

CORRELACIONES ENTRE INFRACCIONES COMETIDAS Y PERFIL PSICOLÓGICO DE CONDUCTORES



BEHAVIORAL LAB

By Ingenious Softworks 

2015 / 2016 Montevideo, Uruguay.

Correlaciones entre infracciones cometidas y perfil psicológico de conductores

Alberto Chertok¹, Natalia Salgado², Gabriel Camargo³, Ignacio Parietti⁴

1 Doctor en medicina, Psiquiatra y Psicoterapeuta especializado en Análisis y Modificación del Comportamiento, Autor y docente en psicología conductual. Presidente Honorífico de la Sociedad Uruguaya de Análisis y Modificación de la Conducta.

2 Licenciada en Psicología, Postgrado en Psicoterapia Cognitivo Conductual, Docente de Psicología de la Universidad Católica del Uruguay.

3 Inventor y emprendedor especializado en diseño de productos tecnológicos.

4 Diseñador de productos especializado en la aplicación de técnicas de psicología.

Sobre Ingenious Softworks Behavioral Design Lab

Ingenious Softworks' Behavioral Design Lab es una institución dedicada al estudio y formalización de técnicas que involucran la aplicación de conceptos de tomados de las ciencias cognitivas al diseño de productos. El laboratorio diseña y ejecuta experimentos sobre el comportamiento humano y el diseño de producto, publicando sus hallazgos de forma gratuita. Este proyecto es apoyado por ANII (Agencia Nacional de Investigación e Innovación del Uruguay)

Apoyos Institucionales:

Agencia Nacional de Investigación e Innovación (ANII), Uruguay



Información Adicional:

Key words: Tráfico, Multa, Políticas públicas, Estrategia, Diseño de hábitos.

Article history:



Resumen ejecutivo

La variabilidad entre los comportamientos de los conductores registrados en el estudio “Optimización de estrategias de castigo en el tránsito”, justifica un estudio más profundo en el perfil de los conductores. En el estudio original se establece una paramétrica para la proficiencia del conductor en base a los datos experimentales obtenidos. Este estudio busca relacionar el perfil psicológico de dichos conductores con los resultados de conducción.





Contenido

Capítulo 1. *Introducción*

- 1.1 Principios operantes referidos a la conducta de conducir.
- 1.2 Reglas Verbales
- 1.3 Teoría de la disuasión
- 1.3 Estudios relacionados

Capítulo 2. Hipótesis

Capítulo 3. *Método*

- 3.1 Participantes
- 3.2 Criterio de selección de participantes
- 3.3 Procedimiento
- 3.4 Descripción de las pruebas
- 3.5 Descripción de herramientas
- 3.6 Infracciones y categorización.
- 3.7 Métricas

Capítulo 4. *Resultados*

- 4.1 Cantidad de faltas cometidas por escenario
- 4.2 Nivel de conductor
- 4.3 Faltas graves y nivel de conductor



Contenido (cont.)

Capítulo 5. *Aplicación de los resultados en diseño de políticas*

- 5.1 Aumento real de los controles
- 5.2 Resolver problemas de la 5.3 Resistencia al control
- 5.4 Como pérdida de libertad
- 5.5 Como elemento recaudatorio
- 5.6 Estrategias sin aumento de control real
- 5.7 Comunicación
- 5.8 Utilización de señuelos.

Capítulo 6. *Conclusión*

Bibliografía



BEHAVIORAL LAB
By Ingenious Softworks

Correlaciones entre infracciones cometidas y perfil psicológico de conductores



Introducción

Durante la fase de análisis de datos del anterior estudio de este laboratorio (“Optimización de estrategias de castigo en el tránsito ”) se detectó una gran variabilidad entre los comportamientos de los conductores registrados en el estudio , esto justificó un estudio más profundo en el perfil de los conductores. En el estudio original se establece una paramétrica para la proficiencia del conductor en base a los datos experimentales obtenidos. Esta instancia despertó interés en la relación entre el perfil psicológico del conductor y su relación con las infracciones cometidas.

Este estudio busca relacionar el perfil psicológico de dichos conductores con los resultados de conducción obtenidos. Para establecer los perfiles psicológicos se utilizó el Test PSI. El Test PSI es un inventario objetivo de personalidad desarrollado en Uruguay por el Dr. Alberto Chertok en 1992. Su objetivo es realizar una descripción objetiva y sistemática de la personalidad. El test ha sido utilizado ampliamente por empleadores para establecer perfiles de posibles empleados.

