

DIFERENCIACIÓN DEL RIESGO EN LOS CONDUCTORES. ESTUDIO DE PERFILES

Miquel Amador Guillem
Universitat Autònoma de Barcelona

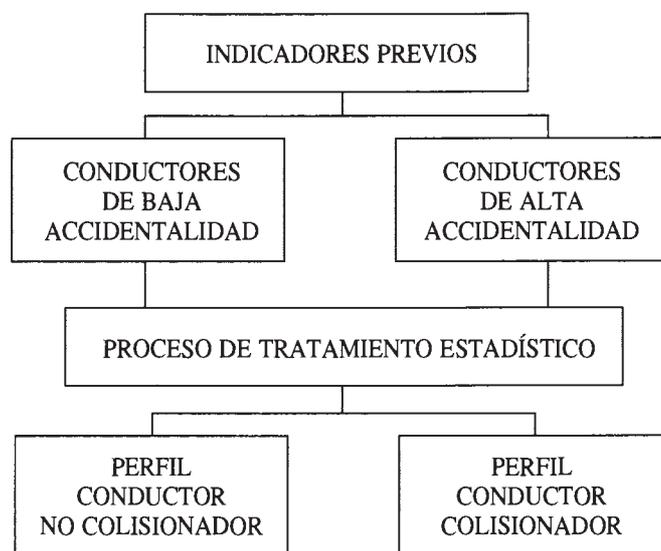
El contenido de esta comunicación resume uno de los estudios realizados en el contexto de los trabajos que sobre la FORMACIÓN DEL CONDUCTOR se llevan a cabo en el Departamento de Pedagogía Aplicada y, concretamente, en el Área de Métodos de Investigación y Diagnóstico en Educación de la U.A.B., de acuerdo al convenio suscrito con la Fundación Técnica y de Estudios del RACC (Real Automóvil Club de Cataluña).

JUSTIFICACIÓN Y PLANEAMIENTO DEL ESTUDIO

Los avances tecnológicos han venido marcando la pauta de los niveles de bienestar que pretende nuestra sociedad, siendo una de sus manifestaciones más rutilantes la del uso del automóvil. Ello ha generado una «cultura» específica no exenta de dificultades y problemas, lo cual ha supuesto la búsqueda de medidas correctoras: la mejora de las redes viarias, la descongestión del tráfico en los núcleos urbanos de mayor densidad de población y los correspondientes accesos, los catalizadores de carburante y la ausencia de plomo en los combustibles, conseguir un bajo índice de ruido, etc... Una larga lista a la que deberíamos añadir las acciones correctoras de las conductas de riesgo del automovilista, destacando la presencia de las leyes sancionadoras de las infracciones al «código de circulación», fundamentadas en la disuasión por el castigo. A pesar de lo cual no podemos olvidar los esfuerzos que instituciones de todo tipo realizan para averiguar el por qué de esas conductas de riesgo, impulsando programas de **Formación de Formadores** que, como en nuestro caso, signifiquen la intervención en lo que se conoce popularmente como «Educación Vial», dirigidos tanto a los que forman a los futuros conductores como a la mejora de la conducción de los usuarios de vehículos y al ciudadano que padece su impacto.

Poco a poco se han ido incrementado este tipo de acciones por cuanto se ha producido un fenómeno de sensibilización asociado a las informaciones que los distintos medios de comunicación presentan semanalmente sobre la accidentalidad.

Nuestro estudio, enmarcado en este contexto, tiene por objeto aproximarse al PERFIL de los conductores, tanto a los que presentan conductas de riesgo, como a la de aquellos cuya conducción no entraña peligro, denominándoles respectivamente **colisionadores** y **no colisionadores**. Esta caracterización hace que nos decidamos por un diseño de investigación fundamentado en los utilizados por MEDLEY en sus estudios sobre casos extremos de comportamiento, concretándolo como se indica en el siguiente esquema:



Los indicadores previos, aplicados mediante encuesta, nos dieron conocimiento de aquellos conductores habituales que utilizaban en mayor o menor medida los partes de las compañías aseguradoras. La información deseada se recavó en más de un millar de automovilistas, de los que obtuvimos los grupos extremos de la muestra. El cálculo se formuló como sigue:

$$\text{media de partes} = \text{n}^\circ \text{ de partes} / \text{n}^\circ \text{ años posesión carnet}$$

De esta forma se seleccionaron 153 personas que rellenaron el cuestionario utilizado como instrumento de medida, situándose finalmente la muestra productora de datos en 106 conductores.

A partir de este momento se inició el proceso de tratamiento estadístico que contemplaba dos fases. En la primera se procedió a la depuración definitiva, en función de las medias y desviaciones correspondientes a los factores estudiados. En la segunda se analizan los datos resultantes de la aplicación del cuestionario, procediendo al estudio de los correspondientes perfiles.

