

ACTITUDES Y CONDUCTAS DE RIESGO EN LA CONDUCCIÓN

Jeremías Tosi
IPSIBAT, Universidad Nacional de Mar del Plata y CONICET

Mario Trógolo
Universidad Nacional de Córdoba y CONICET

Rubén D. Ledesma
IPSIBAT, Universidad Nacional de Mar del Plata y CONICET

Resumo

Os comportamentos e atitudes de condução desempenham um papel importante na segurança rodoviária. Este estudo analisa as atitudes em relação ao risco e ao comportamento de risco dos motoristas em Córdoba, Argentina. Duzentos e sessenta e oito motoristas (51,1% do sexo feminino, 18-75 anos) selecionaram questionários de atitudes e comportamentos de risco no trânsito. Os resultados mostram uma atitude negativa geral e uma frequência relativamente alta desses comportamentos. Por outro lado, diferentes análises de regressão mostraram que o componente instrumental da atitude (i.e., praticidade e benefício percebido) previu positivamente a tendência geral de conduzir de forma arriscada. No entanto, observam-se variações na importância das diferentes componentes da atitude (experencial ou instrumental) em função do comportamento estudado. Os jovens condutores e os homens relataram atitudes mais positivas em relação ao risco de condução. As implicações práticas dos resultados são discutidas.

Palavras-chave: atitudes, comportamentos de risco, condução, segurança rodoviária.

Atitudes e comportamentos de risco na condução

Resumen

Las conductas y actitudes relacionadas con la conducción ocupan un rol importante para la seguridad vial. En este estudio se analiza las actitudes y conductas de riesgo en conductores de Córdoba, Argentina. Doscientos sesenta y ocho conductores (51.1% mujeres, 18-75 años) seleccionados incidentalmente completaron cuestionarios de actitudes y conductas de riesgo en el tránsito. Los resultados muestran una actitud en general negativa y una frecuencia relativamente alta de estas conductas. Por su parte, diferentes análisis de regresión evidenciaron que el componente instrumental de la actitud (i.e., practicidad y beneficio percibido) predijo positivamente la tendencia general a incurrir en conductas riesgosas. No obstante, se observan variaciones en la importancia de los diferentes componentes de la actitud (experencial o instrumental) según la conducta estudiada. Los conductores jóvenes y los hombres informaron actitudes más positivas hacia el riesgo en la conducción. Se discuten las implicancias prácticas de los resultados.

Palabras clave: actitudes, conductas de riesgo, conductores, seguridad vial.

Attitudes and risky driving behaviors

Abstract

Driving behaviors and attitudes are deemed critical factors in road safety. The present study examines risky driving attitudes and risky driving behaviors in drivers from Cordoba, Argentina. A convenience sample of 258 drivers (51.1% female; 18-75 years old) completed a questionnaire assessing attitudes and risky driving behaviors. Results revealed that drivers have an overall negative attitude toward risky driving, but still they frequently engage in risky behaviors. Regression analysis showed that the instrumental dimension of attitude (i.e. evaluations of behaviors as harmful/beneficial and useless/useful) predicted overall risky behavior. However, when specific risky driving behaviors are taken into account, there were differences in the predictive capacity of instrumental and experiential dimensions of attitude. Finally, young and male drivers reported a more favorable attitude toward risky driving behaviors. Implications for road safety interventions are discussed.

Keywords: attitude, risky driving, driver, road safety.

Introducción

La inseguridad del sistema de transporte es una preocupación central para la salud pública a escala mundial. Los siniestros viales ocasionan más de un millón de muertes anuales y al menos 20 millones de lesiones por año (Organización Mundial de la Salud [OMS], 2018). Si bien el alcance de este problema es global, su impacto es más acentuado en los países con economías de ingresos medios y bajos. En estos países se concentra el 90% de las personas fallecidas en el tránsito (OMS, 2018), y las tasas de mortalidad tienden a triplicar los valores de los países de ingresos altos. Esta diferencia en la distribución de los siniestros viales también se advierte según la región del mundo: América y África presentan tasas de mortalidad notablemente superiores a las de Europa. Además de las diferencias por países y regiones, existen diferencias según el sexo y la edad. Se reconoce que los hombres jóvenes son el grupo con mayor representación en las estadísticas sobre siniestralidad vial (Feleke, Scholes, Wardlaw & Mindell, 2018; Mannocci, Saulle, Villari, & La Torre, 2019).

En el caso de Argentina, el problema adopta características semejantes a la situación mundial, principalmente en cuanto a los países de ingresos medios. Los siniestros viales se ubican entre las principales causas de mortalidad y morbilidad, y afectan radicalmente la cantidad de años de vida potencialmente perdidos (Agencia Nacional de Seguridad Vial [ANSV], 2017; OMS, 2018; Perinetti, Ubeda, & Ungaro, 2013). Asimismo, los datos disponibles dan cuenta de diferencias por sexo y edad equivalentes con las estadísticas internacionales. En este sentido, las defunciones en el tránsito son más frecuentes en hombres y en la franja etaria que va de 15 a 34 años, siendo la primera causa de muerte por lesiones externas en este grupo (ANSV, 2018).

