



Pontificia Universidad
Católica del Ecuador

ESCUELA DE PSICOLOGÍA

Tema:

“LA INFLUENCIA DE LA IMPULSIVIDAD DE LOS CONDUCTORES
PROFESIONALES DE LA PROVINCIA DE TUNGURAHUA, EN LOS
ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y EN EL PUNTAJE DE LA LICENCIA DE
CONducir”.

Proyecto de Investigación previo a la obtención del Título de Psicóloga Clínica

Línea de Investigación:

Desarrollo Humano y Salud Mental

Autora:

KATHERINE YESSENIA PEÑA GARCÍA

Director:

PSC. MARIO SANTIAGO POVEDA RÍOS

Ambato – Ecuador

Febrero 2018

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

SEDE AMBATO

HOJA DE APROBACIÓN

Tema:

“LA INFLUENCIA DE LA IMPULSIVIDAD DE LOS CONDUCTORES PROFESIONALES DE LA PROVINCIA DE TUNGURAHUA, EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y EN EL PUNTAJE DE LA LICENCIA DE CONDUCIR”.

Línea de Investigación:

Desarrollo Humano y Salud Mental



BIBLIOTECA

Autora:

KATHERINE YESSENIA PEÑA GARCÍA

Mario Santiago Poveda Ríos, Psc.
CALIFICADOR

f.

Abrahan Mora Pérez. Mg
CALIFICADOR

f.

María Isabel Ramos Noboa. Mg
CALIFICADORA

f.

Ana del Rocío Martínez Yacelga, Dra. Mg.
DIRECTORA DE LA ESCUELA DE PSICOLOGÍA

f.

Hugo Rogelio Altamirano Villarroel, Dr.
SECRETARIO GENERAL PUCESA

f.



Pontificia Universidad
Católica del Ecuador

SECRETARÍA GENERAL
PROCURADURÍA

Ambato – Ecuador

Febrero 2018

DECLARACIÓN DE ORIGINALIDAD Y RESPONSABILIDAD

Yo, Katherine Yessenia Peña García, portadora de la cédula de ciudadanía No. 171815602-7, expreso que los resultados que se obtuvieron en la presente investigación, como requisito previo para la obtención del título de Psicóloga Clínica, son totalmente únicos, legítimos y propios.

Por tal motivo, declaro que toda la información de la presente investigación, los análisis y conclusiones, efectos legales y académicos que se desglosan de la presente investigación, y luego de la redacción de este documento, son de mi exclusiva responsabilidad.



Katherine Yessenia Peña García

C.I. 171815602-7



Pontificia Universidad
Católica del Ecuador

BIBLIOTECA

AGRADECIMIENTO

Quiero agradecer al universo, al espacio y al tiempo, por permitirme existir y llegar hasta donde hoy estoy.

A mis padres, Wilson e Isabel, por ser los pilares fundamentales en la búsqueda de mi camino, por enseñarme de la forma más bondadosa, que la incondicionalidad existe, les amo.

A mis hermanos, Geovanny, Kevin y Gadiel, por enseñarme a luchar con todas mis fuerzas por lo que quiero. Gracias a ustedes, soy el sánduche del grupo, cada día me hacen muy feliz.

A mis amigos por ser la energía y vitalidad que necesito día a día, por enseñarme la fuerza para levantarme después de cada caída, por ser mis compañeros de vida y por permitirme formar parte de la suya.

A mi tutor, Santiago Poveda, por su inmenso conocimiento y paciencia. Este proyecto de investigación es nuestro logro.

DEDICATORIA

Quiero dedicar este proyecto a mi hermano Juan Pablo, un ángel, que cuida a mi familia desde lo más alto del cielo.

RESUMEN

La presente investigación tiene como objetivo determinar la influencia de la impulsividad en los accidentes de tránsito y en la reducción de puntos en la licencia de los conductores profesionales agremiados de la provincia de Tungurahua. La investigación es un estudio descriptivo-correlacional de corte transversal, en la cual se trabajó con una muestra de 357 participantes de las cooperativas de taxis y camionetas de transporte liviano: El santuario, Agoyan, Turismo Baños, 13 de Abril y 16 de Diciembre. Para ello se hizo uso de una ficha sociodemográfica, la Escala de Control de Impulsos de Ramon y Cajal y la base de datos de la Agencia Nacional de tránsito. Como resultado se obtuvo que, existe una correlación positiva alta entre impulsividad y accidentes de tránsito, siendo el siniestro “choque” el más frecuente. En cuanto a la impulsividad y reducción de puntos en la licencia de conducir, se demuestra la existencia de una correlación negativa alta, indicando que la impulsividad no influye directamente en la reducción del puntaje de la licencia.

Palabras clave: impulsividad, accidentes de tránsito, puntaje en la licencia de conducir.

ABSTRACT

The aim of this study is to determine the influence of impulsiveness in traffic accidents and in point reduction on the licenses of unionized professional drivers in the province of Tungurahua. The research is a cross-sectional, descriptive and correlational study that worked with 357 participants from the taxi and light-weight truck fleets of El Santuario, Agoyan, Turismo Baños, 13 de Abril and 16 de Diciembre. To this end, a sociodemographic observation sheet, Ramon and Cajal's Impulse Control Scale, was used along with the National Transit Agency's database. As a result, it was found that there is a high positive correlation between impulsiveness and traffic accidents with the evil "collision" being the most frequent. Regarding impulsiveness and the reduction of driver's license points, the existence of a high negative correlation is demonstrated indicating that impulsiveness does not influence the reduction of the license points.

Key words: impulsiveness, traffic accidents, driver's license points.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

PRELIMINARES

DECLARACIÓN DE ORIGINALIDAD Y RESPONSABILIDAD	iii
AGRADECIMIENTO	iv
DEDICATORIA	v
RESUMEN	vi
ABSTRACT.....	vii
ÍNDICE DE CONTENIDOS	viii
ÍNDICE DE GRÁFICOS	xii
TABLAS.....	xii
GRÁFICOS.....	xiii
INTRODUCCIÓN	2
CAPÍTULO I	3
1.1.Planteamiento de la propuesta de trabajo	3
1.2.Antecedentes	3
1.3.El Problema de investigación	5
1.3.1.Descripción del problema.....	5
1.3.2.Preguntas Básicas.....	8
1.4.Justificación	9
1.5.Objetivos	10
1.5.1.General	10
1.5.2.Específicos..	10
1.6.Hipótesis de Trabajo	11
1.7.Variables	11
1.8.Delimitación funcional	11
CAPÍTULO II	12
MARCO TEÓRICO.....	12

2.1.La impulsividad.....	12
2.2.Concepto	12
2.3.Bases Biológicas de la Impulsividad	13
2.4.Causas del comportamiento impulsivo	14
2.5.Consecuencias del comportamiento impulsivo.....	17
2.5.1.Arrepentimiento	17
2.5.2.Afecciones Clínicas.....	17
2.5.3.Afectación en la personalidad	18
2.6.Clasificación de la Impulsividad	18
2.6.1.Impulsividad Manifiesta.....	19
2.6.2.Impulsividad Personológica	20
2.6.3.Impulsividad de Procesamiento de la Información o Impulsividad Cognitiva.....	20
2.7.Modelo Cognitivo Conductual de la Impulsividad	21
2.8.Accidentes de tránsito.	21
2.9.Concepto	21
2.10.Causas de los accidentes de tránsito	22
2.10.1.Factor humano.....	22
2.10.2.Factor mecánico	23
2.10.3.Comportamiento Arriesgado	23
2.11.Consecuencias de los accidentes de tránsito.....	24
2.11.1.Muerte.....	24
2.11.2.Invalidez.....	25
2.11.3.Económicos Patrimoniales	25
2.11.4.Psicopatologías.....	25
2.12.Tipos de Accidentes de tránsito.....	26
2.13.Puntaje de la licencia de conducir	27
2.14.Licencia de conducir profesional y sus requisitos.	27
2.15.Puntaje en la licencia de conducir	29
2.16.Reducción de puntos en la licencia de conducir	29

2.17. Proceso para la recuperación de los puntos en la licencia de conducir	31
CAPÍTULO III.....	32
3.1. Marco metodológico	32
3.2. Metodología de Investigación	32
3.3. Métodos	33
3.4. Técnicas e instrumentos	33
3.4.1. Técnicas.	33
3.4.2. Instrumentos.....	34
3.5. Población y muestra	35
3.6. Procedimiento metodológico.....	35
CAPÍTULO IV	37
4.1. Análisis de datos y resultados	37
4.2. Análisis de la información general de la muestra	37
4.3. Análisis estadístico de la distribución de la muestra por edad y sexo.	38
4.4. Análisis estadístico de la distribución de la muestra por instrucción.	39
4.5. Análisis estadístico de la distribución de la muestra por las horas de trabajo.	40
4.6. Análisis estadístico de la distribución de la muestra por la situación económica	41
4.7. Análisis de la impulsividad de acuerdo a sus dimensiones	42
4.8. Análisis de la impulsividad por sexo	43
4.9. Análisis de la impulsividad por edad.....	44
4.10. Análisis de la impulsividad por Instrucción	45
4.11. Análisis de la impulsividad por cooperativas	47
4.12. Análisis estadístico de los accidentes de tránsito	48
4.13. Análisis estadísticos sobre los tipos de accidentes de tránsito	48
4.14. Análisis de accidentes de tránsito por sexo	49
4.15. Análisis de los accidentes de tránsito por edad.....	50
4.16. Análisis de los accidentes de tránsito por Instrucción	51
4.17. Análisis de los accidentes de tránsito por cooperativas	53
4.18. Análisis estadístico de la presencia de infracciones de tránsito	55

