

DISEÑO Y VALIDACIÓN DE UNA ESCALA PARA LA MEDICIÓN DE LA CONDUCTA PROSOCIAL-ANTISOCIAL EN EL ÁMBITO VITAL Y EN EL TRÁFICO.

López de Cózar, Elena
Alonso Plá, Francisco
Esteban Martínez, Cristina
Calatayud Miñana, Constanza
Alamar Rocati, Beatriz

Instituto Univ. de Tráfico y Seguridad Vial. Universidad de Valencia

Elena.Lopez-Decozar@uv.es

Palabras clave: Conducta prosocial y antisocial

Resumen:

La conducción de vehículos constituye una forma de actividad humana en la que el componente social resulta evidente. Comprender las relaciones interpersonales y los procesos de interacción humana en general, y en particular las ideas, sentimientos y motivaciones subyacentes al comportamiento del conductor en las situaciones de tráfico, puede ayudar a mejorar su relación con las normas y con las demás personas, contribuyendo de forma decisiva a la seguridad vial.

Desde esta perspectiva, se ha realizado un estudio, mediante metodología de encuestas, donde se pretende recoger información sobre aspectos relacionados con los comportamientos de ayuda, solidaridad y cooperación que muestran los conductores españoles. Estos comportamientos son la manifestación final de una dimensión psicosocial que se mueve en el continuo “Antisocial-Prosocial”, que determina y/o modula el tipo de interacción entre los distintos usuarios de la vía.

El análisis de la dimensión antisocial-prosocial se ha realizado tanto desde el punto de vista objetivo (mediante el diseño y aplicación de una escala de prosocialidad), como desde el punto de vista subjetivo, basándonos en percepciones y autovaloraciones de los entrevistados respecto a su propia conducta y la del resto de conductores.

Para la construcción de la escala de prosocialidad se han tenido en cuenta las siguientes subescalas: altruismo, asertividad y empatía. Se ha elaborado un inventario de comportamientos representativos de cada una de estas dimensiones, evaluando la frecuencia con que los entrevistados realizan dichas conductas. Se han utilizado conductas generales propias de la vida cotidiana, así como comportamientos específicos del contexto de tráfico.

A partir de su aplicación, como prueba piloto, a una muestra de estudiantes universitarios, se terminó de perfilar el contenido y presentación de los ítems. El cuestionario, compuesto por un banco de 30 ítems, se aplicó mediante entrevistas telefónicas a la población general (n=1200). A partir de esta aplicación masiva, se realizó una evaluación en profundidad de las características psicométricas de la escala en conjunto (escala de prosocialidad general y escala específica de prosocialidad en el tráfico), y de cada una de las subescalas por separado (altruismo, asertividad y empatía), detectando algunos ítems que no estaban funcionando correctamente y que finalmente se descartaron en el cálculo de las distintas puntuaciones de los entrevistados.

Los resultados de fiabilidad han sido bastante satisfactorios para todas las escalas consideradas, y el análisis factorial de los ítems ha mostrado que se reproduce, de forma considerable, la estructura dimensional planteada previamente a nivel teórico.

Las distintas puntuaciones obtenidas, han permitido realizar un análisis detallado de las características y patrones de comportamiento prosocial-antisocial de los conductores españoles, y comparar dichos patrones “reales” con la valoración subjetiva que tienen respecto a su propia conducta y la del resto de conductores. En líneas generales, los conductores españoles son más prosociales en el ámbito vial que en su vida cotidiana. Además se observa que, tanto en el ámbito cotidiano como en el contexto del tráfico, los conductores con tendencia antisocial tienen una percepción poco realista de su comportamiento, autovalorándose como más prosociales de lo que son. Los conductores con tendencia prosocial tienen una percepción más ajustada a su comportamiento. Finalmente, se aprecia una tendencia de determinados grupos de conductores a valorar que su comportamiento es más prosocial que el del resto de conductores.

1. Introducción

La conducción de vehículos constituye una forma de actividad humana en la que el componente social resulta evidente. Comprender las relaciones interpersonales y los procesos de interacción humana en general, y en particular las ideas, sentimientos y motivaciones subyacentes al comportamiento del conductor en las situaciones de tráfico, puede ayudar a mejorar su relación con las normas y con las demás personas, contribuyendo de forma decisiva a la seguridad vial.

