100	240
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	100,0%	100,0%	100,0%

## Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	3,193 <sup>a</sup>	2	,203
Razón de verosimilitud	3,145	2	,208
Asociación lineal por lineal	,399	1	,528
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 8,75.

## Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,115	,203
	V de Cramer	,115	,203
	N de casos válidos	240	

34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \*  
Accidentes sufridos/ conocidos velocidad

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos velocidad		Total
			Ninguno	Al menos 1	
34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Acuerdo bajo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	20 14,3%	20 20,0%	40 16,7%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	17 12,1%	17 17,0%	34 14,2%
	Acuerdo alto	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	103 73,6%	63 63,0%	166 69,2%
Total		Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	140 100,0%	100 100,0%	240 100,0%

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	3,057 <sup>a</sup>	2	,217
Razón de verosimilitud	3,036	2	,219
Asociación lineal por lineal	2,644	1	,104
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 14,17.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,113	,217
	V de Cramer	,113	,217
N de casos válidos		240	

## 5.6.2. 5.B Consumo

El número de anuncios vistos no influye en la conducta planificada para conducir bajo los efectos del alcohol y/o drogas, por tanto se rechaza la hipótesis 5B.

## DIFERENCIAS

Resumen de contrastes de hipótesis							
	Hipótesis nula	Prueba	U de Mann-Whitney	W de Wilcoxon	Z	Sig.	Decisión
1	La distribución de 18. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6007,000	19048,000	-0,706	0,480	Conserve la hipótesis nula.
2	La distribución de 19. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	5559,000	8719,000	-1,603	0,109	Conserve la hipótesis nula.

	LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.						
3	La distribución de 20. ESTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS HAN HECHO QUE NO CONDUZCAS BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS? es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6029,500	9189,500	- 0,672	0,502	Conserve la hipótesis nula.
4	La distribución de 21. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6299,000	19340,000	- 0,122	0,903	Conserve la hipótesis nula.



	MÁS PELIGROSO CONducir BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.						
5	La distribución de 22. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE NO DEBO CONducir BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6009,000	19050,000	- 0,712	0,477	Conserve la hipótesis nula.

6	La distribución de 23. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6264,000	9424,000	-	0,193	0,847	Conserve la hipótesis nula.
7	La distribución de 24. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6267,000	9427,000	-	0,187	0,852	Conserve la hipótesis nula.

8	La distribución de 25.1 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	5735,000	8895,000	- 1,256	0,209	Conserve la hipótesis nula.
9	La distribución de 25.2 es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6200,500	9360,500	- 0,325	0,745	Conserve la hipótesis nula.
10	La distribución de 25.3 es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	5725,000	8885,000	- 1,281	0,200	Conserve la hipótesis nula.

	EXCESO DE VELOCIDAD E.						
11	La distribución de 25.4 es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	5794,500	8954,500	- 1,135	0,256	Conserve la hipótesis nula.
12	La distribución de 25.5 es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6319,000	9479,000	- 0,082	0,935	Conserve la hipótesis nula.
13	La distribución de 25.6 es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6125,500	9285,500	- 0,477	0,634	Conserve la hipótesis nula.

14	La distribución de 25.7 es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6270,500	19311,500	-	0,181	0,857	Conserve la hipótesis nula.
15	La distribución de 26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6165,000	9325,000	-	0,406	0,685	Conserve la hipótesis nula.
16	La distribución de 27. SI QUISIERA, PODRÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6338,000	9498,000	-	0,046	0,963	Conserve la hipótesis nula.

	VELOCIDAD ESTABLECIDOS es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.						
17	La distribución de 28. HE PENSADO EN CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6219,500	19260,500	- 0,295	0,768	Conserve la hipótesis nula.
18	La distribución de 29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6266,000	19307,000	- 0,200	0,842	Conserve la hipótesis nula.

	ESTABLECIDOS es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.						
19	La distribución de 30. ESTOY MOTIVADA PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6232,000	9392,000	- 0,260	0,795	Conserve la hipótesis nula.

20	La distribución de 31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6142,500	9302,500	-	0,444	0,657	Conserve la hipótesis nula.
21	La distribución de 32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANASNO ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6269,500	19310,500	-	0,184	0,854	Conserve la hipótesis nula.



	PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.						
22	La distribución de 33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ es la misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	5950,500	18991,500	- 0,864	0,388	Conserve la hipótesis nula.
23	La distribución de 34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS es la	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	6111,500	19152,500	- 0,509	0,611	Conserve la hipótesis nula.

misma entre las categorías de 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E.						
Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.						

## DESCRIPTIVOS

		Accidentes sufridos/ conocidos velocidad	
		Ninguno	Al menos 1
18. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD	Media	4,12	4,33
	Desviación estándar	2,02	2,05
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	4	4
	Percentil 25	2	3
	Percentil 95	7	7
19. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	4,36	3,90
	Desviación estándar	1,97	2,07
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	4	4
	Percentil 25	3	2
	Percentil 95	7	7
20. ESTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS HAN HECHO QUE NO CONDUZCAS BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS?	Media	3,35	3,22
	Desviación estándar	1,46	1,50
	Mínimo	1	1
	Máximo	5	5

	Mediana	3	3
	Percentil 25	2	2
	Percentil 95	5	5
21. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Media	5,06	4,97
	Desviación estándar	1,85	2,10
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	6
	Percentil 25	4	4
	Percentil 95	7	7
22. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE NO DEBO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Media	5,06	5,14
	Desviación estándar	1,85	2,04
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	6
	Percentil 25	4	4
	Percentil 95	7	7
23. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Media	4,83	4,68
	Desviación estándar	1,96	2,20
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	5
	Percentil 25	4	3
	Percentil 95	7	7
24. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Media	4,86	4,78
	Desviación estándar	1,97	2,07
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	5
	Percentil 25	4	3
	Percentil 95	7	7
25.1 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES	Media	4,70	4,41
	Desviación estándar	1,81	1,83
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	4
	Percentil 25	4	3

	Percentil 95	7	7
25.2	Media	5,36	5,28
	Desviación estándar	1,73	1,75
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	6
	Percentil 25	4	4
	Percentil 95	7	7
25.3	Media	4,71	4,46
	Desviación estándar	1,68	1,55
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	4
	Percentil 25	4	3
	Percentil 95	7	7
25.4	Media	4,29	4,03
	Desviación estándar	1,82	1,58
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	4	4
	Percentil 25	3	3
	Percentil 95	7	7
25.5	Media	4,89	4,87
	Desviación estándar	1,79	1,81
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	5
	Percentil 25	4	4
	Percentil 95	7	7
25.6	Media	5,27	5,24
	Desviación estándar	1,75	1,54
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	5
	Percentil 25	4	4
	Percentil 95	7	7
25.7	Media	5,11	5,20

	Desviación estándar	1,86	1,74
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	6
	Percentil 25	4	4
	Percentil 95	7	7
26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Media	5,64	5,59
	Desviación estándar	1,66	1,55
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	6
	Percentil 25	5	4
	Percentil 95	7	7
27. SI QUISIERA, PODRÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Media	5,83	5,87
	Desviación estándar	1,59	1,45
	Mínimo	1	2
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Percentil 25	5	5
	Percentil 95	7	7
28. HE PENSADO EN CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Media	5,65	5,68
	Desviación estándar	1,64	1,68
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	7
	Percentil 25	4	4
	Percentil 95	7	7
29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Media	5,77	5,82
	Desviación estándar	1,58	1,47
	Mínimo	1	2
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Percentil 25	5	5
	Percentil 95	7	7
30. ESTOY MOTIVADA PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE	Media	5,12	5,04
	Desviación estándar	1,89	1,95

LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	5
	Percentil 25	4	4
	Percentil 95	7	7
31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	5,11	4,96
	Desviación estándar	1,97	2,10
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	6
	Percentil 25	4	4
	Percentil 95	7	7
32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANASNO ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO	Media	5,33	5,41
	Desviación estándar	1,81	1,71
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	6
	Percentil 25	4	4
	Percentil 95	7	7
33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ	Media	5,68	5,89
	Desviación estándar	1,59	1,43
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	7
	Percentil 25	5	5
	Percentil 95	7	7
34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	5,29	5,42
	Desviación estándar	1,80	1,74
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	6
	Percentil 25	4	4
	Percentil 95	7	7

## CROSSTAB SIN SIGNIFICACIÓN

18. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA CONducir DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD \* Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas		Total
			Ninguno	Al menos 1	
18. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA CONducir DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD	Acuerdo bajo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	61 37,9%	22 27,8%	83 34,6%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	26 16,1%	19 24,1%	45 18,8%
	Acuerdo alto	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	74 46,0%	38 48,1%	112 46,7%
Total		Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	161 100,0%	79 100,0%	240 100,0%

## Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	3,361 <sup>a</sup>	2	,186
Razón de verosimilitud	3,351	2	,187
Asociación lineal por lineal	,981	1	,322
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 14,81.

## Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,118	,186
	V de Cramer	,118	,186
N de casos válidos		240	

19. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR CONducir DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LA \* Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas		Total
			Ninguno	Al menos 1	
19. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR CONducir DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LA	Acuerdo bajo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	53 32,9%	30 38,0%	83 34,6%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	32 19,9%	16 20,3%	48 20,0%
	Acuerdo alto	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	76 47,2%	33 41,8%	109 45,4%
Total		Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	161 100,0%	79 100,0%	240 100,0%

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	,740 <sup>a</sup>	2	,691
Razón de verosimilitud	,739	2	,691
Asociación lineal por lineal	,736	1	,391
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 15,80.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,056	,691
	V de Cramer	,056	,691
N de casos válidos		240	



20. ESTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS HAN HECHO QUE NO CONDUZCAS BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS? \* Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas		Total
			Ninguno	Al menos 1	
20. ESTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS HAN HECHO QUE NO CONDUZCAS BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS?	Acuerdo bajo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	83 51,6%	43 54,4%	126 52,5%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	26 16,1%	14 17,7%	40 16,7%
	Acuerdo alto	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	52 32,3%	22 27,8%	74 30,8%
Total		Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	161 100,0%	79 100,0%	240 100,0%

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	,503 <sup>a</sup>	2	,778
Razón de verosimilitud	,507	2	,776
Asociación lineal por lineal	,360	1	,548
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 13,17.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,046	,778
	V de Cramer	,046	,778
N de casos válidos		240	

21. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONducir BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS \* Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas		Total
			Ninguno	Al menos 1	
21. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONducir BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Acuerdo bajo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	29 18,0%	17 21,5%	46 19,2%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	23 14,3%	12 15,2%	35 14,6%
	Acuerdo alto	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	109 67,7%	50 63,3%	159 66,3%
Total		Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	161 100,0%	79 100,0%	240 100,0%

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	,525 <sup>a</sup>	2	,769
Razón de verosimilitud	,520	2	,771
Asociación lineal por lineal	,523	1	,470
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 11,52.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,047	,769
	V de Cramer	,047	,769
N de casos válidos		240	

22. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE NO DEBO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE AL \* Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas		Total
			Ninguno	Al menos 1	
22. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE NO DEBO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE AL	Acuerdo bajo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	31 19,3%	15 19,0%	46 19,2%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	28 17,4%	12 15,2%	40 16,7%
	Acuerdo alto	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	102 63,4%	52 65,8%	154 64,2%
Total		Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	161 100,0%	79 100,0%	240 100,0%

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	,206 <sup>a</sup>	2	,902
Razón de verosimilitud	,209	2	,901
Asociación lineal por lineal	,063	1	,802
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 13,17.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal Phi	,029	,902
V de Cramer	,029	,902
N de casos válidos	240	

23. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS \*  
Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas		Total
			Ninguno	Al menos 1	
23. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Acuerdo bajo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	40 24,8%	23 29,1%	63 26,3%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	26 16,1%	12 15,2%	38 15,8%
	Acuerdo alto	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	95 59,0%	44 55,7%	139 57,9%
Total		Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	161 100,0%	79 100,0%	240 100,0%

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	,499 <sup>a</sup>	2	,779
Razón de verosimilitud	,494	2	,781
Asociación lineal por lineal	,409	1	,523
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 12,51.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal Phi	,046	,779
V de Cramer	,046	,779
N de casos válidos	240	

24. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR EVITAR CONducir BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS \* Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas		Total
			Ninguno	Al menos 1	
24. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR EVITAR CONducir BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Acuerdo bajo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	40 24,8%	21 26,6%	61 25,4%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	24 14,9%	12 15,2%	36 15,0%
	Acuerdo alto	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	97 60,2%	46 58,2%	143 59,6%
Total		Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	161 100,0%	79 100,0%	240 100,0%

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	,102 <sup>a</sup>	2	,950
Razón de verosimilitud	,102	2	,950
Asociación lineal por lineal	,102	1	,750
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 11,85.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,021
	V de Cramer	,021
N de casos válidos	240	

25.1 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES \* Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas		Total
			Ninguno	Al menos 1	
25.1 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES	Acuerdo bajo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	36 22,4%	23 29,1%	59 24,6%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	37 23,0%	21 26,6%	58 24,2%
	Acuerdo alto	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	88 54,7%	35 44,3%	123 51,3%
Total		Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	161 100,0%	79 100,0%	240 100,0%

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	2,376 <sup>a</sup>	2	,305
Razón de verosimilitud	2,373	2	,305
Asociación lineal por lineal	2,248	1	,134
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 19,09.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,100
	V de Cramer	,100
N de casos válidos	240	

## 25.2 \* Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas		Total
			Ninguno	Al menos 1	
25.2	Acuerdo bajo	Recuento	28	10	38
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	17,4%	12,7%	15,8%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	20	17	37
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	12,4%	21,5%	15,4%
	Acuerdo alto	Recuento	113	52	165
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	70,2%	65,8%	68,8%
Total		Recuento	161	79	240
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	100,0%	100,0%	100,0%

## Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	3,741 <sup>a</sup>	2	,154
Razón de verosimilitud	3,628	2	,163
Asociación lineal por lineal	,001	1	,972
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 12,18.

## Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,125
	V de Cramer	,125
N de casos válidos	240	

## 25.3 \* Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas		Total
			Ninguno	Al menos 1	
25.3	Acuerdo bajo	Recuento	34	20	54
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	21,1%	25,3%	22,5%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	44	25	69
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	27,3%	31,6%	28,8%
	Acuerdo alto	Recuento	83	34	117
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	51,6%	43,0%	48,8%
Total	Recuento		161	79	240
	% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas		100,0%	100,0%	100,0%

## Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	1,547 <sup>a</sup>	2	,461
Razón de verosimilitud	1,550	2	,461
Asociación lineal por lineal	1,325	1	,250
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 17,78.

## Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,080	,461
	V de Cramer	,080	,461
N de casos válidos		240	



## 25.4 \* Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas		Total
			Ninguno	Al menos 1	
25.4	Acuerdo bajo	Recuento	54	31	85
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	33,5%	39,2%	35,4%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	40	20	60
% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas		24,8%	25,3%	25,0%	
	Acuerdo alto	Recuento	67	28	95
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	41,6%	35,4%	39,6%
Total	Recuento		161	79	240
	% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas		100,0%	100,0%	100,0%

## Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	1,001 <sup>a</sup>	2	,606
Razón de verosimilitud	1,002	2	,606
Asociación lineal por lineal	,994	1	,319
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 19,75.

## Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,065	,606
	V de Cramer	,065	,606
N de casos válidos		240	

## 25.5 \* Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas		Total
			Ninguno	Al menos 1	
25.5	Acuerdo bajo	Recuento	36	17	53
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	22,4%	21,5%	22,1%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	34	19	53
% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas		21,1%	24,1%	22,1%	
	Acuerdo alto	Recuento	91	43	134
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	56,5%	54,4%	55,8%
Total	Recuento		161	79	240
	% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas		100,0%	100,0%	100,0%

## Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	,265 <sup>a</sup>	2	,876
Razón de verosimilitud	,262	2	,877
Asociación lineal por lineal	,012	1	,911
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 17,45.

## Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,033	,876
	V de Cramer	,033	,876
N de casos válidos		240	

25.6 \* Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas		Total
			Ninguno	Al menos 1	
25.6	Acuerdo bajo	Recuento	29	11	40
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	18,0%	13,9%	16,7%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	23	20	43
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	14,3%	25,3%	17,9%
	Acuerdo alto	Recuento	109	48	157
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	67,7%	60,8%	65,4%
Total		Recuento	161	79	240
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	100,0%	100,0%	100,0%

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	4,521 <sup>a</sup>	2	,104
Razón de verosimilitud	4,355	2	,113
Asociación lineal por lineal	,074	1	,786
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 13,17.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,137
	V de Cramer	,137
N de casos válidos	240	

## 25.7 \* Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas		Total
			Ninguno	Al menos 1	
25.7	Acuerdo bajo	Recuento	29	11	40
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	18,0%	13,9%	16,7%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	30	17	47
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	18,6%	21,5%	19,6%
	Acuerdo alto	Recuento	102	51	153
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	63,4%	64,6%	63,8%
Total		Recuento	161	79	240
		% dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	100,0%	100,0%	100,0%

## Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	,769 <sup>a</sup>	2	,681
Razón de verosimilitud	,782	2	,676
Asociación lineal por lineal	,254	1	,615
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 13,17.

## Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,057
	V de Cramer	,057
N de casos válidos	240	

26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS \* Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas		Total
			Ninguno	Al menos 1	
26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Acuerdo bajo	Recuento  % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	18  11,2%	6  7,6%	24  10,0%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento  % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	18  11,2%	18  22,8%	36  15,0%
	Acuerdo alto	Recuento  % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	125  77,6%	55  69,6%	180  75,0%
Total		Recuento  % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	161  100,0%	79  100,0%	240  100,0%

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	5,894 <sup>a</sup>	2	,053
Razón de verosimilitud	5,644	2	,059
Asociación lineal por lineal	,243	1	,622
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 7,90.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,157	,053
	V de Cramer	,157	,053
N de casos válidos		240	

27. SI QUISIERA, PODRÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS \* Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas		Total
			Ninguno	Al menos 1	
27. SI QUISIERA, PODRÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Acuerdo bajo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	17 10,6%	7 8,9%	24 10,0%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	15 9,3%	10 12,7%	25 10,4%
	Acuerdo alto	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	129 80,1%	62 78,5%	191 79,6%
Total		Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	161 100,0%	79 100,0%	240 100,0%

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	,739 <sup>a</sup>	2	,691
Razón de verosimilitud	,724	2	,696
Asociación lineal por lineal	,000	1	,995
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 7,90.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,055
	V de Cramer	,055
N de casos válidos	240	

28. HE PENSADO EN CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS \* Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas		Total
			Ninguno	Al menos 1	
28. HE PENSADO EN CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Acuerdo bajo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	18 11,2%	9 11,4%	27 11,3%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	23 14,3%	13 16,5%	36 15,0%
	Acuerdo alto	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	120 74,5%	57 72,2%	177 73,8%
Total		Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	161 100,0%	79 100,0%	240 100,0%

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	,209 <sup>a</sup>	2	,901
Razón de verosimilitud	,207	2	,902
Asociación lineal por lineal	,077	1	,781
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 8,89.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,030
	V de Cramer	,030
N de casos válidos	240	

29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS \*  
Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas		Total
			Ninguno	Al menos 1	
29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Acuerdo bajo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	16 9,9%	6 7,6%	22 9,2%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	20 12,4%	13 16,5%	33 13,8%
	Acuerdo alto	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	125 77,6%	60 75,9%	185 77,1%
Total		Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	161 100,0%	79 100,0%	240 100,0%

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	,964 <sup>a</sup>	2	,618
Razón de verosimilitud	,956	2	,620
Asociación lineal por lineal	,006	1	,940
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 7,24.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,063	,618
	V de Cramer	,063	,618
N de casos válidos		240	



30. ESTOY MOTIVADA PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ \* Accidentes sufridos/conocidos bajo consumo de alcohol/drog

**Pruebas de chi-cuadrado**

**Tabla cruzada**

			Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas		Total
			Ninguno	Al menos 1	
30. ESTOY MOTIVADA PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ	Acuerdo bajo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	34 21,1%	16 20,3%	50 20,8%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	23 14,3%	15 19,0%	38 15,8%
	Acuerdo alto	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	104 64,6%	48 60,8%	152 63,3%
Total		Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	161 100,0%	79 100,0%	240 100,0%
	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)		
Chi-cuadrado de Pearson	,882 <sup>a</sup>	2	,643		
Razón de verosimilitud	,861	2	,650		
Asociación lineal por lineal	,071	1	,791		
N de casos válidos	240				

**Medidas simétricas**

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,061	,643
	V de Cramer	,061	,643
N de casos válidos		240	

31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \*  
Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas		Total
			Ninguno	Al menos 1	
31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Acuerdo bajo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	37 23,0%	17 21,5%	54 22,5%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	21 13,0%	15 19,0%	36 15,0%
	Acuerdo alto	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	103 64,0%	47 59,5%	150 62,5%
Total		Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	161 100,0%	79 100,0%	240 100,0%

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	1,469 <sup>a</sup>	2	,480
Razón de verosimilitud	1,424	2	,491
Asociación lineal por lineal	,070	1	,792
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 11,85.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,078	,480
	V de Cramer	,078	,480
N de casos válidos		240	

32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANASNO ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO \*  
 Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas

**Tabla cruzada**

			Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas		Total
			Ninguno	Al menos 1	
32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANASNO ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO	Acuerdo bajo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	28 17,4%	8 10,1%	36 15,0%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	22 13,7%	14 17,7%	36 15,0%
	Acuerdo alto	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	111 68,9%	57 72,2%	168 70,0%
Total	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	161 100,0%	79 100,0%	240 100,0%	

**Pruebas de chi-cuadrado**

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	2,524 <sup>a</sup>	2	,283
Razón de verosimilitud	2,641	2	,267
Asociación lineal por lineal	1,057	1	,304
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 11,85.

**Medidas simétricas**

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,103	,283
	V de Cramer	,103	,283
N de casos válidos		240	

33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ \* Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas		Total
			Ninguno	Al menos 1	
33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ	Acuerdo bajo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	17 10,6%	4 5,1%	21 8,8%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	21 13,0%	9 11,4%	30 12,5%
	Acuerdo alto	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	123 76,4%	66 83,5%	189 78,8%
Total		Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	161 100,0%	79 100,0%	240 100,0%

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	2,289 <sup>a</sup>	2	,318
Razón de verosimilitud	2,471	2	,291
Asociación lineal por lineal	2,191	1	,139
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 6,91.

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,098	,318
	V de Cramer	,098	,318
N de casos válidos		240	

34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \*  
Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas

Tabla cruzada

			Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas		Total
			Ninguno	Al menos 1	
34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Acuerdo bajo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	30 18,6%	10 12,7%	40 16,7%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	20 12,4%	14 17,7%	34 14,2%
	Acuerdo alto	Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	111 68,9%	55 69,6%	166 69,2%
Total		Recuento % dentro de Accidentes sufridos/ conocidos bajo el consumo de alcohol/drogas	161 100,0%	79 100,0%	240 100,0%

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	2,189 <sup>a</sup>	2	,335
Razón de verosimilitud	2,208	2	,332
Asociación lineal por lineal	,401	1	,527
N de casos válidos	240		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 11,19.

Medidas simétricas

	Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,096
	V de Cramer	,096
N de casos válidos	240	

## 5.7. OBJETIVO 6

## 5.7.1. 6 A Velocidad Objetivo

Existen diferencias en función del número de accidentes sufridos en cuanto a respetar los límites de velocidad en cuanto a la intención y a la actitud para respetar los límites de velocidad; sin embargo no existen diferencias en la norma subjetiva y el control percibido, por tanto, se acepta de forma parcial la hipótesis 6 relativa a la velocidad.

## DIFERENCIAS

Diferencias por factor

Resumen de contrastes de hipótesis							
	Hipótesis nula	Prueba	U de Mann-Whitney	W de Wilcoxon	Z	Sig.	Decisión
1	La distribución de REGR factor score 1 for analysis 1 es la misma entre las categorías de 9. Accidentes sufridos/ conocidos propios velocidad.	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	3853	7093	-3,0758921	0,002	Rechace la hipótesis nula.

2	<p>La distribución de REGR factor score 2 for analysis 1 es la misma entre las categorías de 9. Accidentes sufridos/ conocidos propios velocidad.</p>	<p>Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes</p>	3861	12246	<p>- 3,05706491 1</p>	0,002	<p>Rechace la hipótesis nula.</p>
3	<p>La distribución de REGR factor score 3 for analysis 1 es la misma entre las categorías de 9. Accidentes sufridos/ conocidos propios velocidad.</p>	<p>Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes</p>	4826	8066	<p>- 0,78603516 6</p>	0,432	<p>Conserv e la hipótesis nula.</p>

4	La distribución de REGR factor score 4 for analysis 1 es la misma entre las categorías de 9. Accidentes sufridos/ conocidos propios velocidad.	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	4426	7666	- 1,72739464 5	0,08 4	Conserv e la hipótesis nula.
	Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.						

## DESCRIPTIVOS

			9. Accidentes sufridos/ conocidos propios velocidad	
			Ninguno	Al menos 1
REGR factor score 1 for analysis 1	Media		-0,280	0,173
	Desviación estándar		1,065	0,920
	Mínimo		-2,830	-2,658
	Máximo		1,237	1,252
	Mediana		-0,113	0,473
	Moda		-0,462	0,943
	Percentil 25		-1,035	-0,293
Percentil 95		1,063	1,005	
REGR factor score 2 for	Media		0,266	-0,165



analysis 1	Desviación estándar	1,012	0,960
	Mínimo	-1,403	-1,455
	Máximo	2,862	2,624
	Mediana	0,479	-0,171
	Moda	0,587	-1,399
	Percentil 25	-0,678	-1,012
	Percentil 95	2,063	1,299
REGR factor score 3 for analysis 1	Media	-0,072	0,045
	Desviación estándar	1,007	0,997
	Mínimo	-2,397	-3,820
	Máximo	1,635	1,822
	Mediana	0,034	0,406
	Moda	-1,205	0,735
	Percentil 25	-0,977	-0,410
REGR factor score 4 for analysis 1	Percentil 95	1,340	0,968
	Media	-0,167	0,103
	Desviación estándar	1,103	0,920
	Mínimo	-2,935	-3,180
	Máximo	1,963	1,199
	Mediana	0,041	0,520
	Moda	-1,430	0,723
	Percentil 25	-1,204	-0,441
	Percentil 95	1,286	1,019

## DIFERENCIAS POR ÍTEM

Resumen de contrastes de hipótesis							
	Hipótesis nula	Prueba	U de Mann-Whitney	W de Wilcoxon	Z	Sig.	Decisión
1	25.1 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DIFICIL SI/ NO	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	4334,5	7574,5	-1,973	0,049	Rechace la hipótesis nula.
2	25.2 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES IMPORTANTE SI/ NO		3810	7050	-3,275	0,001	Rechace la hipótesis nula.
3	25.3 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES DESAGRADABLE SI/ NO		4157	7397	-2,407	0,016	Rechace la hipótesis nula.

4	25.4 PARA MI, CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES ESTRESANTE SI/ NO		4526,5	7766,5	- 1,51 3	0,13	Conserv e la hipótesi s nula.
5	25.5 PARA MI, CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES INÚTIL SI/ NO		3686,5	6926,5	- 3,53 6	0	Rechace la hipótesi s nula.
6	25.6 PARA MI, CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES PELIGROSO SI/ NO		4027,5	7267,5	- 2,74 3	0,00 6	Rechace la hipótesi s nula.
7	25.7 PARA MI, CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES ABSURDO SÍ/ NO		3993	7233	- 2,81 9	0,00 5	Rechace la hipótesi s nula.

8	26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS		4845	8085	- 0,78 5	0,43 2	Conserv e la hipótesi s nula.
9	27. SI QUISIERA, PODRÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS		4706	7946	- 1,16 9	0,24 2	Conserv e la hipótesi s nula.
10	28. HE PENSADO EN CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS		4731	7971	- 1,07 7	0,28 1	Conserv e la hipótesi s nula.
11	29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS		4652	7892	- 1,29 6	0,19 5	Conserv e la hipótesi s nula.

1 2	30. ESTOY MOTIVADA PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ		3795	7035	- 3,30 6	0,00 1	Rechace la hipótesis nula.
1 3	31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS		3884,5	7124,5	- 3,09 1	0,00 2	Rechace la hipótesis nula.
1 4	32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2		4137	7377	- 2,49 3	0,01 3	Rechace la hipótesis nula.

	SEMANASNO ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO						
1 5	33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ		4293,5	7533,5	- 2,18 9	0,02 9	Rechace la hipótesi s nula.
1 6	34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS		3963	7203	- 2,92 0	0,00 4	Rechace la hipótesi s nula.

17	35. CREO QUE SOY CAPAZ DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS		3974,5	7214,5	- 2,919	0,004	Rechace la hipótesis nula.
18	36. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN TIENEN EXPECTATIVAS DE QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS		4187,5	7427,5	- 2,388	0,017	Rechace la hipótesis nula.
19	37. NO TENGO DIFICULTADES PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS		4152	7392	- 2,483	0,013	Rechace la hipótesis nula.

20	38. INTENTARÉ CONducir DENTRO DE LOS LÍMITES ESTABLECIDOS DE VELOCIDAD DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS		3974,5	7214,5	- 2,90 3	0,00 4	Rechace la hipótesis nula.
<b>Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.</b>							

## DESCRIPTIVOS

		9. Accidentes sufridos/ conocidos propios velocidad	
		Ninguno	Al menos 1
25.1 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DIFÍCIL SI/ NO	Media	4,33	4,81
	Desviación estándar	1,79	1,80
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	4	5
	Moda	4	7
	Percentil 25	3	4
	Percentil 95	7	7
25.2 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES IMPORTANTE SI/ NO	Media	4,86	5,63
	Desviación estándar	1,78	1,60
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7



	Mediana	5	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	4	5
	Percentil 95	7	7
25.3 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES DESAGRADABLE SI/ NO	Media	4,25	4,80
	Desviación estándar	1,53	1,66
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	4	5
	Moda	4	4
	Percentil 25	3	4
	Percentil 95	7	7
25.4 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES ESTRESANTE SI/ NO	Media	3,91	4,30
	Desviación estándar	1,69	1,76
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	4	4
	Moda	4	3
	Percentil 25	3	3
	Percentil 95	7	7
25.5 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES INÚTIL SI/ NO	Media	4,33	5,21
	Desviación estándar	1,79	1,73
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	4	5
	Moda	4	7
	Percentil 25	3	4
	Percentil 95	7	7

25.6 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES PELIGROSO SI/ NO	Media	4,95	5,53
	Desviación estándar	1,60	1,62
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	6
	Moda	4	7
	Percentil 25	4	4
	Percentil 95	7	7
25.7 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES ABSURDO SÍ/ NO	Media	4,70	5,48
	Desviación estándar	1,97	1,61
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	4	4
	Percentil 95	7	7
26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Media	5,65	5,81
	Desviación estándar	1,50	1,50
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	5
	Percentil 95	7	7
27. SI QUISIERA, PODRÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Media	5,79	6,05
	Desviación estándar	1,48	1,40
	Mínimo	2	2
	Máximo	7	7

	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	6
	Percentil 95	7	7
28. HE PENSADO EN CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Media	5,54	5,86
	Desviación estándar	1,68	1,47
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	4	5
	Percentil 95	7	7
29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	Media	5,71	5,95
	Desviación estándar	1,47	1,49
	Mínimo	2	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	4	5
	Percentil 95	7	7
30. ESTOY MOTIVADA PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ	Media	4,53	5,38
	Desviación estándar	1,92	1,86
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	4	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	3	4
	Percentil 95	7	7

31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	4,54	5,37
	Desviación estándar	2,03	1,95
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	3	4
	Percentil 95	7	7
32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANASNO ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO	Media	5,01	5,63
	Desviación estándar	1,85	1,67
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	4	5
	Percentil 95	7	7
33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ	Media	5,56	6,02
	Desviación estándar	1,57	1,39
	Mínimo	2	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	4	5
	Percentil 95	7	7
34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	4,91	5,64
	Desviación estándar	1,85	1,65
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7

	Mediana	5	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	4	5
	Percentil 95	7	7
35. CREO QUE SOY CAPAZ DE CONducir DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	5,23	5,84
	Desviación estándar	1,63	1,48
	Mínimo	2	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	4	5
	Percentil 95	7	7
36. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN TIENEN EXPECTATIVAS DE QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	5,28	5,77
	Desviación estándar	1,61	1,56
	Mínimo	2	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	4	5
	Percentil 95	7	7
37. NO TENGO DIFICULTADES PARA CONducir DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	5,13	5,75
	Desviación estándar	1,84	1,59
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	4	5
	Percentil 95	7	7

38. INTENTARÉ CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES ESTABLECIDOS DE VELOCIDAD DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	4,80	5,67
	Desviación estándar	2,06	1,66
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	5	6
	Moda	7	7
	Percentil 25	3	5
	Percentil 95	7	7

## RELACIÓN ENTRE VARIABLES

25.1 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DIFÍCIL SI/ NO \* 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E

Tabla cruzada

Recuento

		13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E		Total
		Ninguno	Al menos 1	
25.1 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DIFÍCIL SI/ NO	No	24	28	52
	Sí	35	74	109
Total		59	102	161

## Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,136	0,084
	V de Cramer	0,136	0,084
N de casos válidos		161	

25.2 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES IMPORTANTE SI/ NO \* 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E

Tabla cruzada

Recuento

		13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E		Total
		Ninguno	Al menos 1	
25.2 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES IMPORTANTE SI/ NO	No	18	16	34
	Sí	48	98	146
Total		66	114	180

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,163	0,029
	V de Cramer	0,163	0,029
N de casos válidos		180	



25.3 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES DESAGRADABLE SI/ NO \* 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E

**Tabla cruzada**

Recuento

		13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E		Total
		Ninguno	Al menos 1	
25.3 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES DESAGRADABLE SI/ NO	No	22	26	48
	Sí	31	70	101
Total		53	96	149

**Medidas simétricas**

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,148	0,071
	V de Cramer	0,148	0,071
N de casos válidos		149	

25.4 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES ESTRESANTE SI/ NO \* 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E

**Tabla cruzada**

Recuento

		13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E		Total
		Ninguno	Al menos 1	
25.4 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES ESTRESANTE SI/ NO	No	32	46	78
	Sí	27	56	83
Total		59	102	161

**Medidas simétricas**

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,088	0,264
	V de Cramer	0,088	0,264
N de casos válidos		161	

25.5 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES INÚTIL SI/ NO \* 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E

Tabla cruzada

Recuento

		13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E		Total
		Ninguno	Al menos 1	
25.5 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES INÚTIL SI/ NO	No	26	22	48
	Sí	33	84	117
Total		59	106	165

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,246	0,002
	V de Cramer	0,246	0,002
N de casos válidos		165	

25.6 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES PELIGROSO SI/ NO \* 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E

**Tabla cruzada**

Recuento

		13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E		Total
		Ninguno	Al menos 1	
25.6 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES PELIGROSO SI/ NO	No	16	18	34
	Sí	45	96	141
Total		61	114	175

**Medidas simétricas**

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,126	0,096
	V de Cramer	0,126	0,096
N de casos válidos		175	

25.7 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES ABSURDO SÍ/ NO \* 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E

Tabla cruzada

Recuento

		13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E		Total
		Ninguno	Al menos 1	
25.7 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES ABSURDO SÍ/ NO	No	20	16	36
	Sí	43	95	138
Total		63	111	174

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,206	0,007
	V de Cramer	0,206	0,007
N de casos válidos		174	

26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS \* 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E

**Tabla cruzada**

Recuento

		13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E		Total
		Ninguno	Al menos 1	
26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	No	7	11	18
	Sí	60	103	163
Total		67	114	181

**Medidas simétricas**

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,013	0,862
	V de Cramer	0,013	0,862
N de casos válidos		181	

29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS \*  
 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E