4.19. Análisis estadístico detallado sobre las infracciones de tránsito	55
4.20. Análisis de infracciones por sexo	56
4.21. Análisis de infracciones por edad.....	57
4.22. Análisis de infracciones de tránsito con instrucción	58
4.23. Análisis de infracciones por cooperativas	60
4.24. Correlación entre impulsividad y puntaje en la licencia de conducir.....	62
4.25. Correlación entre impulsividad y accidentes de tránsito.....	63
CAPÍTULO V	63
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	63
5.1. Conclusiones	63
5.2. Recomendaciones.....	65
BIBLIOGRAFÍA	67
ANEXOS	73
Anexo A: Carta de consentimiento informado	74
Anexo B: Ficha sociodemográfica	77
Anexo C: Escala de Control de Impulsos de Ramón y Cajal.....	78

ÍNDICE DE GRÁFICOS

TABLAS

2.1. Tipos de accidentes de tránsito.....	27
2.2. Tipos de licencias de conducir.....	28
2.3. Requisitos para obtener la licencia de conducir profesional.....	28
2.4. Contravenciones que tiene como consecuencia la pérdida de puntos en la licencia de conducir.....	30
4.1. Información sociodemográfica de la Muestra: edad, sexo, instrucción, horas de trabajo y quintil socioeconómico	38
4.2. Información estadística sobre la impulsividad de acuerdo a cada dimensión.....	42
4.3. Información estadística sobre la impulsividad con el sexo de acuerdo a cada dimensión.....	43
4.4. Información estadística sobre la impulsividad con la edad de acuerdo a cada dimensión.....	44
4.5. Información estadística sobre la impulsividad con instrucción de acuerdo a cada dimensión.....	46
4.6. Información estadística sobre la impulsividad con las cooperativas de acuerdo a cada dimensión.....	47
4.7. Análisis estadístico sobre los accidentes de tránsito.....	48
4.8. Información estadística sobre los tipos de accidentes de tránsito.....	49
4.9. Información estadística sobre los accidentes de tránsito por sexo.....	49
4.10. Información estadística sobre los accidentes de tránsito por la edad.....	50
4.11. Información estadística sobre los accidentes de tránsito por la instrucción.....	52
4.12. Información estadística sobre los accidentes de tránsito por cooperativas.....	54
4.13. Información estadística sobre la presencia de infracciones de tránsito.....	55
4.14. Información estadística sobre el detalle de las infracciones de tránsito.....	56
4.15. Información estadística sobre infracciones de tránsito por sexo.....	57
4.16. Información estadística sobre infracciones de tránsito por edad.....	58
4.17. Información estadística sobre infracciones de tránsito con la instrucción.....	59
4.18. Información estadística sobre infracciones de tránsito por cooperativas.....	61
4.19. Correlación entre impulsividad y puntaje en la licencia de conducir	62
4.20. Correlación entre impulsividad y accidentes de tránsito.....	63

GRÁFICOS

4.1. Representación gráfica de la distribución por sexo de los participantes.....	39
4.2. Representación gráfica de la distribución por instrucción de los participantes.....	40
4.3. Representación gráfica de la distribución por horas de trabajo de los participantes.....	41
4.4. Representación gráfica de la distribución por quintil socioeconómico.....	42

INTRODUCCIÓN

Las exigencias vigentes en las leyes de tránsito, tales como esperar los semáforos, no estacionar en zonas prohibidas, no rebasar en curva, ni en zonas empinadas, túneles, líneas continuas, ceder el paso en zonas cebras y respetar a los peatones, entre otros; son componentes importantes que son que quebrantados debido a la presencia de la impulsividad, lo cual generaría consecuencias negativas a peatones y conductores, además de la reducción del puntaje en la licencia de conducir, como a la propensión a ser víctimas de siniestros de tránsito.

Por tanto, la presente investigación busca analizar la impulsividad de los conductores profesionales de la provincia de Tungurahua y su influencia en accidentes de tránsito y el puntaje en la licencia de conducir; para este propósito el proyecto está dividido en cinco capítulos organizados de la siguiente forma

El primer capítulo consta del planteamiento de la propuesta del trabajo de investigación, detallando aspectos generales del problema, antecedentes, justificación, variables y objetivos a cumplir. En el segundo capítulo se presenta el marco teórico, en el cual se fundamentan conceptos ligados a las variables en estudio, la impulsividad, accidentes de tránsito y puntaje en la licencia de conducir. El tercer capítulo plantea la metodología, se explica el procedimiento, reactivos psicológicos utilizados y la población. El cuarto capítulo, muestra de manera detallada el análisis e interpretación de datos obtenidos a partir de la aplicación de los instrumentos y fichas sociodemográficas, determinando relaciones y discusiones sobre la misma; y mediante fórmulas e inferencias estadísticas, permitieron obtener la comprobación de la

hipótesis planteada. El quinto capítulo, está destinado a las conclusiones y recomendaciones obtenidas de la investigación. Finalmente, se muestran dos apartados: referencias y anexos, los cuales respaldan el presente proyecto de investigación.

CAPÍTULO I

1.1. Planteamiento de la propuesta de trabajo

1.2. Antecedentes

El presente proyecto se respalda bibliográficamente en investigaciones realizadas en conductores profesionales a nivel nacional e internacional que brindan servicio de transporte a la ciudadanía, además se sustenta en estudios ligados a las variables propuestas. Las cuales se describen a continuación:

En una investigación realizada por Torres (2016) en Ecuador, con el objetivo de determinar la relación de las conductas agresivas con el estrés laboral de los conductores de la cooperativa de transporte “Vía Flores” de la ciudad de Ambato, en 80 participantes. Se determinó la relación de las variables, a través de la aplicación de los Cuestionarios de Agresión de Buss y Perry y la Escala de apreciación del Estrés, se encontró una relación directa entre las variables, presentando niveles de estrés laboral más alto relacionados con conductas agresivas en los conductores de la cooperativa mencionada.

La investigación realizada por Rosales (2009) en Perú, con el objetivo de determinar el nivel de cansancio, somnolencia y hábitos de conducción en conductores de

Ómnibus, en 100 participantes. Se comprobó la relación existente entre las variables, a través de la aplicación de un Cuestionario pre-válido y la Escala de Somnolencia de Epworth, encontrando altos índices de somnolencia y cansancio al momento de realizar sus actividades.

Un estudio realizado por Bonilla (2012) en México, con el objetivo de identificar el nivel de satisfacción de la calidad de vida laboral percibida por los conductores de pasaje foráneo, en 18 conductores. Se estableció la concordancia de las variables, a través de la aplicación de cuestionarios sociodemográficos y laborales, y el CVTGOHISALO, instrumento empleado para medir la calidad de vida en el trabajo, descubriendo una satisfacción baja en la calidad de vida laboral en los conductores del pos turno, resultado contrario al esperado, ya que la mayoría de las personas que se dedican a esta actividad no la disfrutan. No se encontró ninguna asociación significativa con las condiciones laborales.

En una investigación que realizó Montoro (2008) en España, con el objetivo de analizar la percepción que tienen los propios conductores sobre la influencia de las leyes de tránsito en su comportamiento al volante, en 2014 personas encuestadas y a través de la aplicación de encuestas, se deduce que los resultados son positivos, indicando un cambio favorable, principalmente en cuanto a los excesos de velocidad y al uso inadecuado del teléfono móvil, siendo más visible en conductores infractores (multados durante el año anterior)

En un estudio cualitativo realizado por Adam (2012) en España, con el objetivo de revisar datos sobre el descenso de siniestralidad vial que se han observado en los últimos años, especialmente tras la aplicación del permiso por puntos. Cabe preguntarse si esta reducción ha sido causada gracias al preludio del nuevo sistema o a la influencia de otros factores. Los resultados indican que el declive de morbilidad y la cifra de accidentes de tránsito comenzó a ocurrir antes del preludio de la licencia basada en puntos, ya que en los años 2003 y 2004 era evidente, sin embargo se refuerza el declive gracias a la eficacia del nuevo sistema.

Todos estos estudios parecen indicar que existe una relación entre la impulsividad, los accidentes de tránsito y la reducción de puntos en la licencia, a través de los indicadores encontrados. La importancia sobre estas investigaciones es que aportan de manera prominente para la realización de éste estudio, ya que además será uno de los pioneros en el país. Se podrá tomar en cuenta la sintomatología característica de la impulsividad, factores e indicadores más relevantes que se han obtenido, pues estas investigaciones se han realizado con la misma población de interés.

1.3. El Problema de investigación

1.3.1. Descripción del problema

Observaciones preliminares sobre la Psicología del Conductor, realizadas en distintos países como: Ecuador, Perú, México, España, arrojan resultados donde se muestra que los conductores presentan sintomatología como: irritabilidad, estrés, deficiente toma de decisiones, coprolalia, distractibilidad y cefaleas. Estos síntomas al parecer se

relacionan con la impulsividad. La impulsividad es definida por Moeller (2001) como “la predisposición a realizar acciones rápidas y no reflexivas en respuesta a estímulos internos y/o externos a pesar de las consecuencias negativas que podrían tener éstas tanto para la misma persona como para terceros” (p.3). La impulsividad sería la predisposición del sujeto para actuar de manera fortuita ante una situación de tensión sea interna o externa, sin considerar las consecuencias de su conducta donde podrían enlazarse factores como la baja tolerancia al estrés, la frustración y la falta de control de impulsos

Se genera la incertidumbre de que los conductores profesionales agremiados de la provincia de Tungurahua, como producto de la impulsividad, podrían ser propensos a ocasionar y ser víctimas de cualquier tipo de accidente de tránsito, lo cual conllevaría daños a sí mismo, bienes materiales o terceros. La Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (2016), menciona que "Cuando del proceso constare que el indiciado es culpable de infracción dolosa, el Juez de la causa lo pondrá a órdenes de un Juez de lo Penal para su juzgamiento".

Por otro lado, la reducción de puntos es un factor determinante donde la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial menciona que:

Art. 97.- Se instituye el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir, para los casos de comisión de infracciones de tránsito, de conformidad con esta Ley y el Reglamento respectivo.