Desde esta perspectiva, se ha realizado un estudio, mediante metodología de encuestas, donde se pretende recoger información sobre aspectos relacionados con los comportamientos de ayuda, solidaridad y cooperación que muestran los conductores españoles. Estos comportamientos son la manifestación final de una dimensión psicosocial que se mueve en el continuo “Antisocial-Prosocial”, que determina y/o modula el tipo de interacción entre los distintos usuarios de la vía.

Genéricamente, la conducta prosocial define cualquier comportamiento que beneficia a otros o que tiene consecuencias sociales positivas, incluyendo cualquier gesto de simpatía, ayuda cooperación, entrega o generosidad, realizado voluntariamente (Vander Zanden, 1986) ^[1]. La conducta antisocial, como antítesis de la anterior, se refiere a distintos tipos de actitudes y comportamientos caracterizados por la violación de los principios que regulan la convivencia social.

Específicamente, la conducción prosocial es aquella que fomenta la adquisición y desarrollo de actitudes y comportamientos que favorecen la convivencia, la solidaridad, la tolerancia, la cooperación y la ayuda de todos aquellos principios que

regulan la convivencia social en el ámbito del tráfico. La conducción antisocial hace referencia tanto al incumplimiento de las normas de circulación, como a los comportamientos que no suponen el incumplimiento de ninguna ley, pero violan las prácticas cooperativas de conducción y presuponen una falta de civismo y urbanidad, y una carencia de valores básicos para la convivencia, como la cortesía, el respeto o la tolerancia.

La medición de la conducta prosocial se puede determinar a partir de las manifestaciones comportamentales de distintas dimensiones psicológicas. Entre otras, destacamos el altruismo, la asertividad y la empatía.

Se define el altruismo como la capacidad de procurar el bien ajeno aún a costa del propio; la asertividad como la capacidad de expresar los propios sentimientos, pensamientos y opiniones, en el momento oportuno, de la forma adecuada, y sin negar ni desconsiderar los derechos de los demás; y la empatía como la capacidad para ponernos en el lugar de otra persona, comprendiendo y experimentando sentimientos similares.

Existe un gran número de estudios que demuestran que el comportamiento adaptativo en el tráfico está relacionado con la adaptación social general, y que el comportamiento desadaptativo guarda relación con un deficiente ajuste social (Hartos, Eitel y Simona-Morton, 2002 ^[2]; Lawton, Parker, Stradling y Manstead, 1997 ^[3]; Meadows, Stradling y Lawson, 1998 ^[4]; Underwood, Chapman, Wright y Crundall, 1999 ^[5]; West y Hall, 1995 ^[6]; West y Hall, 1997 ^[7]). En general, aquellos conductores cuya vida personal se caracteriza por la imprudencia, intolerancia y desconsideración hacia los demás, tienden a conducir del mismo modo imprudente, desconsiderado y agresivo, teniendo mayor probabilidad de verse implicados en algún accidente.

Teniendo en cuenta estos aspectos conceptuales, el estudio ha tenido en cuenta todas las dimensiones metodológicas para el estudio de la conducta social en el tráfico:

- Dimensionalidad del comportamiento prosocial-antisocial: altruismo, asertividad y empatía.
- El contexto en que se manifiestan las conductas prosociales-antisociales: prosocialidad vital (que se da en la vida cotidiana) frente a prosocialidad vial (que se da en el contexto del tráfico).
- “Percepción subjetiva” frente a “manifestación objetiva” de comportamientos prosociales-antisociales.
- Autoevaluación de la propia prosocialidad frente a la de otros conductores.

Este trabajo se ha desarrollado en el marco de la sexta edición de las Jornadas de Reflexión Attitudes, iniciativa social creada por Audi. En este ámbito de discusión y reflexión se trabajaron los resultados de una revisión teórica exhaustiva sobre la temática que nos ocupa (Alonso, 2007a ^[8]), y de un estudio de opinión, realizado sobre una muestra de conductores españoles, del cual vamos a presentar algunos de los resultados más relevantes (Alonso, 2007b ^[9]).

2. Instrumento

La medición de la dimensión antisocial-prosocial se ha realizado tanto desde el punto de vista objetivo (mediante el diseño y aplicación de una escala de prosocialidad), como desde el punto de vista subjetivo, basándonos en percepciones y autovaloraciones de los entrevistados respecto a su propia conducta y la del resto de conductores.