Si bien se asume que la inseguridad vial es el resultado de tres factores que funcionan en interacción (i.e., humano, vehicular y ambiental), existe un amplio reconocimiento sobre la preponderancia que tienen las conductas de riesgo de los usuarios viales, especialmente durante la conducción (Dingus et al., 2016). Éstas son entendidas como aquellas conductas

que incrementan la probabilidad de ocurrencia de colisiones de tránsito (de Winter & Dodou, 2010). Bajo este concepto se agrupa una amplia gama de comportamientos que van desde la violación deliberada de las normas de comportamiento seguro (e.g., exceso de velocidad) hasta las distracciones o errores involuntarios. No obstante, las investigaciones indican que existen ciertas conductas que afectan particularmente la seguridad vial, como exceder los límites de velocidad, conducir bajo los efectos del alcohol, no usar el cinturón de seguridad, o incurrir en conductas que implican distracción (Jiménez-Mejías, Medina-García, Martínez-Ruiz, Pulido-Manzanero, & Fernández-Villa, 2015; Mallia, Lazuras, Violani, & Lucidi, 2015; Shyhalla, 2014). Además, existe evidencia sobre otras conductas y estados humanos que incrementan la posibilidad de padecer un siniestro vial, como conducir con somnolencia o fatigado (Smith, 2016), o conducir de modo agresivo (Poó, Taubman-Ben-Ari, Ledesma, & Díaz Lázaro, 2013). Vale señalar que estas conductas suelen ser más prevalentes en los hombres jóvenes, lo que explicaría en parte porqué estos usuarios son un grupo sobre-representado en las estadísticas de siniestralidad vial (OMS, 2018).

Debido a su relevancia para la seguridad vial, las conductas de riesgo han sido objeto de investigación frecuente en la Psicología del Tránsito, siendo asociadas con una diversidad de factores cognitivos, afectivos y psicosociales. Entre ellos, los rasgos de personalidad (Taubman-Ben-Ari, Kaplan, Lotan, & Prato, 2016), las emociones experimentadas en la conducción (Rodhes & Pivik, 2011), la percepción de riesgo asociada a diferentes conductas (O'Brien & Gormley, 2016), la presión social percibida (Møller & Haustein, 2014) y la auto-eficacia en la conducción (Trógolo, Medrano, & Ledesma, 2017). En especial, las actitudes han sido uno de los factores que más atención ha recibido.

Actitudes hacia las conductas de riesgo en el tránsito

Las actitudes pueden definirse como una tendencia o disposición a valorar de manera favorable o desfavorable un objeto (Fishbein & Ajzen, 2010; Francoi, 2007). Este objeto puede ser cualquier elemento de

la realidad claramente diferenciable (*e.g.*, persona, situación o conducta). En sus inicios las actitudes fueron estudiadas bajo un modelo tripartito que diferenciaba tres componentes: cognitivo, emocional y conductual (Rosenberg, Hovland, McGuire, Abelson, & Brehm, 1960). No obstante, la evidencia empírica muestra que en ocasiones no necesariamente están presentes los tres componentes (Franzoi, 2007). Por este motivo, en la actualidad predomina un modelo unidimensional, donde se asume que la esencia de las actitudes radica en su dimensión valorativa (Eagly & Chaiken, 2005; Franzoi, 2007). De cualquier modo, no existe un abandono absoluto de la concepción multidimensional. Incluso, en áreas aplicadas la distinción entre un componente *instrumental* (*i.e.*, consecuencias negativas y positivas percibidas en relación al objeto) y otro *experiencial* (*i.e.*, experiencias percibidas asociadas al objeto) continúa siendo muy útil para conocer el peso relativo de cada uno en la determinación de la conducta (Fishbein & Ajzen, 2010).

En el contexto de las conductas de riesgo en el tránsito, el estudio de las actitudes ha hecho aportes considerables. En general, el enfoque utilizado en este ámbito ha sido el análisis de las actitudes hacia conductas de riesgo particulares, como la conducción bajo la influencia de alcohol, el exceso de velocidad, la utilización del celular, el uso de cinturón, los adelantamientos peligrosos, o conducir muy cerca de otros vehículos (*e.g.*, Bachoo, Bhagwanjee, & Govender, 2013; Beck, Kresnow, & Beergen, 2019; González-Iglesias, Gómez-Fraguela, & Sobral, 2014; Hassan, 2015; Parker, Manstead, Stradling, & Reason, 1992; Preece, Watson, Kaye, & Fleiter, 2018). En algunos casos, la evaluación de las actitudes se realizó en el marco de la aplicación de modelos específicos de actitudes que incluyen otros factores psicosociales, como son la Teoría del Comportamiento Planificado o el Modelo de Creencia en Salud (*e.g.*, Simsekoglu & Lajunen, 2008). Otro enfoque ha sido la evaluación de la relación entre la actitud general hacia el riesgo y medidas generales de conducción riesgosa –escalas aditivas– en el contexto de modelos SEM (*e.g.*, Hu, Xie & Lee, 2013; Lucidi et al., 2019; Ulleberg & Rundmo, 2003). En ambos casos, la evidencia empírica muestra que las actitudes se asocian de manera consistente con las conductas de riesgo en la conducción.

Con todo, gran parte de los estudios provienen de países de altos ingresos (Ledesma, Peltzer & Poó, 2008), mientras que en los de bajo y medianos ingresos las investigaciones son limitadas. Cabe destacar en este sentido algunas investigaciones realizadas en Irán (Yunesian Mesaghinian, Moradi & Vash, 2008), Ghana (Lund & Rundmo, 2009) y Turquía (Şimşekoğlu, Nordfjærn & Rundmo, 2012), así como los estudios comparativos entre conductores de diferentes países (*e.g.*, Sinclair, 2013). Estos estudios permitieron comprobar importantes diferencias inter-culturales en las actitudes hacia el riesgo, en las conductas riesgosas, como así también en la influencia de las actitudes sobre las conductas riesgosas. Por este motivo, y considerando que en Argentina -y más ampliamente en Latinoamérica- el conocimiento sobre las actitudes y conductas de riesgo en el tránsito es escaso (Calderón Vallejo, 2013; Moreno Salas & Monge López, 2011), en este estudio nos propusimos: (a) conocer la frecuencia informada de distintas conductas de riesgo en la conducción, (b) examinar las actitudes hacia estas conductas, (c) analizar la relación entre las actitudes y las conductas de riesgo vial de manera global y específica para cada conducta, y (d) estudiar si las actitudes y conductas difieren según el sexo y la edad de los conductores. Se espera con este trabajo contribuir a una mejor comprensión de los factores humanos que afectan la seguridad vial.