EL INSTRUMENTO

El cuestionario aplicado, que titulamos con el nombre de CUESTIONARIO DE EVALUACIÓN DEL PERFIL DEL CONDUCTOR, consta de dos partes. En la primera se agrupan las variables del factor general de nivel de riesgo y, en la segunda, figuran las variables correspondientes a cuatro factores de riesgo específicos: 1) factor conductor, 2) factor coche, 3) factor vías-climatología y 4) factor tránsito. Precediendo a todo ello las variables personales.

Los criterios utilizados para la elaboración del cuestionario giran en torno a tres ejes:

- la revisión bibliográfica de los estudios sobre la detección de factores que determinan las conductas de riesgo de los conductores, en los que figuran cuestionarios para este fin.
- la adecuación de los ítems seleccionados a las características propias de nuestro entorno.
- la correspondencia de las respuestas [si] y [no] con los conceptos 'correcto' e 'incorrecto'

relacionados al mismo criterio de legalidad (código de circulación), otorgándoles 0 ó 2 puntos respectivamente. A la respuesta [?] (indiferente) se la valoró con 1 punto.

Así, mediante la suma de puntuaciones, obtuvimos los resultados de cada uno de los factores estudiados. Las colas de la distribución correspondían a los casos que, convenientemente analizados, determinaron los perfiles de conductores colisionadores y no colisionadores.

Las variables originales que intervienen en el estudio se recogen en el siguiente cuadro, relacionándolas con la parte correspondiente del cuestionario:

ESTRUCTURA CUESTIONARIO	VARIABLES
DATOS PERSONALES	Personales: Sexo, Edad, Nivel de estudios, Situación laboral
PRIMERA PARTE	Factor general: Nivel de riesgo (10 ítems=10 variables)
SEGUNDA PARTE	Factor I: Riesgo Conductor (26 ítems=26 variables) Factor II: Riesgo coche (11 ítems=11 variables) Factor III: R.Vías-Climatología (13 ítems=13 variables) Factor IV: Riesgo Tránsito (6 ítems=6 variables)

Además de contemplar cada ítem como una variable, que nos proporciona información de la opinión de cada conductor sobre la acción que refleja, hemos codificado los diferentes factores como nuevas variables-síntesis del conjunto que representan.

El proceso de tratamiento estadístico se realizó utilizando el paquete informático SPSS/PC+ V 4.1, siguiendo el protocolo que le es propio.

CONCLUSIONES

De los análisis efectuados se desprenden las siguientes conclusiones:

Perfil del conductor colisionador

Para determinar el perfil del conductor colisionador, hemos establecido el rango decreciente de las proporciones de las respuestas 'incorrectas' en los ítems que componen cada uno de los factores, englobando los que tienen relación.

En la presentación de los perfiles se contemplan tres partes diferenciadas, separando los rasgos fundamentales de los que, siendo suplementarios, también deben tenerse en cuenta y, finalmente, se han globalizado las características personales más relevantes.

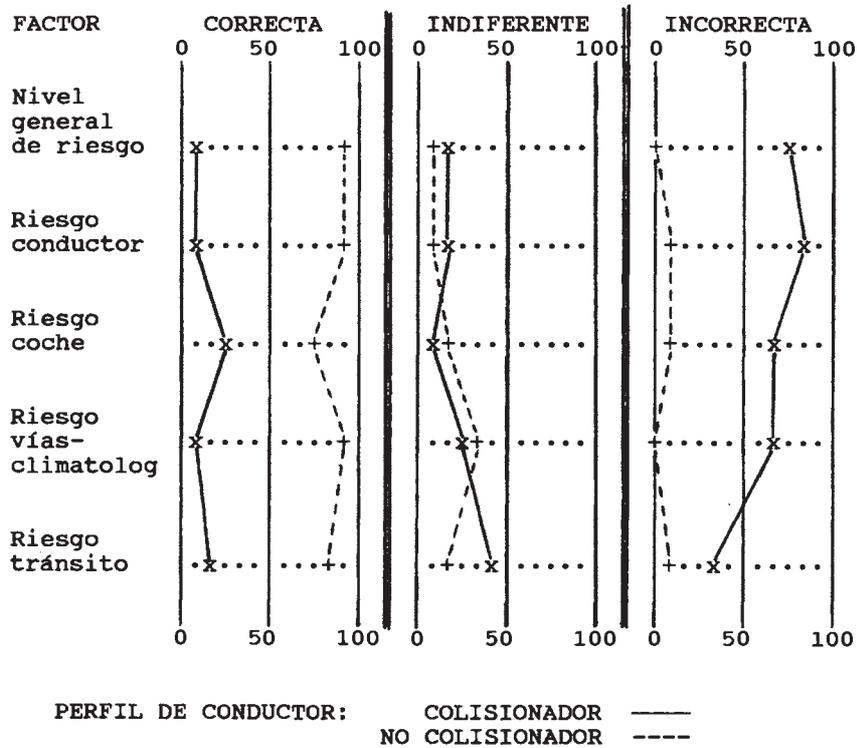
PERFIL DEL CONDUCTOR COLISIONADOR	
Fundamental	<ul style="list-style-type: none"> • Conduce tres horas seguidas sin parar • No se pone el cinturón por ciudad • Efectúa trayectos largos los fines de semana • Circula a mayor velocidad de la permitida • No está de acuerdo con el sistema de puntos • De noche conduce igual por ciudad y carretera • Adelantaría más con un GTI o similar • No prevé los golpes de viento • Ve la conducción como una aventura • Toma alcohol y conduce los fines de semana • Escoge el color del coche por gusto • Desconoce el estado de los neumáticos
Además	<ul style="list-style-type: none"> • Supera en más de 15 Km el límite de velocidad • No busca otro conductor si ha bebido • No le importa la autoescuela para aprender • No piensa en evitar el choque frontal • De noche conduce tan seguro como de día • Toma las curvas a más velocidad de lo normal • No le preocupa pasar la ITV • Se cree un conductor atrevido • Utiliza vías rápidas para poder correr más • No evita embotellamientos y le ponen nervioso • Procura adelantar cuando tiene prisa
Caract. personales	<ul style="list-style-type: none"> • Es menor de 27 años • Posee estudios Secundarios o de Diplomatura • No tiene trabajo o es esporádico • Posee el carnet desde hace 3 años como máximo • Ha recorrido menos de cien mil Km • Utiliza habitualmente el seguro, aunque no se considera responsable del siniestro • Un tercio de partes son con daños materiales y un cuarto con daños personales