Para la construcción de la escala de prosocialidad se han tenido en cuenta las siguientes subescalas: altruismo, asertividad y empatía. Se ha elaborado un inventario de comportamientos representativos de cada una de estas dimensiones, evaluando la frecuencia con que los entrevistados realizan dichas conductas en una escala de 1 (=nunca) a 4 (=siempre).

Los ítems de la escala de altruismo se han construido a partir de ítems ya existentes de otros inventarios: Interpersonal Reactivity Index (Davis, 1980,1983 ^[10] ^[11]), Self-Report Altruism Scale (Rushton, 1981 ^[12]), Altruistic Behavior Self-Report Scale (Switzer, Simmons, Dew, Regalski y Wang, 1995 ^[13]).

Por otro lado, siguiendo la clasificación utilizada por Gambrill y Richey (1975 ^[14]), se han elaborado ítems de asertividad positiva y negativa que describen cada una de las categorías propuestas por los autores: 1. Rechazo de peticiones; 2. Expresión de limitaciones personales; 3. Iniciación de contactos sociales; 4. Expresión de sentimientos positivos; 5. Recibir críticas; 6. Expresar desacuerdo; y 7. Dar retroalimentación negativa y hacer críticas. El contenido de dichos ítems se ha basado en los ya existentes en otros inventarios de asertividad (Lazarus, 1980 ^[15]; Rathus, 1973 ^[16]; y Gambrill y Richey, 1975 ^[14]).

Finalmente, la construcción de los ítems de empatía se han basado en algunos disponibles en la adaptación española del Interpersonal Reactivity Index (Mestre, Frías y Samper, 2004 ^[17]), tratando de cubrir tres de las dimensiones propuestas por el autor original (Davis, 1980 ^[10]): 1. Toma de perspectiva (habilidad para comprender el punto de vista de otra persona); 2. Preocupación empática (sentimientos de compasión,

preocupación y cariño ante el malestar de otros); y 3. Malestar personal (sentimientos de ansiedad y malestar que el sujeto manifiesta al observar las experiencias negativas de los demás).

En las tres escalas se han utilizado conductas generales propias de la vida cotidiana (las llamamos “vitales”), así como comportamientos específicos del contexto de tráfico, con lo que más que hacer una recopilación de ítems ya existentes, se ha realizado una adaptación de los mismos a los objetivos y al contexto específico de nuestro estudio.

En conjunto, los comportamientos de prosocialidad vital, también incluyen algunos específicos del contexto del tráfico, ya que estos son propios de la vida cotidiana, y por tanto han sido considerados a la hora de calcular las puntuaciones generales. Los comportamientos de prosocialidad en el tráfico, solo incluyen situaciones propias del contexto vial.

Es importante destacar que asumimos que las contestaciones que dan los conductores a esta escala de prosocialidad, se ajustan a su comportamiento real (aunque es posible que las puntuaciones estén afectadas por cierto sesgo de deseabilidad social), por lo que las puntuaciones obtenidas son tomadas como referencia para su comparación con un grupo de variables, de tipo subjetivo, que se han añadido al instrumento (se pregunta sobre creencias y valoraciones, y no sobre la frecuencia de manifestación de comportamientos).

Así, los conductores deben valorar su propio nivel de altruismo, asertividad, empatía, prosocialidad general y prosocialidad en el tráfico, en una escala de 0 (=nada) a 10 (=mucho). Y por otro lado deben valorar el nivel de prosocialidad general y prosocialidad en el tráfico que creen que manifiestan los conductores españoles.

3. Método

A partir de la aplicación inicial, como prueba piloto, a una muestra de estudiantes universitarios, se terminó de perfilar el contenido y presentación de los ítems.

El cuestionario definitivo, compuesto por un banco de 30 ítems, se aplicó mediante entrevistas telefónicas^a a una muestra de conductores españoles (n=1200)^b. A partir de esta aplicación masiva, se realizó una evaluación en profundidad de las

^a La aplicación de las encuestas fue realizada por la empresa Invest-Group.