Método

Muestra

Se conformó una muestra no probabilística casual de 268 conductores (51.1% mujeres) de la Córdoba, Argentina. El rango de edad fue de 18 a 75 años ($M = 34.54$, $DE = 13.51$). Los criterios de inclusión fueron: poseer licencia de conducir, manejar regularmente (*i.e.*, al menos una vez por semana), y conducir automóvil o camioneta. Se excluyeron motociclistas, conductores que poseían licencia de conducir profesional o utilizaban el vehículo con fines laborales. La mayoría de los participantes manejaba todos los días (72.3%). El 4.2% tenía estudios primarios, 37.2% poseía estudios secundarios, el 15.5% terciario, y el 43.1% estudios universitarios.

Instrumentos

Datos descriptivos

Se utilizó un cuestionario ad hoc que recolectaba información socio-demográfica (edad, sexo y nivel educativo) y sobre aspectos relacionados con la conducción (posesión de licencia de conducir, tipo de vehículo que maneja y frecuencia de manejo).

Escala de frecuencia de conductas de riesgo en la conducción

Se incluyeron 12 ítems para evaluar la frecuencia de distintas conductas de riesgo en la conducción durante los últimos 15 días (ver Tabla 1). Las opciones de respuesta fueron: “*alguna vez*” (en alguna oportunidad), “*algunas veces*” (dos o tres veces), “*varias veces*” (entre tres y seis veces), y “*muchas veces*” (más de seis veces). Para el desarrollo de la escala se tuvieron en cuenta las conductas más pertinentes según la OMS (2018). Además, se añadieron otras conductas que fueron evaluadas en estudios previos (Iversen, 2004; Ulleberg & Rundmo, 2003). El contenido del instrumento posee violaciones, distracciones, y fallas atencionales en la conducción. Los ítems fueron sumados para conseguir un puntaje general de conductas de riesgo en la conducción.

Escala de actitudes hacia las conductas de riesgo en la conducción

Se utilizó una escala en formato diferencial semántico para medir las actitudes hacia 12 conductas de riesgo vial. Cada conducta fue evaluada mediante cuatro pares de adjetivos opuestos: “*bueno/malo*”, “*agradable/desagradable*”, “*muy práctico/para nada práctico*”, y “*beneficioso/nocivo*”. Los dos primeros corresponden al componente experiencial de las actitudes, mientras que los dos últimos representan el componente instrumental. Estos adjetivos fueron sugeridos para el desarrollo de escalas sobre actitudes (Fishbein & Ajzen, 2010) y han sido utilizados previamente para medir actitudes hacia ciertas conductas de riesgo en el tránsito (e.g., Hatfield, Fernandes, Faunce, & Job, 2008). Se conformaron cuatro puntajes de actitudes sumando los adjetivos bueno/malo ($\alpha = .79$), agradable/desagradable ($\alpha = .81$), muy

práctico/para nada práctico ($\alpha = .80$), y beneficioso/nocivo ($\alpha = .83$). Los puntajes altos reflejan actitudes más negativas hacia las conductas de riesgo en la conducción.

Procedimiento

Los participantes fueron contactados en lugares públicos (plazas, universidades públicas y privadas) y centros de obtención y renovación del permiso de conducir, localizados en diferentes barrios de la ciudad de Córdoba, Argentina. La recolección de los datos se llevó a cabo entre marzo y septiembre de 2018, y estuvo a cargo de los autores de la investigación. Previamente, se realizó un estudio piloto de los instrumentos mediante dos grupos focales ($n = 8$ y $n = 7$) en los que se examinó el proceso de respuesta, la comprensión de los ítems y la escala de respuesta, y la actitud general de los participantes, juntos como aspectos operativos relacionados con la administración (e.g., tiempo para completar las escalas). Se efectuó una leve modificación en las instrucciones de la escala de actitudes hacia el riesgo, para asegurarse de que los conductores respondieran teniendo en cuenta todos los pares de adjetivos. Todas las personas interesadas en participar recibieron información sobre los objetivos de la investigación y la duración de la tarea, y firmaron un consentimiento informado en el que se especificaba el carácter anónimo y voluntario de su participación.

Análisis de datos

Se obtuvieron los porcentajes de respuesta para cada conducta y los estadísticos descriptivos (media, desviación estándar, asimetría y curtosis) de los ítems de actitudes. La consistencia interna de las escalas de actitudes y conductas de riesgo fue evaluada mediante el índice alfa de Cronbach. Para analizar la relación entre las actitudes y las conductas se aplicaron correlaciones bivariadas (r de Pearson), así como también diferentes regresiones lineales con cada conducta específica como variable dependiente y las dimensiones de las actitudes como variables independientes. También se realizó una regresión lineal para conocer si las dimensiones de las actitudes (i.e., puntajes totales de cada adjetivo referido a las actitudes) se asociaban con la disposición general (i.e., puntaje total de la escala) a asumir más conductas

de riesgo. Por último, se analizaron posibles diferencias de edad y sexo en las actitudes, así como los posibles efectos de interacción entre estas variables, mediante un MANOVA. En este caso, se obtuvieron además de las pruebas de significación los tamaños de efecto de las diferencias (η_p^2)

Resultados

Descripción de las conductas y actitudes hacia el riesgo en la conducción

La Tabla 1 muestra la frecuencia auto-informada de las conductas analizadas. Entre las conductas menos frecuentes se encuentran la conducción agresiva, no usar cinturón de seguridad, y no reducir la velocidad en las esquinas. En cambio, las conductas de riesgo más frecuentes fueron exceder la velocidad por encima del límite permitido, conducir distraído, y usar celular durante la conducción.

