III Congreso Internacional de Investigación y Práctica Profesional en Psicología XVIII Jornadas de Investigación Séptimo Encuentro de Investigadores en Psicología del MERCOSUR. Facultad de Psicología - Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 2011.

Subsistema de tránsito: percepción del cumplimiento de normativa general y específica en conductores de auto.

Petit, Luciano, Cordoba, Esteban, Pulice Soler, María Agostina y Rodríguez, Gabriela María.

Cita:

Petit, Luciano, Cordoba, Esteban, Pulice Soler, María Agostina y Rodríguez, Gabriela María (2011). *Subsistema de tránsito: percepción del cumplimiento de normativa general y específica en conductores de auto. III Congreso Internacional de Investigación y Práctica Profesional en Psicología XVIII Jornadas de Investigación Séptimo Encuentro de Investigadores en Psicología del MERCOSUR. Facultad de Psicología - Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: https://www.aacademica.org/000-052/641

ARK: https://n2t.net/ark:/13683/eRwr/26V

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto*. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: https://www.aacademica.org.*

SUBSISTEMA DE TRÁNSITO: PERCEPCIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE NORMATIVA GENERAL Y ESPECÍFICA EN CONDUCTORES DE AUTO

Petit, Luciano; Cordoba, Esteban; Pulice Soler, María Agostina; Rodríguez, Gabriela María
Facultad de Psicología y Relaciones Humanas, Universidad Abierta Interamericana. Argentina

RESUMEN
El presente estudio pretende evaluar la percepción que tienen los peatones sobre las conductas en tránsito de los conductores de auto. Para investigar el cumplimiento e incumplimiento de la normativa de tránsito se adopta el constructo legitimidad conceptualizado por Oceja y Fernández-Dols (1998). El modelo conceptual tradicional de seguridad vial responsabiliza a los usuarios individuales de las colisiones de tránsito. Aunque se ha demostrado que intervienen otras variables, el factor humano resulta clave para impedir la accidentalidad y mejorar la seguridad vial (Ponce, Bulnes, Aliaga, Delgada & Solís, 2006). Se tomó una muestra de 102 jóvenes estudiantes de la Universidades de Buenos Aires compuesta por personas que residen en Capital Federal (63,7%) y Gran Buenos Aires (36,3%) y que acuden, por lo menos una vez a la semana, a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; con una edad promedio de 23,68 años (DT=3,60; min. = 19; máx.= 35). La misma está compuesta por un 77,5% de mujeres y un 22,5% de hombres. Los resultados obtenidos dan cuenta de asociación moderada y negativa en el cumplimiento de la norma general y específica de los conductores auto. Es decir, los peatones perciben como altos infractores a los conductores de auto.

Palabras clave
Norma Peatones Conductores Tránsito

ABSTRACT
SUBSYSTEM OF TRAFFIC: PERCEPTION OF THE IMPLEMENTATION OF GENERAL AND SPECIFIC RULES ON CAR DRIVERS
This study aims to evaluate pedestrian perception about car drivers conduct in transit. To investigate the compliance and non-compliance with the rules of traffic, we take the legitimacy construct conceptualized by Oceja and Fernandez-Dols (1998). The traditional conceptual model of road safety makes individual users responsible of traffic collisions. Although it has been shown that there are other variables, the human factor is key to prevent the accident and improve the road safety (Ponce, Bulnes, Aliaga, Delgada & Solís, 2006). The sample has 102 students from the universities of Buenos Aires which reside in Capital Federal (63.7%) and Gran Buenos Aires (36.3%) that travel, at least once a week, to the autonomous city of Buenos Aires; with an average age of 23,68 years (DT = 3, 60; Min = 19; Max = 35). It is composed of 77.5% of women and 22.5% of men. Results show moderate and negative association in compliance with the general and specific rule compliance of car drivers. In other words, pedestrians perceived that the car drivers are usually offenders of the traffic rule.