^b Para un nivel de confianza del 95,5% y p=q=50 el error es ± 2.83 .

características psicométricas de la escala en conjunto (escala de prosocialidad general y escala específica de prosocialidad en el tráfico), y de cada una de las subescalas por separado (altruismo, asertividad y empatía), detectando algunos ítems que no estaban funcionando correctamente y que finalmente se descartaron en el cálculo de las distintas puntuaciones de los entrevistados. Se ha tenido en cuenta tanto el comportamiento ambiguo de los ítems en la estructura factorial de las distintas subescalas, como los datos sobre fiabilidad de dichos ítems (fundamentalmente la correlación elemento-total corregida, y la mejora del Alfa de Cronbach que se obtiene si se elimina el elemento).

Una vez definido el inventario depurado, se han calculado las puntuaciones específicas para cada escala, promediando por el número de ítems que las componen, de forma que los resultados se ajustan a la escala original de respuesta 1-4, en el que el 1 indica niveles bajos de la variable medida y el 4, niveles altos.

Así, se han podido realizar comparaciones de las distintas escalas entre sí (fundamentalmente en lo que se refiere a las diferencias entre la prosocialidad vital-vial), así como de las mediciones objetivas con las valoraciones subjetivas de los conductores respecto a su propio comportamiento y el del resto de los conductores.

4. Resultados

Análisis factorial y fiabilidad de las escalas

A la hora de analizar el funcionamiento óptimo de los ítems que conforman el instrumento, se han tenido en cuenta los siguientes indicadores de fiabilidad: la consistencia interna, el índice de discriminación, y la mejora de estos indicadores con la eliminación del elemento. Este análisis se ha realizado de forma independiente para cada una de las subescalas (prosocialidad vital, prosocialidad vial, altruismo, asertividad y empatía), lo que ha provocado que algunos ítems se hayan descartado para determinadas subescalas, pero se hayan mantenido para otras (p.e. los ítems 1, 5 y 9 se han eliminado de la subescala de prosocialidad vital, pero se han mantenido para la medición del altruismo de los conductores).

Así, aquellos ítems con un bajo índice de discriminación (correlación elemento-total corregida menores a 0.25), cuya eliminación provoca un aumento significativo de la consistencia interna de la escala (alfa de Cronbach si se elimina el elemento), han

sido descartados para el cálculo de las puntuaciones finales en cada una de las subescalas.

En el caso específico de la escala de prosocialidad vital, ya se ha comentado que se añadieron algunos ítems relacionados con el ámbito del tráfico. El criterio que se ha utilizado para seleccionar dichos ítems de la escala de prosocialidad vial ha sido el peso factorial de los ítems en las distintas dimensiones detectadas en dicha escala. Así, se seleccionaron cinco de los ítems cuya saturación era superior a 0.6.

Una vez descartados aquellos ítems cuyo funcionamiento psicométrico no era adecuado y seleccionado los ítems de tráfico con altas saturaciones factoriales, las escalas finales quedan de la siguiente forma:

<i>Escalas</i>	<i>Ítems</i>	<i>Alpha de Cronbach</i>	<i>Media</i>	<i>D.T</i>	<i>Min</i>	<i>Max</i>
Prosocialidad vital	3, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 25	.81	3.11	.35	1.95	4
Prosocialidad vial	4, 6, 8, 12, 14, 22, 23	.53	3.31	.35	2	4
Altruismo	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10	.57	2.74	.39	1.60	4
Asertividad	11, 12, 13, 14, 15, 16, 17	.66	3.24	.42	1.5	4
Empatía	18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25	.77	3.26	.43	1.75	4

Tabla 1 – Resultados descriptivos y fiabilidad de las escalas incluidas en el inventario de comportamientos prosociales.

Las escalas con mayor consistencia interna (en qué medida los elementos que componen la prueba son homogéneos o consistentes entre si) son la de prosocialidad vital ($\alpha=0.81$) y la de empatía ($\alpha=0.77$), aunque en general, el resto de escalas presentan valores adecuados en este indicador de fiabilidad.

Por otro lado, el análisis de la estructura dimensional indica que, a grandes rasgos, los ítems están midiendo los aspectos planteados, a priori, a nivel teórico.