En cuanto a las actitudes, las medias de los ítems oscilan entre 3.56 y 4.86, reflejando evaluaciones de las conductas de riesgo que tienden a ser negativas. Entre las conductas valoradas más negativamente se encuentran conducir de manera agresiva, cansado, o después de beber alcohol; y entre las valoradas menos negativamente se encuentran exceder la velocidad y ejecutar una maniobra peligrosa. En todas las conductas de riesgo (excepto conducir distraído) los atributos bueno/malo muestran valores medios más altos que el resto de los adjetivos. Esto sugiere que las conductas de riesgo son evaluadas principalmente como algo “malo”. También la practicidad percibida es importante en la mayoría de las conductas, aunque en menor medida en comparación con la valoración basada en los atributos bueno/malo. Por su parte, el agrado percibido es más alto que la practicidad en la ejecución de maniobras peligrosas y la violación de las normas viales. Finalmente, la conducta percibida como más “nociva” es la falta de uso de cinturón.

Tabla 1
Frecuencia de conductas de riesgo en la conducción

	Nunca (%)	Alguna vez (%)	Algunas veces (%)	Varias veces (%)	Muchas veces (%)
Exceder velocidad permitida	32.5	24.6	20.9	11.6	10.4
Manejar después de beber alcohol	44.8	35.4	13.1	5.2	1.5
Distracción al conducir	26.5	39.6	22.4	8.2	3.4
Uso de celular al conducir	40.7	28.7	16.4	9.7	4.5
Manejar cansado	43.3	32.5	15.3	6	3
Hacer otras cosas además de conducir	49.6	29.1	15.7	3.7	1.9
Cruzar en Rojo	47	36.2	11.6	4.1	1.1
Maniobra peligrosa	41.4	36.6	13.1	4.5	4.5
No usar Cinturón	66	16.8	6.3	4.1	6.7
No reducir velocidad en las esquinas	49.6	34.3	10.4	3.4	2.2
Violar norma vial	34.3	48.9	13.1	2.6	1.1
Conducción agresiva	73.9	19.4	3.4	1.9	1.5

Relación entre actitudes y conductas de riesgo específicas en el tránsito

Como se aprecia en la Tabla 2, las correlaciones bivariadas muestran relaciones débiles a moderadas entre los ítems que evalúan actitudes y las conductas de riesgo asociadas (excepto entre el ítem “bueno/malo” y la conducta de violar una norma vial, donde no se observa una asociación significativa). Sin embargo, los análisis de regresión lineales revelan resultados diferentes. En concreto, el atributo que evalúa la practicidad percibida (muy práctico/nada práctico) se asoció con 7 de las 12 conductas de riesgo analizadas, mientras que los atributos que miden el nivel de agrado y beneficio percibido se relacionaron con 5 de las 12 conductas. Por su parte, el atributo bueno/malo solo se relacionó de manera significativa con 2 de las 12 conductas de riesgo vial.

Relación entre actitud y disposición general a asumir riesgos en la conducción

La Tabla 3 muestra las correlaciones bivariadas entre los puntajes totales de los cuatro atributos que miden actitudes y el puntaje total de la escala de conductas riesgosas. Se observaron relaciones moderadas entre las conductas riesgosas y los cuatro atributos. No obstante, un análisis de regresión lineal mostró que los únicos predictores significativos de la conducción riesgosa fueron aquellos adjetivos que aludían a la dimensión instrumental de las actitudes (i.e., muy práctico/para nada práctico y beneficioso/nocivo), $R^2 = .28$, $p < .001$ (ver Tabla 4).

Diferencias de sexo y edad en las actitudes

Se aplicó un MANOVA para conocer si los cuatro atributos correspondientes a las actitudes mostraban diferencias según el sexo y la edad (18-25 años, 26-44 años, y 45-75 años). Para la conformación de los grupos según la edad se tuvo en cuenta las diferencias en la cantidad de siniestros viales entre los grupos señalados en la literatura epidemiológica nacional (ANSV, 2018) e internacional (OMS, 2018). Los resultados indicaron diferencias significativas en el sexo $F(4,255) = 2.67$, $p = .033$, $\eta_p^2 = .040$, y la edad $F(8,512) = 2.65$, $p = .007$, $\eta_p^2 = .061$. No se observan efectos de interacción entre

estas variables, $F(8,512) = 1.81$, $p = .072$. Los ANOVAs univariados muestran diferencias según el sexo en los atributos relacionados con el agrado, $F(1,258) = 7.91$, $p = .005$, $\eta_p^2 = .030$, y la practicidad, $F(1,258) = 5.27$, $p = .022$, $\eta_p^2 = .020$. Los hombres perciben que las conductas de riesgo en la conducción son más agradables y prácticas ($M = 52.32$, $DE = 6.65$, $M = 52.81$, $DE = 6.46$, respectivamente) que las mujeres ($M = 54.44$, $DE = 4.98$, $M = 54.48$, $DE = 5.15$). También se observan diferencias de edad en los cuatro pares de adjetivos (ver Tabla 5). Los conductores jóvenes (18-25 años) muestran valoraciones más positivas hacia las conductas de riesgo en la conducción, en comparación con los dos grupos de mayor edad.

Discusión

En este trabajo se examinaron las actitudes y conductas de riesgo en la conducción. Los resultados muestran una situación preocupante, pues las conductas de riesgo son informadas como algo relativamente frecuentes entre los conductores estudiados. Los participantes informaron haber realizado estas conductas al menos una vez durante un periodo de tiempo acotado (últimos quince días). La situación es aún más alarmante si se tiene en cuenta que las técnicas de auto-informes ofrecen estimaciones sesgadas y, por ende, probablemente algunas de las conductas examinadas sean incluso más frecuentes que lo reportado por los participantes. Por ejemplo, según la ANSV (2017) el uso de cinturón declarado es del 75%, mientras que el uso observado se reduce al 44%. Otro factor que agrava el problema es que entre las conductas más frecuentes se encuentran aquellas señaladas por la OMS (2018) como las más críticas para la seguridad vial: exceder la velocidad por encima del límite permitido, conducir distraído, y usar celular durante la conducción. Por último, los resultados están en línea con los datos ofrecidos por la ANSV (2016, 2017), los cuales indican frecuencias auto-informadas similares en las conductas de conducir bajo los efectos del alcohol (10%), usando celular (15%), o sin cinturón (25%). En este sentido, nuestros resultados parecen reflejar una realidad de alcance nacional.