Las licencias de conducir se otorgarán bajo el sistema de puntaje; al momento de su emisión, el documento tendrá puntos de calificación para todas las categorías de licencias de conducir aplicables para quienes la obtengan por primera vez, procedan a renovarla o cambiar de categoría.

Las licencias de conducir serán otorgadas con 30 puntos para su plazo regular de vigencia de 5 años, y se utilizará un sistema de reducción de puntos por cada infracción cometida (2016)

Es así como la sanción destinada para las infracciones de tránsito, será la reducción de puntos en la licencia de conducir.

La impulsividad podría ser el factor primordial como un elemento relacional para que se dé lugar a los accidentes de tránsito y a la reducción de puntos en la licencia de conducir, debido a la deficiente toma de decisiones a la hora de conducir algún automotor. Por lo tanto será sustancial y relevante, realizar una investigación descriptiva, correlacional y de corte transversal en la población de referencia.

Cabe mencionar que esta es una de las investigaciones precursoras en el ámbito de la psicología del conductor, ya que el reglamento de la reducción de puntos en la licencia de conducir está en vigencia desde hace solo 10 años y se han realizado escasos estudios similares en Ecuador, además permite explicar a partir de la teoría la relación existente entre las variables propuestas, y de esta forma genera información para elaborar mecanismos de prevención e intervención dirigido a los conductores profesionales de la provincia de Tungurahua

1.3.2. Preguntas Básicas

- **¿Cómo aparece el problema que se pretende solucionar?**

El problema que se pretende investigar tiene como causal, la falta de segregación de distintos neurotransmisores, así como anomalías funcionales de partes específicas de la corteza cerebral, las cuales intervienen en el apareamiento de sintomatología como: irritabilidad, estrés, deficiente toma de decisiones, coprolalia, distractibilidad y cefaleas, lo que hace que sean propensos a presentar impulsividad y a cometer infracciones que generan accidentes de tránsito y reducción de puntos en la licencia.

- **¿Por qué se origina?**

Se presume que se origina por la sobrecarga de actividades laborales.

- **¿Qué lo origina?**

No aplica

- **¿Cuándo se origina?**

No aplica

- **¿Dónde se origina?**

No aplica

- **¿Dónde se detecta?**

En conductores profesionales de la provincia de Tungurahua

1.4. Justificación

El tema en estudio se justifica por la necesidad de obtener la mayor cantidad de información acerca de la problemática y se basa en el interés del investigador por indagar los efectos que tienen las conductas impulsivas de los conductores profesionales y sus consecuencias en accidentes de tránsito y el puntaje de la licencia de conducir.

La importancia de esta investigación radica en alcanzar un mayor entendimiento sobre esta problemática, que permita satisfacer ciertas dudas, mediante explicaciones claras y precisas, para contribuir al desarrollo de la salud mental, al investigar en qué medida, el factor impulsividad, se relaciona con estas conductas viales.

Su desarrollo es factible pues se cuenta con suficiente material bibliográfico; finalmente posee originalidad ya que su contenido responde a postulados subjetivos del ente investigador.

1.5. Objetivos

1.5.1. General

- Determinar la influencia de la impulsividad en los accidentes de tránsito y en la reducción de puntos en la licencia de conducir de los conductores profesionales agremiados de la provincia de Tungurahua.

1.5.2. Específicos

- Fundamentar bibliográficamente los aspectos relacionados con la impulsividad, los accidentes de tránsito y los puntos en las licencias de conducir en choferes profesionales.
- Evaluar los niveles de impulsividad, la magnitud de accidentes de tránsito y reducción de puntos en los conductores profesionales de la provincia de Tungurahua.
- Desarrollar un análisis estadístico correlacional de la impulsividad y los accidentes de tránsito y la reducción de puntos en los conductores profesionales de la provincia de Tungurahua.
- Extraer conclusiones y limitaciones de la presente investigación a más de las recomendaciones para próximas investigaciones.

1.6. Hipótesis de Trabajo

La impulsividad influye en los accidentes de tránsito y en el puntaje de la licencia de conducir de los conductores profesionales de la provincia de Tungurahua.

1.7. Variables

- **Variable 1 (Independiente):** Impulsividad
- **Variable 2 (Dependiente):** Accidentes de tránsito.
- **Variable 3 (Dependiente):** Puntaje en la licencia de conducir

1.8. Delimitación funcional

Pregunta 1. ¿Qué será capaz de hacer el producto final del proyecto de titulación?

Como resultado final, la investigación aportará con información relevante la cual podrá ser utilizada para la prevención en accidentes de tránsito y reducción en el puntaje de la licencia de conducir en conductores profesionales de la provincia de Tungurahua.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. La impulsividad

2.2. Concepto

La impulsividad ha sido definida por varios autores, entre ellos Osorio (2013) refiere que es “aquella determinada por un pobre juicio en la toma de decisiones respecto a la consecuencia y/o aplazamiento de refuerzos como drogas, sexo, comida, poder social, dinero y otros recursos” (p.195); es decir, que las conductas impulsivas son producto de una deficiente toma de decisiones, que dan como resultado escenarios desagradables, generalmente aparecen en una búsqueda insaciable de sensaciones nuevas que se encuentran prominentemente en la adolescencia, adultez temprana y que disminuyen en la etapa senil (Barbero, 2016)

Siguiendo a Osorio, menciona que “los instrumentos que miden la toma de decisiones, identifican la impulsividad como una preferencia por decisiones de elevado riesgo/bajo beneficio o por pequeñas recompensas inmediatas sobre grandes recompensas resaltadas” (p.195), bien pareciera por todo lo anteriormente mencionado, que la impulsividad es el factor que provoca una tendencia a elegir situaciones que ponen en peligro al sujeto, con el fin de obtener un leve placer

inmediato, descartando la posibilidad de una gratificación mucho más grande y duradera a futuro.

Así mismo Riaño (2015), menciona que la impulsividad es “la falta de inhibición de respuestas y procesamiento rápido de la información, la tendencia a vivir el, sin tener en cuenta las consecuencias en el futuro y actuar sin pensar” (pag, 15). Esto explicaría el origen de respuestas prematuras, poco acertadas al contexto, como: la falta de autocontrol y ser incapaz de demorar gratificaciones.

Además, Jiménez (2016), alude que, “la impulsividad ha sido identificada como un predictor fundamental de la conducta externalizada, la tendencia a actuar de forma irreflexiva y sin considerar las consecuencias, relacionándolo con la existencia de déficits inhibitorios” (pag, 88). Es importante recalcar que la impulsividad es un patrón que se repite en cuanto a la forma de percibir el mundo, el patrón de conducta más representativa es reaccionar sin control sobre la rapidez y la ejecución de la misma, solo bastará la presencia de un estímulo interno o externo para no lograr reflexionar en cuanto a las consecuencias que se podrían enfrentar.

2.3. Bases Biológicas de la Impulsividad

En cuanto a las bases biológicas de la impulsividad Ostrosky, (2008) menciona que “la corteza frontal orbital desempeña una función crucial en el de las manifestaciones impulsivas, mientras que la corteza anterior cingular recluta a otras regiones del cerebro en la resolución frente al conflicto” (pag,39) por lo cual, la existencia de alguna alteración en la corteza prefrontal (CPF), de forma concreta en el área orbitofrontal

(CPO), sería el resultado de la incapacidad para inhibir la respuesta inmediata y controlar las reacciones ligadas a la emoción. La función de estas áreas, sería inhibir los impulsos originados en el sistema límbico (hipotálamo y amígdala), de donde emergerían la agresión y el miedo. De existir una separación de éstos sistemas y las áreas orbitofrontales, el sujeto presentaría conflictos para controlar sus reacciones de carácter emocional.

La corteza prefrontal (CPF), en especial las regiones ventromedial y dorsolateral, son fundamentales, tanto para la realización conductas, como la inhibición de las mismas. La corteza prefrontal ventromedial (CPFVM) está encargada de generar conductas adaptativas, y las respuestas emocionales. Por otro lado la corteza dorsolateral (CPF DL) ayuda al sujeto en la toma de decisiones (Tovar, 2013). Es así como se explica que una disfunción en la CPF DL, influye directamente en la conducta impulsiva, debido a la escases de inhibición y falta de reflexión. Sin embargo, un correcto funcionamiento de la misma estaría ligada a demorar gratificaciones, lo cual radica en, mantener una actitud decisiva enfocada en obtener una meta, es así como el sujeto prefiere no recibir una recompensa inmediata con el fin de obtener un beneficio a largo plazo (Fischman, 2013).

2.4. Causas del comportamiento impulsivo

En las últimas décadas, las neurociencias han avanzado prominentemente y es así como el hombre ha sido testigo de distintos descubrimientos, como la creación de pruebas computarizadas, que permiten observar el cerebro humano; y así conocer de forma más profunda, el funcionamiento del mismo. Uno de los instrumentos más

confiables y utilizados es el Positron Emission Tomography (PET), revela que las personas impulsivas muestran anormalidades en el lóbulo frontal, debido a esto, se indica que la presencia de un estímulo junto con una idea, se plasman inmediatamente en una conducta observable y a la par de ella aparece una compulsión de carácter incontrolable, con propensión a repetirse, es así como se demuestra el origen del conflicto sobre el control de los impulsos (Barbero, 2016).

El refuerzo positivo sería además una causa de la conducta impulsiva, el autor refiere que

Refuerzo positivo (denominado vulgarmente como recompensa): todo estímulo cuya presentación contingente a la respuesta aumenta la probabilidad de aparición de esa respuesta. Este refuerzo puede ser, a su vez, considerado como primario o secundario, dependiendo de si sus propiedades reforzantes son naturales (por ejemplo, un alimento, un analgésico cuando se tiene dolor) o han sido adquiridas (Beltrán, 1995).

La conducta impulsiva se explicaría por la constancia de un refuerzo positivo, lo cual hace que la conducta que siempre es recompensada, se mantenga y sea fortalecida.