**Tabla cruzada**

Recuento

		13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E		Total
		Ninguno	Al menos 1	
29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	No	7	11	18
	Sí	58	106	164
Total		65	117	182

**Medidas simétricas**

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,022	0,767
	V de Cramer	0,022	0,767
N de casos válidos		182	

30. ESTOY MOTIVADA PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ \* 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E

Tabla cruzada

Recuento

		13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E		Total
		Ninguno	Al menos 1	
30. ESTOY MOTIVADA PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ	No	26	20	46
	Sí	38	92	130
Total		64	112	176

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,249	0,001
	V de Cramer	0,249	0,001
N de casos válidos		176	



36. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN TIENEN EXPECTATIVAS DE QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ES \* 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E

Tabla cruzada

Recuento

		13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E		Total
		Ninguno	Al menos 1	
36. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN TIENEN EXPECTATIVAS DE QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ES	No	14	15	29
	Sí	54	106	160
Total		68	121	189

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,109	0,134
	V de Cramer	0,109	0,134
N de casos válidos		189	

27. SI QUISIERA, PODRÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS \* 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E

**Tabla cruzada**

Recuento

		13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E		Total
		Ninguno	Al menos 1	
27. SI QUISIERA, PODRÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	No	7	12	19
	Sí	61	111	172
Total		68	123	191

**Medidas simétricas**

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,009	0,905
	V de Cramer	0,009	0,905
N de casos válidos		191	

32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANASNO ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO \* 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E

Tabla cruzada

Recuento

		13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E		Total
		Ninguno	Al menos 1	
32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANASNO ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO	No	19	13	32
	Sí	50	101	151
Total		69	114	183

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,206	0,005
	V de Cramer	0,206	0,005
N de casos válidos		183	

33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ \* 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E

Tabla cruzada

Recuento

		13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E		Total
		Ninguno	Al menos 1	
33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ	No	14	12	26
	Sí	53	108	161
Total		67	120	187

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,151	0,039
	V de Cramer	0,151	0,039
N de casos válidos		187	

37. NO TENGO DIFICULTADES PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES D VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E

Tabla cruzada

Recuento

		13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E		Total
		Ninguno	Al menos 1	
37. NO TENGO DIFICULTADES PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES D VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	No	18	12	30
	Sí	50	106	156
Total		68	118	186

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,213	0,004
	V de Cramer	0,213	0,004
N de casos válidos		186	

28. HE PENSADO EN CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS \* 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E

**Tabla cruzada**

Recuento

		13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E		Total
		Ninguno	Al menos 1	
28. HE PENSADO EN CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	No	9	12	21
	Sí	54	105	159
Total		63	117	180

**Medidas simétricas**

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,060	0,422
	V de Cramer	0,060	0,422
N de casos válidos		180	

31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E

Tabla cruzada

Recuento

		13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E		Total
		Ninguno	Al menos 1	
31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	No	24	24	48
	Sí	41	93	134
Total		65	117	182

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,178	0,016
	V de Cramer	0,178	0,016
N de casos válidos		182	

34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E

Tabla cruzada

Recuento

		13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E		Total
		Ninguno	Al menos 1	
34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	No	19	17	36
	Sí	44	105	149
Total		63	122	185

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,194	0,008
	V de Cramer	0,194	0,008
N de casos válidos		185	



38.INTENTARÉ CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES ESTABLECIDOS DE VELOCIDAD DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E

Tabla cruzada

Recuento

		13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD E		Total
		Ninguno	Al menos 1	
38.INTENTARÉ CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES ESTABLECIDOS DE VELOCIDAD DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	No	22	16	38
	Sí	43	103	146
Total		65	119	184

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,241	0,001
	V de Cramer	0,241	0,001
N de casos válidos		184	

## 5.7.2. 6 B Consumo

No existen diferencias en función del número de accidentes sufridos en cuanto a consumo, por tanto, se rechaza la hipótesis 6 relativa al consumo.

## DIFERENCIAS

Resumen de contrastes de hipótesis							
	Hipótesis nula	Prueba	U de Mann-Whitney	W de Wilcoxon	Z	Sig.	Decisión
1	La distribución de REGR factor score 1 for analysis 2 es la misma entre las categorías de 9. Accidentes sufridos/ conocidos propios velocidad.	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	4930,5	8416,5	-0,710	0,478	Conserve la hipótesis nula.
2	La distribución de REGR factor score 2 for analysis 2 es la misma entre las categorías de 9. Accidentes sufridos/ conocidos propios velocidad.	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	4698,5	8184,5	-1,261	0,207	Conserve la hipótesis nula.

Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.

## DESCRIPTIVOS

		9. Accidentes sufridos/ conocidos propios velocidad	
		Ninguno	Al menos 1
REGR factor score 1 for analysis 2	Media	-0,101	0,067
	Desviación estándar	1,035	0,974
	Mínimo	-3,248	-4,294
	Máximo	0,776	0,702
	Mediana	0,446	0,586
	Moda	0,657	0,657
	Percentil 25	-0,768	-0,140
	Percentil 95	0,682	0,668
REGR factor score 2 for analysis 2	Media	-0,100	0,066
	Desviación estándar	1,012	0,990
	Mínimo	-2,976	-3,655
	Máximo	0,772	0,855
	Mediana	0,469	0,510
	Moda	0,718	0,718
	Percentil 25	-1,113	-0,062
	Percentil 95	0,718	0,724

## DIFERENCIAS POR ÍTEM

Resumen de contrastes de hipótesis							
	Hipótesis nula	Prueba	U de Mann-Whitney	W de Wilcoxon	Z	Sig.	Decisión
1	39.1 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES DIFÍCIL/ FÁCIL	Prueba U de Mann-Whitney para muestras independientes	4993,5	8479,5	-0,632	0,528	Conservar la hipótesis nula.
2	39.2 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES IMPORTANTE NO/ SI		4643,5	8129,5	-1,679	0,093	Conservar la hipótesis nula.
3	39.3 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES DESAGRADABLE SI/ NO		4886	8372	-0,880	0,379	Conservar la hipótesis nula.

4	39.4 PARA MI, EVITAR CONducIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES ESTRESANTE SI/NO		4938	8424	- 0,73 0	0,46 5	Conserv e la hipótesi s nula.
5	39.5 PARA MI, EVITAR CONducIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES INÚTIL SI/NO		4597,5	8083,5	- 1,76 8	0,07 7	Conserv e la hipótesi s nula.
6	39.6 PARA MI, EVITAR CONducIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES PELIGROSO SI/NO		4495,5	7981,5	- 2,04 4	0,04 1	Rechace la hipótesi s nula.
7	39.7 PARA MI, EVITAR CONducIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES ABSURDO SI/NO		4593,5	8079,5	- 1,76 3	0,07 8	Conserv e la hipótesi s nula.

8	40. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE NO DEBERÍA CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS EN LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS		4902,5	8388,5	- 0,90 6	0,36 5	Conserv e la hipótesi s nula.
9	41. SI QUISIERA, PODRÍA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS EN LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS		4940	8426	- 0,82 9	0,40 7	Conserv e la hipótesi s nula.
10	42. HE PENSADO EN NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS		4963,5	8449,5	- 0,76 5	0,44 4	Conserv e la hipótesi s nula.
11	43. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN NO QUIEREN QUE CONDUZCA		4983	8469	- 0,70 6	0,48	Conserv e la hipótesi s nula.

	BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS						
1 2	44. ESTOY MOTIVADA PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ		4765,5	8251,5	- 1,25 5	0,21	Conserv e la hipótesi s nula.
1 3	45. VOY A INTENTAR NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS 6 VECES DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS		4710,5	8196,5	- 1,47 9	0,13 9	Conserv e la hipótesi s nula.

14	46. CREO QUE PUEDA CONTROLAR EL EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS		4690,5	8176,5	- 1,54 4	0,12 2	Conserv e la hipótesi s nula.
15	47. EL HECHO DE NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ		4918	8404	- 0,89 2	0,37 2	Conserv e la hipótesi s nula.
16	48. HARÉ UN ESFUERZO PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS		4866	8352	- 0,97 6	0,32 9	Conserv e la hipótesi s nula.



17	49. CREO QUE SOY CAPAZ DE NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS		4777,5	8263,5	- 1,29 5	0,19 5	Conserv e la hipótesi s nula.
18	50. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN TIENEN EXPECTATIVAS DE QUE NO CONDUZCA BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS		4961	8447	- 0,76 1	0,44 6	Conserv e la hipótesi s nula.
19	51. NO TENGO DIFICULTADES PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS		4802,5	8288,5	- 1,20 5	0,22 8	Conserv e la hipótesi s nula.

20	52. INTENTARÉ NO CONducir BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS		4724,5	8210,5	1,454	0,146	Conserv e la hipótesi s nula.
<b>Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significancia es ,05.</b>							

## DESCRIPTIVOS

		11. NÚMERO DE ACCIDENTES PROPIOS SUFRIDOS POR CONDUCCIÓN BAJO CONSUMO DE ALCOHOL Y/O DROGAS	
		Ninguno	Al menos 1
39.1 PARA MI, EVITAR CONducir BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES DIFÍCIL/ FÁCIL	Media	6,07	6,19
	Desviación estándar	1,38	1,41
	Mínimo	2	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	6
Percentil 95	7	7	
39.2 PARA MI, EVITAR CONducir BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES IMPORTANTE NO/ SI	Media	6,01	6,27
	Desviación estándar	1,45	1,48
	Mínimo	2	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7

	Moda	7	7
	Percentil 25	5	6
	Percentil 95	7	7
39.3 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES DESAGRADABLE SI/ NO	Media	5,72	5,87
	Desviación estándar	1,59	1,64
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	4	5
	Percentil 95	7	7
39.4 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES ESTRESANTE SI/ NO	Media	5,63	5,67
	Desviación estándar	1,56	1,77
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	6	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	4	4
	Percentil 95	7	7
39.5 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES INÚTIL SI/ NO	Media	5,92	6,24
	Desviación estándar	1,54	1,50
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	4	6
	Percentil 95	7	7
39.6 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS	Media	5,77	6,16

EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ESPeligroso SI/ NO	Desviación estándar	1,77	1,63
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	4	6
	Percentil 95	7	7
39.7 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES ABSURDO SI/ NO	Media	5,83	6,17
	Desviación estándar	1,64	1,57
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 95	7	7
40. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE NO DEBERÍA CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS EN LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS	Media	6,02	6,20
	Desviación estándar	1,55	1,48
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 95	7	7
41. SI QUISIERA, PODRÍA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS EN LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	6,13	6,16
	Desviación estándar	1,41	1,61
	Mínimo	2	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7

	Moda	7	7
	Percentil 25	6	6
	Percentil 95	7	7
42. HE PENSADO EN NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	Media	6,14	6,17
	Desviación estándar	1,39	1,60
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	6
	Percentil 95	7	7
43. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN NO QUIEREN QUE CONDUZCA BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGA	Media	6,25	6,28
	Desviación estándar	1,24	1,45
	Mínimo	3	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	6	6
	Percentil 95	7	7
44. ESTOY MOTIVADA PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGA DURANTE LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ	Media	5,93	6,12
	Desviación estándar	1,52	1,54
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	6
	Percentil 95	7	7
45. VOY A INTENTAR NO CONDUCIR BAJO LO	Media	5,96	6,29

EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS 6 VECES DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Desviación estándar	1,61	1,36
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	6
	Percentil 95	7	7
46. CREO QUE PUEDA CONTROLAR EL EVITAR CONducir BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	5,98	6,31
	Desviación estándar	1,64	1,38
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	6
Percentil 95	7	7	
47. EL HECHO DE NO CONducir BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ	Media	6,19	6,33
	Desviación estándar	1,30	1,34
	Mínimo	3	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	6	6
Percentil 95	7	7	
48. HARÉ UN ESFUERZO PARA NO CONducir BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGA DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	5,88	6,08
	Desviación estándar	1,68	1,52
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7

	Moda	7	7
	Percentil 25	5	5
	Percentil 95	7	7
49. CREO QUE SOY CAPAZ DE NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGA DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	6,08	6,29
	Desviación estándar	1,57	1,41
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	6	6
	Percentil 95	7	7
50. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN TIENEN EXPECTATIVAS DE QUE NO CONDUZCA BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	6,13	6,33
	Desviación estándar	1,45	1,31
	Mínimo	2	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	6	6
	Percentil 95	7	7
51. NO TENGO DIFICULTADES PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	Media	6,08	6,15
	Desviación estándar	1,40	1,61
	Mínimo	1	1
	Máximo	7	7
	Mediana	7	7
	Moda	7	7
	Percentil 25	5	6
	Percentil 95	7	7

## RELACIÓN ENTRE VARIABLES

39.1 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES DIFÍCIL/ FÁCIL \* 14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/O DROGAS

Tabla cruzada

Recuento

		14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/		Total
		Ninguno	Al menos 1	
39.1 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES DIFÍCIL/ FÁCIL	No	5	9	14
	Sí	68	111	179
Total		73	120	193

## Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	-0,01	0,87
	V de Cramer	0,01	0,87
N de casos válidos		193	



39.2 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES IMPORTANTE NO/ SI \* 14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/O DROGAS

Tabla cruzada

Recuento

		14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/		Total
		Ninguno	Al menos 1	
39.2 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES IMPORTANTE NO/ SI	No	7	9	16
	Sí	65	108	173
Total		72	117	189

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,04	0,63
	V de Cramer	0,04	0,63
N de casos válidos		189	

39.3 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES DESAGRADABLE SI/ NO \* 14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/O DROGAS

Tabla cruzada

Recuento

		14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/		Total
		Ninguno	Al menos 1	
39.3 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES DESAGRADABLE SI/ NO	No	8	10	18
	Sí	57	100	157
Total		65	110	175

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,05	0,50
	V de Cramer	0,05	0,50
N de casos válidos		175	

39.4 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES ESTRESANTE SI/ NO \* 14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/O DROGAS

Tabla cruzada

Recuento

		14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/		Total
		Ninguno	Al menos 1	
39.4 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES ESTRESANTE SI/ NO	No	10	13	23
	Sí	58	92	150
Total		68	105	173

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,03	0,66
	V de Cramer	0,03	0,66
N de casos válidos		173	

39.5 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ESINÚTIL SI/ NO \* 14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/O DROGAS

Tabla cruzada

Recuento

		14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/		Total
		Ninguno	Al menos 1	
39.5 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ESINÚTIL SI/ NO	No	8	9	17
	Sí	62	106	168
Total		70	115	185

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,06	0,41
	V de Cramer	0,06	0,41
N de casos válidos		185	

39.6 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ESPELIGROSO SI/ NO \* 14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/O DROGAS

Tabla cruzada

Recuento

		14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/		Total
		Ninguno	Al menos 1	
39.6 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ESPELIGROSO SI/ NO	No	10	12	22
	Sí	61	104	165
Total		71	116	187

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,06	0,44
	V de Cramer	0,06	0,44
N de casos válidos		187	

39.7 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES ABSURDO SI/ NO \* 14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/

Tabla cruzada

Recuento

		14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/		Total
		Ninguno	Al menos 1	
39.7 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES ABSURDO SI/ NO	No	8	12	20
	Sí	60	106	166
Total		68	118	186

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,02	0,74
	V de Cramer	0,02	0,74
N de casos válidos		186	

40.LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE NO DEBERÍA CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS EN \*  
14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/O DROGAS

Tabla cruzada

Recuento

		14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/		Total
		Ninguno	Al menos 1	
40.LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE NO DEBERÍA CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS EN	No	10	11	21
	Sí	68	109	177
Total		78	120	198

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,06	0,41
	V de Cramer	0,06	0,41
N de casos válidos		198	

43. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN NO QUIEREN QUE CONDUZCA BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS \* 14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/O DROGAS

**Tabla cruzada**

Recuento

		14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/		Total
		Ninguno	Al menos 1	
43. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN NO QUIEREN QUE CONDUZCA BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	No	5	10	15
	Sí	72	109	181
Total		77	119	196

**Medidas simétricas**

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	-0,04	0,62
	V de Cramer	0,04	0,62
N de casos válidos		196	



44. ESTOY MOTIVADA PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO \* 14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/O DROGAS

Tabla cruzada

Recuento

		14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/		Total
		Ninguno	Al menos 1	
44. ESTOY MOTIVADA PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO	No	9	10	19
	Sí	67	107	174
Total		76	117	193

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,05	0,45
	V de Cramer	0,05	0,45
N de casos válidos		193	

50.LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN TIENEN EXPECTATIVAS DE QUE NO CONDUZCA BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DR \* 14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/O DROGAS

**Tabla cruzada**

Recuento

		14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/		Total
		Ninguno	Al menos 1	
50.LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN TIENEN EXPECTATIVAS DE QUE NO CONDUZCA BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DR	No	8	8	16
	Sí	67	113	180
Total		75	121	196

**Medidas simétricas**

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,07	0,31
	V de Cramer	0,07	0,31
N de casos válidos		196	

41. SI QUISIERA, PODRÍA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS EN LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/O DROGAS

Tabla cruzada

Recuento

		14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/		Total
		Ninguno	Al menos 1	
41. SI QUISIERA, PODRÍA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS EN LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	No	7	11	18
	Sí	69	106	175
Total		76	117	193

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,00	0,96
	V de Cramer	0,00	0,96
N de casos válidos		193	

46. CREO QUE PUEDA CONTROLAR EL EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/O DROGAS

**Tabla cruzada**

Recuento

		14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/		Total
		Ninguno	Al menos 1	
46. CREO QUE PUEDA CONTROLAR EL EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	No	10	8	18
	Sí	64	109	173
Total		74	117	191

47. EL HECHO DE NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ \*  
 14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/O DROGAS

Tabla cruzada

Recuento

		14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/		Total
		Ninguno	Al menos 1	
47. EL HECHO DE NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ	No	5	7	12
	Sí	69	110	179
Total		74	117	191

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,02	0,83
	V de Cramer	0,02	0,83
N de casos válidos		191	

49. CREO QUE SOY CAPAZ DE NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/O DROGAS

**Tabla cruzada**

Recuento

		14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/		Total
		Ninguno	Al menos 1	
49. CREO QUE SOY CAPAZ DE NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	No	7	9	16
	Sí	69	111	180
Total		76	120	196

**Medidas simétricas**

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,03	0,67
	V de Cramer	0,03	0,67
N de casos válidos		196	

51. NO TENGO DIFICULTADES PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/O DROGAS

Tabla cruzada

Recuento

		14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/		Total
		Ninguno	Al menos 1	
51. NO TENGO DIFICULTADES PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	No	8	8	16
	Sí	67	113	180
Total		75	121	196

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,07	0,31
	V de Cramer	0,07	0,31
N de casos válidos		196	

**42. HE PENSADO EN NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS \* 14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/O DROGAS**

**Tabla cruzada**

Recuento

		14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/		Total
		Ninguno	Al menos 1	
42. HE PENSADO EN NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	No	5	10	15
	Sí	69	109	178
Total		74	119	193

**Medidas simétricas**

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	-0,03	0,68
	V de Cramer	0,03	0,68
N de casos válidos		193	



45. VOY A INTENTAR NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS 6 VECES DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/O DROGAS

Tabla cruzada

Recuento

		14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/		Total
		Ninguno	Al menos 1	
45. VOY A INTENTAR NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS 6 VECES DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	No	10	7	17
	Sí	65	109	174
Total		75	116	191

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,13	0,08
	V de Cramer	0,13	0,08
N de casos válidos		191	

48. HARÉ UN ESFUERZO PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/O DROGAS

**Tabla cruzada**

Recuento

		14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/		Total
		Ninguno	Al menos 1	
48. HARÉ UN ESFUERZO PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	No	10	10	20
	Sí	66	109	175
Total		76	119	195

**Medidas simétricas**

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,08	0,29
	V de Cramer	0,08	0,29
N de casos válidos		195	

52. INTENTARÉ NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/O DROGAS

Tabla cruzada

Recuento

		14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/		Total
		Ninguno	Al menos 1	
52. INTENTARÉ NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	No	8	10	18
	Sí	68	110	178
Total		76	120	196

Medidas simétricas

		Valor	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,04	0,60
	V de Cramer	0,04	0,60
N de casos válidos		196	

## 5.8. OBJETIVO 7

## 5.8.1. Objetivo 7.1. Velocidad

La conducta planeada sobre la velocidad se compone de cuatro factores, con ligeras diferencias a lo propuesto. Por tanto se confirma la hipótesis 7 relativa a velocidad. El peso específico de cada factor es el siguiente: intención: 57,957%, actitud: 7,852%, norma subjetiva: 7,108% y control percibido: 4,399%.