Existe vasta literatura sobre el vínculo de la agresividad y la probabilidad de sufrir un accidente de tránsito. También se ha encontrado

un vínculo sobre los efectos de desordenes y enfermedades mentales en la capacidad de manejo de los conductores¹. Nuestro estudio propone un test general a los sujetos sin presunción de estos vínculos y busca confirmar los mismos así como encontrar indicios sobre cualquier otra correlación relevante.

Marco Teórico

Para comenzar a delimitar un marco teórico acerca de lo que nos ocupa en este experimento es que comenzaremos brindando un concepto breve del término personalidad.

Para esto nos centramos en definiciones que nos permiten entender la personalidad sobre dimensiones temperamentales, aquello con lo que nacemos y estamos predispuestos biológicamente. El temperamento está basado en las emociones y no está influido por el aprendizaje sociocultural.

Por otro lado definimos carácter al conjunto de reacciones y hábitos de comportamiento que se ha adquirido durante la vida y que dan especificidad al modo de ser individual, el cual si está influido por lo sociocultural.

¹ Yamin, Stephanie Stinchcombe, Arne Gagnon, Sylvain Comparing Cognitive Profiles of Licensed Drivers with Mild Alzheimer's Disease and Mild Dementia with Lewy Bodies -



En tanto el temperamento es la predisposición emocional congénita, el carácter es el fruto de la experiencia y es el modo como el individuo interpreta las respuestas a los estímulos internos o los provenientes del mundo que lo rodea.

Es así que los rasgos de personalidad comienzan a manifestarse desde muy temprano y pueden ir modificándose en el correr de la vida del individuo dependiendo como se haya ido reforzando, o no, los mismo en el ambiente en el que la persona se desarrolla.

Según Allport esta adaptación creativa y singular de los aspectos psicofísicos frente al ambiente donde nos desarrollamos es la personalidad.

Como mencionamos anteriormente el temperamento está compuesto por las emociones y como nosotros nos adaptamos a ese ambiente (mediado por el aprendizaje) está nuestro carácter.

El manejo de las emociones constituye un aprendizaje que realizamos desde los primeros años de vida, el cual nos permite insertarnos en una sociedad con normas y reglas bien definidas. En el tránsito el manejo emocional cumple la función de adaptar lo temperamental e innato frente a un constructo de normas y reglas en las que acordamos como sociedad para poder conducirnos en el tránsito de una forma más ordenada.

Por ende nuestros rasgos de personalidad muestran que tan exitosos somos en la

adaptación de lo innato frente a lo aprendido y la falla de la adecuación de esta adaptación puede tener consecuencias en el comportamiento en el tránsito.

Una persona más impulsiva (con menos control emocional) puede hacer que sus emociones tomen la decisión de a qué velocidad conducirse, esto afecta directamente en la conducta infractora.

Estudios relacionados

La correlación entre la tolerancia a la frustración y la impaciencia de conductores con la conducción peligrosa ha sido probada numerosas veces. Un artículo relevante a nuestro estudio, del Accident Analysis and Prevention² prueba esta correlación bajo la conducción del manejo apurado, una condición base en nuestro marco donde fueron obtenidos nuestros datos.

La impulsividad de los conductores también es un factor de predicción de situaciones de riesgo en el tráfico. En un estudio del mismo Journal (Impulsivity-like traits and risky driving behaviors among college students) se prueba este vínculo en estudiantes universitarios. Incluso se ha probado que el uso de terapias cognitivas pueden ser utilizadas para mejorar la agresividad en la conducción en veteranos de guerra³

² Hurried driving: Relationship to distress tolerance, driver anger, aggressive and risky driving in college students

³ Cognitive-behavioral group treatment for driving-related anger, aggression, and risky driving in combat veterans: A pilot study.

Objetivos del estudio

-
1. *Encontrar correlaciones entre el perfil psicológico de los conductores y su tasa de infracciones registrada en el estudio “Optimización de estrategias de castigo en el tránsito”*
-





Método

Participantes

Las pruebas se realizaron sobre 18 sujetos participantes en el estudio “Optimización de estrategias de castigo en el tránsito” quienes respondieron a la invitación, realizada a todos los participantes, de participar en esta segunda etapa del estudio. Como recompensa los sujetos recibieron el informe completo del estudio. El informe brinda una descripción precisa de la conducta habitual del sujeto y se sugiere incluir en el curriculum para que los empleadores accedan al informe original sin cambios.