En cuanto a sus causas, Barbero (2016) alude que “la conducta o comportamiento impulsivo está íntimamente relacionada al neurotransmisor dopamina, sustancia vinculada a los procesos de aprendizaje y recompensa” (pag, 28), lo cual nos da una pauta en el inicio de la búsqueda de las causas de la impulsividad, en la estructura cerebral del sujeto, ya que la dopamina al tener un efecto activador o inhibidor, influirá de manera predominante en la conducta.

Para complementar lo ya mencionado, en un estudio realizado en la Universidad de Vanderbilt, se llegó a la conclusión que los individuos con patrones impulsivos, poseerían un escaso suministro de receptores activos de dopamina en la región media del cerebro, que tiene como función, colaborar con la toma de decisiones asertivas; y que la escasez de dopamina en esta región, podría acrecentar el apareamiento de la depresión y la exposición a conductas de riesgo (Buckholtz, 2012).

Investigadores que han incursionado en el tema, mencionan que la impulsividad es producto de distintos desajustes en los receptores de los lóbulos frontales, pero de forma específica, en la superficie de la corteza prefrontal dorsolateral del cerebro, que se encarga de la toma de decisiones y emplear apropiadamente el juicio, como parte de las funciones ejecutivas (Sulkowski, 2009. p. 84-88).

El aprendizaje social también sería una causa de la impulsividad debido a que es un modelo mediante el cual el sujeto aprende ciertos patrones por imitación, el cual es fijado de una figura de autoridad, es así como la presencia de personajes importantes para el sujeto, como: ídolos, pares, maestros o padres con conductas impulsivas, serán de relevancia en la formación de sujetos impulsivos (Bandura, 1987). Además un estilo parental autoritario, contribuiría al desarrollo de las conductas impulsivas, los conflictos se despliegan en el plano emocional, estructurando sujetos con baja autoestima y baja autoconfianza, generalmente éstos sujetos tienden a conflictuarse con los excesos, se les dificulta demorar gratificaciones, y se ubican en situaciones de riesgo (Capano, 2013).

2.5. Consecuencias del comportamiento impulsivo

2.5.1. Arrepentimiento

La teoría refiere, a cerca de una inmediata consecuencia a partir de una conducta impulsiva, uno de ellos, Barbero (2016), menciona que “Muy frecuentemente se da el arrepentimiento de la conducta”, esta al parecer sería la primera consecuencia general, provocando malestar significativamente alto en el individuo. El arrepentimiento en los conductores profesionales, aparece de forma inmediata tras generar la conducta. Un ejemplo claro ocurre al cruzarse el semáforo en rojo, mantener exceso de velocidad, etc. Las cámaras de vigilancia, daños a terceros (muerte o lesiones) o a bienes materiales, generan pesadumbre instantánea, al asumir como consecuencia una multa económica, o ir a prisión (ANT, 2018)

2.5.2. Afecciones Clínicas

La impulsividad aparece en personas que aparentemente se encuentran dentro de los parámetros clínicos esperados, sin embargo, la presencia de la misma sería un factor determinante para el origen de trastornos de orden psiquiátrico como: episodios maníacos o mixtos en el caso de bipolaridad, trastornos de personalidad y abuso de sustancias (Gómes, 2008.)

2.5.3. Afectación en la personalidad

La impulsividad juega un papel muy importante a nivel de la personalidad, debido a que, gracias éste factor, se han estructurado las distintas dimensiones de la personalidad heredables y con base fisiológica (Eysenc, citado por Squillance, 2011). Partiendo del método hipocrático-galénico, se basó en estudios transculturales, psicométricos y psicofisiológicos, realizados en seres humanos (Squillace, 2011). Para complementar, con base en lo anterior, ha de considerarse a la impulsividad como una entidad que influye significativamente en la estructuración de la personalidad.

2.6. Clasificación de la Impulsividad

Después de haber realizado un arduo estudio Servera (2002), consideró ciertas ideas fundamentadas en la teoría de Dickman (1985), para clasificar la impulsividad de la siguiente forma:

- Impulsividad Manifiesta; en primera instancia abordada por Skinner (1948), tiene dos componentes: motora y social.
- Impulsividad Personológica, habla desde la teoría de los estilos cognitivos y las teorías biofactoriales de la personalidad, como uno de los dos componentes de la extroversión.
- Impulsividad de Procesamiento de la Información, con tres componentes: preferencia instruccional, estilos de procesamiento de información y estilos cognitivos como rasgos de personalidad.

En consideración a los objetivos y propósitos de la presente investigación se considerará únicamente la primera de las otras clasificaciones ya que el enfoque del presente estudio es netamente cognitivo conductual y la primera clasificación concuerda con las necesidades de la investigación, sin embargo se abordarán teóricamente las restantes.

2.6.1. Impulsividad Manifiesta.

La impulsividad manifiesta tiene sus orígenes en Skinner (1948), en su modelo teórico sobre el control de estímulos. Por otra parte, Barkley (1997), la reconceptualiza y bifurca la impulsividad entre; la falta de control para demorar gratificadores (donde se encuentra presente una baja tolerancia a la frustración) y la falta de juicio sobre los estímulos presentes y las consecuencias futuras (Servera, 2002).

La naturaleza de la impulsividad manifiesta se basa en la interacción de los factores hereditarios, aspectos de aprendizaje y funciones neuropsicológicas, que en el ámbito clínico está implicada en la configuración de distintos trastornos de conducta, abuso de sustancias y trastornos como episodios maniacos mixtos (Servera, 2002). La impulsividad manifiesta se describe en los componentes de: motora y social.

- **Impulsividad Motora:** La impulsividad motora es conceptualizada por Parrado (2015) como “un déficit en la inhibición conductual de acciones ya preparadas. Siendo la inhibición conductual un componente fundamental en la función ejecutiva” (pag, 18), es decir, que se refiere todo lo que se aprende de

forma mecánica y un desfase en el control inhibitorio tendrá como resultado la tendencia para actuar guiado por el ímpetu del momento.

- **Impulsividad Social:** Se plasma en acciones como no respetar turnos, actuar de tal forma en la que el sujeto se pone en peligro innecesario, sufriendo lesiones de orden personal, pero también de orden cultural. La impulsividad social se la asocia con conductas de orden ansioso y destructivo, incapacidad para demorar gratificadores y no existe adherencia a las reglas y normas (Zapata, 2014).

2.6.2. Impulsividad Personológica

La impulsividad personológica, es acuñada de Eysenk, está ligada de forma estrecha al funcionamiento del espectro social de los sujetos, en cuanto a la clasificación de las principales dimensiones de la personalidad, neuroticismo, extroversión y psicotismo (Eysenck, 1965.)

2.6.3. Impulsividad de Procesamiento de la Información o Impulsividad Cognitiva.

La impulsividad de procesamiento de la información, está relacionada con el aspecto cognitivo, de forma directa con la manera de enfrentar y resolver problemas. Se la llama también impulsividad infantil, ya que ésta, es más relevante entre los 6 y 12 años. Autores hablan acerca de una continuidad y aunque aún no se esclarece cual es, se dice que sería la personológica. La impulsividad cognitiva sería la predisposición del sujeto para responder ante los estímulos, especialmente en actividades que generen

incertidumbre y esto acrecentaría las conductas erradas, gracias a la precipitación, imprevisión de las consecuencias, pero se diferencia de la manifiesta ya que no tiene que ver con el control motor y de la psicológica porque no influye en el espectro social del sujeto (López, 2013).

2.7. Modelo Cognitivo Conductual de la Impulsividad

El modelo cognitivo conductual habla acerca de la impulsividad como una rígida funcionalidad entre eventos apartados que emergen de un contexto claro en el cual se genera sentimientos de ira y alegría; y la conducta problemática como: descontrol, intransigencia, falta de planificación, escasa persistencia, imprevisión de consecuencias, incapacidad para demorar gratificaciones y el desprecio del riesgo. De tal forma que, existe un refuerzo en la conducta a corto plazo, sin que exista retroalimentación de las secuelas a largo plazo. Es claro que este tipo de comportamiento se halla ligado funcionalmente a variadas situaciones psicológicas como trastornos del control de los impulsos y trastorno límite de la personalidad. (López, 2013)

2.8. Accidentes de tránsito.

2.9. Concepto

Entidades gubernamentales, como la Agencia Nacional de Tránsito de Chile (2004), refieren que accidente de tránsito es un “suceso eventual o acción en la que involuntariamente resultan daños para las personas o las cosas y a cuya ocurrencia contribuye la circulación de al menos un vehículo por una vía” es decir que, son

accidentes de tránsito, los hechos imprevistos que ya sean producto del factor humano, maquinaria (automóvil) o ambiental, produzcan daños a otros o a bienes materiales y que haya ocurrido sobre la vía de circulación.

Los accidentes de tránsito, actualmente forman parte de una de las causas más importantes de mortandad, lesiones e incapacidad en los países desarrollados, sin embargo, ya son parte de la cotidianidad de los países subdesarrollados, es así como Shrikant (1987), menciona que “constituyen un flagelo que afecta particularmente a los jóvenes en edad productiva. En consecuencia, cada fallecimiento en un accidente de tránsito representa la pérdida de un promedio de unos 30 años de esperanza de vida” (pag, 83). Es decir, que comparando las causas de muerte, los accidentes de tránsito, se ubican en primera posición, dejando de lado las enfermedades cardiovasculares, incluso el cáncer.

2.10. Causas de los accidentes de tránsito

2.10.1. Factor humano

La Agencia Nacional de Tránsito (ANT), en el Programa de Prevención en Seguridad de Tránsito, específicamente en el Manual de Prevención de Accidentes de Tránsito menciona que:

Si existe alguna alteración como si los sentidos del conductor son pobres, sus tiempos de reacción extensos, su noción de riesgo escasa, desajustada su capacidad de medir distancias, errónea su aptitud para compartir espacios, entre muchas otras, el conjunto conductor/vehículo marcha indudablemente hacia un

conflicto, que se presentará sin duda cuando las condiciones externas no se ajusten a sus parámetros operativos (2004)

En otras palabras, un conductor que presente algún déficit funcional, está destinado casi de forma segura a involucrarse en un accidente al manejar un vehículo.