Tabla 2
Estadísticos descriptivos, correlaciones y regresiones lineales entre actitudes y conductas de riesgo particulares

		Correlación conducta-actitud	β	R ²	Media	DE	Asimetría	Curtosis
Exceder velocidad permitida	Muy práctico/para nada práctico	-.43*	-.38*	.20	3.73	1.07	-.38	-.76
	Bueno/Malo	-.14**	-.17**		3.95	1.01	-.64	-.36
	Agradable/ Desagradable	-.32*	-.18**		3.57	1.17	-.35	-.71
	Beneficioso/Nocivo	-.28*	-.06		3.56	1.23	-.38	-.88
Manejar después de beber alcohol	Muy práctico/para nada práctico	-.21*	-.01	.14	4.83	.56	-4.21	20.32
	Bueno/Malo	-.16**	.07		4.86	.44	-3.82	16.32
	Agradable/ Desagradable	-.36*	-.35*		4.71	.74	-2.87	8.50
	Beneficioso/Nocivo	-.21*	-.14**		4.83	.55	-3.62	16.21
Distracción al conducir	Muy práctico/para nada práctico	-.11**	.03	.08	4.63	.67	-1.92	3.84
	Bueno/Malo	-.15*	-.01		4.57	.70	-1.44	1.08
	Agradable/ Desagradable	-.18*	-.08		4.45	.78	-1.17	.22
	Beneficioso/Nocivo	-.30*	-.28*		4.37	.85	-1.18	.65
Uso de celular al conducir	Muy práctico/para nada práctico	-.39*	-.22*	.21	4.57	.79	-1.87	2.91
	Bueno/Malo	-.20*	.00		4.70	.61	-2.00	3.02
	Agradable/ Desagradable	-.41*	-.24*		4.43	.90	-1.59	1.95
	Beneficioso/Nocivo	-.32*	-.11		4.36	.96	-1.35	.84
Manejar cansado	Muy práctico/para nada práctico	-.24*	-.15	.06	4.79	.52	-2.79	8.32
	Bueno/Malo	-.24*	-.14		4.81	.46	-2.54	5.82
	Agradable/ Desagradable	-.10**	.07		4.75	.59	-2.88	9.83
	Beneficioso/Nocivo	-.17*	-.06		4.64	.74	-2.31	5.44
Hacer otras cosas además de conducir	Muy práctico/para nada práctico	-.38*	-.25*	.18	4.56	.76	-1.94	4.09
	Bueno/Malo	-.32*	-.10		4.63	.66	-1.84	3.53
	Agradable/ Desagradable	-.37*	-.22**		4.49	.76	-1.33	1.18
	Beneficioso/Nocivo	-.23*	.09		4.44	.88	-1.62	2.21

(Continúa)

Tabla 2

Estadísticos descriptivos, correlaciones y regresiones lineales entre actitudes y conductas de riesgo particulares (Continuación)

		Correlación conducta-actitud	β	R ²	Media	DE	Asimetría	Curtosis
Cruzar en Rojo	Muy práctico/para nada práctico	-.30*	-.17**	.11	4.58	.81	-2.06	4.14
	Bueno/Malo	-.23*	-.05		4.73	.59	-2.51	7.34
	Agradable/Desagradable	-.22*	.00		4.58	.83	-2.26	5.11
	Beneficioso/Nocivo	-.32*	-.20**		4.43	.95	-1.74	2.53
Maniobra peligrosa	Muy práctico/para nada práctico	-.25*	-.16**	.06	4.03	1.28	-1.03	.01
	Bueno/Malo	-.15*	.01		4.52	.81	-1.84	3.44
	Agradable/Desagradable	-.18*	-.02		4.33	.92	-1.27	.98
	Beneficioso/Nocivo	-.24*	-.13		4.16	1.18	-1.28	.61
No usar Cinturón	Muy práctico/para nada práctico	-.39*	-.27*	.19	4.51	1.06	-2.20	3.79
	Bueno/Malo	-.27*	.01		4.73	.79	-3.42	11.71
	Agradable/Desagradable	-.34*	-.09		4.44	1.02	-1.73	2.02
	Beneficioso/Nocivo	-.32*	-.20**		4.57	1.05	-2.53	5.29
No reducir velocidad en las esquinas	Muy práctico/para nada práctico	-.19*	-.05	.04	4.37	.99	-1.59	1.87
	Bueno/Malo	-.19*	-.04		4.61	.78	-2.31	5.55
	Agradable/Desagradable	-.21*	-.10		4.50	.85	-1.79	3.12
	Beneficioso/Nocivo	-.19*	-.07		4.51	.85	-1.83	3.01
Violar norma vial	Muy práctico/para nada práctico	-.35*	-.29*	.13	4.32	.97	-1.34	1.09
	Bueno/Malo	-.10	-.14**		4.66	.62	-1.83	2.87
	Agradable/Desagradable	-.26*	-.09		4.49	.81	-1.53	1.93
	Beneficioso/Nocivo	-.25*	-.13**		4.31	.93	-1.39	1.54
Conducción agresiva	Muy práctico/para nada práctico	-.33*	-.07	.16	4.76	.62	-3.59	15.61
	Bueno/Malo	-.27*	.01		4.81	.55	-3.59	14.70
	Agradable/Desagradable	-.42*	-.34*		4.67	.83	-2.81	7.59
	Beneficioso/Nocivo	-.29*	-.04		4.71	.68	-2.56	6.73

*** $p < .001$, ** $p < .01$, * $p < .05$

Tabla 3
Correlaciones entre la conducta y los atributos de las actitudes

	Conducta de Riesgo en la conducción (Global)
Muy práctico/para nada práctico	-.50**
Bueno/Malo	-.34**
Agradable/Desagradable	-.48**
Beneficioso/Nocivo	-.41**