Criterio de selección de participantes

Los participantes del estudio anterior fueron invitados a través de correo electrónico a contestar el cuestionario online que forma parte de este estudio.



Ingenious Softworks

Estimados participantes,

Nos contactamos nuevamente con ustedes ya que dados los resultados de nuestra investigación y viendo la posibilidad de obtener más información de la misma es que vamos a hacer una segunda parte.

Para ella vamos a necesitar su colaboración nuevamente esta vez solo contestado un cuestionario desde tu pc.

Para el mismo te adjunto las instrucciones, LAS CUALES TE RECOMIENDO QUE LEAS PRIMERO.

Cualquier consulta quedo a las órdenes.

En cuanto lo completen me envían la planilla con las respuestas así podemos procesar la información.

Desde ya muchas gracias!

Descripción de Herramientas

El Test PSI es un inventario objetivo de personalidad desarrollado en Uruguay por el Dr. Alberto Chertok en 1992. Su objetivo es realizar una descripción objetiva y sistemática de la personalidad, como complemento de la evaluación realizada mediante entrevistas y otras herramientas de evaluación. Consta de 112 ítems o afirmaciones, cada una de las cuales ofrece 3 opciones de respuesta, por ejemplo:

Al utilizar un aparato por primera vez

- A. miro un poco las instrucciones y empiezo a manejarlo
- B. intermedio
- C. lo estudio en detalle o leo detenidamente las instrucciones antes de manejarlo

Si en un bar me sirven algo frío (una pizza, un café) o no está como lo he pedido

- A. le pido al mozo que lo arregle o lo cambie
- B. intermedio
- C. en general lo acepto igual

El sujeto recibe la consigna de indicar cuál es su comportamiento habitual en dichas situaciones, aunque no siempre actúe de ese modo. En las instrucciones se indica también que “no existen respuestas correctas o incorrectas” ni “respuestas mejores o peores”, ya que el cuestionario detecta sólo diferencias individuales y todas las respuestas son igualmente válidas.

El estudio psicométrico original fue realizado por el Instituto de Estadística de la Facultad de Ciencias Económicas, siendo sometido luego a estudios adicionales hasta alcanzar su formato actual. El instrumento es profusamente utilizado por psicólogos clínicos y laborales, así como por consultoras y departamentos de recursos humanos de empresas públicas y privadas. El test puede responderse y corregirse directamente en su sitio web, siendo sus principales características las siguientes:

El Test PSI es el único instrumento con estas características desarrollado totalmente en Uruguay, redactado directamente en nuestro idioma y sometido a estudios estadísticos sobre una población uruguaya. Esta es una ventaja fundamental, ya que el uso de tests traducidos de otros idiomas conlleva el riesgo de alterar el significado de las preguntas que suelen tener un importante componente cultural. Además, utilizar “baremos” extranjeros obliga a comparar las respuestas del sujeto con las que ha brindado una población con hábitos y actitudes diferentes de las nuestras, lo cual puede falsear la interpretación de los resultados





El cuestionario puede responderse directamente en pantalla o sobre hoja impresa, y admite aplicación individual o grupal, lo cual lo torna ideal para la evaluación de grupos.

El acceso a los resultados es inmediato: el sistema entrega el informe en segundos. Devuelve un reporte personalizado de aproximadamente 18 páginas pronto para guardar o imprimir, el cual puede complementar el informe final que redacte el técnico actuante como resultado de sus entrevistas y de la evaluación global del sujeto;

No es necesario instalar programas en la computadora de la institución, ya que la corrección se realiza a través de internet;

Puede utilizarse desde cualquier PC conectado a internet, mediante el nombre de usuario y contraseña que se proporciona al usuario;

Las preguntas ofrecen opciones igualmente preferibles, a efectos de evitar la tendencia a dar una buena imagen. El test cuenta además con algoritmos que identifican la sinceridad al responder y la eventual tendencia a brindar una imagen favorable;

El test evalúa rasgos normales presentes en todas las personas, identificando las diferencias individuales sin proponer juicios de valor;

Calcula automáticamente los baremos y entrega el perfil pronto para interpretar (no es necesario convertir los resultados a valores estandarizados mediante tablas o planillas);