Key words
Norm Pedestrians Drivers Transit

Introducción
La Organización Mundial de la Salud [OMS] (2004) expresa que la colisión de tránsito es la segunda causa de muerte a nivel mundial en jóvenes de 15 a 29 años. En la Argentina, se han realizado dos estudios que comprueban dicha información. Uno de ellos realizado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial [ANSV] (2009) y el otro por la Asociación Luchemos por la Vida (2009). Estos estudios expresaron que más de 7.000 fueron los fallecidos por colisiones de tránsito, siendo el grupo etario de mayor riesgo el que se encuentra entre los 25 y 34 años.

El Factor humano
El modelo conceptual tradicional de seguridad vial ha planteado que la responsabilidad de las colisiones de tránsito se debe a los usuarios individuales. Actualmente pueden identificarse modelos que destacan la intervención de otras variables.
Existen diversos factores que intervienen, los cuales incluyen:"causas psíquicas, búsqueda de riesgo, causas físicas, falta de respeto a los reglamentos o normas de circulación, deficiencias en la percepción, entre otras" (Ponce, Bulnes, Aliaga, Delgada, & Solis, 2006, p. 76).
Sin embargo, la responsabilidad que concierne al factor humano aparece como un elemento clave para impedir la accidentalidad y mejorar la seguridad vial. (Ponce et al., 2006). Se los considera, así, a partir de que los estudios revelan que el error humano está involucrado entre el 70 y 90% de los accidentes (Montoso, Carbonell, Tortosa & Sanmartín, 1996, citado en Ponce et al., 2006)

Sistema del Tránsito y la Seguridad Vial
El modelo clásico para interpretar las causas de las coaliciones de tránsito considera cuatro factores principales que componen el sistema de tráfico: vehículo, diseño y estado de la vía, normativa y supervisión policial

y comportamiento del conductor (Buela- Casal & Miró, 1994; Pastor, Monteagudo & Pollock, 1999).
Según Pastor et al. (1999) "el conductor es una de las piezas más esenciales del sistema de tránsito, puesto que de la adecuación de su comportamiento al volante depende en buena medida la seguridad de dicho sistema" (p.49).
En los fenómenos relacionados con los accidentes viales, intervienen una multiplicidad de factores. Por lo cual, el enfoque desarrollado por Petit (2009, 2010) resulta superador respecto del modelo tradicional.
En este nuevo enfoque organiza el sistema en cuatro componentes: tránsito, norma de tránsito, seguridad vial y contexto, donde se visualizan las múltiples interacciones de los sujetos que influyen y determinan el tránsito y la seguridad vial. (Petit, 2009, 2010; Petit, Córdoba & Rodríguez, 2010). Estos componentes se diferencian por los actores que los integran pero, fundamentalmente, por los diferentes modos de interactuar que tiene cada uno, complejizándose al aumentar las relaciones establecidas entre ellos.
Las figuras relevantes de los subsistemas son:
a) **Subsistema tránsito**: centrado en los usuarios de la vía pública compuesto por: conductor, acompañante y/o pasajero y peatón.
b) **Subsistema norma de tránsito**: se limita al código de tránsito y a las autoridades que velan por el control de su cumplimiento y aplicación. Las figuras relevantes son: policía y/o agentes de control de tránsito y autoridades judiciales.
c) **Subsistema seguridad vial**: el educador abarca a toda persona que ejerza la función de educar, y se diferencian por su pertenencia, o no, al sistema educativo institucional. El grupo de enseñantes se integra entonces por padres, pareja, amigos, instructor/ra, maestro/a y profesor/ra.
d) **Subsistema contexto**: incluye el sector gubernamental público de toma de decisiones en materia de tránsito y seguridad vial. Los sujetos preponderantes son los actores políticos que integran el poder legislativo.