Además, la fiabilidad de cada una de las escalas es aceptable, siendo superior a 0,837 en todos los casos.

## VELOCIDAD

## Control de velocidad

Este sería el resultado eliminando la 52,1 igual que en el artículo. Varianza del 78,95%	Componente			
	1	2	3	4
30. ESTOY MOTIVADA PARA CONducir DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ	0,866	0,638	0,532	0,497
31. VOY A INTENTAR CONducir DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	0,902	0,666	0,388	0,610
32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONducir DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANASNO ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO	0,781	0,579	0,381	0,785
34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONducir DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	0,884	0,596	0,387	0,697
38. INTENTARÉ CONducir DENTRO DE LOS LÍMITES ESTABLECIDOS DE VELOCIDAD DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	0,886	0,645	0,325	0,661

25.2 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES IMPORTANTE SI/ NO	0,650	0,771	0,468	0,528
25.3 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES DESAGRADABLE SI/ NO	0,460	0,873	0,404	0,419
25.4 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES ESTRESANTE SI/ NO	0,535	0,835	0,250	0,331
25.5 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES INÚTIL SI/ NO	0,519	0,897	0,456	0,370
25.6 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES PELIGROSO SI/ NO	0,394	0,888	0,440	0,514
25.7 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES ABSURDO SÍ/ NO	0,471	0,881	0,410	0,538
26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	0,205	0,421	0,881	0,330
29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	0,428	0,456	0,872	0,558
36. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN TIENEN EXPECTATIVAS DE QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	0,627	0,514	0,709	0,706
27. SI QUISIERA, PODRÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	0,307	0,520	0,544	0,814
28. HE PENSADO EN CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	0,517	0,490	0,557	0,737
33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ	0,472	0,400	0,442	0,812
35. CREO QUE SOY CAPAZ DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	0,627	0,489	0,388	0,898

DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS				
37. NO TENGO DIFICULTADES PARA CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	0,647	0,554	0,238	0,799

**Alpha de Cronbach**

	Artículo	Alpha de Cronbach
Actitud	0,932	0,932
Norma Subjetiva	0,852	0,837
Control	0,906	0,889
Intención	0,919	0,952

Prueba de KMO y Bartlett		
Medida Kaiser-Meyer-Olkin de adecuación de muestreo		,937
Prueba de esfericidad de Bartlett	Aprox. Chi-cuadrado	3705,876
	gl	171
	Sig.	0,000

Comunalidades		
	Inicial	Extracción
25.2 PARA MI, CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES IMPORTANTE SI/ NO	1,000	,734
25.3 PARA MI, CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES DESAGRADABLE SI/ NO	1,000	,720
25.4 PARA MI, CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES ESTRESANTE SI/ NO	1,000	,693
25.5 PARA MI, CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES INÚTIL SI/ NO	1,000	,816
25.6 PARA MI, CONducIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES PELIGROSO SI/ NO	1,000	,793

25.7 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES ABSURDO SÍ/ NO	1,000	,785
26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	1,000	,774
27. SI QUISIERA, PODRÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	1,000	,754
28. HE PENSADO EN CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	1,000	,581
29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	1,000	,810
30. ESTOY MOTIVADA PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ	1,000	,853
31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	1,000	,892
32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS NO ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO	1,000	,809
33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ	1,000	,609
34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	1,000	,868
35. CREO QUE SOY CAPAZ DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	1,000	,832
36. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN TIENEN EXPECTATIVAS DE QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	1,000	,770
37. NO TENGO DIFICULTADES PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	1,000	,720
38. INTENTARÉ CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES ESTABLECIDOS DE VELOCIDAD DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	1,000	,876
Método de extracción: análisis de componentes principales.		

## Varianza total explicada

Componente	Autovalores iniciales			Sumas de extracción de cargas al cuadrado			Sumas de rotación de cargas al cuadrado <sup>a</sup>
	Total	% de varianza	% acumulado	Total	% de varianza	% acumulado	Total
	1	11,012	57,957	57,957	11,012	57,957	57,957
2	1,492	7,852	65,809	1,492	7,852	65,809	8,669
3	1,351	7,108	72,917	1,351	7,108	72,917	4,058
4	,836	4,399	77,316	,836	4,399	77,316	6,702
5	,661	3,476	80,792				
6	,592	3,117	83,909				
7	,462	2,431	86,341				
8	,395	2,080	88,420				
9	,378	1,989	90,410				
10	,307	1,616	92,025				
11	,265	1,397	93,422				
12	,220	1,156	94,578				
13	,202	1,062	95,640				
14	,197	1,037	96,677				
15	,176	,928	97,604				
16	,143	,754	98,359				
17	,123	,646	99,005				
18	,107	,565	99,569				
19	,082	,431	100,000				

Método de extracción: análisis de componentes principales.

a. Cuando los componentes están correlacionados, las sumas de las cargas al cuadrado no se pueden añadir para obtener una varianza total.

Matriz de componente<sup>a</sup>

	Componente			
	1	2	3	4
25.2 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES IMPORTANTE SI/ NO	,799	-,300	,053	,052
25.3 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES DESAGRADABLE SI/ NO	,749	-,355	,077	,166
25.4 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES ESTRESANTE SI/ NO	,721	-,403	-,104	,022
25.5 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE	,775	-,444	,132	,040



VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES INÚTIL SI/ NO				
25.6 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES PELIGROSO SI/ NO	,776	-,323	,096	,276
25.7 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES ABSURDO SÍ/ NO	,791	-,328	-,002	,228
26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	,461	,062	,719	-,202
27. SI QUISIERA, PODRÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	,691	,360	,082	,373
28. HE PENSADO EN CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	,715	,217	,080	,126
29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	,665	,227	,558	-,072
30. ESTOY MOTIVADA PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ	,831	-,065	,003	-,398
31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	,876	-,024	-,198	-,293
32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS NO ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO	,841	,214	-,224	-,083
33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ	,649	,392	-,015	,185
34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	,855	,088	-,234	-,273
35. CREO QUE SOY CAPAZ DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	,779	,398	-,200	,166
36. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN TIENEN EXPECTATIVAS DE QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	,782	,266	,277	-,102
37. NO TENGO DIFICULTADES PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	,748	,175	-,330	,143
38. INTENTARÉ CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES ESTABLECIDOS DE VELOCIDAD DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	,852	-,018	-,306	-,237

Método de extracción: análisis de componentes principales.

a. 4 componentes extraídos.

Matriz de estructura				
	Componente			
	1	2	3	4
25.2 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES IMPORTANTE SI/ NO	,638	-,844	,411	,450
25.3 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES DESAGRADABLE SI/ NO	,539	-,847	,371	,424
25.4 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES ESTRESANTE SI/ NO	,631	-,809	,233	,341
25.5 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES INÚTIL SI/ NO	,595	-,889	,442	,342
25.6 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES PELIGROSO SI/ NO	,512	-,879	,383	,502
25.7 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES ABSURDO SÍ/ NO	,575	-,879	,321	,501
26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	,252	-,371	,877	,226
27. SI QUISIERA, PODRÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	,418	-,512	,410	,843
28. HE PENSADO EN CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	,537	-,551	,451	,690
29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	,427	-,491	,853	,533
30. ESTOY MOTIVADA PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ	,872	-,678	,516	,434
31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	,931	-,707	,363	,550
32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS NO ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO	,827	-,607	,316	,734
33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ	,491	-,421	,353	,767
34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	,919	-,641	,335	,606

35. CREO QUE SOY CAPAZ DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	,667	-,518	,278	,879
36. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN TIENEN EXPECTATIVAS DE QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	,628	-,555	,700	,659
37. NO TENGO DIFICULTADES PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES D VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	,687	-,582	,128	,741
38. INTENTARÉ CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES ESTABLECIDOS DE VELOCIDAD DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	,921	-,689	,252	,567

Método de extracción: análisis de componentes principales.

Método de rotación: Oblimin con normalización Kaiser.

Matriz de correlaciones de componente				
Componente	1	2	3	4
1	1,000	-,640	,289	,524
2	-,640	1,000	-,395	-,472
3	,289	-,395	1,000	,316
4	,524	-,472	,316	1,000

Método de extracción: análisis de componentes principales.

Método de rotación: Oblimin con normalización Kaiser.

Matriz de coeficiente de puntuación de componente				
	Componente			
	1	2	3	4
25.2 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES IMPORTANTE SI/ NO	,020	-,168	,027	-,034
25.3 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES DESAGRADABLE SI/ NO	-,047	-,207	,004	-,007
25.4 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES ESTRESANTE SI/ NO	,064	-,180	-,074	-,078
25.5 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES INÚTIL SI/ NO	,004	-,210	,061	-,099
25.6 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES PELIGROSO SI/ NO	-,103	-,225	-,007	,055
25.7 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES ABSURDO SÍ/ NO	-,055	-,213	-,053	,040
26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES	-,031	,001	,509	-,093

DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS				
27. SI QUISIERA, PODRÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	-,145	-,032	,026	,340
28. HE PENSADO EN CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	-,023	-,022	,073	,178
29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS	-,040	,012	,406	,051
30. ESTOY MOTIVADA PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ	,260	,004	,134	-,148
31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	,259	-,003	-,005	-,067
32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANASNO ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO	,161	,026	-,051	,113
33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ	-,032	,027	,016	,270
34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	,257	,029	-,022	-,017
35. CREO QUE SOY CAPAZ DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	,030	,030	-,083	,287
36. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN TIENEN EXPECTATIVAS DE QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	,050	,031	,256	,081
37. NO TENGO DIFICULTADES PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES D VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	,066	-,026	-,179	,204
38. INTENTARÉ CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES ESTABLECIDOS DE VELOCIDAD DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	,254	-,008	-,085	-,033

Método de extracción: análisis de componentes principales.

Método de rotación: Oblimin con normalización Kaiser.

Puntuaciones de componente.

**5.8.2. Objetivo 7.2. Consumo.**

La conducta planeada sobre consumo de alcohol y drogas se compone de tres factores, con diferencias a lo propuesto. Por tanto se confirma parcialmente la hipótesis 7 (relativa a consumo). El peso específico de cada variable es el siguiente: intención: 65, 58%, actitud: 8,33%, y normas con 3,71%.

Además, la fiabilidad de cada una de las escalas es buena, siendo superior a 0,95 en todos los casos.

Prueba de KMO y Bartlett		
Medida Kaiser-Meyer-Olkin de adecuación de muestreo		0,947
Prueba de esfericidad de Bartlett	Aprox. Chi-cuadrado	4676,268
	gl	190
	Sig.	0,000

Comunalidades		
	Inicial	Extracción
39.1 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES DIFÍCIL/ FÁCIL	1,000	0,731
39.2 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES IMPORTANTE NO/ SI	1,000	0,768
39.3 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES DESAGRADABLE SI/ NO	1,000	0,827
39.4 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES ESTRESANTE SI/ NO	1,000	0,791
39.5 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES INÚTIL SI/ NO	1,000	0,902
39.6 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES PELIGROSO SI/ NO	1,000	0,852
39.7 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES ABSURDO SI/ NO	1,000	0,881
40. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE NO DEBERÍA CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS EN LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS	1,000	0,711

41. SI QUISIERA, PODRÍA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS EN LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	1,000	0,718
42. HE PENSADO EN NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	1,000	0,581
43. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN NO QUIEREN QUE CONDUZCA BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	1,000	0,832
44. ESTOY MOTIVADA PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ	1,000	0,781
45. VOY A INTENTAR NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS 6 VECES DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	1,000	0,838
46. CREO QUE PUEDA CONTROLAR EL EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	1,000	0,827
47. EL HECHO DE NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ	1,000	0,790
48. HARÉ UN ESFUERZO PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	1,000	0,735
49. CREO QUE SOY CAPAZ DE NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	1,000	0,743
50. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN TIENEN EXPECTATIVAS DE QUE NO CONDUZCA BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	1,000	0,766
51. NO TENGO DIFICULTADES PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	1,000	0,650
52. INTENTARÉ NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	1,000	0,797

Método de extracción: análisis de componentes principales.

## Varianza total explicada

Componente	Autovalores iniciales			Sumas de extracción de cargas al cuadrado			Sumas de rotación de cargas al cuadrado <sup>a</sup>
	Total	% de varianza	% acumulado	Total	% de varianza	% acumulado	Total
1	13,116	65,582	65,582	13,116	65,582	65,582	11,606
2	1,665	8,326	73,909	1,665	8,326	73,909	10,630
3	,742	3,710	77,618	,742	3,710	77,618	5,047
4	,603	3,015	80,633				
5	,532	2,658	83,291				
6	,447	2,237	85,528				
7	,429	2,146	87,674				
8	,397	1,987	89,661				
9	,308	1,541	91,202				
10	,273	1,363	92,564				
11	,244	1,219	93,784				
12	,222	1,112	94,895				
13	,181	,906	95,802				
14	,175	,873	96,675				
15	,159	,796	97,471				
16	,143	,717	98,188				
17	,117	,584	98,772				
18	,109	,543	99,315				
19	,083	,414	99,729				
20	,054	,271	100,000				

Método de extracción: análisis de componentes principales.

a. Cuando los componentes están correlacionados, las sumas de las cargas al cuadrado no se pueden añadir para obtener una varianza total.

Matriz de estructura			
	Componente		
	1	2	3
45. VOY A INTENTAR NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS 6 VECES DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	0,912	0,638	-0,352
46. CREO QUE PUEDA CONTROLAR EL EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	0,909	0,649	-0,434
52. INTENTARÉ NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	0,888	0,586	-0,334
44. ESTOY MOTIVADA PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ	0,869	0,659	-0,533
49. CREO QUE SOY CAPAZ DE NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	0,861	0,595	-0,439
47. EL HECHO DE NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE DE MÍ	0,859	0,600	-0,599
50. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN TIENEN EXPECTATIVAS DE QUE NO CONDUZCA BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	0,820	0,586	-0,649
48. HARÉ UN ESFUERZO PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	0,819	0,583	-0,157
51. NO TENGO DIFICULTADES PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	0,784	0,625	-0,504
39.5 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES INÚTIL SI/ NO	0,670	0,949	-0,386
39.7 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES ABSURDO SI/ NO	0,621	0,938	-0,338
39.6 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES PELIGROSO SI/ NO	0,598	0,919	-0,292
39.3 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES DESAGRADABLE SI/ NO	0,666	0,905	-0,313
39.4 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES ESTRESANTE SI/ NO	0,605	0,887	-0,291
39.2 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES IMPORTANTE NO/ SI	0,683	0,826	-0,586
39.1 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES DIFÍCIL/ FÁCIL	0,630	0,792	-0,608
43. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN NO QUIEREN QUE CONDUZCA BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	0,746	0,663	-0,791
41. SI QUISIERA, PODRÍA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS EN LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS	0,703	0,646	-0,716
40. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE NO DEBERÍA CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS EN LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS	0,724	0,670	-0,677
42. HE PENSADO EN NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	0,725	0,625	-0,497



## 5.9. OBJETIVO 8

Existe relación entre la norma subjetiva del visionado de anuncios de velocidad y la norma subjetiva de velocidad, por tanto se acepta la hipótesis 8.

Analizamos la relación que existe entre las variables a través del estadístico Phi.