Una vez ingresadas las respuestas del sujeto, el sistema calcula puntajes en 14 rasgos básicos de personalidad:

- **Intolerancia a la frustración**
(impaciencia, baja resistencia a las tentaciones)
- **Exigencia**
(tendencia a juzgar el comportamiento ajeno, actitud hipercrítica)
- **Preocupación**
(pensamiento «catastrófico»)
- **Dependencia**
(necesidad de compañía y contacto humano, aversión a la soledad)
- **Susceptibilidad**
(preocupación por ser valorado y respetado, hipersensibilidad en los vínculos sociales, facilidad para ofenderse)
- **Radicalismo**
(pensamiento categórico, «las cosas son blancas o negras», sin términos medios)
- **Desconfianza**
(cautela, preocupación por ser engañado, la impresión de que le ocultan cosas)
- **Complacencia**
(temor a ofender, evitación de enfrentamientos)
- **Necesidad de aprobación**
(inhibición social, vergüenza)
- **Indecisión**
(propensión a la duda, necesidad de certeza para tomar decisiones)
- **Perfeccionismo**
(conducta meticulosa y detallista, gusto por la planificación)
- **Expresividad Emocional**
(tendencia a ser demostrativo, a dramatizar o a experimentar emociones intensas)
- **Nerviosismo**
(tendencia fóbica, facilidad para impresionarse)
- **Sobrevaloración**
(percepción de uno mismo como “muy correcto”, moralmente intachable)

El sistema asigna un puntaje a cada rasgo que lo ubica en una de las siguientes categorías, según la medida en que se aleje de la media para su sexo:

- muy bajo
- bajo
- medio bajo
- medio alto
- alto
- muy alto

Los puntajes altos indican que el sujeto tiende a comportarse como lo indican las descripciones anteriores, mientras que los bajos sugieren que exhibe las conductas y actitudes opuestas (resistencia a las frustraciones, tolerancia, despreocupación, etc.).

A partir de estos rasgos, el sistema calcula 4 Dimensiones Globales de la Personalidad, las cuales se identificaron mediante técnicas de análisis factorial. Ellas son:

- Tolerante / Demandante
- Despreocupado / Preocupado
- Introverso / Extraverso
- Práctico / Cuidadoso

El PSI calcula además 6 competencias laborales, las cuales pueden tomarse en cuenta para la identificación de perfiles específicos con fines de selección de personal.





Descripción de las pruebas

Las pruebas fueron realizadas según lo establecido por el test PSI. Cada sujeto contestó el cuestionario en la comodidad de su hogar, sin restricciones de tiempo ni horario. Se puede referir a las recomendaciones del test para más información.

Métricas

Las métricas analizadas fueron los 14 valores resultantes de la aplicación del test y la sumatoria total de infracciones obtenidas en el estudio anterior (INFRAC).

CODIGO	DESCRIPCIÓN
BTF	Baja tolerancia a las frustraciones
EXI	Exigencia
PRE	Preocupación
DEP	Dependencia
SUS	Susceptibilidad
RAD	Radicalismo
DES	Desconfianza
COM	Complacencia
NEC	Necesidad de aprobación
IND	Indecisión
PER	Perfeccionismo
EXP	Expresividad
NER	Nerviosismo
SOB	Sobrevaloración
IGAP	Indice Global de Alteración de la Personalidad

Resultados

Pese a lo reducido de la muestra, las correlaciones obtenidas son algunas de las esperadas. Siendo la conducción de vehículos una actividad potencialmente frustrante, puesto que surgen esperas e impedimentos a los cuales debe someterse el conductor, se comprende que una baja tolerancia a las frustraciones con su carga de impaciencia e irritación se asocie a eventuales transgresiones a las normas de tránsito. También es esperable que los individuos más radicales y pasionales, cometan más infracciones que las personas más moderadas y racionales.

La susceptibilidad y la necesidad de aprobación comparten la preocupación por la imagen ante los demás, y quienes puntúan alto en estos rasgos están pendientes de no ser desvalorizados; suelen ofenderse fácilmente y tienden a interpretar las actitudes ajenas como dirigidas hacia (o motivadas por) ellos mismos. En una situación como la conducción de vehículos, constituyen una fuente de estrés y tensión que pueden facilitar las infracciones de tránsito. Estos rasgos resultan probablemente más significativos en la conducción real, puesto que ella implica la interacción humana y genera a veces situaciones competitivas, que en alguna medida se reproducen durante la simulación; en el simulador, la idea de ser observado o juzgado también puede incrementar la tensión nerviosa en sujetos susceptibles e hipersensibles al juicio ajeno (en este caso de los experimentadores).