Norma de tránsito
La normativa de tránsito tiene como objetivo principal garantizar la seguridad de las personas y la fluidez vehicular. Además incide en la economía, debido a que la actividad vial tiene un alto precio respecto de infraestructuras, vehículos y el uso de los mismos. (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008). Por lo cual, deben ser optimizados para facilitar esta primordial actividad de muchos ciudadanos.
El abordaje del cumplimiento o incumplimiento de la ley de tránsito puede plantearse desde una caracterización pasiva o activa. La primera fundamenta el cumplimiento de la norma desde el principio disuasorio de la sanción (Adenaes, 1974; Gibbs, 1975, 1986; Cornisa & Clarke, 1986; McCoun, 1993). La segunda argumenta el cumplimiento de la norma desde el concepto de legitimidad (Tyler, 1990; Weber, 1993/1922; Oceja & Fernández-Dols, 1998; Oceja, Fernández- Dols, González, Jiménez & Berenguer, 2001; Oceja & Fernández- Dols, 2006).
Dentro de nuestro enfoque adoptamos el concepto de legitimidad definido por Oceja y Fernández-Dols (1998) expresado como "el grado de acuerdo que existe entre la norma y los principios éticos de quienes tienen que cumplirla" (p. 204). Por lo tanto, alude a un juicio subjetivo cuyo carácter principal son el sistema normativo en su conjunto, la autoridad que lo representa y la norma en concreto.
El concepto de legitimidad puede aplicarse, a dos ámbitos: "el sistema normativo en general y/o a las autoridades que lo representa y la norma en concreto" (Oceja, Fernández- Dols, González, Jiménez & Berenguer, 2001, p. 24).
Pronosticar acerca del cumplimiento de la norma de tránsito, implica diferenciar por un lado entre la creencia de legitimidad que se le atribuya al sistema normativo-autoridad y por otro lado, a una norma en particular (Tyler, 1990). En este sentido, pueden agruparse:
1- Personas que legitiman el sistema normativo y la autoridad que lo representa, respetando todas las normas independientemente de su valoración personal.
2- Personas que legitiman normas específicas de acuerdo a la valoración moral que realizan de estas, independientemente de la legitimidad que le atribuyen al sistema normativo- autoridad.

Síntesis Conceptual
El estudio del tránsito y la seguridad vial en la Argentina, resulta vital teniendo en cuenta el número de fallecidos.
El abordaje de esta temática presenta una especial relevancia, por la necesidad de explorar dispositivos que permitan modificar la conducta de los jóvenes peatones y conductores.
Las políticas públicas orientadas a velar por el bienestar de la población deben estar solventadas en estudios empíricos que brinden información precisa y detallada de este fenómeno complejo. Por ello las siguientes hipótesis dirigirán este trabajo:

1-En el subsistema tránsito existen diferencias en la percepción de los jóvenes universitarios hacia los conductores de auto en la norma general, por un lado, y la norma específica, por el otro.
2-Según la percepción de los jóvenes universitarios de las conductas de los conductores de auto existe una asociación entre el cumplimiento de la norma general y la norma específica.
3-Se observa correlación entre los problemas de los accidentes de tránsito debido al comportamiento de los usuarios y a factores sin control, con la necesidad del cumplimiento de los conductores de auto y peatones para evitar accidentes de tránsito.

Metodología
Objetivos
Identificar la percepción de los peatones acerca del cumplimiento de la norma específica y general por par-

te de los conductores de autos.
Determinar si existe asociación entre la valoración de la problemática de los accidentes de tránsito debido al comportamiento de los usuarios (peatones y conductores) y factores sin control y la necesidad del cumplimiento de la norma de tránsito de los usuarios conductores.

Diseño:
Estudio descriptivo-correlacional, de diseño no experimental transversal.

Muestra
No probabilística intencional. Se tomó una muestra de 102 jóvenes estudiantes de la Universidades de Buenos Aires compuesta por personas que residen en Capital Federal (63,7%) y Gran Buenos Aires (36,3%) y que acuden, por lo menos una vez a la semana, a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires con una edad promedio de 23,68 años (DT=3,60; min. = 19; máx.= 35). La misma está compuesta por un 77,5% de mujeres y un 22,5% de hombres.