** $p < .01$

Tabla 4
Regresión lineal con los atributos de las actitudes y la conducta global

Componente actitudinal	Beta	Error estándar	Beta Estandarizado (β)	p
Muy práctico/para nada práctico	-.38	.10	-.31	.000
Bueno/Malo	.15	.13	.09	.267
Agradable/Desagradable	-.22	.12	-.18	.081
Beneficioso/Nocivo	-.18	.08	-.16	.039

Tabla 5
Diferencias de edad en las actitudes hacia el riesgo

	Grupos de edad	Media	DE	$F(2,258)$	η_p^2
Muy práctico/para nada práctico	18-25	52.04 ^(a)	6.46	5.84**	.043
	26-44	54.40 ^(b)	5.13		
	>45	54.38 ^(c)	6.00		
Bueno/malo	18-25	54.68 ^(a)	4.85	3.07*	.023
	26-44	55.80	4.51		
	>45	56.33 ^(b)	4.32		
Agradable/desagradable	18-25	51.59 ^(a)	6.45	7.98**	.058
	26-44	54.02 ^(b)	5.32		
	>45	54.68 ^(c)	5.80		
Beneficioso/nocivo	18-25	51.64 ^(a)	6.64	4.20*	.032
	26-44	52.71	6.50		
	>45	54.60 ^(b)	6.33		

Nota: ^(a) ^(b) ^(c): Diferencias significativas entre los grupos (test de Bonferroni)

** $p < .01$, * $p < .05$

A pesar de que las conductas de riesgo en la conducción son relativamente frecuentes entre los participantes, las actitudes hacia esas mismas conductas,

analizadas separadamente, tienden a ser globalmente negativas. Es decir, se valoran como más nocivas, imprácticas y desagradables. A nivel de la relación

actitud-conducta, los resultados mostraron relaciones de bajas a moderadas y significativas entre ambas variables. No obstante, el peso relativo de cada adjetivo valorativo varió según la conducta examinada. Por ejemplo, el desagrado y la nocividad percibida es más importante en ciertas conductas (*e.g.*, manejar después de beber alcohol), mientras que otras dependen principalmente de la practicidad percibida (*e.g.*, realizar una maniobra peligrosa). Esto puede advertirse también en estudios previos que analizan distintas conductas (*e.g.*, Elliott & Thomson, 2010; Lawton, Conner & Parker, 2007; Okamura, Fujita, Kihira, Kosuge & Mitsui, 2012). Por otro lado, en este trabajo la dimensión instrumental de las actitudes (*i.e.*, practicidad y beneficio percibido) se asoció con una la tendencia general a realizar conductas de riesgo en la conducción. Esto sugiere que las creencias instrumentales tienen una importancia fundamental en la tendencia global a realizar estas conductas.

Otra cuestión analizada en este trabajo fue conocer si las actitudes diferían según la edad y el sexo. Los hombres y los más jóvenes presentaron valoraciones más positivas de las conductas de riesgo vial (es decir, actitudes que en términos de seguridad vial serían más negativas). Estos resultados están en línea con estudios previos que muestran actitudes más positivas hacia las conductas de riesgo en la conducción en conductores hombres y jóvenes (*e.g.*, Cordellieri et al., 2016; Rhodes & Pivik, 2011). Asimismo, es un resultado consistente con los índices de siniestralidad vial, los cuales señalan que los hombres jóvenes tienen una mayor participación en estos eventos (*e.g.*, Feleke et al., 2018).

Los resultados de este trabajo sugieren que, para mejorar las condiciones de la seguridad vial, es importante considerar las actitudes como posibles determinantes de las conductas humanas de riesgo en la conducción. El monitoreo periódico de ambos componentes -actitudes y conductas- puede ser una estrategia importante para las políticas en seguridad vial. Esto proporcionaría información comparable, confiable y útil para guiar decisiones y evaluar políticas. Existen algunas iniciativas previas de esta índole, como el Proyecto *Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe* (SARTRE) y el *E-survey of Road Users' Attitudes* (ESRA; Meesmann, Torfs, Nguyen, & Van den Berghe, 2018). En los dos casos, se trata de estudios centrados

en las conductas y actitudes de los usuarios viales, aunque el primero se basa solamente en países europeos y el segundo incluye países de distintas regiones (Europa, Norteamérica, Sudamérica, Asia, y Oceanía). Entre las ventajas de estos proyectos se destacan el hecho de ofrecer información mediante una metodología uniforme que permite comparar resultados de diferentes lugares, así como también tomar decisiones a partir de datos obtenidos de forma rigurosa. Si bien algunos países latinoamericanos participaron del proyecto ESRA, no existen iniciativas específicas en nuestra región. Un intento en esta línea es el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI, 2013), aunque se trata de un organismo que ofrece información basada principalmente en técnicas observacionales. Además, las metodologías utilizadas no siempre son equivalentes entre los países que participan. Entendemos que en Argentina y, más ampliamente en Latinoamérica, es importante generar conocimiento más sistemático y uniforme sobre las actitudes y conductas de los usuarios viales. Este aspecto resulta clave en el ámbito que estamos considerando, donde las decisiones no responden muchas veces a criterios e información derivada de la evidencia científica (Novoa, Pérez, & Borrell, 2009).

Es importante señalar que este estudio tiene algunas limitaciones. En particular, los resultados podrían verse afectados por el sesgo de deseabilidad social, el cual es particularmente importante cuando se evalúan conductas social y legalmente censurables (*e.g.*, af Wahlberg, 2010). Este sesgo podría explicar en parte por qué las personas mostraron actitudes negativas hacia las conductas de riesgo vial. Por otro lado, en este trabajo se estudiaron actitudes más controladas -o explícitas-, sin tener en cuenta la participación de actitudes más automáticas -o implícitas-. Existen estudios en el área que muestran la capacidad de estas últimas para guiar las conductas viales (*e.g.*, Hatfield et al., 2008; Ledesma, Tosi, Díaz-Lázaro, & Poó, 2018). Por último, si bien esta investigación ofrece información importante para la seguridad vial, los resultados se basan en una muestra casual centrada exclusivamente en conductores. En tal sentido, sería valioso replicar la investigación en otras muestras de conductores y ampliar el estudio de las actitudes y conductas de riesgo a aquellos usuarios viales más vulnerables (motociclistas, peatones, ciclistas).