Los puntajes bajos en “sobrevaloración” (por debajo de la media) indican que el sujeto admite que ocasionalmente transgrede algunas normas. Por el contrario, los puntajes altos se observan en sujetos que se perciben como “muy correctos” y extremadamente cumplidores con las normas éticas y morales. Esto explica la correlación negativa con este rasgo, es decir, el hecho de que los individuos que puntúan más bajo son más proclives a cometer infracciones que aquellos que obtienen puntajes medios o altos. Adicionalmente, los puntajes bajos en este rasgo pueden asociarse a una baja autoestima. Tal como ocurre con la susceptibilidad y la necesidad de aprobación, puede indicar cierto grado de inseguridad y escasa autoconfianza, lo cual constituye una fuente de estrés en situaciones en que el desempeño puede ser evaluado.

Por último, las nulas correlaciones con el resto de los rasgos podrían indicar efectivamente que los mismos no son relevantes para predecir el comportamiento infractor, o atribuirse a lo reducido de la muestra. Dado que el presente estudio se llevó a cabo sobre una muestra reducida, estas conclusiones son naturalmente preliminares. Su mayor valor radica en sugerir la conveniencia de realizar un estudio más amplio para confirmar o ampliar estos datos, igualando en lo posible otras variables, por ejemplo la edad y la experiencia como conductores. Disponer de una información precisa sobre los rasgos y actitudes que predisponen a las infracciones de tránsito tiene un evidente valor para la detección de las mismas en la evaluación de conductores

y para el desarrollo de campañas educativas que deberían poner énfasis en las conductas de riesgo con fines de prevención.

Al correlacionar el número de infracciones cometidas por cada sujeto con los perfiles obtenidos mediante el Test PSI, se constataron los siguientes resultados:

- Las mayores correlaciones se observaron con «baja tolerancia a las frustraciones». Esto significa que los sujetos con menor tolerancia a las frustraciones fueron más propensos a transgredir las normas de tránsito.
- Se observó también una correlación significativa con “radicalismo”. Los sujetos que suelen asumir posturas categóricas en forma pasional, resultaron más transgresores que aquellos más medidos y moderados.
- El número de infracciones cometidas correlaciona positivamente con «susceptibilidad» y «necesidad de aprobación»
- Los resultados indican una correlación negativa con “sobrevaloración”.
- No se observaron correlaciones significativas con el resto de los rasgos.



Correlaciones

Correlacion	Pearson con INFRAC
BTF	0,40
EXI	0,02
PRE	-0,14
DEP	-0,07
SUS	0,19
RAD	0,31
DES	0,07
COM	-0,02
NEC	0,31
IND	0,13
PER	0,05
EXP	-0,05
NER	0,05
SOB	-0,27
IGAP	0,13