26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS \* 17.LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE DEBO CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD

Tabla cruzada

			17.LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE DEBO CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELO			Total
			Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto	
26	Acuerdo bajo	Recuento	9	2	7	18
		% dentro de 17	18,8%	5,3%	5,7%	8,6%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	11	8	9	28
		% dentro de 17	22,9%	21,1%	7,3%	13,4%
	Acuerdo alto	Recuento	28	28	107	163
		% dentro de 17	58,3%	73,7%	87,0%	78,0%
Total	Recuento	48	38	123	209	
	% dentro de 17	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

## Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	19,491a	4	,001
Razón de verosimilitud	18,320	4	,001
Asociación lineal por lineal	15,065	1	,000
N de casos válidos	209		

a. 2 casillas (22,2%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 3,27.

Existe relación entre los ítems

La fuerza de la relación se cuantifica sobre un 20,8%

## Medidas simétricas

	Valor	Error estándar asintóticoa	Aprox. Sb	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,305		0,001
	V de Cramer	,216		0,001
Ordinal por ordinal	Gamma	,495	,104	3,729
MEdida de acuerdo	Kappa	,181	,052	3,857

N de casos válidos

a. No se supone la hipótesis nula.

b. Utilización del error estándar asintótico que asume la hipótesis nula.

29. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN QUIEREN QUE CONDUZCA DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS \* 17. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE DEBO CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD

Tabla cruzada

		17			Total	
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto		
29	Acuerdo bajo	Recuento	9	3	6	18
		% dentro de 17	18,8%	7,9%	4,9%	8,6%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	12	6	9	27
		% dentro de 17	25,0%	15,8%	7,3%	12,9%
	Acuerdo alto	Recuento	27	29	108	164
		% dentro de 17	56,3%	76,3%	87,8%	78,5%
Total	Recuento	48	38	123	209	
	% dentro de 17	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	20,804a	4	,000
Razón de verosimilitud	19,372	4	,001
Asociación lineal por lineal	18,025	1	,000
N de casos válidos	209		

a. 1 casillas (11,1%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 4,44.

## Medidas simétricas

	Valor	Error estándar asintótico <sup>a</sup>	Aprox. S <sup>b</sup>	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal Phi	,315			0,000
V de Cramer	,223			0,000
Ordinal por ordinal Gamma	,532	,100	4,015	0,000
MEdida de acuerdo Kappa	,169	,050	3,597	0,000
N de casos válidos	209			

a. No se supone la hipótesis nula.

b. Utilización del error estándar asintótico que asume la hipótesis nula.

30. ESTOY MOTIVADA PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO ES LO QUE LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN ESPERAN DE MÍ \* 17.LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE DEBO CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELO

Tabla cruzada

		17			Total	
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto		
30	Acuerdo bajo	Recuento	22	6	18	46
		% dentro de 17	45,8%	15,8%	14,6%	
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	6	12	15	33
		% dentro de 17	12,5%	31,6%	12,2%	15,8%
	Acuerdo alto	Recuento	20	20	90	130
		% dentro de 17	41,7%	52,6%	73,2%	62,2%
Total	Recuento	48	38	123	209	
	% dentro de 17	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

**Pruebas de chi-cuadrado**

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	29,614a	4	,000
Razón de verosimilitud	26,208	4	,000
Asociación lineal por lineal	19,520	1	,000
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 7,66.

**Medidas simétricas**

	Valor	Error estándar asintótico <sup>a</sup>	Aprox. S <sup>b</sup>	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,376		0,000
	V de Cramer	,266		0,000
Ordinal por ordinal	Gamma	,450	,093	4,141
MEdida de acuerdo	Kappa	,267	,057	5,219
N de casos válidos	209			

a. No se supone la hipótesis nula.

b. Utilización del error estándar asintótico que asume la hipótesis nula.

## 5.10. OBJETIVO 9

Existe relación entre la actitud derivada del visionado de los anuncios de velocidad y la actitud de velocidad, por tanto se acepta la hipótesis 9.

25.1 PARA MI, CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS ES \* 16. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONDUCIR POR ENCIMA DEL LÍMITE DE VELOCIDAD

Tabla cruzada

			16			Total
			Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto	
25.1	Acuerdo bajo	Recuento	19	8	25	52
		% dentro de 16	36,5%	29,6%	19,2%	24,9%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	19	5	24	48
		% dentro de 16	36,5%	18,5%	18,5%	23,0%
	Acuerdo alto	Recuento	14	14	81	109
		% dentro de 16	26,9%	51,9%	62,3%	52,2%
Total	Recuento	52	27	130	209	
	% dentro de 16	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

**Pruebas de chi-cuadrado**

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	19,223a	4	,001
Razón de verosimilitud	19,675	4	,001
Asociación lineal por lineal	14,762	1	,000
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 8,83.

**Medidas simétricas**

	Valor	Error estándar asintótico <sup>a</sup>	Aprox. S <sup>b</sup>	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal Phi	,303			0,001
V de Cramer	,214			0,001
Ordinal por ordinal Gamma	,402	,088	4,088	0,000
MEdida de acuerdo Kappa	,148	,049	2,973	0,003
N de casos válidos	209			

a. No se supone la hipótesis nula.

b. Utilización del error estándar asintótico que asume la hipótesis nula.

## 25.7 \* 16. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONDUCIR POR ENCIMA DEL LÍMITE DE VELOCIDAD

Tabla cruzada

		16. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONDUCIR POR ENCIMA DEL LÍMITE DE VELOCIDAD			Total	
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto		
25.7	Acuerdo bajo	Recuento	21	4	11	36
		% dentro de 16. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONDUCIR POR ENCIMA DEL LÍMITE DE VELOCIDAD	40,4%	14,8%	8,5%	17,2%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	12	6	17	35
		% dentro de 16. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONDUCIR POR ENCIMA DEL LÍMITE DE VELOCIDAD	23,1%	22,2%	13,1%	16,7%
	Acuerdo	Recuento	19	17	102	138



alto	% dentro de 16. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONducIR POR ENCIMA DEL LÍMITE DE VELOCIDAD	36,5%	63,0%	78,5%	66,0%
Total	Recuento % dentro de 16. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONducIR POR ENCIMA DEL LÍMITE DE VELOCIDAD	52 100,0%	27 100,0%	130 100,0%	209 100,0%

**Pruebas de chi-cuadrado**

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	34,783a	4	,000
Razón de verosimilitud	32,717	4	,000
Asociación lineal por lineal	33,049	1	,000
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 6,09.

**Medidas simétricas**

	Valor	Error estándar asintótico <sup>a</sup>	Aprox. S <sup>b</sup>	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal Phi	,408			0,000
V de Cramer	,288			0,000
Ordinal por ordinal Gamma	,584	,081	5,360	0,000
MEdida de acuerdo Kappa	,271	,055	5,303	0,000
N de casos válidos	209			

a. No se supone la hipótesis nula.; b. Utilización del error estándar asintótico que asume la hipótesis nula

## 5.11. OBJETIVO 10

Existe relación entre la percepción de control derivada del visionado de anuncios de velocidad y la percepción de control de velocidad, por tanto se acepta la hipótesis 10.

27. SI QUISIERA, PODRÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS \* 18. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD

Tabla cruzada

		18			Total	
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto		
27	Acuerdo bajo	Recuento	7	8	4	19
		% dentro de 18	10,0%	21,1%	4,0%	9,1%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	6	9	3	18
		% dentro de 18	8,6%	23,7%	3,0%	8,6%
	Acuerdo alto	Recuento	57	21	94	172
		% dentro de 18	81,4%	55,3%	93,1%	82,3%
Total	Recuento	70	38	101	209	
	% dentro de 18	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	27,530a	4	,000
Razón de verosimilitud	25,080	4	,000
Asociación lineal por lineal	4,739	1	,029
N de casos válidos	209		

a. 2 casillas (22,2%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 4,44.

Medidas simétricas

		Valor	Error estándar asintóticoa	Aprox. Sb	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,363			0,000
	V de Cramer	0,257			0,000
Ordinal por ordinal	Gamma	,327	0,106	2,802	0,005
Medida de acuerdo	Kappa	,148	0,042	3,696	0,000

a. No se supone la hipótesis nula.

32. CREO QUE PUEDO CONTROLAR EL CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANASNO ESTOY DE ACUERDO /1/2/3/4/5/6/7 ESTOY DE ACUERDO \* 18. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD

Tabla cruzada

		18			Total	
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto		
32	Acuerdo bajo	Recuento	18	7	7	32
		% dentro de 18	25,7%	18,4%	6,9%	15,3%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	6	9	11	26
		% dentro de 18	8,6%	23,7%	10,9%	12,4%
	Acuerdo alto	Recuento	46	22	83	151
		% dentro de 18	65,7%	57,9%	82,2%	72,2%
Total	Recuento	70	38	101	209	
	% dentro de 18	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

## Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	17,595a	4	,001
Razón de verosimilitud	17,261	4	,002
Asociación lineal por lineal	9,990	1	,002
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 6,67.

## Medidas simétricas

	Valor	Error estándar asintótico <sup>a</sup>	Aprox. S <sup>b</sup>	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal Phi	,290			0,001
V de Cramer	,205			0,001
Ordinal por ordinal Gamma	,341	,104	2,996	0,003
MEdida de acuerdo Kappa	,179	,050	3,867	0,000
N de casos válidos	209			

a. No se supone la hipótesis nula.

b. Utilización del error estándar asintótico que asume la hipótesis nula.

33. EL HECHO DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ \* 18. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD

Tabla cruzada

		18			Total	
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto		
33	Acuerdo bajo	Recuento	10	4	4	18
		% dentro de 18	14,3%	10,5%	4,0%	8,6%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	9	6	5	20
		% dentro de 18	12,9%	15,8%	5,0%	9,6%
	Acuerdo alto	Recuento	51	28	92	171
		% dentro de 18	72,9%	73,7%	91,1%	81,8%
Total	Recuento	70	38	101	209	
	% dentro de 18	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	11,950a	4	,018
Razón de verosimilitud	12,301	4	,015
Asociación lineal por lineal	9,591	1	,002
N de casos válidos	209		

a. 1 casillas (11,1%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 3,89.

## Medidas simétricas

		Valor	Error estándar asintótico	Aprox. Sb	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,239			0,018
	V de Cramer	0,169			0,018
Ordinal por ordinal	Gamma	,433	0,114	3,262	0,001
Medida de acuerdo	Kappa	,135	0,042	3,349	0,001

N de casos válidos: 209

a. No se supone la hipótesis nula.

b. Utilización del error estándar asintótico que asume la hipótesis nula.

35. CREO QUE SOY CAPAZ DE CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 18. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD

## Tabla cruzada

			18			Total
			Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto	
35	Acuerdo bajo	Recuento	11	6	9	26
		% dentro de 18	15,7%	15,8%	8,9%	12,4%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	8	9	5	22
		% dentro de 18	11,4%	23,7%	5,0%	10,5%
	Acuerdo alto	Recuento	51	23	87	161
		% dentro de 18	72,9%	60,5%	86,1%	77,0%
Total	Recuento	70	38	101	209	
	% dentro de 18	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

## Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	13,834a	4	,008
Razón de verosimilitud	13,024	4	,011
Asociación lineal por lineal	4,047	1	,044
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 5,37.

## Medidas simétricas

		Valor	Error estándar asintótico <sup>a</sup>	Aprox. S <sup>b</sup>	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,257			0,008
	V de Cramer	0,182			0,008
Ordinal por ordinal	Gamma	,283	0,113	2,356	0,018
MEdida de acuerdo	Kappa	,139	0,047	3,171	0,002

N de casos válidos

209

a. No se supone la hipótesis nula.

b. Utilización del error estándar asintótico que asume la hipótesis nula.

37. NO TENGO DIFICULTADES PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES D VELOCIDAD ESTABLECIDOS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 18. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD

Tabla cruzada

		18			Total	
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto		
37	Acuerdo bajo	Recuento	17	5	8	30
		% dentro de 18	24,3%	13,2%	7,9%	14,4%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	9	8	6	23
		% dentro de 18	12,9%	21,1%	5,9%	11,0%
	Acuerdo alto	Recuento	44	25	87	156
		% dentro de 18	62,9%	65,8%	86,1%	74,6%
Total	Recuento	70	38	101	209	
	% dentro de 18	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	17,308a	4	,002
Razón de verosimilitud	16,773	4	,002
Asociación lineal por lineal	12,605	1	,000
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 6,11.



## Medidas simétricas

		Valor	Error estándar asintótico <sup>a</sup>	Aprox. S <sup>b</sup>	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,288			0,002
	V de Cramer	0,203			0,002
Ordinal por ordinal	Gamma	,430	0,103	3,667	0,000
Medida de acuerdo	Kappa	,187	0,049	4,134	0,000

N de casos válidos

209

a. No se supone la hipótesis nula.

b. Utilización del error estándar asintótico que asume la hipótesis nula.

## 5.12. OBJETIVO 11

Existe relación entre la intención derivada del visionado de anuncios de velocidad y la intención de velocidad, por tanto se acepta la hipótesis 11. Así, la probabilidad de declararse muy de acuerdo con que los anuncios de la DGT hagan que cumpla los límites, aumenta conforme más de acuerdo esté con conducir dentro de los límites de velocidad en las próximas semanas.

28. HE PENSADO EN CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS \* 19. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LA

		19			Total	
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto		
28	Acuerdo bajo	Recuento	14	2	5	21
		% dentro de 19	18,9%	5,3%	5,2%	10,0%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	15	9	5	29
		% dentro de 19	20,3%	23,7%	5,2%	13,9%
	Acuerdo alto	Recuento	45	27	87	159
		% dentro de 19	60,8%	71,1%	89,7%	76,1%
Total	Recuento	74	38	97	209	
	% dentro de 19	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

## Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	23,862a	4	,000
Razón de verosimilitud	24,348	4	,000
Asociación lineal por lineal	17,817	1	,000
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 5,33.

## Medidas simétricas

	Valor	Error estándar asintótico <sup>a</sup>	Aprox. S <sup>b</sup>	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal Phi	,338			0,000
V de Cramer	,239			0,000
Ordinal por ordinal Gamma	,532	,098	4,515	0,000
MEdida de acuerdo Kappa	,192	,045	4,535	0,000
N de casos válidos	209			

a. No se supone la hipótesis nula.

b. Utilización del error estándar asintótico que asume la hipótesis nula.

31. VOY A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 19. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LA

Tabla cruzada

		19			Total	
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto		
31	Acuerdo bajo	Recuento	38	4	6	48
		% dentro de 19	51,4%	10,5%	6,2%	23,0%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	8	13	6	27
		% dentro de 19	10,8%	34,2%	6,2%	12,9%
	Acuerdo alto	Recuento	28	21	85	134
		% dentro de 19	37,8%	55,3%	87,6%	64,1%
Total	Recuento	74	38	97	209	
	% dentro de 19	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

## Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	74,207a	4	,000
Razón de verosimilitud	70,145	4	,000
Asociación lineal por lineal	53,272	1	,000
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 7,11.

## Medidas simétricas

		Valor	Error estándar asintótico <sup>a</sup>	Aprox. S <sup>b</sup>	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	0,596			0,000
	V de Cramer	0,421			0,000
MEdida de acuerdo	Kappa	,416	0,051	8,448	0,000
N de casos válidos		209			

a. No se supone la hipótesis nula.

b. Utilización del error estándar asintótico que asume la hipótesis nula.

	Probabilidad	Error estándar asintótico
Gamma	,705	,064
IC 95%	0,58	0,83

La probabilidad de declararse muy de acuerdo con que los anuncios de la DGT hagan que cumpla los límites, aumenta conforme más de acuerdo esté con conducir dentro de los límites de velocidad en las próximas semanas.

34. HARÉ UN ESFUERZO PARA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 19. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LA

Tabla cruzada

		19			Total	
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto		
34	Acuerdo bajo	Recuento	27	2	7	36
		% dentro de 19	36,5%	5,3%	7,2%	17,2%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	12	9	3	24
		% dentro de 19	16,2%	23,7%	3,1%	11,5%
	Acuerdo alto	Recuento	35	27	87	149
		% dentro de 19	47,3%	71,1%	89,7%	71,3%
Total	Recuento	74	38	97	209	
	% dentro de 19	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	47,635a	4	,000
Razón de verosimilitud	48,095	4	,000
Asociación lineal por lineal	35,354	1	,000
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 6,72.

## Medidas simétricas

	Valor	Error estándar asintótico <sup>a</sup>	Aprox. S <sup>b</sup>	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal Phi	,477			0,000
V de Cramer	,338			0,000
Ordinal por ordinal Gamma	,660	,079	6,313	0,000
MEdida de acuerdo Kappa	,299	,049	6,447	0,000
N de casos válidos	209			

a. No se supone la hipótesis nula.

b. Utilización del error estándar asintótico que asume la hipótesis nula.

38. INTENTARÉ CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES ESTABLECIDOS DE VELOCIDAD DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 19. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LA

Tabla cruzada

			19			Total
			Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto	
38	Acuerdo bajo	Recuento	30	4	4	38
		% dentro de 19	40,5%	10,5%	4,1%	18,2%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	8	9	8	25
		% dentro de 19	10,8%	23,7%	8,2%	12,0%
	Acuerdo alto	Recuento	36	25	85	146
		% dentro de 19	48,6%	65,8%	87,6%	69,9%
Total	Recuento	74	38	97	209	
	% dentro de 19	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

**Pruebas de chi-cuadrado**

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	46,921a	4	,000
Razón de verosimilitud	46,083	4	,000
Asociación lineal por lineal	38,366	1	,000
N de casos válidos	209		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 6,72.

**Medidas simétricas**

	Valor	Error estándar asintótico <sup>a</sup>	Aprox. S <sup>b</sup>	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal Phi	,474			0,000
V de Cramer	,335			0,000
Ordinal por ordinal Gamma	,635	,077	6,243	0,000
MEdida de acuerdo Kappa	,310	,050	6,598	0,000
N de casos válidos	209			

a. No se supone la hipótesis nula.

b. Utilización del error estándar asintótico que asume la hipótesis nula.

## 5.13. OBJETIVO 12

Existe relación entre la norma subjetiva derivada del visionado de anuncios de consumo y la norma subjetiva de consumo, por tanto se acepta la hipótesis 12.