Instrumentos
Se aplicó el *Cuestionario de Tránsito y Seguridad Vial en peatones y conductores de auto de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. RA1A (Petit, 2011)* del que se utilizarán las siguientes escalas y preguntas:
Escala de problemáticas de los accidentes de tránsito debido al comportamiento de los usuarios-PyC. RA1A (Petit, 2011): formada por 2 enunciados en una escala tipo Likert que va desde 1= totalmente en desacuerdo hasta 6= totalmente de acuerdo. Mostrando los valores más altos la causa de los accidentes de tránsito como consecuencia del comportamiento de los usuarios, peatones y conductores. La fiabilidad obtenida por esta escala corresponde a un α de Cronbach de .65.
Escala de problemáticas de los accidentes de tránsito debido a factores sin control. RA1A (Petit, 2011): formada por 3 enunciados en una escala tipo Likert que va desde 1= totalmente en desacuerdo hasta 6= totalmente de acuerdo. Mostrando los valores más altos la causa de los accidentes de tránsito como consecuencia de factores sin control. La fiabilidad obtenida por esta escala corresponde a un α de Cronbach de .52.
Escala de norma-C.otros. RA1A (Petit, 2011): compuesta por 16 ítems en una escala tipo Likert de 6 puntos cuyos extremos van desde 1= nunca hasta 6= siempre. Puntuaciones bajas darían cuenta del mayor cumplimiento de las normas específicas para conductores de auto. La fiabilidad obtenida por esta escala corresponde a un α de Cronbach de .84.
Preguntas (Petit, 2011): P.3) 1. Los conductores de auto cumplen con la norma/código que regula el tránsito en la Capital Federal. Tipo Likert de 6 puntos cuyos extremos van desde 1= nunca hasta 6= siempre. P.4) 1. El cumplimiento de los conductores de auto de la norma/código de tránsito es necesario para evitar accidentes de tránsito en la Capital Federal. 2 El cumplimiento de los peatones de la norma/código de tránsito es necesario para evitar accidentes de tránsito en la Capital Federal. Tipo Likert que va desde 1= totalmente en desacuerdo hasta 6= totalmente de acuerdo.

Procedimiento
Los participantes contestaron voluntariamente, de forma anónima, un cuestionario auto-aplicado en jornada de clases y en sus respectivas aulas, sin límite de tiempo para responder.

Resultados
En la tabla I se observan las puntuaciones medias de los ítems pertenecientes a la Escala de problemáticas de los accidentes de tránsito debido a los factores sin control. RA1A.

TABLA I
Estadísticos descriptivos de los ítems de la Escala de problemáticas de los accidentes de tránsito debido a factores sin control. RA1A

	M	DT
1. El accidente de tránsito es fruto del azar.	1,86	0,89
2. El accidente de tránsito obedece al destino.	1,36	0,62

En la tabla II se observan las puntuaciones medias de los ítems correspondientes a la Escala de problemáticas de los accidentes de tránsito debido al comportamiento de los usuarios-PyC. RA1A.

TABLA II
Estadísticos descriptivos de los ítems de la Escala de problemáticas de los accidentes de tránsito debido al comportamiento de los usuarios-PyC. RA1A

	M	DT
1. El accidente de tránsito es consecuencia del inadecuado comportamiento de los peatones.	3,59	1,05
2. El accidente de tránsito es consecuencia del inadecuado comportamiento de los conductores de auto.	4,76	0,73

En la tabla III se observan las puntuaciones medias de los ítems correspondientes a la Pregunta P.3). Item 1. RA1A.

TABLA III
Estadísticos descriptivos de la pregunta P.3) 1. RA1A

	M	DT
1. Los conductores de auto cumplen con la norma/código que regula el tránsito en la Capital Federal.	2,79	0,80

En la tabla IV se observan las puntuaciones medias de los ítems correspondientes a la Escala de norma-C. otros. RA1A.

TABLA IV

Estadísticos descriptivos de los ítems de la Escala de norma-C.otros. RA1A.