2.10.2. Factor mecánico

En el mismo manual, la ANT en cuanto al factor mecánico menciona

Si el vehículo tiene desajustes mecánicos, como pueden ser malos frenos, defectos en la dirección, problemas importantes de suspensión, neumáticos inservibles para circular, sólo para citar los más significativos, es también un peligroso ocupante de la calzada y sólo se requerirá la concurrencia de circunstancias generadoras de un siniestro para que éste se produzca (2004)

Es así como el estado funcional del automóvil representará una garantía para el conductor, peatones y bienes materiales, pues si existe alguna anomalía la probabilidad de ser víctima de un accidente de tránsito se vuelve cada vez mayor.

2.10.3. Comportamiento Arriesgado

La búsqueda intencional de riesgo, por la necesidad de exhibicionismo o reafirmación, entre otras, puede ser otro factor decisivo para la toma de decisiones inoportunas como el adelantamiento o exceso de velocidad lo que podría dar lugar a una conducción arriesgada y nuevos accidentes de tránsito (Egea, 2017).

De acuerdo con la información aportada por la ANT:

El 50,09% de los accidentes se produce por impericia o imprudencia del conductor, el 13,2% por irrespeto a las normas de tránsito, el 12,31% por exceso de velocidad, el 9,73% por embriaguez, el 7,69% por condiciones externas sin determinar y el 6,99% por imprudencia de otros involucrados (La Hora, 2013).

Se considera que varias conductas pueden poner en riesgo de forma física o psicológica tanto a conductores, peatones y pasajeros. Así mismo, existen conductas de riesgo tales como: incrementar la velocidad, mantener distancias mínimas de seguridad con vehículos que les preceden, no acatar normas como los semáforos, pasos cebra, que harán que los conductores sean proclives a ocasionar o ser víctima de un accidente de tránsito.

2.11. Consecuencias de los accidentes de tránsito

2.11.1. Muerte

Según el periódico La Hora, La Organización Mundial de la Salud (OMS), Ecuador se encuentra ubicado en el segundo lugar de América Latina después de Venezuela, donde existen más muertes ocasionadas por accidentes de tránsito; en Ecuador, la tasa de mortalidad asciende a 28 víctimas por cada 100.000 habitantes. La principal causa de mortandad en niños entre 5 y 14 años de edad está relacionada a las secuelas nefastas de los traumatismos ocasionados por los accidentes automovilísticos, siguiéndoles el grupo entre 15 y 44 años (Hora, 2013).

2.11.2. Invalidez

Los accidentes de tránsito causan varios tipos de incapacidad e invalidez, que a su vez representan una fuerte inversión para los centros de asistencia tanto públicos como privados. Esta condición afecta significativamente a la economía de las sociedades debido a sus implicaciones, pues, existen secuelas posteriores al accidente, que terminan por afectar la capacidad productiva y de sustento de las víctimas, sin considerar además, la propia inversión del estado en cuanto a la asistencia técnica y profesional (Shrikant, 1987).

2.11.3. Económicos Patrimoniales

Por otro lado Shrikant, (1987), habla sobre la afectación económica de los involucrados, en especial de los conductores, que se ve reducida sustancialmente, debido a que debe hacerse cargo de costos directos “tales como la atención médica de los accidentados, gastos correspondientes a servicios administrativos y daños a vehículos, caminos y propiedades, deben sumarse los costos indirectos, como la pérdida de la productividad potencial de las víctimas” (pag, 32)

2.11.4. Psicopatologías

Entre los orígenes de algunas psicopatologías están la exposición a accidentes de tránsito, sin embargo, gracias a las diferencias individuales, cada sujeto reaccionará de forma diferente al acontecimiento, lo que implica que los individuos pueden ser partícipes del mismo accidente de tránsito (experiencia traumática) y presentar

reacciones diferentes. Dentro de las psicopatologías que se pueden obtener son las siguientes:

Los trastornos mentales orgánicos que incluyen: alucinosis orgánica, síndrome post conmocional, trastorno de personalidad orgánico, demencia debida a traumatismo craneal, trastornos del humor (afectivo) orgánico. Los trastornos neuróticos que incluyen: trastorno disociativo, trastorno de pánico, fobia específica. Reacciones a estrés grave y trastornos de adaptación que incluyen: reacción a estrés agudo, trastorno de estrés post traumático y trastorno de adaptación (Campos, 2008).

Es así como producto de la exposición de los conductores profesionales a los accidentes de tránsito, puede dar origen a distintos trastornos, ya sean de origen orgánico, neuróticos, reacciones a estrés grave y trastornos de adaptación.

2.12. Tipos de Accidentes de tránsito

La Agencia Nacional de Tránsito (2004) clasifica a los accidentes de tránsito de la siguiente forma:

Tabla 2.1.*Tipos de accidentes de tránsito.*

Tipo	Descripción
Atropello	Se llama atropello al embestimiento de un automotor contra cualquier parte de la estructura física de un peatón, ya sea de manera frontal, lateral, o con cualquier superficie del auto, que genere daños.
Caída	Es la circunstancia en la cual un pasajero abandona el vehículo de forma intempestiva e imprevista.
Colisión	Situación en la cual dos o más vehículos generan contacto estando en movimiento.
Choque	Encuentro de un vehículo en movimiento contra otro detenido o en movimiento o contra una superficie física.
Volcamiento	Rotación de un automotor que se encuentra en movimiento sobre su eje longitudinalmente o de forma transversal, abandonando su posición natural de rodaje.

Nota: Tomado de ANT (2017)**2.13. Puntaje de la licencia de conducir****2.14. Licencia de conducir profesional y sus requisitos.**

La licencia de conducir profesional, es un documento único autorizado, emitido por la Agencia Nacional de Tránsito, el cual es concedido a un sujeto que después de haber aprobado una cadena de procedimientos empezando por la aprobación de un curso durante un período de tiempo y una serie de evaluaciones, de conocimiento como psicosenométricas y se lo ha considerado como apto para conducir un medio de transporte pesado, o de trabajo como: taxis, busetas escolares, buses, etc, Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (2016)

Tabla 2.2.*Tipos de licencias de conducir.*

Categorías	Tipo	Vehículo
No profesionales	A	Ciclomotores, motocicletas, tricar, cuadrones.
	B	Automóviles y camionetas con acoplados para carga liviana.
	F	Automotores especiales
Profesionales	A1	Mototaxis y tricimotos para servicio comercial, incluido los del tipo A.
	C	Taxi convencional, ejecutivos, camionetas livianas o mixtas (no más de 8 pasajeros), vehículos (no más de 25 pasajeros) y las de tipo B.
	C1	Vehículos policiales, ambulancias militares, municipales y todo vehículo del estado.
	D	Buses interprovinciales, intercantonales e intrarregionales.
	D1	Escolares, Institucionales y turismo hasta 45 pasajeros.
	E	Camiones pesados y extra pesados con o sin remolque.
	E1	Ferrocarriles, auto ferros, motobombas y trolebuses.
	G	Maquinaria agrícola, maquinaria pesada y equipos camineros

Nota: Tomado de ANT (2017)**Tabla 2.3.***Requisitos para obtener la licencia de conducir profesional.*

Requisito	Características
Cédula de Identidad	Se constata la mayoría de edad del sujeto y que éste sea bachiller.
Carné del tipo sanguíneo	Es extendido por la Cruz Roja ecuatoriana
Acta de Grado	Que certifiquen su título de conductor profesional
Nómina de la escuela de conductores profesionales	Debe constar en la lista aprobada de las escuelas de conducción profesionales
Exámenes psicosensométricos	Haber aprobado los exámenes psicosensométricos donde se comprueba el estado de reacción de los participantes
Depósito	Haber realizado la cancelación respectiva de los aranceles correspondientes a la especie de la licencia
Turno	Impresión del turno y validar el mismo en hora y fecha indicados

Nota: Tomado de ANT (2017)

2.15. Puntaje en la licencia de conducir

Por la necesidad de que exista un estilo de conducción más precavido y con la finalidad de reducir la incidencia de accidentes de tránsito, en Ecuador, se ha establecido la emisión de licencias de conducir, con una base de 30 puntos, los cuales serán conservados o reducidos, de acuerdo a como se conduzca. Los 30 puntos, están destinados para las licencias de todas las categorías, que sean emitidas por primera vez, esta cantidad de puntos tendrán vigencia de 5 años. Ministerio de Transporte (2017)

2.16. Reducción de puntos en la licencia de conducir

Las causas para la reducción de puntos en la licencia de conducir son las contravenciones, que cuales son definidas por la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, (2016) como “las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito” (pag, 68).

Tabla 2.4.