40.LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE NO DEBERÍA CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS EN \* 22. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE NO DEBO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE AL

Tabla cruzada

		22			Total	
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto		
40	Acuerdo bajo	Recuento	13	2	6	21
		% dentro de 22	31,0%	6,5%	4,4%	10,0%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	3	5	3	11
		% dentro de 22	7,1%	16,1%	2,2%	5,3%
	Acuerdo alto	Recuento	26	24	127	177
		% dentro de 22	61,9%	77,4%	93,4%	84,7%
Total	Recuento	42	31	136	209	
	% dentro de 22	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	36,598a	4	,000
Razón de verosimilitud	29,633	4	,000
Asociación lineal por lineal	26,901	1	,000
N de casos válidos	209		

a. 4 casillas (44,4%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 2,63.



## Medidas simétricas

	Valor	Error estándar asintótico <sup>a</sup>	Aprox. S <sup>b</sup>	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,418		0,000
	V de Cramer	,296		0,000
Ordinal por ordinal	Gamma	,665	,092	4,186
MEdida de acuerdo	Kappa	,272	,059	5,810
N de casos válidos	209			

a. No se supone la hipótesis nula.

b. Utilización del error estándar asintótico que asume la hipótesis nula.

43. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN NO QUIEREN QUE CONDUZCA BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS \* 22. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE NO DEBO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE AL

Tabla cruzada

		22			Total	
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto		
43	Acuerdo bajo	Recuento	11	2	2	15
		% dentro de 22	26,2%	6,5%	1,5%	7,2%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	4	5	4	13
		% dentro de 22	9,5%	16,1%	2,9%	6,2%
	Acuerdo alto	Recuento	27	24	130	181
		% dentro de 22	64,3%	77,4%	95,6%	86,6%
Total	Recuento	42	31	136	209	
	% dentro de 22	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

**Pruebas de chi-cuadrado**

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	39,315a	4	,000
Razón de verosimilitud	32,851	4	,000
Asociación lineal por lineal	33,307	1	,000
N de casos válidos	209		

a. 4 casillas (44,4%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 3,29.

**Medidas simétricas**

	Valor	Error estándar asintótico <sup>a</sup>	Aprox. S <sup>b</sup>	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal Phi	,434			0,000
V de Cramer	,307			0,000
Ordinal por ordinal Gamma	,729	,081	4,448	0,000
MEdida de acuerdo Kappa	,270	,057	6,028	0,000
N de casos válidos	209			

a. No se supone la hipótesis nula.

b. Utilización del error estándar asintótico que asume la hipótesis nula.

44.ESTOY MOTIVADA PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS PORQUE ESTO \* 22. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE NO DEBO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE AL

Tabla cruzada

		22			Total	
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto		
44	Acuerdo bajo	Recuento	12	2	5	19
		% dentro de 22	28,6%	6,5%	3,7%	9,1%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	4	4	8	16
		% dentro de 22	9,5%	12,9%	5,9%	7,7%
	Acuerdo alto	Recuento	26	25	123	174
		% dentro de 22	61,9%	80,6%	90,4%	83,3%
Total	Recuento	42	31	136	209	
	% dentro de 22	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	27,189a	4	,000
Razón de verosimilitud	22,138	4	,000
Asociación lineal por lineal	23,084	1	,000
N de casos válidos	209		

a. 4 casillas (44,4%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 3,79.

## Medidas simétricas

	Valor	Error estándar asintótico <sup>a</sup>	Aprox. S <sup>b</sup>	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal Phi	,361			0,000
V de Cramer	,255			0,000
Ordinal por ordinal Gamma	,580	,106	3,626	0,000
MEdida de acuerdo Kappa	,219	,058	4,609	0,000
N de casos válidos	209			

a. No se supone la hipótesis nula.

b. Utilización del error estándar asintótico que asume la hipótesis nula.

50.LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN TIENEN EXPECTATIVAS DE QUE NO CONDUZCA BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DR \* 22. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE NO DEBO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE AL

Tabla cruzada

		22			Total	
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto		
50	Acuerdo bajo	Recuento	10	1	5	16
		% dentro de 22	23,8%	3,2%	3,7%	7,7%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	3	5	5	13
		% dentro de 22	7,1%	16,1%	3,7%	6,2%
	Acuerdo alto	Recuento	29	25	126	180
		% dentro de 22	69,0%	80,6%	92,6%	86,1%
Total	Recuento	42	31	136	209	
	% dentro de 22	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

**Pruebas de chi-cuadrado**

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	26,491a	4	,000
Razón de verosimilitud	21,023	4	,000
Asociación lineal por lineal	18,156	1	,000
N de casos válidos	209		

a. 4 casillas (44,4%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 2,96.

**Medidas simétricas**

	Valor	Error estándar asintótico <sup>a</sup>	Aprox. S <sup>b</sup>	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal Phi	,356			0,000
V de Cramer	,252			0,000
Ordinal por ordinal Gamma	,577	,113	3,336	0,001
MEdida de acuerdo Kappa	,216	,058	4,770	0,000
N de casos válidos	209			

a. No se supone la hipótesis nula.

b. Utilización del error estándar asintótico que asume la hipótesis nula.

## 5.14. OBJETIVO 13

Existe relación entre la actitud derivada del visionado de anuncios de consumo y la actitud de consumo, por tanto se acepta la hipótesis 13.

39.1 PARA MI, EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS ES \* 21. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS

Tabla cruzada

		21			Total	
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto		
39,1	Acuerdo bajo	Recuento	7	4	3	14
		% dentro de 21	16,7%	14,8%	2,1%	6,7%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	7	4	5	16
		% dentro de 21	16,7%	14,8%	3,6%	7,7%
	Acuerdo alto	Recuento	28	19	132	179
		% dentro de 21	66,7%	70,4%	94,3%	85,6%
Total	Recuento	42	27	140	209	
	% dentro de 21	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

## Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	26,258a	4	,000
Razón de verosimilitud	24,700	4	,000
Asociación lineal por lineal	22,866	1	,000
N de casos válidos	209		

a. 4 casillas (44,4%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 2,59.

**Medidas simétricas**

	Valor	Error estándar asintótico <sup>a</sup>	Aprox. S <sup>b</sup>	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,354		0,000
	V de Cramer	,251		0,000
Ordinal por ordinal	Gamma	,662	,087	4,248
MEdida de acuerdo	Kappa	,216	,053	4,688
N de casos válidos	209			

a. No se supone la hipótesis nula.

b. Utilización del error estándar asintótico que asume la hipótesis nula.

Cod39.7 \* 21. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS

Tabla cruzada

		21			Total	
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto		
39,7	Acuerdo bajo	Recuento	10	2	8	20
		% dentro de 21	23,8%	7,4%	5,7%	9,6%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	10	5	8	23
		% dentro de 21	23,8%	18,5%	5,7%	11,0%
	Acuerdo alto	Recuento	22	20	124	166
		% dentro de 21	52,4%	74,1%	88,6%	79,4%
Total	Recuento	42	27	140	209	
	% dentro de 21	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

## Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	27,849a	4	,000
Razón de verosimilitud	25,032	4	,000
Asociación lineal por lineal	22,988	1	,000
N de casos válidos	209		

a. 3 casillas (33,3%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 3,60.

## Medidas simétricas

	Valor	Error estándar asintótico <sup>a</sup>	Aprox. S <sup>b</sup>	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal Phi	,365			0,000
V de Cramer	,258			0,000
Ordinal por ordinal Gamma	,602	,093	4,264	0,000
MEdida de acuerdo Kappa	,229	,057	4,618	0,000
N de casos válidos	209			

a. No se supone la hipótesis nula.

b. Utilización del error estándar asintótico que asume la hipótesis nula.



## 5.15. OBJETIVO 14

Existe relación entre la percepción de control derivada del visionado de anuncios de consumo y la percepción de control de consumo.

41. SI QUISIERA, PODRÍA NO CONducIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS EN LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 23. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA EVITAR CONducIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS

Tabla cruzada

		23			Total	
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto		
41	Acuerdo bajo	Recuento	11	1	6	18
		% dentro de 23	19,6%	3,7%	4,8%	8,6%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	6	7	3	16
		% dentro de 23	10,7%	25,9%	2,4%	7,7%
	Acuerdo alto	Recuento	39	19	117	175
		% dentro de 23	69,6%	70,4%	92,9%	83,7%
Total	Recuento	56	27	126	209	
	% dentro de 23	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	31,028a	4	,000
Razón de verosimilitud	26,672	4	,000
Asociación lineal por lineal	16,169	1	,000
N de casos válidos	209		

a. 2 casillas (22,2%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 3,75.

## Medidas simétricas

	Valor	Error estándar asintótico <sup>a</sup>	Aprox. S <sup>b</sup>	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal Phi	,385			0,000
V de Cramer	,272			0,000
Ordinal por ordinal Gamma	,571	,104	3,881	0,000
MEdida de acuerdo Kappa	,234	,054	5,220	0,000
N de casos válidos	209			

a. No se supone la hipótesis nula.

b. Utilización del error estándar asintótico que asume la hipótesis nula.

46. CREO QUE PUEDA CONTROLAR EL EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 23. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS

Tabla cruzada

		23			Total	
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto		
46	Acuerdo bajo	Recuento	10	4	4	18
		% dentro de 23	17,9%	14,8%	3,2%	8,6%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	8	5	5	18
		% dentro de 23	14,3%	18,5%	4,0%	8,6%
	Acuerdo alto	Recuento	38	18	117	173
		% dentro de 23	67,9%	66,7%	92,9%	82,8%
Total	Recuento	56	27	126	209	
	% dentro de 23	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

**Pruebas de chi-cuadrado**

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	23,313a	4	,000
Razón de verosimilitud	22,943	4	,000
Asociación lineal por lineal	18,884	1	,000
N de casos válidos	209		

a. 2 casillas (22,2%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 3,28.

**Medidas simétricas**

	Valor	Error estándar asintótico <sup>a</sup>	Aprox. S <sup>b</sup>	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal	Phi	,334		0,000
	V de Cramer	,236		0,000
Ordinal por ordinal	Gamma	,590	,094	4,287
MEdida de acuerdo	Kappa	,211	,051	4,660
N de casos válidos	209			

a. No se supone la hipótesis nula.

b. Utilización del error estándar asintótico que asume la hipótesis nula.

47. EL HECHO DE NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS DEPENDE TOTALMENTE DE MÍ \*  
23. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS

Tabla cruzada

			23			Total
			Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto	
47	Acuerdo bajo	Recuento	8	1	3	12
		% dentro de 23	14,3%	3,7%	2,4%	5,7%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	9	5	4	18
		% dentro de 23	16,1%	18,5%	3,2%	8,6%
	Acuerdo alto	Recuento	39	21	119	179
		% dentro de 23	69,6%	77,8%	94,4%	85,6%
Total	Recuento	56	27	126	209	
	% dentro de 23	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

## Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	23,823a	4	,000
Razón de verosimilitud	22,419	4	,000
Asociación lineal por lineal	19,256	1	,000
N de casos válidos	209		

a. 3 casillas (33,3%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 2,50.

## Medidas simétricas

	Valor	Error estándar asintótico <sup>a</sup>	Aprox. S <sup>b</sup>	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal Phi	,338			0,000
V de Cramer	,239			0,000
Ordinal por ordinal Gamma	,636	,100	4,063	0,000
MEdida de acuerdo Kappa	,194	,049	4,634	0,000
N de casos válidos	209			

a. No se supone la hipótesis nula.

b. Utilización del error estándar asintótico que asume la hipótesis nula.

49. CREO QUE SOY CAPAZ DE NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 23. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS

Tabla cruzada

		23. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL/DROGAS			Total	
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto		
49	Acuerdo bajo	Recuento	12	2	2	16
		% dentro de 23	21,4%	7,4%	1,6%	7,7%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	3	7	3	13
		% dentro de 23	5,4%	25,9%	2,4%	6,2%
	Acuerdo alto	Recuento	41	18	121	180
		% dentro de 23	73,2%	66,7%	96,0%	86,1%
Total	Recuento	56	27	126	209	
	% dentro de 23	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

**Pruebas de chi-cuadrado**

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	43,555 <sup>a</sup>	4	,000
Razón de verosimilitud	35,419	4	,000
Asociación lineal por lineal	23,972	1	,000
N de casos válidos	209		

a. 4 casillas (44,4%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 1,68.

**Medidas simétricas**

	Valor	Error estándar asintótico <sup>a</sup>	Aprox. S <sup>b</sup>	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal Phi	,457			0,000
V de Cramer	,323			0,000
Ordinal por ordinal Gamma	,654	,089	4,378	0,000
MEdida de acuerdo Kappa	,270	,054	6,279	0,000
N de casos válidos	209			

a. No se supone la hipótesis nula.

b. Utilización del error estándar asintótico que asume la hipótesis nula.

51. NO TENGO DIFICULTADES PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 23. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS

Tabla cruzada

		23. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS			Total	
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto		
51	Acuerdo bajo	Recuento	10	1	7	18
		% dentro de 23	17,9%	3,7%	5,6%	8,6%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	8	6	5	19
		% dentro de 23	14,3%	22,2%	4,0%	9,1%
	Acuerdo alto	Recuento	38	20	114	172
		% dentro de 23	67,9%	74,1%	90,5%	82,3%
Total	Recuento	56	27	126	209	
	% dentro de 23	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	20,765 <sup>a</sup>	4	,000
Razón de verosimilitud	19,158	4	,001
Asociación lineal por lineal	12,890	1	,000
N de casos válidos	209		

a. 3 casillas (33,3%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 2,33.

## Medidas simétricas

	Valor	Error estándar asintótico <sup>a</sup>	Aprox. S <sup>b</sup>	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal Phi	,315			0,000
V de Cramer	,223			0,000
Ordinal por ordinal Gamma	,514	,111	3,501	0,000
Medida de acuerdo Kappa	,194	,053	4,277	0,000
N de casos válidos	209			

a. No se supone la hipótesis nula. b. Utilización del error estándar asintótico que asume la hipótesis nula.

## 5.16. OBJETIVO 15

Existe relación entre la intención derivada del visionado de anuncios de consumo y la intención de consumo.

42. HE PENSADO EN NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS \* 24. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS

Tabla cruzada

		24			Total	
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto		
42	Acuerdo bajo	Recuento	8	2	5	15
		% dentro de 24	14,5%	7,4%	3,9%	7,2%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	7	6	3	16
		% dentro de 24	12,7%	22,2%	2,4%	7,7%
	Acuerdo alto	Recuento	40	19	119	178
		% dentro de 24	72,7%	70,4%	93,7%	85,2%
Total	Recuento	55	27	127	209	
	% dentro de 24	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	



**Pruebas de chi-cuadrado**

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	22,780a	4	,000
Razón de verosimilitud	21,115	4	,000
Asociación lineal por lineal	13,419	1	,000
N de casos válidos	209		

a. 2 casillas (22,2%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 3,11.

**Medidas simétricas**

	Valor	Error estándar asintótico <sup>a</sup>	Aprox. S <sup>b</sup>	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal    Phi	,330			0,000
V de Cramer	,233			0,000
Ordinal por ordinal    Gamma	,561	,106	3,732	0,000
MEdida de acuerdo    Kappa	,199	,051	4,571	0,000
N de casos válidos	209			

a. No se supone la hipótesis nula.

b. Utilización del error estándar asintótico que asume la hipótesis nula.

45. VOY A INTENTAR NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS 6 VECES DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 24. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS

Tabla cruzada

		24			Total	
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto		
45	Acuerdo bajo	Recuento	11	3	3	17
		% dentro de 24	20,0%	11,1%	2,4%	8,1%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	7	5	6	18
		% dentro de 24	12,7%	18,5%	4,7%	8,6%
	Acuerdo alto	Recuento	37	19	118	174
		% dentro de 24	67,3%	70,4%	92,9%	83,3%
Total	Recuento	55	27	127	209	
	% dentro de 24	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	25,052a	4	,000
Razón de verosimilitud	23,910	4	,000
Asociación lineal por lineal	22,076	1	,000
N de casos válidos	209		

a. 2 casillas (22,2%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 2,96.

**Medidas simétricas**

	Valor	Error estándar asintótico <sup>a</sup>	Aprox. S <sup>b</sup>	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal Phi	,346			0,000
V de Cramer	,245			0,000
Ordinal por ordinal Gamma	,611	,094	4,269	0,000
MEdida de acuerdo Kappa	,223	,052	4,951	0,000
N de casos válidos	209			

a. No se supone la hipótesis nula.

b. Utilización del error estándar asintótico que asume la hipótesis nula.

48. HARÉ UN ESFUERZO PARA NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 24. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS

**Tabla cruzada**

		24			Total	
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto		
48	Acuerdo bajo	Recuento	12	1	7	20
		% dentro de 24	21,8%	3,7%	5,5%	9,6%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	4	5	5	14
		% dentro de 24	7,3%	18,5%	3,9%	6,7%
	Acuerdo alto	Recuento	39	21	115	175
		% dentro de 24	70,9%	77,8%	90,6%	83,7%
Total	Recuento	55	27	127	209	
	% dentro de 24	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

**Pruebas de chi-cuadrado**

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	20,783a	4	,000
Razón de verosimilitud	17,614	4	,001
Asociación lineal por lineal	12,594	1	,000
N de casos válidos	209		

a. 2 casillas (22,2%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 3,41.

**Medidas simétricas**

	Valor	Error estándar asintótico <sup>a</sup>	Aprox. S <sup>b</sup>	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal Phi	,315			0,000
V de Cramer	,223			0,000
Ordinal por ordinal Gamma	,491	,120	3,120	0,002
MEdida de acuerdo Kappa	,194	,055	4,259	0,000
N de casos válidos	209			

a. No se supone la hipótesis nula.

b. Utilización del error estándar asintótico que asume la hipótesis nula.