Datos

Puntajes por metrica para cada sujeto

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
INFRAC	17,00	10,00	7,00	6,00	9,00	2,00	6,00	23,00	9,00	12,00	11,00	18,00	9,00	10,00	9,00	12,00	9,00	14,00
BTF	5,00	5,00	4,00	3,00	4,00	0,00	2,00	4,00	5,00	5,00	5,00	3,00	5,00	3,00	5,00	5,00	1,00	4,00
EXI	1,00	3,00	5,00	0,00	1,00	0,00	3,00	3,00	5,00	4,00	3,00	1,00	1,00	5,00	5,00	5,00	0,00	0,00
PRE	2,00	4,00	4,00	1,00	3,00	4,00	1,00	1,00	3,00	3,00	4,00	3,00	3,00	5,00	4,00	3,00	0,00	5,00
DEP	3,00	3,00	2,00	5,00	0,00	0,00	2,00	1,00	5,00	3,00	0,00	2,00	0,00	2,00	3,00	1,00	5,00	2,00
SUS	3,00	0,00	5,00	2,00	0,00	5,00	4,00	5,00	4,00	5,00	2,00	5,00	5,00	5,00	4,00	5,00	0,00	5,00
RAD	3,00	3,00	4,00	0,00	4,00	2,00	2,00	5,00	5,00	5,00	5,00	2,00	0,00	1,00	2,00	4,00	0,00	1,00
DES	2,00	2,00	5,00	1,00	1,00	0,00	5,00	2,00	5,00	5,00	5,00	2,00	0,00	5,00	3,00	2,00	0,00	5,00
COM	0,00	3,00	4,00	5,00	4,00	3,00	0,00	3,00	2,00	2,00	1,00	4,00	1,00	4,00	0,00	4,00	3,00	3,00
NEC	1,00	3,00	0,00	1,00	5,00	4,00	2,00	5,00	1,00	3,00	4,00	5,00	5,00	5,00	5,00	4,00	2,00	5,00
IND	3,00	4,00	1,00	0,00	2,00	4,00	3,00	3,00	2,00	1,00	2,00	4,00	5,00	5,00	5,00	3,00	0,00	3,00
PER	5,00	1,00	5,00	4,00	0,00	1,00	1,00	0,00	1,00	0,00	1,00	3,00	1,00	1,00	3,00	1,00	0,00	4,00
EXP	5,00	5,00	4,00	4,00	0,00	4,00	5,00	5,00	5,00	3,00	0,00	2,00	4,00	5,00	4,00	0,00	4,00	3,00
NER	4,00	5,00	5,00	3,00	3,00	0,00	2,00	1,00	3,00	5,00	3,00	3,00	3,00	5,00	2,00	4,00	4,00	3,00
SOB	2,00	2,00	2,00	1,00	4,00	5,00	0,00	2,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	2,00	0,00
IGAP	2,69	2,77	3,69	2,15	2,23	2,46	2,62	2,69	2,85	3,31	2,77	3,00	2,77	3,85	3,77	3,23	1,62	3,31

Aplicación de los resultados en diseño de políticas

Perfil psicológico durante la obtención y reobtención de libreta de conducción

Esta idea ya ha sido adoptada anteriormente. Existen gobiernos, por ejemplo el de Alemania, que requieren una pesquisa médico-psicológica para aquellos que le fueron retirada la licencia de conducción en incidentes como la conducción bajo la influencia del alcohol o manejo imprudente. Dependiendo de los resultados de la pesquisa el conductor debe tomar cursos, e incluso la misma puede retirarse por completo. Conductores con indicios de abuso de drogas son referidos a centros de tratamientos.

Aún cuando la conducción de un vehículo es una actividad de extrema responsabilidad, que puede poner en riesgo a terceras personas la administración de controles de este tipo genera reticencias por parte de los futuros conductores. Como definimos en el marco teórico de este estudio el conocimiento de las características propias afecta nuestro comportamiento. Es por esto que planteamos la aplicación de este tipo de tests de forma anónima durante el proceso de obtención de la libreta de conducir. Un nuevo



conductor que es consciente de su perfil puede corregir su comportamiento en el tránsito.

El anonimato de esta información sensible debe de ser garantizado con el fin de evitar que sean utilizados con otros fines, como por ejemplo establecer primas en los seguros.

Material de concientización personalizado según perfil psicológico.

Una vez establecido el perfil de los conductores puede utilizarse sus resultados para planear las campañas de concientización. En el manual de medidas de seguridad vial (*The Handbook of Road Safety Measures*)⁷ se estudia el efecto de las campañas de medios en la incidencia de accidentes de tránsito. Los resultados muestran que las campañas localizadas e individuales tienen casi tres veces más efectividad que una campaña de medios masivos, mayores controles y esfuerzos de educación de forma conjunta.

Conociendo al conductor podemos hacer énfasis sobre los peligros que el el conductor en concreto puede encontrar en la ruta. Conductores con tendencias a la conducción agresiva pueden aprender los riesgos que este tipo de conducción conlleva, a evitar proyectar intenciones negativas en los demás conductores. Conductores dispersos pueden ser recordados de la importancia de mantener la atención en la ruta, no utilizar teléfonos celulares, etc.