Contravenciones que tiene como consecuencia la pérdida de puntos en la licencia de conducir. 43

Contravención	Número de puntos	Detalle
Leves de primera clase	1,5	- Mal uso de la bocina. - Ausencia de placas. - Circular sin distintivos de identificación. - Vehículos para personas especiales que no tengan distintivos. - Transitar con personas colgadas. - Transitar autobuses públicos interprovinciales sin lista de pasajeros. - No mantener la distancia adecuada con otro automotor. - No utilizar cinturón de seguridad, etc.
Leves de segunda clase	3	- Implicación en emanar gases - Manejar en contra vía - Transitar vías destinadas únicamente para buses - No llevar botiquín ni extintor - Estacionarse en zonas prohibidas - Quedarse sin gasolina en la vía pública - No llevar distintivo de niños, de ser así. - No poner triángulos conforme a lo establecido. - Utilizar el teléfono celular mientras conduce. - No encender las luces en horas establecidas, etc.
Leves de tercera clase	4,5	- Apagar el motor cuando se desciende una pendiente - Evitar el pago de peajes - Conducir en sentido contrario a la vía normal. - No dejar espacios libres cuando se escucha el sonido de la sirena de ambulancias o patrullas. - No usar el taxímetro. - Hacer cambio brusco o indebido de carril - Llevar en brazos o sitios inadecuados a personas o niños, etc.
Graves de primera clase	6	- Desobedecer las órdenes de los agentes de tránsito. - Rebasar a otro vehículo en zonas peligrosas como curvas, puentes, tuneles, etc - Alterar la circulación vehicular o poner en riesgo, colocar obstáculos en la vía pública. - Faltar de palabra a los agentes de tránsito. - Conductores de vehículos públicos, que rebasen poniendo en riesgo la seguridad de pasajeros y peatones - Quien preste su vehículo a personas no autorizadas para la conducción de los mismos.
Graves de segunda clase	7,5	- Los conductores que detengan o estacionen sus vehículos en zonas peligrosas como puentes, túneles, etc - El conductor que ocasione con su vehículo o con los bienes que transporta, ocasione daños a bienes públicos o privados - Derramar materiales tóxicos, inflamables o deslizantes sobre la vía pública. - Trasladar material peligroso o inflamable sin la autorización debida ni el acondicionamiento adecuado.

		- Quién construya o mande a construir reductores de velocidades sin la autorización debida, etc.
Graves de tercera clase	9	- Ocasionar accidentes, donde resulten daños materiales o personales menores a 2 salarios básicos - Dejar conducir a un menor adulto de más de 16 años, que no se encuentre un adulto que obtenga licencia de conducir. - Exceder el número de pasajeros o carga en un transporte público
Muy grave	10	- Conducir sin tener la licencia de conducir - Conducir con licencia caducada, revocada. - Conducir un vehículo con una licencia de otra categoría - Faltar de obra a un agente de tránsito - Exceder el rango de velocidad, del límite establecido. - Conducir un vehículo de transporte público prestado, sin la autorización correspondiente. - Realizar competencias o piques dentro de las vías públicas. - Ocasionar accidentes de tránsito donde resulte una persona lesionada o incapacitada.

Nota: Tomado de ANT (2017)

2.17. Proceso para la recuperación de los puntos en la licencia de conducir

Para recuperar los puntos en la licencia de conducir, de acuerdo a la ANT existen los siguientes pasos. Cuando es por primera vez, se podrán recuperar 20 puntos, después de esperar los 60 días de suspensión, además aprobar un curso y las pruebas psicosenométricas. Si es por segunda vez, nada más se podrá recuperar 15 puntos, aprobando nuevamente un curso de recuperación, las pruebas psicosenométricas y esperando 120 días de suspensión. Por tercera vez, se realiza el mismo procedimiento con la diferencia de que en esta vez se debe esperar un año de suspensión, si sobrepasa la tercera ocasión el conductor no podrá renovarlas más, ANT (2017).

CAPÍTULO III

3.1. Marco metodológico

3.2. Metodología de Investigación

La presente investigación tiene un alcance descriptivo y correlacional. Hernández y Baptista, Fernandez y Hernandez (2006), mencionan que el alcance descriptivo correlacional consiste en “especificar las propiedades, características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis... medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre los conceptos a las que se refieren para definir la relación entre las variables y poder predecir un comportamiento a futuro” (p. 92).

En cuanto al diseño de la investigación es de carácter no experimental y de corte transversal. Es no experimental, ya que en el proceso investigativo no se manipulan las variables, la información se recoge en un medio completamente natural (Hernández & Baptista, 2014). Mientras que es transversal debido a que se toma como referencia las características de la población en un momento determinado.

3.3. Métodos

El método que se utilizó fue el científico, es el más acertado en cuanto a su utilización, ya que tiene la capacidad de generar respuestas a distintas preguntas planteadas, de forma inmediata, pura y natural, en base a un análisis cuantitativo, donde existe una organización secuencial (Shaughnessy, Zechmeister & Zechmeister, 2007). De igual forma se utilizó la deducción, la síntesis y el análisis. Relacionando de manera sistematizada toda la información en relación a cómo funcionan las variables de estudio, en este caso de la impulsividad, junto con los accidentes de tránsito y reducción de puntos en la licencia de conducir.

3.4. Técnicas e instrumentos

3.4.1. Técnicas

Para esta investigación se ha utilizado la aplicación de reactivos psicológicos, para de forma estadística confirmar la propensión al apareamiento de la impulsividad en la población de interés y así generar resultados mucho más acertados y confiables; además de la recolección de información de páginas oficiales de la Agencia Nacional de Tránsito.

3.4.2. Instrumentos

Ficha sociodemográfica: mediante la cual se obtuvo información relevante para la investigación como: lugar de nacimiento, sexo, edad, estado civil, instrucción, número de hijos, condición económica, actividades extralaborales y número de horas que invierten en su trabajo en conductores profesionales de la provincia de Tungurahua. Información considerada como pertinente para el análisis estadístico del fenómeno.

Escala de Control de Impulsos Ramón y Cajal (ECIRyC): Es una escala autoaplicada que consta de 20 ítems, de autoría de Ramos Brieva y Guitierrez Zotes. La prueba tiene una duración aproximada de 15 minutos, es de enfoque cognitivo conductual, las dimensiones que evalúa son: a) impulsividad, b) inmediatez, c) imposición, d) riesgo. Cuenta con una confiabilidad del 85%, validada en población española entre los 18 y 46 años. En una escala de Likert de 4 grados, 0 (nunca), 1 (a veces), 2 (casi siempre) y 3 (siempre). Los ítems 3, 5 y 17 puntúan de forma inversa. La escala de Control de los Impulsos de Ramón y Cajal, es un cuestionario por tendencia que no tiene punto de corte, es decir que mientras más elevado sea la calificación, mayor es la tendencia del sujeto a la impulsividad.

Base de Datos de la Agencia Nacional de Tránsito: Es una plataforma virtual de acceso público en la cual se obtiene información en cuanto al puntaje en la licencia y accidentes de tránsito

3.5. Población y muestra

La población a estudiada comprende un número de 5000 conductores profesionales en Tungurahua, al tratarse de una población proporcionalmente grande, se ve en la necesidad de extraer una muestra representativa aplicando la siguiente fórmula:

$$n = \frac{Z^2 * p * q}{d^2}$$

Con lo cual la muestra consta de 357 personas, con un margen de error del 5% y confiabilidad del 95%, el tipo de muestreo para este grupo fue el probabilístico, debido a que todos los sujetos dentro de la muestra están en iguales condiciones de ser considerados para formar parte de esta investigación, es por ello que los casos de interés son escogidos al azar (Hernández & Baptista, 2014) ya que está más orientado por las características de la investigación, que al proceso estadístico. Como criterios de inclusión se consideró el tener licencia de conducción profesional, encontrarse registrados dentro del Sindicato de Choferes Profesionales de Tungurahua, laborar en la Provincia de Tungurahua y poseer entre 18 y 46 años; y por lo tanto los de exclusión son aquellos que no cumplan estas condiciones (Hernández & Baptista, 2014).

3.6. Procedimiento metodológico

Para realizar la presente investigación, se empezó con el diseño el plan de proyecto de investigación, el cual fue revisado y aprobado por el Consejo de la Escuela de Psicología, posteriormente, se procedió a la recopilación de información bibliográfica,

la cual fue utilizada para elaborar el marco teórico, como siguiente paso, se dispusieron los materiales y reactivos a utilizarse, y se identificó la población que consistía en conductores profesionales de la provincia de Tungurahua.

El 21 de agosto del 2017, se pidió la respectiva autorización a cada presidente y gerente correspondiente. Se entregó una ficha sociodemográfica y carta de consentimiento informado, que fueron firmados por los participantes, aceptando formar parte de la investigación; además se indicó que la información sería en todo momento tratada con confidencialidad.

A partir de ello se realizaron las evaluaciones a la muestra, tras la aplicación de la ficha sociodemográfica, con el objetivo de detectar la tendencia a la impulsividad se aplicó la ECIRyC; cada grupo estuvo distribuido de acuerdo a distintos gremios de transporte.

Finalmente se realizó la depuración de la información mediante la tabulación de datos estadísticos, para lo cual se utilizó el programa SPSS Statistics 20.0, gracias a lo cual se obtuvieron resultados y conclusiones finales.

CAPÍTULO IV

4.1. Análisis de datos y resultados

4.2. Análisis de la información general de la muestra

El análisis en cuanto a las características sociodemográficas, fue realizado con variables como: edad, sexo, instrucción, horas de trabajo al día y posición económica. Los datos obtenidos, son de completa relevancia ya que permitirán el cumplimiento de los objetivos planteados en la presente investigación. La muestra estuvo conformada de 357 casos de interés (ver tabla 4.1.).

Tabla 4.1.

Información sociodemográfica de la Muestra: edad, sexo, instrucción, horas de trabajo y quintil socio económico.

Variables	Media	Desviación
Edad	37,78	6.1
Frecuencia		Porcentaje
Sexo		
Hombre	345	96,6%
Mujer	12	3,4%
Instrucción		
Primaria	70	19,6%
Secundaria	244	68,3%
Superior	41	11,5%
Posgrado	2	0,6%
Horas de Trabajo		
Tres a cuatro	16	4,5%
Cinco a seis	17	4,7%
Siete a ocho	191	53,5%
Nueve o más	133	37,2%
Situación económica		
Extrema pobreza	6	1,7%
Pobreza	42	11,8%
Nivel medio	283	79,2%
Nivel medio alto	25	7,0%
Riqueza	1	0,3%

Nota: 357 observaciones

4.3. Análisis estadístico de la distribución de la muestra por edad y sexo.

La media de la edad de los participantes, puntúa en $M = 37,78$ años; y una desviación estándar $DT = 6,1$. En cuanto a los datos obtenidos sobre el sexo, se localizó un 96,6% correspondiente a hombres y un 3,4% que corresponde a mujeres, esto indica que por cada 100 conductores profesionales, aproximadamente 3 son mujeres (ver gráfico 4.1.).