52. INTENTARÉ NO CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \* 24. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR EVITAR CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS

Tabla cruzada

		24			Total	
		Acuerdo bajo	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Acuerdo alto		
52	Acuerdo bajo	Recuento	12	2	4	18
		% dentro de 24	21,8%	7,4%	3,1%	8,6%
	Ni acuerdo, ni desacuerdo	Recuento	5	5	3	13
		% dentro de 24	9,1%	18,5%	2,4%	6,2%
	Acuerdo alto	Recuento	38	20	120	178
		% dentro de 24	69,1%	74,1%	94,5%	85,2%
Total	Recuento	55	27	127	209	
	% dentro de 24	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	20,783a	4	,000
Razón de verosimilitud	17,614	4	,001
Asociación lineal por lineal	12,594	1	,000
N de casos válidos	209		

a. 2 casillas (22,2%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 3,41.

## Medidas simétricas

	Valor	Error estándar asintótico <sup>a</sup>	Aprox. S <sup>b</sup>	Aprox. Sig.
Nominal por Nominal Phi	,374			0,000
V de Cramer	,265			0,000
Ordinal por ordinal Gamma	,643	,096	4,221	0,000
MEdida de acuerdo Kappa	,237	,053	5,349	0,000
N de casos válidos	209			

a. No se supone la hipótesis nula.

b. Utilización del error estándar asintótico que asume la hipótesis nula.

**TERCERA PARTE**  
**DISCUSIÓN Y**  
**CONCLUSIONES**





**CAPÍTULO VI.**  
**Discusión y Conclusiones**



## CAPÍTULO VI. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES.

En este capítulo se abordan las conclusiones de la investigación y la discusión de los resultados alcanzados. Para ello, nos vamos a centrar en dos grandes temáticas. Una centrada en la teoría de la acción razonada y planificada, y otra, en las posibles variables que influyen en la conducción bajo los efectos del alcohol y/o drogas y en el exceso de velocidad. Una vez expuestas las conclusiones, se presentan brevemente otras teorías de la psicología social que podrían ayudar a explicar de modo más completo el comportamiento ante la seguridad vial. Finalmente, se indican las futuras líneas de investigación derivadas de esta Tesis.

La teoría de la acción razonada y su extensión de la acción planificada, tal y como se ha expuesto en esta tesis, es una buena predictora de la conducta. La predicción de la conducta se basa en las creencias (creencias personales y creencias sociales), la actitud hacia la conducta y la norma subjetiva. Estas creencias influyen en la intención que dará lugar a una determinada conducta. Hasta aquí predice la teoría de la acción razonada.

La teoría de la acción planificada añade una variable más que es el control percibido.

La teoría de la acción planificada establece que la intención para realizar una determinada conducta depende de la actitud hacia esa conducta, de la norma subjetiva y del control percibido. Por tanto, la intención es el resultado de la actitud, más la norma subjetiva más el control percibido por la persona.

En base a esta teoría se ha intentado predecir la intención para la conducta en seguridad vial, en concreto, para respetar o no la velocidad y para consumir o no alcohol y drogas si se conduce. La teoría de la acción planificada se ha mostrado buena predictora en todos y cada uno de sus factores para la variable velocidad. Para la variable alcohol y drogas ha resultado buena predictora para tres de los cuatro factores. En este caso la actitud y la intención están claramente diferenciadas por los entrevistados; sin embargo, la norma subjetiva y la

percepción de control se agrupan en un único factor, pudiendo deberse esta situación a que los jóvenes asumen como propias las normas y su capacidad de controlar la situación.

De la muestra de edad estudiada nos encontramos que más de la mitad de los entrevistados, el 58,4%, reconoce conducir con exceso de velocidad. En cuanto a la conducción bajo los efectos del alcohol y drogas, al menos, un 83,5% reconoce no haberlo hecho nunca. Sin embargo, el resto reconoce haberlo hecho, ya sea esporádicamente o usualmente. Quizá la explicación estribe en la objetividad de la medición de la velocidad mientras que el consumo de alcohol y drogas, aunque también se mide, tiene un componente subjetivo para los entrevistados, siendo también socialmente menos aceptado y más rechazado, especialmente en un ámbito académico.

La variable edad no se correlaciona con la conducta planificada. Todos se comportan de la misma manera. La conducta no se relaciona con la franja de edad estudiada. Cuando analizamos si existen diferencias en cuanto al sexo en actitud, percepción de control, norma subjetiva e intención nos encontramos que existen diferencias significativas entre los hombres y mujeres. Las mujeres se muestran más prudentes que los hombres, tal y como indican las estadísticas de la DGT, tanto en lo referente a la velocidad como al consumo al volante.

No se encuentran diferencias significativas en función de la frecuencia de conducción en cuanto a la velocidad y consumo de alcohol y drogas, en la mayoría de los supuestos estudiados.

Tampoco se encuentran diferencias en función del número de traslados en fin de semana en actitud, percepción de control y velocidad respecto a los límites de velocidad en casi ninguno de los casos considerados.

Respecto al número de accidentes sufridos por consumo de alcohol y/o drogas en cuanto a la conducta planificada no existen diferencias; sin embargo, sí las hemos encontrado en cuanto a la velocidad tanto en la actitud como en la intención de comportamiento.

Un dato significativo que arroja esta tesis es sobre la importancia de la publicidad de la DGT. El número de anuncios vistos no influye en la conducta planificada para respetar los límites de velocidad y tampoco sobre el consumo de alcohol y /o drogas, en ninguna de sus dimensiones.

Un resultado significativo es la relación que existe entre la norma subjetiva del visionado de anuncios de velocidad y la norma subjetiva de velocidad. También existe relación entre la actitud derivada del visionado de los anuncios de velocidad y la actitud de velocidad.

Nos encontramos que también existe relación entre la percepción de control derivada del visionado de anuncios de velocidad y la percepción de control de velocidad. Así como existe relación entre la intención derivada del visionado de anuncios de velocidad y la intención de velocidad. También existe relación entre la norma subjetiva derivada del visionado de anuncios de consumo y la norma subjetiva de consumo, entre la actitud derivada del visionado de anuncios de consumo y la actitud de consumo, entre la percepción de control derivada del visionado de anuncios de consumo y la percepción de control de consumo y entre la intención derivada del visionado de anuncios de consumo y la intención de consumo. Por tanto, se considera que las campañas de publicidad sobre exceso de velocidad y consumo de alcohol y drogas desarrolladas por la DGT mejoran la conducta planificada de los adultos hacia la seguridad vial.

La teoría de la acción planificada se replica para sus cuatro factores respecto a la velocidad: intención: 57,957%, actitud: 7,852%, norma subjetiva: 7,108% y control percibido: 4,399%, siendo la fiabilidad de cada una de las escalas superior a 0,837 en todos los casos, por lo que es aceptable. En este caso la intención de comportamiento es la que más peso específico tiene en la escala. Esto puede explicarse por el hecho de que la intención de no sobrepasar los límites de velocidad es muy importante para los entrevistados; si bien muchos admiten haber sobrepasado los límites en muchas ocasiones.

La teoría de la acción planificada respecto al consumo de alcohol y drogas se cumple para la intención y para la actitud. La norma subjetiva y el control percibido se agrupan en un único factor. Igual que en el caso anterior, la intención de comportamiento es lo más importante en la conducta planificada de los sujetos entrevistados.

La diferencia que se manifiesta entre la variable velocidad, y consumo de alcohol y drogas se puede explicar, entre otras, desde la psicología social por los procesos de atribución, por los estereotipos, por la atracción y relaciones interpersonales, la motivación, por la influencia social, por la influencia de los

grupos o por las relaciones entre grupos, por los prejuicios sociales, por las conductas colectivas o por variables de personalidad, entre otras. A continuación se exponen brevemente cada una de estas teorías que también explican la conducta.

#### PROCESOS DE ATRIBUCIÓN

De acuerdo con Morales (2007) los procesos de atribución han sido explicados por la teoría de Heider, la de Jones y Davis, la de Kelley, la de Jones y Nisbett, entre otras.

En general, las teorías centradas en la atribución indican que los sucesos que nos ocurren en nuestra vida diaria no pueden ser predecibles en su totalidad. Esto es debido a que algunos de los sucesos nos generan conflictos de tipo cognitivo interno, en el sentido de que no confirman las expectativas o incluyen elementos que no se han tenido en cuenta. Para superar esta disidencia se ponen en marcha mecanismos en los que la persona intenta dar respuesta al por qué. Es posible que cuando las personas se sitúan en el consumo de alcohol y drogas se activen procesos de atribución que intenten dar explicación a la parte no predecible de la conducta.

Según la teoría de Heider las personas tienden a creer que un suceso se explica cuándo se ha resuelto el por qué. Para resolver el por qué se recurre a un tipo de reglas que Heider denominó reglas de la psicología ingenua de la acción. Podemos imaginar que cuando alguien consume alcohol y drogas también se ponen en marcha las reglas de la psicología ingenua. La persona evalúa la situación y llega a un punto de la evaluación en el que cree que ha encontrado una causa que lo explica. Heider dirá que existen causas internas y externas. Cuando la persona se apoya en causas internas está evaluando en función de una disposición o actitud personal y cuando lo hace en las externas lo hace en función de la situación o características del ambiente. Se realizarán atribuciones internas cuando la persona ve con total probabilidad el poder realizar una conducta. Pero cuando esto no es así, cuando supera la capacidad de la persona para realizar una conducta o no desea realizarla, es cuando entran en juego los procesos atributivos externos (Morales, 1999).

Jones y Davis, en la teoría de las inferencias, se centraron en la explicación de las causas internas que llevan a las personas a realizar una conducta determinada. Para que se dé una inferencia de una situación debe existir una condición previa que es la intención y habrá que tener en cuenta, además los efectos y las expectativas. Puede suceder que cuando una persona observa a otra que realiza una conducta que va contra la norma (conducir habiendo consumido alcohol y drogas) se incrementa la inferencia. Es decir, cuando se ha visto a una persona conduciendo bajo los efectos del alcohol y drogas se pueden realizar dos tipos de inferencias: individuales y categoriales. Las categoriales hacen referencia al conocimiento que se posee de la persona en su vinculación al grupo social al que pertenece. De esta manera, es posible que si se ha visto con anterioridad a personas con relevancia en el grupo social se desconfirman las expectativas negativas sobre conducir bajo los efectos del alcohol y drogas (Morales, 1999).

En el sentido de los autores anteriores Kelley, en su modelo de coartación, indica que además de lo anterior, las personas antes de realizar una atribución tienen en cuenta un conjunto de situaciones en diversos momentos y comparan las conductas. De esta manera, el observador realiza tres acciones diferentes: el consenso, la distintividad y la consistencia (Morales, 1999). Un observador entenderá que existe consenso cuando la mayoría de las personas respondan a un estímulo concreto de la misma manera. La distintividad aparecerá cuando se actúe de forma distinta al resto y cuando una persona actúa siempre bajo el mismo patrón aparecerá la consistencia. Consenso, distintividad y consistencia tienen para la persona un valor que va de positivo a negativo, entremezclándose los tres. El resultado final dependerá de la valoración positiva/negativa que se realice. Si el consenso, la distintividad y la consistencia son positivos esto explicaría la conducta de la persona. Si el consenso y la distintividad son bajos y la consistencia es alta se realizará una atribución a la persona observada. Si el consenso y la consistencia son bajos y la distintividad es alta la atribución se realizará a la situación

#### LA INFLUENCIA DE LOS ESTEREOTIPOS Y LOS PREJUICIOS

Un estereotipo es básicamente un concepto que se sitúa entre lo psicológico y lo social. Los estereotipos son resistentes al cambio y, en ocasiones, no se

vinculan acertadamente con la realidad observable. Un estereotipo se puede mantener a pesar de contravenir una regla. Esto explicaría las diferencias encontradas entre la velocidad y el alcohol y drogas. Si un estereotipo amenaza al grupo se levantan expectativas negativas. Los individuos de las edades de la muestra están muy influenciados por el grupo y sus estereotipos. Si el grupo considera que consumir alcohol y drogas es una forma adecuada de divertirse, o que no afecta rotundamente a la conducción, la persona conducirá bajo los efectos del alcohol y/o drogas para no romper el estereotipo. Esto se realizará para no romper la imagen personal tal y como indica Campbell en su teoría de los estereotipos (Morales, 2007). El estereotipo entendido de esta manera es una defensa de la posición social.

El estereotipo sirve de filtro y defensa en la percepción de una realidad como es el consumo de alcohol y drogas. Por la información que se recibe, la publicidad que presenta la DGT y otros organismos públicos es fácil deducir que no debe conducir bajo los efectos del alcohol y/o drogas. Una forma de respaldar la conducta la resuelven las teorías centradas en los estereotipos. Parece que el estereotipo no es válido para la velocidad pero si puede ser muy influyente en el caso del alcohol y drogas. Además, los estereotipos están muy vinculados a los prejuicios. Si se conjuntan prejuicios personales con los prejuicios sociales, la muestra analizada entiende que es correcto conducir bajo los efectos del alcohol y/o drogas, o por lo menos es tan malo como se les propone.

Cuando a la persona le surge un conflicto de intereses o de su propia identidad en el grupo opta por la conducta aceptada en el grupo.

El prejuicio ha estado siempre presente en la historia de la humanidad. Se vincula a la parte afectiva de la persona (Molero, 2007). Las diferentes teorías sobre el prejuicio se sitúan en los aspectos más cognitivos, en las personalidades autoritarias, en los aspectos interpersonales o sociales. El prejuicio se basa en el manejo de la impresión y en la ambivalencia. En numerosas ocasiones el prejuicio sirve a la persona para conservar la autoestima. Son los sesgos cognitivos asociados al prejuicio los que hacen que se categorice. Los estudios sobre aculturación explican la influencia que tienen el prejuicio en la cultura. Cuando esto lo trasladamos a las actitudes de las personas y en, concreto, al consumo de alcohol y drogas nos encontramos que el consumo de alcohol está mejor visto que



el de drogas. Por ello, no es difícil encontrar conductores que cojan un vehículo bajo el efecto del alcohol (Molero, 2007).

#### LA ATRACCIÓN

También es posible explicar las diferencias de comportamiento entre la velocidad y el consumo de alcohol y drogas por la atracción frente a personas concretas, por las relaciones interpersonales que se establecen. La afiliación es una tendencia de toda persona a buscar la compañía de otras personas. Pudiera ser que cuando se pone en juego la afiliación con determinadas personas, una persona determinada opte por una conducta que vaya contra la norma. En estas edades puede primar estar a bien con las personas, no perderlas emocionalmente y que se opte por poner en riesgo la seguridad vial. La afiliación hace que se establezcan vínculos muy fuertes entre las personas, sobre todo, si se ven de forma regular. La afiliación está muy ligada a la atracción (Morales, 2007) y en estas edades es posible que tengan un peso específico importante.

#### LA MOTIVACIÓN

Otro componente que ha podido influir en marcar las diferencias ha podido ser la motivación. Los estados de ánimo, los afectos, los sentimientos están presentes en la toma de decisiones. En este sentido las aportaciones de Lazarus, de Scherer, de Frijda o de Weiner resultan interesantes para conocer cómo las emociones interfieren en las evaluaciones favorables/desfavorables. También cómo se ven mediatizadas por los estados afectivos, por el contexto social y por el papel que representan los otros (Fernández y Carrera, 2007).

#### LA INFLUENCIA SOCIAL

Ante un determinado mensaje las personas proceden adhiriéndose racionalmente o dejándose llevar por quién lo dice, cómo lo dice, cuándo lo dice. Esto respondería al modelo de la influencia social de Petty y Cacioppo, el modelo de probabilidad de elaboración, ya citado en esta tesis.

Los estudios sobre la influencia social ponen de manifiesto la capacidad que existe para condicionar a las personas a responder de una determinada manera

mediante el principio de reciprocidad, de escasez, o el de validez. Básicamente estos principios se descansan en el modelo de tratar a las demás personas como nos tratan a nosotros, valorar de forma más positiva lo que resulta más complicado de conseguir, o la tendencia a realizar lo que observamos en los demás. Es el principal de la simpatía: “La tendencia del ser humano a hacer lo que desea la gente a la que queremos o que nos gusta” (Morales, 2007, p.187). También funcionamos mediante el principio de autoridad mediante el cual se acata la decisión del líder.

Dentro de la influencia social tienen una especial fuerza las conductas colectivas. Las conductas colectivas se basan en relaciones conductuales no provocadas entre diversos individuos y grupos. Hay una parte de las conductas colectivas que se asientan en los rumores. Si por medio de whatsapp, Internet etc. se propaga que no va a existir un control de alcoholemia y drogas existe mayor probabilidad de que se conduzca bajo los efectos del alcohol y/o drogas (Morales, 2007). El rumor se convierte en una verdad que influye en la evaluación y en la actitud. La velocidad puede no comportarse así dado que la DGT tienen radares fijos que pueden ser conocidos, controles de velocidad que están avisados mediante señales y un número pequeño de radares móviles. La concienciación hacia la velocidad puede ser mayor, por la presencia de los mecanismos anteriores mientras que el control de alcohol y drogas es más aleatoria y menor.

#### LA PERSONALIDAD

Muchos son los estudios que se han descrito sobre la personalidad del consumidor de alcohol. Destacan los de Valentina Rivas, Carlos Manuel Rodríguez, M<sup>a</sup> Rosana Arias, Laura Carrillo, Esmeralda Zetina y Rafael González (2017) sobre el alcoholismo y los trastornos mentales o los trabajos de Miguel Ángel Carretero, sobre el perfil psicopatológico de los dependientes alcohólicos, entre otros. En estos estudios se pone de manifiesto la relación existente entre las alteraciones cognitivas y de personalidad presentes en un elevado número de personas que consumen alcohol y/o drogas (Castillo, Gómez, Ramírez, y López, 2016). Estos estudios también apuntan como estar bajo los efectos del alcohol y/o drogas disminuye en la persona la percepción de riesgo.

#### TEORÍA DE LA DISONANCIA COGNITIVA

Por último, desde la psicología social la diferencia entre la velocidad y el alcohol y/o drogas podría explicarse por la teoría de la disonancia cognitiva. Es posible que el alcohol y/o drogas respondan mejor a dicha teoría.