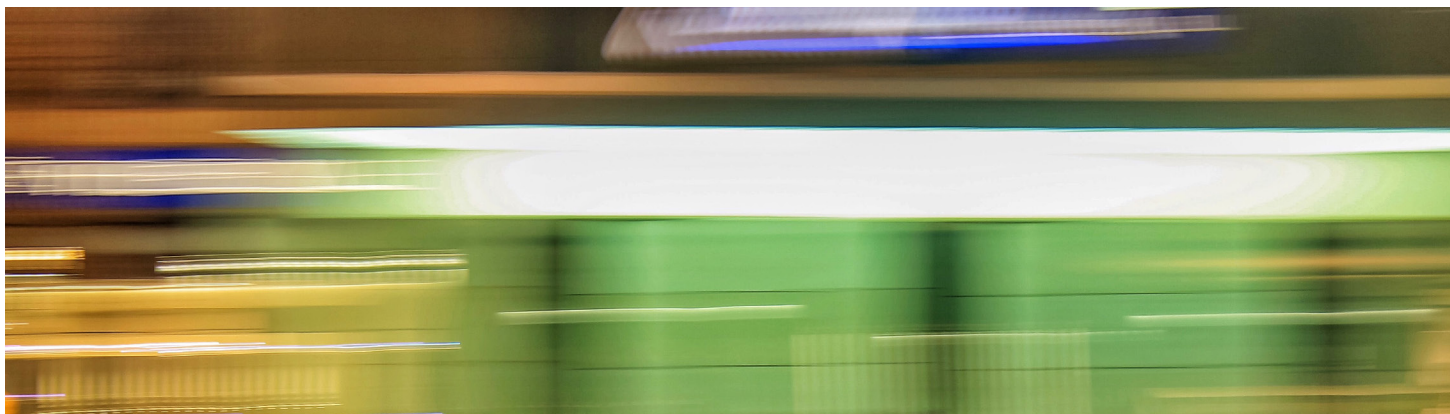
La incidencia de los mensajes personalizados, especialmente de aquellos que se perciben como de contenido personalizado, se ha probado en áreas como la asistencia a clases o la necesidad de estudios médicos. Tan importante han sido estos resultados que varios gobiernos a nivel mundial, como la Casa Blanca o el de Reino Unido, han establecidos grupos para aplicar estas estrategias al día a día del gobierno.

Estos datos, aún cuando sean anónimos, pueden ser utilizados para diseñar las campañas de medios masivos. Si en una sociedad se detecta una posible prevalencia de conductores agresivos una campaña de medios masivos puede hacer una diferencia real en los siniestros de esa zona.

⁷ *The Handbook of Road Safety Measures*, 2nd revised edition, Elsevier, Amsterdam, 2009

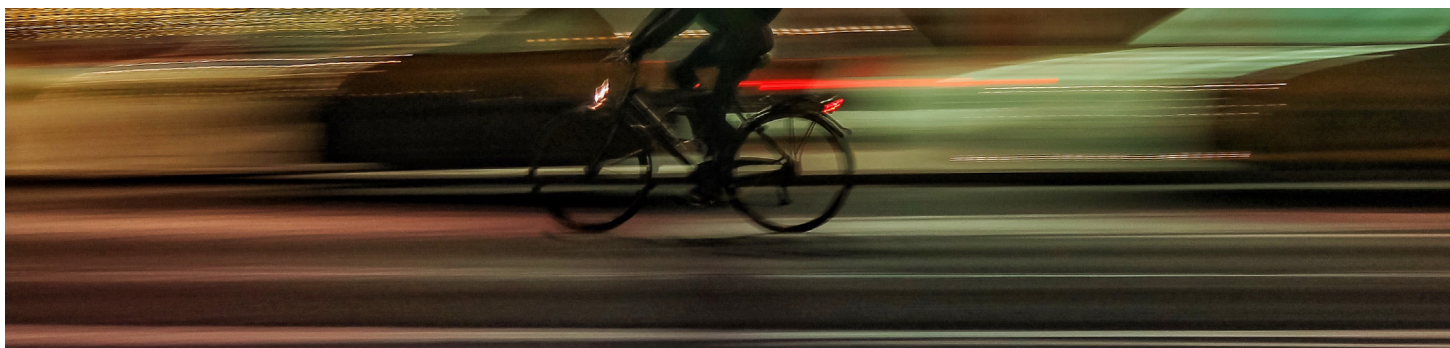
⁸ Summer nudging: Can personalized text messages and peer mentor outreach increase college going among low-income high school graduates?

⁹Text message reminders for timely routine MMR vaccination: A randomized controlled trial



Conclusión

Pese a lo reducido de la muestra, las correlaciones obtenidas son algunas de las esperadas. Las mayores correlaciones se observaron con «baja tolerancia a las frustraciones». Esto significa que los sujetos con menor tolerancia a las frustraciones fueron más propensos a transgredir las normas de tránsito. Se observó también una correlación significativa con “radicalismo”. Los sujetos que suelen asumir posturas categóricas en forma pasional, resultaron más transgresores que aquellos más medidos y moderados. El número de infracciones cometidas correlaciona positivamente con «susceptibilidad» y «necesidad de aprobación». Estas correlaciones se corresponden con los resultados recabados en la literatura.