Así, en la escala de prosocialidad vital se diferencian 5 dimensiones que explican el 47.3% de la varianza total. Por un lado, los factores 1 y 3 agrupan a los ítems relacionados con la empatía: el factor 1 representa a los ítems de preocupación empática y malestar personal, y el factor 3 representa a los ítems de toma de perspectiva. Por otro lado, los factores 2 y 4 agrupan los comportamientos de asertividad: el factor 2 se refiere al ámbito específico del tráfico, y el factor 4 a comportamientos de asertividad en el contexto vital. Y finalmente, el factor 5, incluye a los ítems relacionados con la empatía.

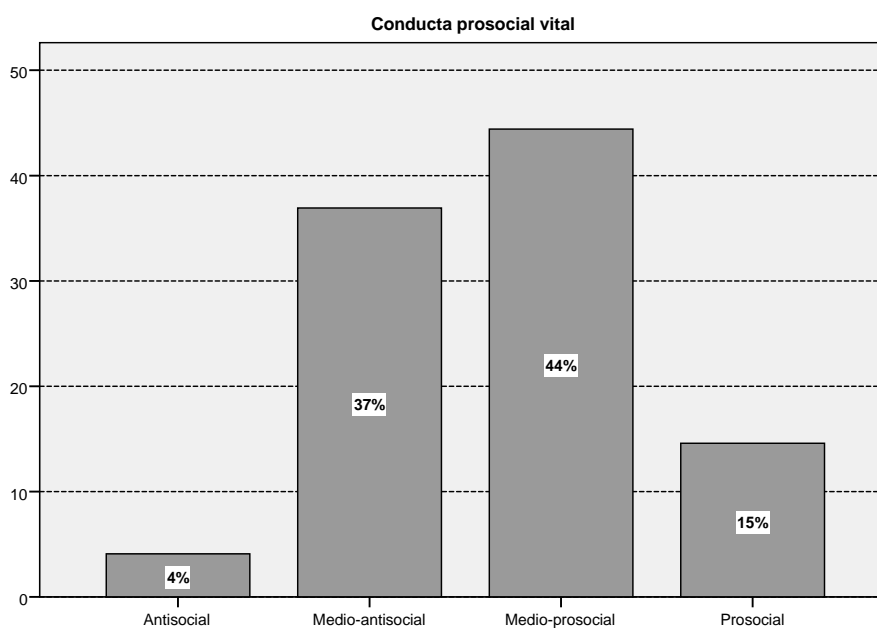
En la escala de prosocialidad vial, se diferencian dos dimensiones que explican el 44.43% de la varianza total. La diferenciación viene dada por los comportamientos de tolerancia a los errores cometidos por otros, representativos del factor 2. El resto de

comportamientos de prosocialidad en el tráfico se agrupan de forma única en el factor 1, lo que indica la relativa unidimensionalidad de esta subescala.

Valoraciones objetivas y subjetivas del comportamiento prosocial

En líneas generales, pese a que existe una correlación positiva relativamente alta entre las puntuaciones obtenidas en la dimensión de prosocialidad a nivel general y en el contexto del tráfico ($r = 0.75$), los conductores españoles son más prosociales en el ámbito vial que en su vida cotidiana ($t = -27.9$, $p = 0.000$). Así, las conductas prosociales reconocidas como más frecuentes son “Dar las gracias a otro conductor que le facilita el paso o una incorporación” y “Pedir disculpas cuando otro conductor les hace saber que han cometido una infracción o maniobra peligrosa” (ambas, son conductas de asertividad en el tráfico). Los comportamientos relacionados con el voluntariado social y la colaboración económica (ítems 1, 5 y 9) son los menos frecuentes en los conductores españoles.

Destacar el preocupante porcentaje de conductores que ha mostrado una baja frecuencia de realización de conductas prosociales, principalmente en el contexto vital general. En este sentido (gráfica 1), el 41% de los conductores se clasificarían en el grupo con tendencia antisocial (la mayoría, en niveles medios de esta dimensión) por la ausencia o relativa baja frecuencia de comportamientos prosociales en el su vida cotidiana. Este porcentaje es menor en el contexto del tráfico (25%).