La teoría de la disonancia cognitiva de Festinger es una de las más aplicadas en el campo de la psicología social para explicar el cambio de actitudes. Festinger indica que “las personas se exponen voluntariamente a la información que está de acuerdo con sus creencias y con su conducta, procurando evitar aquella información que les pudiera poner en cuestión la forma de vivir o pensar” (López, 2007, p. 517). Lo que propugna la teoría de la disonancia cognitiva junto con todo lo anterior es probable que prediga mejor la variable alcohol y/o drogas.

Finalmente, consideramos que es preciso destacar que la teoría de la conducta planificada es adecuada para estudiar la seguridad vial. Así, las intenciones de comportamiento y las actitudes son las variables clave a tener en cuenta, mientras que las normas subjetivas y el control percibido pueden integrarse en un solo constructo cuando el individuo desea integrarse en el grupo y ser aceptado socialmente. Por tanto, para obtener una mejor predicción del comportamiento este planteamiento debe completarse con otras teorías de la psicología social.

#### FUTURAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN

Las futuras líneas de investigación que se proponen son, en primer lugar, ampliar la muestra en cuanto al número de personas e incluir de otras Comunidades Autónomas, lo que nos permitiría generalizar los resultados aquí obtenidos.

Sería conveniente dadas las diferencias obtenidas en cuanto a velocidad y a alcohol y/o drogas aplicar para esta variable última diferentes teorías de la psicología social que pueden aportar luz. En concreto, se podría aplicar la teoría de Heider sobre la atribución para conocer el estilo atribuciones de la velocidad y del alcohol y/ o drogas. Igualmente se podría estudiar la influencia de los estereotipos de la teoría de Tajfel y la influencia de los prejuicios.

También resultaría interesante conocer el papel que tiene en las evaluaciones la atracción o las relaciones interpersonales de los grupos.

La influencia social siempre está presente y resultaría provechoso conocer cómo actúa dicha influencia desde la teoría de Petty y Cacioppo.

Otras cuestiones que se podrían abordar en investigaciones futuras son la influencia de las variables de personalidad, patologías duales etc. en las variables estudiadas.

# **BIBLIOGRAFÍA**



## BIBLIOGRAFÍA

- Arnau, L., Filella, G., Jariot, M., y Capdevila J. (2011). Evaluación de un programa de cambio de actitudes con preconductores para prevenir los accidentes de tráfico provocados por el alcohol en Cataluña. *Adicciones* 23(3), pp. 257-265.
- Azjen, I. & Fishbein, M. (1974). *Factors influencing intentions and the intention behavior relation*. New York: Human Relations.
- Bassat, L. (2001). *El libro rojo de la publicidad. (Ideas que mueven montañas)*. Barcelona: Debolsillo.
- Berger, K. S. (2009): Adulthood: early development: biosocial. In K. S. Berger, *Psychology of development. Adulthood and aging*, pp. 5-6. Madrid: Panamericana.
- Briñol, P., Horcajo, J., Becerra, A., Falces, C. y Becerra, B. (2009). Equilibrium cognitive implicit. *Psicothema*, 15(39), pp. 375-380.
- Carpi, A. y Breva, A. (2001). The prediction of behavior through the constructs that integrate the Theory of Planned Action. *Revista Electrónica de Motivación y Emoción*, 4(7), 420-439.
- Costa, J. (1993). Reinventing advertising. In Fundesco, *Reflections from the social sciences*, p.13. Madrid: Fundesco.
- Cuesta, U. (2000). *Social psychology of communication*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.

- Cuesta, U. (2009). *Comunicación y salud: Avances en modelos y estrategias de intervención*. Madrid: Complutense.
- DGT (2005). Plan estratégico de seguridad vial 2005-2008. Recuperado de [http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/estrategico-seguridad-vial-2005-2008/doc/estrategico\\_2005\\_2008\\_006.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/estrategico-seguridad-vial-2005-2008/doc/estrategico_2005_2008_006.pdf)
- DGT (2011). Plan estratégico de seguridad vial 2011-2020. Recuperado de [http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos\\_2011-2020/](http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos_2011-2020/)
- DGT (2013). Plan de investigación en seguridad vial y movilidad 2013-2016.
- DGT (2014). La velocidad. Recuperado el 2 de febrero de 2017 de [http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo\\_recursos/didacticos/did\\_adultas/velocidad.pdf](http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/velocidad.pdf)
- DGT (2016): Revista DGT, <http://www.dgt.es/revista/num240/mobile/index.html>
- DGT (2017) Balance de accidentes. Recuperado el 10 de enero de 2017 <http://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2017/01ENERO/0103balance-accidentes-2016.shtml#.WTvY1lIry1s>
- DGT (2017). Balance de seguridad vial 2016. [Comunicado prensa]. Recuperado de <http://www.dgt.es/Galerias/prensa/2017/01/NP-Balance-2016-siniestralidad-vial-DGT.pdf>
- DGT (2017). Balance de seguridad vial 2016. (2017). [online] Disponible en: <http://www.dgt.es/Galerias/prensa/2017/01/NP-Balance-2016-siniestralidad-vial-DGT.pdf> [16 abril 2017].
- Díaz, D. (2013). Cognición social sobre el yo y sobre los otros: una perspectiva neurocientífica. *Revista de psicología social*, 28(3), 285-297.



- Eiser, J.R. (1989). Actitudes cognición y conducta interpersonales. En J.R. Eiser *Psicología social: actitudes, cognición y conducta social*, pp.58-64. Madrid: Pirámide.
- Gaona, C. y Martínez, E. (2009). Análisis de género de las campañas de publicidad de la Dirección General de Tráfico. *Icono 14*, 7(2),195-213.
- García, M. (2001). *Publicidad institucional: El estado anunciante*. Málaga: Universidad de Málaga.
- Huéscar, E., J. Rodríguez-Marin, Cervelló, E. y Moreno-Murcia, J.A. (2014). Teoría de la acción planeada y tasa de ejercicio percibida: un modelo predictivo en estudiantes adolescentes de educación física. *Anales de psicología*, 30(2), 9-17.
- Lasswell, H. D. y Kaplan, A. (2014). *Power and Society*. London: Transaction Publishers.
- Ligarcio, J.I. (2015). El consumo de sustancias en la conducción de vehículos, reflexiones y aproximaciones. *Revista española de drogodependencias*, 79(2), 5-15.
- López-Saez, M. (2003). Actitudes, formación y cambio. En M. López-Saez (Coords), *Psicología social*, pp. 187-222. Madrid: Sanz y Torres.
- Martínez, E. (2015). Estado de la cuestión de la Publicidad Institucional en España (2006-2012). *Poliantea*, 11(21). pp. 105-128.
- Matterlart, A. (1991): La internacional publicitaria. En Fundesco, *La publicidad*, p. 37. Barcelona: Paidós.
- McGuire, W.J. (1985). Attitude and attitude chang.En G. Lindzey y E. Aronson, *The handbook of social psychology*, pp. 96-131.New York: Random House.

Ministerio de sanidad, servicios sociales e igualdad (2017). Plan Nacional de drogas 2015. Recuperado el 7 de abril de 2017 <http://www.pnsd.msssi.gob.es/>

Montoro, L. (2001). *Manual de seguridad vial: El factor humano*. Madrid: Ariel.

Morales, I.F., Moya, M., Gaviria, E. y Cuadrado, I. (2007). Actitudes. *Psicología social*. En M. Moya (Ed.), *Psicología social*, pp. 457-490. Madrid: Mc Graw-Hill.

Morales, I.F., y Huici, C. (1999). Actitudes, cambios de actitudes y procesos de influencia. En J. F. Morales (Cords), *Psicología social*. Madrid: McGraw-Hill (2007).

Morales, J. F. y Huici, C. (1999). Actitudes, cambios de actitudes y procesos de influencia En J. F. Morales (Cords), *Psicología social*. Madrid: Mc Graw-Hill.

Moya, M. y Rodríguez-Bailón, R. (2003). *La evolución de la conducta social*. Madrid: Pirámide.

Moya, M. y Rodríguez-Bailón, R. (2011). *Fundamentos de psicología social*. Madrid: Pirámide.

OMS (2010). *El alcohol: un producto de consumo no ordinario*. Washington: Organización Panamericana de la Salud.

OMS (2017). Primera conferencia ministerial mundial de Naciones Unidas sobre seguridad vial. Recuperado de [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/world\\_report/es/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/es/)

OMS <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs349/es/> Nota descriptiva N°349, Enero de 2015

- Páez, D., Morales, J.F. y Fernández, I. (2009). Las creencias básicas sobre el mundo social y el yo. En J.F. Morales (Coords), *Psicología social*. Madrid: Mc Graw-Hill.
- Parra, M.C. y Beltrán, M.A. (2013). *Comportamiento del consumidor*. Murcia: UCAM.
- Petty, R.E. y Cacioppo, J.T. (1986). *Communication and persuasion. Central and peripheral routes to attitude change*. New York: Springer-Verlag.
- Pulido, L., Ribes, E., López, I. y López, B. (2015). Interacciones altruistas como función de la inducción de reciprocidad. *Revista mexicana de análisis de la conducta*, 41(1), pp. 32-52.
- Ricarte, J.M. (1999). *Creatividad y comunicación persuasiva*. Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona.
- Rodríguez, A. (2007). *Psicología de las actitudes y de las estructuras cognitivas*. Argentina: Universidad Nacional, San Luis.
- Rodríguez, L.R. (2007). La teoría de la acción razonada: implicaciones para el estudio de las actitudes. *Investigación educativa*, 17(1),66-77.
- Sainz, J. y Sainz, E. (2015). La interacción comunicativa como representación: la forma del sujeto desde la teoría de la atribución. *Revista española de investigaciones sociológicas*, 152(1), pp.143-159.
- Sala, R. (2007). El periodista, el historiador y la historia. El periodismo: una historia sin historiador. Consideraciones sobre estos aspectos. En R. Sala, *Introducción a la historia de los medios. Consideraciones teóricas básicas sobre la historia de los medios de comunicación de masas*, pp. 40-42. Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona.
- Sánchez, M.J. (1999). *Eficacia publicitaria. Teoría y práctica*. Madrid: McGraw-Hill.

- Segura-García, R; (2015). Evolución y efectividad de los spots de la DGT. *Opción*, 31(3) 1180-1200. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=31045567062>
- Soler, M. Á. (2010). Estudio sobre las campañas de seguridad vial en España. Caminos y aeropuertos. Explotación de medios de transporte. Recuperado de <http://masr.es/archivos/TRABIT.pdf>
- Soler, M.Á. (2010). Estudio sobre las campañas de seguridad vial en España. *Trabbit*, 7, pp.1-29.
- Stefani, D. (2005). Teoría de la acción razona: una propuesta de evaluación cuali-cuantitativa de las creencias acerca de la institucionalización geriátrica. *Evaluar*, 5(11), 22-37.
- Vázquez, M. (2011). Desarrollo de la creatividad publicitaria. Pasado y presente. *Correspondencias & Análisis*, 1(5), 175-190.
- Videra, A. (2004). *La psicología del testimonio: aplicaciones del reconocimiento de rostros*. Madrid: Biblioteca Nueva.
- Wolman, B. (1986). *Teorías y sistemas contemporáneos en psicología*. Barcelona: Martínez Roca.

**ANEXOS**



## ANEXO I.

### ENCUESTA SOBRE PERCEPCIÓN DE CONDUCCIÓN EN TRASLADOS

#### Encuesta sobre percepción de conducción en traslados

2 VARIABLES: VELOCIDAD; ALCOHOL Y DROGAS

MUCHAS GRACIAS POR CONTESTAR ESTA ENCUESTA Y AYUDAR EN LA INVESTIGACIÓN ACERCA DE LA CONDUCCIÓN QUE PRETENDE LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES. SUS DATOS SE TRATAN DE FORMA ANÓNIMA Y ESTÁN BAJO LA LEY DE PROTECCIÓN DE DATOS.

\*Obligatorio

1. 1. Edad \*

---

2. 2. Sexo \*

Marca solo un óvalo.

Varón

Mujer

3. 3. Tiene carnet de conducir \*

Marca solo un óvalo.

Si

No

4. 4. CONDUCE: \*

Marca solo un óvalo.

Todos los días

3-4 Veces a la Semana

Fines de semana

Esporádicamente

No conduce

5. 5. CONDUCE COCHE PROPIO \*

Marca solo un óvalo.

Si

No

6. 6. NÚMERO DE TRASLADOS POR SEMANA DE VIERNES NOCHE A DOMINGO NOCHE POR OCIO \*

Encuesta sobre percepción de conducción en traslados

7. 7. ¿CON QUÉ FRECUENCIA HAS CONDUCIDO CON EXCESO DE VELOCIDAD? \*

Marca solo un óvalo.

- Nunca
- 3-4 Veces en el último mes
- 3-4 Veces en la última semana
- Todos los días

8. 8. ¿CON QUÉ FRECUENCIA HAS CONDUCIDO BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL Y/O DROGAS? \*

Marca solo un óvalo.

- Nunca
- 3-4 Veces en el último mes
- 3-4 Veces en la última semana
- Todos los días

9. 9. NÚMERO DE ACCIDENTES PROPIOS SUFRIDOS POR CONDUCCIÓN CON EXCESO DE VELOCIDAD \*

---

10. 10. NÚMERO DE ACCIDENTES COMO ESPECTADOR O CONOCIDOS PROVOCADOS POR CONDUCCIÓN CON EXCESO DE VELOCIDAD \*

---

11. 11. NÚMERO DE ACCIDENTES PROPIOS SUFRIDOS POR CONDUCCIÓN BAJO CONSUMO DE ALCOHOL Y/O DROGAS \*

---

12. 12. NÚMERO DE ACCIDENTES COMO ESPECTADOR O CONOCIDOS PROVOCADOS POR CONDUCCIÓN BAJO CONSUMO DE ALCOHOL Y/O DROGAS \*

---

13. 13. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD EN LA CONDUCCIÓN \*

---

14. 14. CUÁNTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS RECUERDAS HABER VISTO EN LA ÚLTIMA SEMANA SOBRE LOS EFECTOS DEL CONSUMO DE ALCOHOL Y/O DROGAS EN LA CONDUCCIÓN \*



## Encuesta sobre percepción de conducción en traslados

15. 15. ¿ESTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS HAN HECHO QUE CONDUZCAS DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD? \*

Marca solo un óvalo.

	1	2	3	4	5	
Nada	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Mucho

16. 16. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE CONSIDERE MÁS PELIGROSO CONDUCIR POR ENCIMA DEL LÍMITE DE VELOCIDAD \*

Marca solo un óvalo.

	1	2	3	4	5	6	7	
No estoy de acuerdo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Estoy de acuerdo

17. 17. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN CONSIDEREN QUE DEBO CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD \*

Marca solo un óvalo.

	1	2	3	4	5	6	7	
No estoy de acuerdo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Estoy de acuerdo

18. 18. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE ESTÉ MÁS MOTIVADO PARA CONDUCIR DENTRO DEL LÍMITE DE VELOCIDAD \*

Marca solo un óvalo.

	1	2	3	4	5	6	7	
Estoy de acuerdo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	No estoy de Acuerdo

19. 19. LOS ANUNCIOS DE LA DGT HACEN QUE VAYA A INTENTAR CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS DURANTE LAS PRÓXIMAS 2 SEMANAS \*

Marca solo un óvalo.

	1	2	3	4	5	6	7	
No estoy de acuerdo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Estoy de acuerdo

20. 20. ESTOS ANUNCIOS PUBLICITARIOS HAN HECHO QUE NO CONDUZCAS BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS? \*

Marca solo un óvalo.

	1	2	3	4	5	
Nada	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Mucho



## Encuesta sobre percepción de conducción en traslados

27. 25.3 \*

*Marca solo un óvalo.*

	1	2	3	4	5	6	7	
Muy Desagradable	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Muy Agradable

28. 25.4 \*

*Marca solo un óvalo.*

	1	2	3	4	5	6	7	
Muy Estresante	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Muy Relajante

29. 25.5 \*

*Marca solo un óvalo.*

	1	2	3	4	5	6	7	
Muy Inútil	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Muy Útil

30. 25.6 \*

*Marca solo un óvalo.*

	1	2	3	4	5	6	7	
Muy Peligroso	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Muy Beneficioso

31. 25.7 \*

*Marca solo un óvalo.*

	1	2	3	4	5	6	7	
Muy Absurdo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Muy Inteligente

32. 26. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE DEBERÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS \*

*Marca solo un óvalo.*

	1	2	3	4	5	6	7	
No estoy de acuerdo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Estoy de acuerdo

33. 27. SI QUISIERA, PODRÍA CONDUCIR DENTRO DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD ESTABLECIDOS \*

*Marca solo un óvalo.*

	1	2	3	4	5	6	7	
No estoy de acuerdo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Estoy de acuerdo





Encuesta sobre percepción de conducción en traslados

46. 39.2 \*

Marca solo un óvalo.

1	2	3	4	5	6	7	
No Importante	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Muy importante

47. 39.3 \*

Marca solo un óvalo.

1	2	3	4	5	6	7	
Muy Desagradable	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Muy Agradable

48. 39.4 \*

Marca solo un óvalo.

1	2	3	4	5	6	7	
Muy Estresante	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Muy Relajante

49. 39.5 \*

Marca solo un óvalo.

1	2	3	4	5	6	7	
Muy Inútil	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Muy Útil

50. 39.6 \*

Marca solo un óvalo.

1	2	3	4	5	6	7	
Muy Peligroso	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Muy Beneficioso

51. 39.7 \*

Marca solo un óvalo.

1	2	3	4	5	6	7	
Muy Absurdo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Muy Inteligente

52. 40. LA MAYORÍA DE LAS PERSONAS QUE ME IMPORTAN PIENSAN QUE NO DEBERÍA CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL Y/O DROGAS EN LAS PRÓXIMAS DOS SEMANAS \*

Marca solo un óvalo.

1	2	3	4	5	6	7	
No estoy de acuerdo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Estoy de acuerdo