Referencias

- af Whalberg A. E. (2010). Social desirability effects in driver behaviour inventories. *Journal of Safety Research*, 41, 99–106.
- Agencia Nacional de Seguridad Vial (2018). *Situación de la seguridad vial en Argentina*. Recuperado el 28 de abril, 2018, de https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/situacion_de_la_seguridad_vial_en_la_argentina_25.06.pdf
- Bachoo, S., Bhagwanjee, A., & Govender, K. (2013). The influence of anger, impulsivity, sensation seeking and driver attitudes on risky driving behaviour among post-graduate university students in Durban, South Africa. *Accident Analysis & Prevention*, 55, 67-76.
- Beck, L. F., Kresnow, M. J., & Bergen, G. (2019). Belief about seat belt use and seat belt wearing behavior among front and rear seat passengers in the United States. *Journal of Safety Research*, 68, 81–88.
- Calderón Vallejo, G. (2013). Consumo de sustancias psicoactivas y condiciones de riesgo para conductores de Medellín. *Revista Virtual Universidad Católica del Norte*, 39, 182–194.
- Cordellieri, P., Baralla, F., Ferlazzo, F., Sgalla, R., Piccardi, L., & Giannini, A. M. (2016). Gender effects in young road users on road safety attitudes, behaviors and risk perception. *Frontiers in Psychology*, 7, 1412.
- de Winter, J., & Dodou, D. (2010). The Driver Behaviour Questionnaire as a predictor of accidents: A meta-analysis. *Journal of Safety Research*, 41(6), 463-470.
- Dingus, T. A., Guo, F., Lee, S., Antin, J. F., Perez, M., Buchanan-King, M., & Hankey, J. (2016). Driver crash risk factors and prevalence evaluation using naturalistic driving data. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 113(10), 2636-2641.
- Eagly, A. H., & Chaiken, S. (2005). Attitude research in the 21st century: The current state of knowledge. In D. Albarracín, B. T. Johnson & M. P. Zanna (Eds.), *Handbook of attitudes and attitude change: Basic principles* (pp. 743-767). Mahwah, NJ: Lawrence Erlbaum Associates
- Elliott, M. A., & Thomson, J. A. (2010). The social cognitive determinants of offending drivers' speeding behaviour. *Accident Analysis & Prevention*, 42(6), 1595-1605.
- Feleke, R., Scholes, S., Wardlaw, M., & Mindell, J. S. (2018). Comparative fatality risk for different travel modes by age, sex, and deprivation. *Journal of Transport & Health*, 8, 307-320.
- Fishbein, M., & Ajzen, I. (2010). *Predicting and changing behavior: The reasoned action approach*. New York, NY: Psychology Press.
- Franzoi, S. L. (2007). *Psicología Social* (4º Ed.). México: McGraw-Hill.
- González-Iglesias, B., Gómez-Fraguela, J. A., & Sobral, J. (2014). Potential determinants of drink driving in young adults. *Traffic Injury Prevention*, 16(4), 345-352.
- Hassan, H. M. (2015). Investigation of the self-reported aberrant driving behavior of young male Saudi drivers: A survey-based study. *Journal of Transportation Safety & Security*, 8(2), 113-128.
- Hatfield, J., Fernandes, R., Faunce, G., & Job, S.R.F. (2008). An implicit non-self-report measure of attitudes to speeding: development and validation. *Accident Analysis & Prevention*, 40(2), 616-627.
- Hu, T., Xie, X., & Li, J. (2013). Negative or Positive? The effect of emotion and mood on risky driving. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 16, 29-40.
- Iversen, H. (2004). Risk-taking attitudes and risky driving behaviour. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 7, 135-150.
- Jiménez-Mejías, E., Medina-García, M., Martínez-Ruiz, V., Pulido-Manzanero, J., & Fernández-Villa, T. (2015). Consumo de drogas e implicación en estilos de conducción de riesgo en una muestra de estudiantes universitarios. Proyecto uniHcos. *Gaceta Sanitaria*, 29(1), 4-9.
- Lawton, R., Conner, M., & Parker, D. (2007). Beyond cognition: Predicting health risk behaviors from instrumental and affective beliefs. *Health Psychology*, 26(3), 259-267.