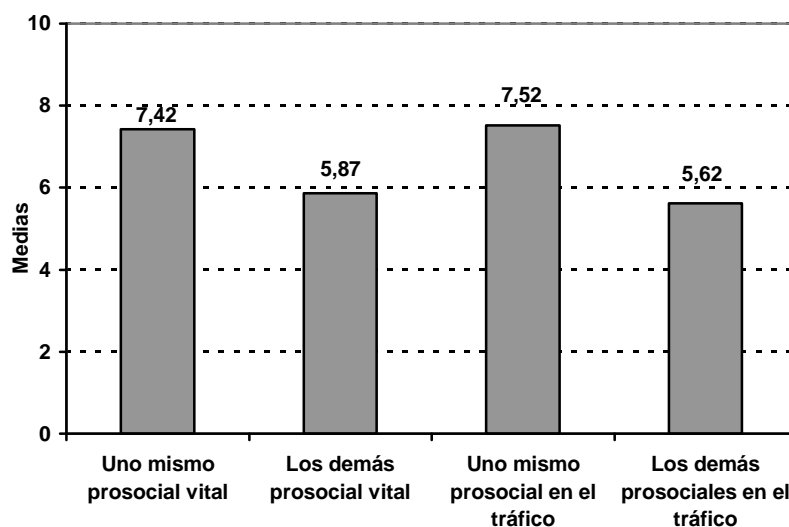


Gráfica 1: Distribución porcentual de los conductores en función del nivel de prosocialidad en el contexto vital general

Considerando el resto de subescalas, podemos observar que existen diferencias significativas en la manifestación de las distintas dimensiones de prosocialidad ($F=103.75$, $p=0.000$). Así, los conductores son mucho menos altruistas (media= 2.74), que asertivos o empáticos (3.24 y 3.26 respectivamente).

Por otro lado se observa que, tanto en el ámbito cotidiano como en el contexto del tráfico, los conductores con tendencia antisocial tienen una percepción poco realista de su comportamiento, autovalorándose como más prosociales de lo que son. Los conductores con tendencia prosocial tienen una percepción más ajustada a su comportamiento.

Finalmente, a nivel general se observa una tendencia a que las valoraciones sobre la propia prosocialidad se correspondan con la valoración de la prosocialidad de los otros conductores (aunque las correlaciones son bajas, se pueden considerar significativas), tanto en el ámbito vital como en el ámbito del tráfico. Sin embargo, determinados grupos de conductores tienden a valorar que su comportamiento es más prosocial que el del resto de conductores, lo que provoca que a nivel promedio se obtengan diferencias significativas (gráfica 2). En el caso de la prosocialidad vital, destaca un grupo específico de conductores que se valora con un nivel alto de prosocialidad. En el caso de la prosocialidad en el tráfico, destaca un grupo de conductores que se valora como medio antisociales.



Gráfica 2: Puntuaciones promedio de las valoraciones sobre la prosocialidad

5. Discusión

El estudio de las conductas prosociales y antisociales se plantea con dos finalidades fundamentales: fomentar la adquisición y desarrollo de actitudes y comportamientos que favorezcan la convivencia, como la solidaridad, tolerancia, cooperación y ayuda, y por otra parte, prevenir las actitudes y comportamientos antisociales y trasgresores, que supongan un deterioro de la convivencia o atenten contra ella.

Sin embargo, apenas existen instrumentos estandarizados que permitan una evaluación global de esta dimensión, y aún menos cuando se pretende medir el comportamiento prosocial en una situación tan específica como es el contexto vial. El objetivo de desarrollar esta escala de comportamientos prosociales ha sido conseguir una primera aproximación psicométrica a la temática de la prosocialidad de los conductores españoles tanto en su vida cotidiana como en el contexto específico del tráfico.

Los resultados de fiabilidad han sido bastante satisfactorios para todas las subescalas escalas consideradas en el instrumento, y el análisis factorial de los ítems ha mostrado que se reproduce, de forma considerable, la estructura dimensional planteada previamente a nivel teórico. En este nivel de análisis de la estructura dimensional se puede destacar que, en ámbito de la asertividad, parece que hay una mayor diferenciación entre los contextos vitales y viales que en el resto de dimensiones consideradas en el análisis de la conducta prosocial.

Los resultados descriptivos y exploratorios nos han permitido detectar que existe un amplio porcentaje de conductores con niveles bajos de prosocialidad, tal y como ésta ha sido definida en nuestro estudio. Esto no significa que los conductores manifiesten, de forma habitual, comportamientos antisociales entendidos como comportamientos no adaptativos, agresivos o que incumplan las normas, sino que la ausencia o baja frecuencia de comportamientos prosociales los definen como personas poco cooperativas, solidarias o tolerantes, o que no suelen ayudar o colaborar.