	M	DT
1. Conducir con poco respeto hacia los peatones.	4,61	0,99
2. Conducir con poco respeto hacia los ciclistas.	4,58	1,13
3. Conducir con poco respeto hacia los que circulan en motos.	4,38	1,17
4. Conducir con poco respeto hacia los que circulan en autos.	4,36	1,03
5. Cruzar con el semáforo en luz roja.	3,94	1,06
6. Estacionar el vehículo en doble o triple fila.	4,44	1,04
7. Circular por la banquina en autopistas.	3,98	1,09
8. Cruzar con el semáforo en luz amarilla.	5,25	0,83
9. Circular o estacionar en el carril exclusivo de colectivos o de bicicleta.	4,35	1,14
10. Hablar por celular (teléfono en mano o sistema manos libres) mientras se conduce.	5,25	0,76
11. Conducir bajo efectos de drogas o estupefacientes.	3,73	0,99
12. Mandar mensajes de textos (SMS) mientras se conduce.	4,80	0,97
13. Conducir alcoholizado (superior a 0,5 g por litro en sangre).	3,97	1,07
14. Utilizar cinturón de seguridad.	3,31	1,18
15. Detener el vehículo en las esquinas no reguladas por semáforo para dar paso a los peatones.	4,32	1,38
16. Respetar los límites de velocidad permitidos.	4,14	1,25

No se hallaron correlaciones significativas entre por un lado la pregunta P.4) 1 y 2. *RA1A* y las variables de la Escala de problemáticas de los accidentes de tránsito debido a factores sin control. RA1A; y por el otro entre: la pregunta P.4). 1 y 2. *RA1A* y las variables de la Escala de problemáticas de los accidentes debido al comportamiento de los usuarios-PyC. RA1A. Si se observaron correlaciones significativas entre la pregunta P.3) 1. *RA1A* y las variables de la Escala de norma-C.otros. RA1A. En la tabla V se detalla lo expresado.

TABLA V

Correlación de Pearson entre la pregunta P.3) 1. RA1A y la Escala de norma-C.otros. RA1A

	Conductores
1. Conducir con poco respeto hacia los peatones.	-0.09
2. Conducir con poco respeto hacia los ciclistas.	-0,10
3. Conducir con poco respeto hacia los que circulan en motos.	-0,12
4. Conducir con poco respeto hacia los que circulan en autos.	-0,06
5. Cruzar con el semáforo en luz roja.	-0,24*
6. Estacionar el vehículo en doble o triple fila.	-0,17
7. Circular por la banquina en autopistas.	-0,07
8. Cruzar con el semáforo en luz amarilla.	-0,36 **
9. Circular o estacionar en el carril exclusivo de colectivos o de bicicleta.	-0,26**
10. Hablar por celular (teléfono en mano o sistema manos libres) mientras se conduce.	-0,17
11. Conducir bajo efectos de drogas o estupefacientes.	-0,02
12. Mandar mensajes de textos (SMS) mientras se conduce.	-0,00
13. Conducir alcoholizado (superior a 0,5 g por litro en sangre).	-0,01
14. Utilizar cinturón de seguridad.	-0,13
15. Detener el vehículo en las esquinas no reguladas por semáforo para dar paso a los peatones.	0,15
16. Respetar los límites de velocidad permitidos.	-0,19*

**p < .01; *p < .05.

Discusión

Los valores encontrados muestran que los peatones consideran que los accidentes de tránsito se deberían a los inadecuados comportamientos de los usuarios (peatones y conductores), a diferencia de los factores sin control que no serian percibidos como causantes. En lo que respecta al cumplimiento normativo de los conductores de auto se observa que los peatones perciben un bajo acatamiento de la norma general, y respecto de la norma específica consideran que existen ciertas infracciones particulares al código normativo. Al buscar correlaciones entre el cumplimiento específico de la norma y el cumplimiento de la norma general de los conductores de auto se observan asociaciones negativas y relativamente bajas (ítems cruzar con el semáforo en luz roja; cruzar con el semáforo en luz amarilla; circular o estacionar en el carril exclusivo de colectivos o de bicicleta; y respetar los límites de velocidad permitidos). En resumen, los jóvenes universitarios perciben a los conductores de auto como transgresores en el acatamiento de la normativa general y especifica, vinculando ambos incumplimientos.

Un aspecto relevante muestral es que todos los participantes son jóvenes universitarios, es decir el grupo etario que tanto la OMS, como la ANSV, consideran un grupo de riesgo.