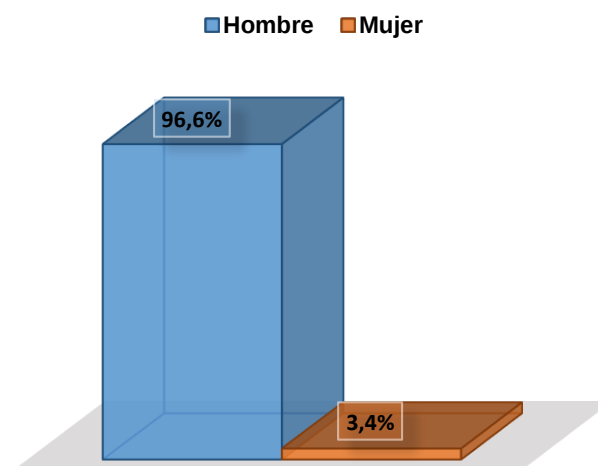


Gráfico 4.1. Representación gráfica de la distribución por sexo de los participantes.

Este fenómeno es completamente frecuente en éste y otros países de América Latina, ya que debido al crecimiento de esta sociedad ligada al patriarcado, se han establecido trabajos que de acuerdo al medio cultural son específicos de cada sexo, es por ello que aunque después de tanto tiempo de lucha por la igualdad de género aún se puede observar como existe un porcentaje mínimo de mujeres trabajando ligadas a estos empleos (Bergman, 2011)

4.4. Análisis estadístico de la distribución de la muestra por instrucción.

En cuanto a la distribución de la muestra por instrucción se logra determinar que la mayoría de la muestra con un 68,3% tiene como nivel de instrucción, secundaria, y el menor posgrado, con el 0,6% (ver gráfico 4.2.).

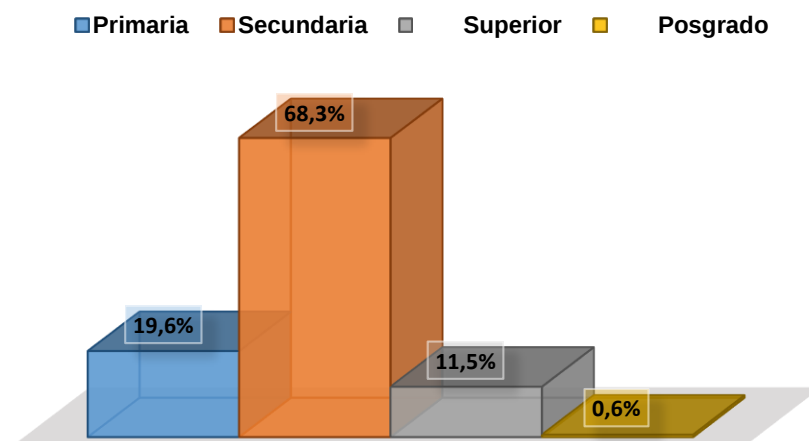


Gráfico 4.2. Representación gráfica de la distribución por instrucción de los participantes.

Esta situación es bastante común para los países de América Latina debido a que la situación económica ha llevado a que las cabezas de hogar busquen específicamente como profesión la conducción (Bergman, 2011)

4.5. Análisis estadístico de la distribución de la muestra por las horas de trabajo.

En relación al horario de trabajo, el 4,5% de los conductores trabajan entre tres y cuatro horas y el 53,5% trabaja entre siete a ocho horas (ver gráfico 4.3.)

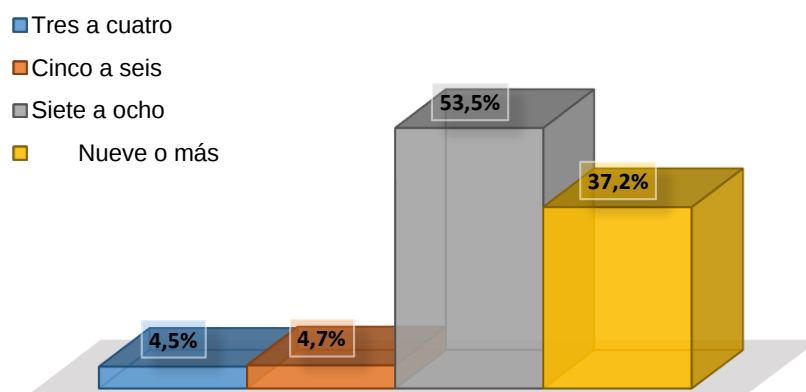


Gráfico 4.3. Representación gráfica de la distribución por horas de trabajo de los participantes.

De acuerdo a los porcentajes obtenidos se confirma un estudio realizado en España con un total de 36 conductores profesionales, donde se indaga a cerca de los niveles de alerta y el desempeño al volante. Llegando a la conclusión de que el tiempo en el cual un conductor puede mantener sus niveles de alerta en perfecto funcionamiento por alrededor de 9 horas, es por ello que las puntuaciones más altas oscilan entre 7 y más horas (Stainer, 2016)

4.6. Análisis estadístico de la distribución de la muestra por la situación económica

Con respecto al quintil socioeconómico los resultados arrojan diferencias significativas, ubicando al 1,7% de los conductores en extrema pobreza y al 79,20% en nivel medio (ver gráfico 4.4.).

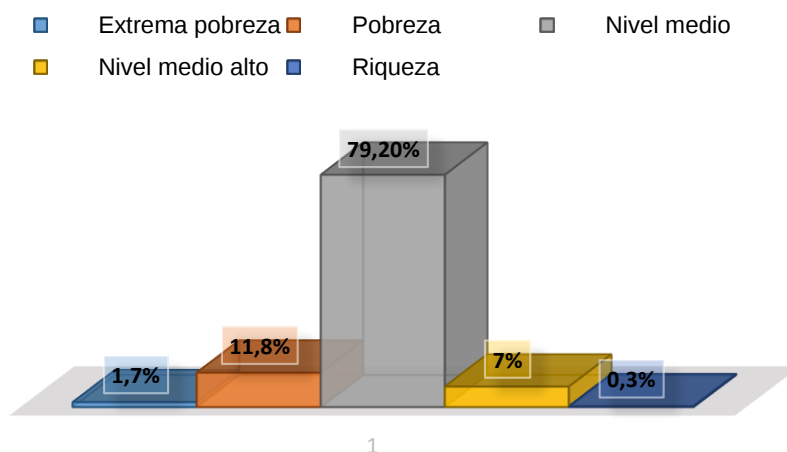


Gráfico 4.4. Representación gráfica de la distribución por quintil socioeconómico

4.7. Análisis de la impulsividad de acuerdo a sus dimensiones

De acuerdo con impulsividad en la dimensión 1 puntúa una $M= 11,91$; con una $DT= 3,133$ y $V= 9,813$. Y la dimensión 4 puntúan una $M= 5,25$; $DT= 1,717$ y $V= 2,948$ (ver tabla 4.2.).

Tabla 4.2.

Información estadística sobre la impulsividad de acuerdo a cada dimensión.

Dimensión	N	Mínimo	Máximo	Media	Desv. Tip	Varianza
D1 Impulsividad	357	2	21	11,91	3,133	9,813
D2 Inmediatez	357	2	19	11,08	2,588	6,700
D3 Imposición	357	2	14	8,66	2,123	4,507
D4 Riesgo	357	0	9	5,25	1,717	2,948

Nota: 357 observaciones

En cuanto a los resultados de la tabla, la dimensión que más alto puntúa es Impulsividad, seguida de Inmediatez. Lo cual confirma como un estudio realizado

en México con 37 conductores profesionales donde la mayoría había tenido conductas impulsivas con consecuencias nefastas como accidentes de tránsito, daños a bienes materiales, a sí mismos y terceros (Betancourt, 2015).

4.8. Análisis de la impulsividad por sexo

En cuanto a la relación entre las dimensiones de la impulsividad ligadas al sexo obtenemos lo siguiente: en la primera dimensión (impulsividad), la $t = 0,469$, en la categoría hombre puntúa en una $M = 11,10$ y una $DT = 3,118$, por otro lado la categoría mujer cuenta con una $M = 10,67$ y una $DT = 3,651$; en la segunda dimensión (inmediatez), los hombres y mujeres en la $M = 11,90$ y $12,08$ respectivamente, de la misma forma $DT = 2,583$ y $2,843$ y una $t = -0,235$; (ver tabla 4.3.).

Tabla 4.3.

Información estadística sobre la impulsividad con el sexo de acuerdo a cada dimensión.

Dimensión	Sexo	N	Media	Desviación	T
D1 Impulsividad	Hombre	345	11,10	3,118	0,469
	Mujer	12	10,67	3,651	
D2 Inmediatez	Hombre	345	11,90	2,583	-0,235
	Mujer	12	12,08	2,843	
D3 Imposición	Hombre	345	8,63	2,097	-1,265
	Mujer	12	9,42	2,778	
D4 Riesgo	Hombre	345	5,26	1,720	0,346
	Mujer	12	5,08	1,676	

Nota: 357 observaciones

De acuerdo a la interpretación se puede identificar que las dimensiones dos y tres (inmediatez e imposición) son estadísticamente significativas, en las cuales, las mujeres serían las más impulsivas en estas áreas. Es así como se confirma con un

estudio realizado en Argentina, donde Candela de la Vega confirma mediante encuestas que las mujeres tienen más dificultad en controlar el impulso de realizar algo de forma inmediata, además de ser grandemente conocidas con obstinadas, lo cual confirmaría la imposición (Vega, 2008).