Perfil del conductor no colisionador

Para este perfil se han contemplado los rangos decrecientes de las proporciones de las respuestas 'correctas'.

PERFIL DEL CONDUCTOR NO COLISIONADOR	
Fundamental	<ul style="list-style-type: none"> • Nunca conduce compitiendo con otros • No conduce si toma alcohol • Tiene cuidado conduciendo de noche por ciudad • No tendría un GTI para ir más rápido • Sabe qué hacer en situaciones arriesgadas • No avanza a menos de 150 m. de un cruce • No provoca el derrapage • Conduce a menor velocidad cuando llueve • Respeta las indicaciones de obras • Escoge el color de coche que se vea de lejos • Entra en las curvas a una velocidad prudente • Procura prever los golpes de viento • Pasa la ITV cuando le corresponde • Nunca supera la velocidad permitida • Revisa el coche para conducciones especiales • No pierde la calma en los embotellamientos • Se ajusta correctamente el cinturón • Escoge la autoescuela que mejor enseña • No se considera un conductor atrevido • No acepta un coche que no sea seguro • Conoce los puntos negros de su trayecto
Además	<ul style="list-style-type: none"> • Utilizaría el sistema de puntos • No adelantaría más si tuviera prisa • Está mentalizado para evitar el choque front • No hace trayectos largos el fin de semana • Prefiere un coche más seguro que potente • Sabe cual es el estado de sus neumáticos
Caract. personales	<ul style="list-style-type: none"> • Es Mujer de cualquier edad, Diplomada y trabajadora • Tiene el carnet de más de cinco años • Ha recorrido alrededor de cien mil Km • Utiliza el seguro una vez al año

Para finalizar, se representan gráficamente las inflexiones de los perfiles por factores en relación a la respuesta dada, utilizando la distribución media de las proporciones de ambas subpoblaciones.



BIBLIOGRAFÍA

- BELTRÁN, J. (1985): Las actitudes. En J. Beltrán, Psicología Educativa, UNED, Madrid Vol. II.
- FERNÁNDEZ SEARA (1978): Psicología del automovilista. Rasgos de personalidad de los conductores reincidentes. D.G.T.: Madrid.
- L'HOSTE, J. (1979): Las actitudes y opiniones de los conductores. II parte. I.D.B.R.A.: Joinville-Francia.
- MEDLEY, D. (1977): Review of teacher effectiveness research. En Encyclopedia of Educational Research. Mc Millan and Free Press, N.Y., pp. 1.873-1.875.
- MONTANE, J.: La orientación educativa y la orientación del conductor, Educar, 8, 1985 pp. 117-124.
- N.N. (1985): The Road User and Drink. Unit 6. The British Institute of Traffic Education Research: Birmingham.
- N.N. (1985): The Road User. Attitudes. Unit 7. The British Institute of Traffic Education Research: Birmingham.
- N.N. (1985): The Road User. Observation and Hazard Awareness. Unit 9. The British Institute of Traffic Education Research: Birmingham.
- N.N. (1976): Recherche Routière. Formation de conducteurs. O.C.D.E.: París.
- PRIGOGINE, Y. (1975): Manuel sur les campagnes de sécurité routière. (Guide pour la preparation, l'organisation et l'évaluation de l'efficacité. O.C.D.E. París.
- SPSS Inc. (1990): SPSS/PC+ User's Guide. Chicago.