A pesar de esto, se aprecia una tendencia a una mayor prosocialidad de los conductores en el ámbito vial que en su vida cotidiana. Este resultado puede tener múltiples explicaciones, aunque es evidente que el contexto del tráfico es de los pocos en los que la interacción “sostenible” de los usuarios no sólo permite una fluidez en la

circulación, sino que evita problemas importantes para la seguridad de dichos usuarios (este hecho no es tan relevante en otros contextos cotidianos).

Finalmente, parece que existen diferencias significativas entre cómo nos comportamos, y cómo creemos (o decimos) que nos comportamos. Aunque en general somos conscientes de nuestros niveles de prosocialidad, existen determinados grupos que se evalúan más prosociales de lo que realmente manifiestan en su comportamiento habitual (tanto en el contexto vital como en el contexto del tráfico). Además, existe una cierta tendencia a evaluarnos como más prosociales que el resto, lo que sugiere que parte de la intervención social debería dirigirse a que los sujetos aprendan a detectar y asumir sus propias limitaciones en las interacciones sociales, para que sean capaces de interiorizar nuevos valores que favorezcan la solidaridad y la cooperación social.

Referencias bibliográficas

[1] **Van der Zanden, J. W. (1986)**

Manual de Psicología Social.
Buenos Aires: Ed. Paidós

[2] **Hartos, J.; Eitel, P. y Simon-Morton, B. (2002)**

Parenting practices and adolescent risky driving: A three-month prospective study.
Health Education and Behavior, 29, 194-206.

[3] **Lawton, R., Parker, D., Stradling, S.G., y Manstead, A.S.R. (1997)**

Predicting road traffic accidents: The role of social deviance and violations.
British Journal of Psychology, 88, 249-263.

[4] **Meadows, M., Stradling, S.G., y Lawson, S. (1998)**

The role of social deviance and violations in predicting road traffic accidents in a sample of young offenders.
British Journal of Psychology, 89, 417-431.

[5] **Underwood, G., Chapman, P., Wright, S. y Crundall, D. (1999)**

Anger while driving.
Traffic Psychology and Behavior, 2, 55-68.

[6] **West, R. y Hall, J. (1995)**

Accident liability in novice drivers.
U.K. Transport Research Laboratory.

[7] **West, R. y Hall, J. (1997)**

The role of personality and attitudes in traffic accident risk.
Applied Psychology: An International Review, 46, 253-264.

[8] **Alonso, F., Esteban, C., Calatayud, C., Pastor, J.C., Alamar, B., Medina, J.E. (2007a)**

La Conducta Social en el Tráfico: Fundamentos para la intervención.
Cuadernos de Reflexión Attitudes, 11.

[9] Alonso, F., Sanmartín, J., Calatayud, C., Alamar, B., López-de-Cozar, E., Pastor, J.C . (2002b)

La Conducta Social en el Tráfico: Práctica y valoración de la población española.
Cuadernos de Reflexion Attitudes, 12.

[10] Davis, M.H. (1980)

A multidimensional approach to individual differences in empathy.
JSAS Catalog of Selected Documents in Psychology, 10, 85.

[11] Davis, M.H. (1983)

Measuring Individual Differences in Empathy: Evidence for a Multidimensional Approach.
Journal of Personality and Social Psychology, 44 (1), 113-126.

[12] Rushton, J.P., Chrisjohn, R. D., & Fekken, G. C. (1981)

The altruistic personality and the self-report altruism scale.
Personality and Individual Differences, 2, 293-302.5.

[13] Switzer, G., Simmons, R., Dew, M., Regalski, J., Wang, C. (1995)

The effect of a school-based helper program on adolescent self-image, attitudes, and behavior.
Journal of Early Adolescence, 15 (4), 429-455.

[14] Gambrill, E.D. y Richey, C.A. (1975)

An assertion inventory for use in assessment and research.
Behavior Therapy, 6, 550-561.

[15] Lazarus. A. (1980)

Terapia conductista.
Buenos Aires: Ed. Paidos

[16] Rathus, S.A. (1973)

A 30-item schedule for assessing assertiveness.
Behavior Therapy, 4, 398-406.

[17] Mestre, V., Frias, M.D. y Samper, P. (2004)

La medida de la empática: análisis del Interpersonal Reactivity Index.
Psicothema, 16, 2, pp. 255-260.