- Ledesma, R. D., Tosi, J. D., Díaz-Lázaro, C. M., & Poó, F. M. (2018). Predicting road safety behavior with implicit attitudes and the Theory of Planned Behavior. *Journal of Safety Research*, *66*, 187-194.
- Ledesma, R., Peltzer, R., & Poó, F. (2008). Análisis de la producción en Psicología del Tránsito mediante PsycINFO (2000-2006). *PSIC - Revista de Psicología da Vetor Editora*, *9*(1), 11-24.
- Lucidi, F., Girelli, L., Chirico, A., Alivernini, F., Cozzolino, M., Violani, C., & Mallia, L. (2019). Personality traits and attitudes toward traffic safety predict risky behavior across young, adult, and older drivers. *Frontiers in Psychology*, *10*, 536.
- Lund, I., & Rundmo, T. (2009). Cross-cultural comparisons of traffic safety, risk perception, attitudes and behaviour. *Safety Science*, *47*(4), 547-553.
- Mallia, L., Lazuras, L., Violani, C., & Lucidi, F. (2015). Crash risk and aberrant driving behaviors among bus drivers: The role of personality and attitudes towards traffic safety. *Accident Analysis & Prevention*, *79*, 145-151.
- Mannocci, A., Saulle, R., Villari, P., & La Torre G. (2019). Male gender, age and low income are risk factors for road traffic injuries among adolescents: An umbrella review of systematic reviews and meta-analyses. *Journal of Public Health*, *27*(2), 263-372.
- Meesmann, U., Torfs, K., Nguyen, H., & Van den Bergh, W. (2018). ¿Nos preocupa la seguridad vial?. *Principales resultados del proyecto ESR A1 en 38 países. Proyecto ESR A (E-Survey of Road users' Attitudes)*. Bruselas, Bélgica: Vias institute.
- Møller, M., & Haustein, S. (2014). Peer influence on speeding behaviour among male drivers aged 18 and 28. *Accident Analysis & Prevention*, *64*, 92-99.
- Moreno Salas, M., & Monge López, D. (2011). Actitudes hacia comportamientos protectores y de riesgo en conductores costarricenses. *Revista Costarricense de Psicología*, *30*, (45-46), 35-49.
- Novoa, A. M., Pérez, K., & Borrell, C. (2009). Efectividad de las intervenciones de seguridad vial basadas en la evidencia: Una revisión de la literatura. *Gaceta Sanitaria*, *23*(6), 553.e1-553.14.
- O'Brien, F., & Gormley (2016). Risk-perception and dangerous driving among adolescents: Outcome- and behavior-focused questions yield opposite results. *Journal of Adolescence*, *52*, 89-94.
- Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (2013). *Estadísticas*. Recuperado el 10 de marzo, 2017, de <http://www.oisevi.org/a/index.php/estadisticas>
- Okamura, K., Fujita, G., Kihira, M., Kosuge, R., & Mitsui, T. (2012). Predicting motivational determinants of seatbelt non-use in the front seat: A field study. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, *15*(5), 502-513.
- Organización Mundial de la Salud (2018). *Global status report on road safety 2018*. Geneva: Autor.
- Parker, D., Manstead, A. S., Stradling, S. G., Reason, J. T., & Baxter, J. S. (1992). Intention to commit driving violations: An application of the theory of planned behavior. *Journal of Applied Psychology*, *77*(1), 94-101.
- Perinetti, A., Ubeda, C., & Ungaro, J. (2013). Lesiones por tránsito en el partido bonaerense de General Pueyrredon: Epidemiología, factores de riesgo, y letalidad. *Revista Argentina de Salud Pública*, *4*, 24-30.
- Poó, F. M., Taubman-Ben-Ari, O., Ledesma, R. D., & Díaz-Lázaro, C. M. (2013). Reliability and validity of a Spanish-language version of the multidimensional driving style inventory. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, *17*, 75-87.
- Preece, C., Watson, A., Kaye, S.A., & Fleiter, J. (2018). Understanding the psychological precursors of young drivers' willingness to speed and text while driving. *Accident Analysis & Prevention*, *117*, 196-204.
- Rhodes, N., & Pivik, K. (2011). Age and gender differences in risky driving: The roles of positive affect and risk perception. *Accident Analysis & Prevention*, *43*, 923-931.
- Rosenberg, M. J., Hovland, C. I., McGuire, W. J., Abelson, R. P., & Brehm, J. W. (Eds.). (1960). *Attitude organization and change: An analysis of consistency among attitude components*. New Haven, CT: Yale University Press.
- Shyhall, K. (2014). Alcohol involvement and other risky driver behaviors: Effects on crash initiation

- and crash severity. *Traffic Injury Prevention*, 15(4), 325-334.
- Şimşekoğlu, Ö., & Lajunen, T. (2008). Social psychology of seat belt use: A comparison of theory of planned behavior and health belief model. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 11, 181-191.
- Şimşekoğlu, Ö., Nordfjærn, T., & Rundmo, T. (2012). Traffic risk perception, road safety attitudes, and behaviors among road users: A comparison of Turkey and Norway. *Journal of Risk Research*, 15(7), 787-800.
- Sinclair, M. (2013). Attitudes, norms and driving behaviour: A comparison of young drivers in South Africa and Sweden. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 20, 170-181.
- Smith, A. (2016). A UK survey of driving behaviour, fatigue, risk taking and road traffic accidents. *BMJ Open*, 6(8), 1-6.
- Taubman-Ben-Ari, O., Kaplan, S., Lotan, T., & Prato, C. (2016). The combined contribution of personality, family traits, and reckless driving intentions to young men's risky driving: What role does anger play? *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 42, 299-306.
- Trógolo, M. A., Medrano, L. A., & Ledesma, R. D. (2017). Propiedades psicométricas de una escala breve de autoeficacia para la conducción en conductores de Argentina. *Liberabit*, 23(1), 23-38.
- Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety science*, 41(5), 427-443.
- Yunesian, M., Mesdaghinia, A., Moradi, A., & Vash, J. (2008). Drivers' knowledge, attitudes, and behavior: A cross-sectional study. *Psychological Reports*, 102(2), 411-417.

Recebido em: 04/2019

Reformulado em: 06/2019

Aceito em: 07/2019

Sobre os autores:

Jeremías Tosi, Doctor en Psicología. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Área de interés: Psicología del tránsito.

ORCID 0000-0001-7441-2495

Correo: jeremíastosi@gmail.com

Mario Trógolo, Lic. en Psicología. Doctorando en Psicología. Becario del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Docente de grado universitario (Universidad Nacional de Córdoba y Universidad Siglo 21, Argentina). Área de interés: Psicología del tránsito - conductas de riesgo en jóvenes.

ORCID 0000-0002-2102-4701

Rubén D. Ledesma, Doctor en Psicología. Investigador del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Docente de grado (Universidad Nacional de Mar del Plata). Área de interés: Psicología del tránsito.

ORCID 0000-0003-2115-4802

Contato com os autores:

Funes 3350, Mar del Plata (7600)

Argentina

Tel.: +54 02234752526.