Bibliografía

- **Alberto Chertok:** “Las causas de nuestra conducta” <http://www.psicologiatotal.com/lascausasde.html>
- **R. Elvik, T. Vaa, A. Høy, A. Erke, M. Sørensen:** *The Handbook of Road Safety Measures*, 2nd revised edition, Elsevier, Amsterdam, 2009
- **Martinussen, L. M., Møller, M., Prato, C. G., & Haustein, S. (2017):** How indicative is a self-reported driving behaviour profile of police registered traffic law offences? *Accident Analysis & Prevention*, 99, 1–5. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2016.10.031>
- **Berdoulat, E., Vavassori, D., & Sastre, M. T. M. (2013).** Driving anger, emotional and instrumental aggressiveness, and impulsiveness in the prediction of aggressive and transgressive driving. *Accident Analysis and Prevention*, 50, 758–767. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.06.029>
- **Beck, K. H., Daughters, S. B., & Ali, B. (2013).** Hurried driving: Relationship to distress tolerance, driver anger, aggressive and risky driving in college students. *Accident Analysis and Prevention*, 51, 51–55. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.10.012>
- **Roidl, E., Frehse, B., Oehl, M., & Höger, R. (2013).** The emotional spectrum in traffic situations: Results of two online-studies. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 18, 168–188. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2012.12.009>
- **Yamin, S., Stinchcombe, A., & Gagnon, S. (2016).** *Comparing Cognitive Profiles of Licensed Drivers with Mild Alzheimer’s Disease and Mild Dementia with Lewy Bodies*, 2016. <https://doi.org/10.1155/2016/6542962>



- **Herrero-Fernández, D. (2011).** *Psychometric adaptation of the driving anger expression inventory in a spanish sample: Differences by age and gender.* *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14(4), 324–329. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2011.03.001>
- **Beck, K. H., Ali, B., & Daughters, S. B. (2014).** *Distress Tolerance as a Predictor of Risky and Aggressive Driving.* *Traffic Injury Prevention*, 15(4), 349–354. <https://doi.org/10.1080/15389588.2013.829569>
- **Strom, T., Leskela, J., Possis, E., Thuras, P., Leuty, M. E., Doane, B. M., ... Rosenzweig, L. (2013).** *Cognitive-behavioral group treatment for driving-related anger, aggression, and risky driving in combat veterans: A pilot study.* *Journal of Traumatic Stress*, 26(3), 405–408. <https://doi.org/10.1002/jts.21808>
- **Pearson, M. R., Murphy, E. M., & Doane, A. N. (2013).** *Impulsivity-like traits and risky driving behaviors among college students.* *Accident Analysis and Prevention*, 53, 142–148.
<https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.01.009>
- **Fáilde-Garrido, J. M., García-Rodríguez, M. A., Rodríguez-Castro, Y., González-Fernández, A., Lameiras Fernández, M., & Carrera Fernández, M. V. (2016).** *Psychosocial determinants of road traffic offences in a sample of Spanish male prison inmates.* *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 37, 97–106. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2015.12.004>
- **Social and Behavioral Sciences Team-** <https://sbst.gov/>
- **Behavioural Insights Team -** <http://www.behaviouralinsights.co.uk/>
- **Annika M. Hofstetter, Nathalie DuRivagea, Celibell Y. Vargas, Stewin Camargoa, David K. Vawdrey, Allison Fisher , Melissa S. Stockwell** *Text message reminders for timely routine MMR vaccination: A randomized controlled trial*



- **Benjamin L. Castlemana, Lindsay C. Page** *Summer nudging: Can personalized text messages and peer mentor outreach increase college going among low-income high school graduates*
- **Raquel Zamora Cabral** *Bases biológicas de la personalidad y sus trastornos*, . revista SUAMOC NUMERO 5 2013)



BEHAVIORAL LAB

behaviorallab.com

**CORRELACIONES
ENTRE
INFRACCIONES
COMETIDAS Y
PERFIL
PSICOLÓGICO DE
CONDUCTORES**

2015 / 2016 Montevideo, Uruguay.



ingenioussoftworks

ingsw.com