REFERENCIAS

Agencia Nacional de Seguridad Vial (2009). Resumen Estadística 2009. Extraído el 22 febrero, 2011, de ttp://contenidos.seguridad-vial.gov.ar:81/2010/7/23/15/28/8b60df5c-0aea-40b3-81b1-ed76a-6faa7da.pdf

Adenaes, J. (1974). Punishment and deterrence. Ann Arbor, MI: University of Michigan Press

Asociación Civil Luchemos por la Vida (2009). Muertos en la Argentina durante el 2009. Extraído el 22 febrero, 2011, de http://www.luchemos.org.ar/es/estadisticas/muertosanuales/muertos2009

Buela-Casal, C. & Miró, E. (1994). Conocimiento y actitudes hacia el Código de Circulación y regulación de la conducta. MAFRE Seguridad, 54, (2), 11-19.

Cornish, D. B. & Clarke, R. V. (1986). The reasoning criminal: Rational choice perspectives on offending. Nueva York: Springer-Verlag.

Gibbs, J. P. (1975). Crime, punishment and deterrence. Nueva York: Elsevier.

Gibbs, J. P. (1985). Deterrence theory and research. En G. B. Melton, The law as a behavioral instrument: Nebraska Symposium on Motivation (pp. 87-130). Lincoln: University of Nebraska Press.

McCoun, R. J. (1993). Grugs and the law: A psychological analysis of drug prohibition. Psychological Bulletin, 13, 497-512.

Nunes González, L., & Sánchez Pardo, J. (2008). Psicología aplicada a la conducción. Madrid: Dirección General de Tráfico.

Oceja, L. V. & Fernández-Dols, J. M. (1998). ¿Por qué obedecemos las leyes? Una exploración a los fundamentos valorativos del comportamiento humano. Anuario de Psicología Jurídica, 8, 193-205.

Oceja, L. V. & Fernández-Dols, J. M. (2006). La conducencia de la norma jurídica. En E., Garrido, J., Masip, & C., Carmen Herrero (Eds.), Psicología Jurídica (pp. 77-108). Madrid: Pearson Educación.

Oceja, L. V., Fernández-Dols, J. M., González, M., Jiménez, I. & Berenguer, J. (2001). ¿Por qué cumplimos las normas? Un análisis psicosocial de la legitimidad. Revista de Psicología Social, 16, 21-41.

Pastor, G., Monteagudo M. J. & Pollock D. (1999). Conceptualización y análisis del error humano en la conducción de vehículos a partir de los desarrollos recientes del modelo de habilidades, reglas y conocimiento. Anuario de Psicología, 30 (1), 39-64.

Peden, M., Scurfield, R., Sleet D., Mohan, D., Hyder, A., Jarawan, E., & Mathers, C. (Eds.). (2004). World report on road traffic injury prevention. Geneva: World Health Organization.

Petit, L. (2009). Psicología, Norma y Tránsito. En C., Voloschin, Democracia: notas para un abordaje interdisciplinar (pp. 120-147). Buenos Aires: Elipsis.

Petit, L. (a) (2010). Psicología y norma: un estudio empírico sobre los jóvenes peatones y la norma de tránsito. II Congreso Ibero-Americano de Seguridad Vial. C.A.B.A., octubre.

Petit, L., Córdoba, E. & Rodríguez, G. (b) (2010). Norma de Tránsito: Análisis Psicosocial del Cumplimiento Normativo de Jóvenes Peatones. II Encuentro de Docentes e Investigadores de Estadística en Psicología. C.A.B.A., noviembre.

Ponce, C., Bulnes, M., Aliaga, J., Delgada, E. & Solis, R. (2006). Estudio psicológico sobre los patrones de conducta en contexto de tráfico, en grupos de automovilistas particulares y profesionales de Lima Metropolitana. Revista IIPSI, 9, (2), 33-64.

Tyler, T. R. (1990). Why people obey the law? New Haven, CT: Yale University.

Weber, M. (1993). Economía y sociedad. Méjico: Fondo de Cultura Económica (Primera publicación en 1922).