Anexo: Inventario de comportamientos prosociales-antisociales

Señale en qué medida usted realiza las siguientes conductas.

Utilice la escala: 1= Nunca 2= Pocas veces 3= Muchas veces 4= Siempre

1. Trabaja o ha trabajado como voluntario en alguna organización de tipo social.
2. Ayuda a una persona cuando tiene problemas con su automóvil.
3. En la medida de lo posible contribuye a la defensa del medio ambiente.
4. Facilita las maniobras de otro vehículo (cambio de carril, adelantamiento, etc.).
5. Colabora o ha colaborado económicamente con alguna ONG u otra organización de tipo social.
6. Respeta todas las normas de circulación.
7. Advierte a alguien de su error cuando le han cobrado de menos (en un banco, supermercado, etc.).
8. Es tolerante con las infracciones o errores cometidos por otros conductores.
9. Da o presta dinero a alguien que lo necesita más allá de familiares y/o amigos.
10. Permite que alguna persona pase antes que usted en la cola de un supermercado, banco, oficina, etc.

11. Admite sus dudas o ignorancia sobre algún tema o aspecto que se está discutiendo y pediría que se lo aclaren.
12. Pide disculpas cuando otro conductor le hace saber que ha cometido una infracción o maniobra peligrosa.
13. Tiene facilidad para iniciar una conversación con personas desconocidas.
14. Da las gracias a otro conductor que le facilita el paso o una incorporación.
15. Felicita a una persona por haber realizado un buen trabajo o algo correctamente, a pesar de que no le "caiga bien".
16. Si alguien critica algún trabajo que ha realizado usted prefiere comentarlo abiertamente con él.
17. Dice "lo que has dicho o hecho me ha molestado" a un amigo o compañero de trabajo.
18. Se siente mal después de hacer algo que ha perjudicado a otras personas.
19. Le afectan mucho las noticias aparecidas en prensa o en TV sobre desgracias humanas.
20. Siente preocupación cuando otra persona se encuentra en una situación difícil.
21. Cuando ve que a alguien se le "toma el pelo", tiende a defenderlo y protegerlo.
22. Siente "pena" ante una persona que sufre las secuelas derivadas de un accidente de tráfico.
23. En el tráfico, cuando alguien comete un error que le perjudica, tiene facilidad para ponerse en el lugar de otro conductor.
24. En una situación conflictiva, antes de tomar una decisión, tiene en cuenta la información procedente de cada una de las partes.
25. Antes de criticar a alguien, intenta imaginar cómo se siente la otra persona.

Una persona altruista es aquella que procura el bien ajeno aún a *costa del propio*.

- En una escala de 0 a 10 (0 significa NADA y 10 MUCHO) ¿en qué medida se considera una persona altruista? (___)

Una persona empática es aquella capaz de ponerse en el lugar de otra persona, comprender y experimentar sentimientos similares.

- En una escala de 0 a 10 (0 significa NADA y 10 MUCHO) ¿en qué medida se considera una persona empática? (___)

Una persona asertiva es aquella que expresa sus convicciones y defiende sus derechos respetando al mismo tiempo los derechos de los demás.

- En una escala de 0 a 10 (0 significa NADA y 10 MUCHO) ¿en qué medida se considera una persona asertiva?..... (___)

Una persona prosocial, es aquella que manifiesta conductas de ayuda, solidaridad, cooperación, es decir que se preocupa mucho por los demás

- En una escala de 0 a 10 (0 significa NADA y 10 MUCHO), ¿en qué grado se considera usted una persona prosocial? (___)
- En una escala de 0 a 10 (0 significa NADA y 10 MUCHO), ¿cómo calificaría la conducta prosocial en general (cooperación, ayuda...) de la población española? (___)

En el ámbito del tráfico, una persona prosocial, es aquella que ayuda, coopera, colabora y facilita la conducción y la circulación de otros usuarios.

- En una escala de 0 a 10 y como conductor (0 significa NADA y 10 MUCHO), ¿en qué grado se considera usted una persona prosocial?..... (___)
- En una escala de 0 a 10 (0 significa NADA y 10 MUCHO), ¿cómo calificaría la conducta prosocial en el tráfico (cooperación, ayuda...) de la población española? (___)