4.9. Análisis de la impulsividad por edad

La muestra ha sido comprendida en dos rangos de edad, de 19 a 32 años y de 33 a 46 años. En la dimensión 1, el primer rango de edad puntúa una $M=11,70$; $DT= 2,624$. En el segundo rango de edad tenemos 10,90; 3,249 respectivamente y para los dos rangos una $t= 2,034$, siendo la más baja. Sin embargo en la dimensión 4, en el primer rango, puntúa de la siguiente forma: $M= 5,27$; $DT= 1,696$. En el segundo rango $M= 5,25$; $DT= 1,726$. Y para los dos rangos una $t= 0,116$, puntuando de forma más significativa (ver tabla 4.4.).

Tabla 4.4.

Información estadística sobre la impulsividad con la edad de acuerdo a cada dimensión.

<i>Dimensión</i>	<i>Edad</i>	<i>N</i>	<i>Media</i>	<i>Desviación</i>	<i>T</i>
D1 Impulsividad	18-32 años	81	11,70	2,624	2,034
	33-46 años	276	10,90	3,249	
D2 Inmediatez	18-32 años	81	12,01	2,107	0,462
	33-46 años	276	11,88	2,716	
D3 Imposición	18-32 años	81	8,96	1,933	1,485
	33-46 años	276	8,57	2,171	
D4 Riesgo	18-32 años	81	5,27	1,696	0,116
	33-46 años	276	5,25	1,726	

Nota: 357 observaciones

Respecto al análisis de la tabla anterior, no existe diferencia significativa entre las 4 dimensiones, sin embargo, la exposición al riesgo es la que puntúa de forma más alta, siendo el rango de 18 a 32 años los conductores profesionales que más se exponen a situaciones de riesgo, lo cual es confirmado por un estudio realizado en el estado de Sao Paulo en Brasil, en el cual con una muestra de 22 conductores, con una media de 23 años, la mayoría de ellos resultaron exponerse a peligros inminentes por el ejercicio de su profesión (Takeda, 2007)

4.10. Análisis de la impulsividad por Instrucción

En la dimensión 3 (imposición), los conductores que terminaron la primaria tienen una $M= 8,31$; $DT= 2,210$; los que terminaron la secundaria presentaron una $M= 8,77$ y una $DT= 1,900$; los que terminaron la universidad, una $M= 8,51$; $DT= 3,067$ y los que terminaron el posgrado, una $M= 9,50$ y $DT= 0,707$. Y un estadístico de Levene de 8,637, siendo la dimensión que puntúa más bajo

En cuanto a la dimensión 4 (exposición al riesgo), los conductores que terminaron la primaria tienen una $M= 5,23$; $DT= 1,661$; los que terminaron la secundaria presentaron una $M= 5,24$ y una $DT= 1,799$; los que terminaron la universidad, una $M= 5,34$; $DT= 1,315$ y los que terminaron el posgrado, una $M= 6,00$ y $DT= 1,414$. Y un estadístico de Levene de 1,559, siendo la más alta (ver tabla 4.5.)

Tabla 4.5.

Información estadística sobre la impulsividad con instrucción de acuerdo a cada dimensión.

Dimensión	Instrucción	N	Media	Desviación	Estadístico de Levene
D1 Impulsividad	Primaria	70	11,30	3,364	1,664
	Secundaria	244	11,26	3,039	
	Superior	41	9,68	3,070	
	Posgrado	2	11,00	0,000	
D2 Inmediatez	Primaria	70	11,71	2,940	2,548
	Secundaria	244	11,93	2,426	
	Superior	41	12,05	2,932	
	Posgrado	2	14,00	1,414	
D3 Imposición	Primaria	70	8,31	2,210	8,637
	Secundaria	244	8,77	1,900	
	Superior	41	8,51	3,067	
	Posgrado	2	9,50	0,707	
D4 Riesgo	Primaria	70	5,23	1,661	1,559
	Secundaria	244	5,24	1,799	
	Superior	41	5,34	1,315	
	Posgrado	2	6,00	1,414	

Nota: 357 observaciones

La tabla anterior da a conocer como no existe una diferencia estadísticamente significativa, eso quiere decir que sin importar el nivel de educación todos los conductores tienen el mismo nivel de impulsividad, sin embargo, el que más alto puntúa es la dimensión 4, es decir que los conductores que terminaron el posgrado son los más impulsivos a la hora de ponerse en situación de riesgo. Es así como se relaciona un estudio realizado en Barcelona el cual menciona que la toma de decisiones en sujetos profesionales que conduzcan, generalmente son más impulsivos lo cual los lleva a ubicarse en situaciones de riesgo, por ejemplo, conducir aun cuando el semáforo está en amarillo, rebasar por la derecha, tomar las curvas a una velocidad demasiado alta, etc (Álvarez, 2015).

4.11. Análisis de la impulsividad por cooperativas

Respecto a la impulsividad de acuerdo a las cooperativas. En la tercera dimensión, las cooperativas: El santuario, Agoyan, Turismo Baños, 13 de Abril y 16 de Diciembre encontramos una $M= 9,00; 8,39; 8,27; 7,75$ y $9,85$ respectivamente y en cuanto a las $DT= 1,828; 2,530; 1,586; 2,135; 1,754$, en el orden correspondiente. Y para la primera dimensión $T= 3,593$ (ver tabla 4.6.)

Tabla 4.6.

Información estadística sobre la impulsividad con las cooperativas de acuerdo a cada dimensión.

Dimensión	Cooperativa	N	Media	Desviación	Estadístico de Levene
D1 Impulsividad	El santuario	74	11,82	2,173	24,354
	Agoyan	76	10,04	3,496	
	T. Baños	64	12,16	1,461	
	13 de Abril	72	9,68	4,392	
	16 de Diciembre	71	11,89	2,214	
D2 Inmediatez	El santuario	74	12,50	2,360	7,795
	Agoyan	76	11,99	2,764	
	T. Baños	64	11,17	1,742	
	13 de Abril	72	11,28	3,383	
	16 de Diciembre	71	12,52	2,020	
D3 Imposición	El santuario	74	9,00	1,828	3,593
	Agoyan	76	8,39	2,530	
	T. Baños	64	8,27	1,586	
	13 de Abril	72	7,75	2,135	
	16 de Diciembre	71	9,85	1,754	
D4 Riesgo	El santuario	74	5,69	2,145	8,075
	Agoyan	76	5,37	1,590	
	T. Baños	64	4,69	0,990	
	13 de Abril	72	4,85	1,741	
	16 de Diciembre	71	5,56	1,653	

Nota: 357 observaciones

La interpretación de la tabla indica que no hay diferencia estadísticamente significativa, lo cual indica que todos los miembros de las cooperativas son igual de impulsivos. Aunque la que más alto puntúa es la dimensión Imposición siendo la

cooperativa 16 de Diciembre la más impulsiva y la cooperativa Turismo Baños, la menos impulsiva en esa dimensión.

4.12. Análisis estadístico de los accidentes de tránsito

De los 357 personas que conformaron la muestra, 301 que equipara al 84,3% mencionaron que han sido víctimas de accidentes de tránsito y 56 que coteja el 15,7% mencionaron que No. Además puntúa una $M= 1,16$ y una $DT= 0,364$ (ver tabla 4.7.)

Tabla 4.7.

Información estadística sobre los accidentes de tránsito.

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje	Media	Desviación
Si	301	84,3%	1,16	0,364
No	56	15,7%		

Nota: 357 observaciones

4.13. Análisis estadísticos sobre los tipos de accidentes de tránsito

De acuerdo con los accidentes de tránsito, en atropello los participantes puntúan en una $M= 1,96$ y una $DT= 0,194$. De la misma forma en caída, puntúan en 1,97 y 0,173 respectivamente. En colisión comprende una $M=$ de 1,83 y una $DT= 0,379$. Y por último, respecto a volcamiento $M= 1,97$ y $DT= 0,165$ (ver tabla 4.8.).

Tabla 4.8.

Información estadística sobre la los tipos de accidentes de tránsito.

Accidente	Frecuencia	Porcentaje	Media	Desviación
Atropello	14	3,9%	1,96	0,194
Caída	11	3,1%	1,97	0,173
Colisión	63	17,6%	1,83	0,379
Choque	203	56,9%	1,43	0,496
Volcamiento	10	2,8%	1,97	0,165
Ninguno	56	15,7%		
Total	357	100%		

Nota: 357 observaciones

4.14. Análisis de accidentes de tránsito por sexo

En cuanto a la relación entre accidentes de tránsito ligados al sexo obtenemos lo siguiente: en cuanto a choque, en las categorías hombres y mujeres registran una $M=1,43$ y $1,50$; una $DT=0,496$ y $0,522$ equitativamente y $T=0,487$, por último en volcamiento encontramos una $M=1,97$ y $2,00$ en hombres y mujeres respectivamente y $DT=0,168$ y $0,000$. Y una $T=-0,597$ (ver tabla 4.9.)

Tabla 4.9.

Información estadística sobre la los accidentes de tránsito por sexo.

Accidente	Sexo	Media	Desviación	T
Atropello	Hombre	1,96	0,198	-0,710
	Mujer	2,00	0,000	
Caída	Hombre	1,97	0,168	0,648
	Mujer	1,92	0,289	
Colisión	Hombre	1,83	0,377	0,709
	Mujer	1,75	0,452	
Choque	Hombre	1,43	0,496	-0,487
	Mujer	1,50	0,522	
Volcamiento	Hombre	1,97	0,168	-0,597
	Mujer	2,00	0,000	

Nota: 357 observaciones

De acuerdo a la interpretación se puede identificar que los accidentes atropello, choque y volcamiento son estadísticamente significativas, en las cuales, las mujeres serían más propensas a ser víctimas de estos tipos de accidentes de tránsito. Es así como se confirma con un estudio realizado en Argentina, donde se confirma que las mujeres se han accidentado mucho más que los hombres (Bergman, 2011)

4.15. Análisis de los accidentes de tránsito por edad

La muestra ha sido comprendida en dos rangos de edad, de 19 a 32 años y de 33 a 46 años. Respecto a choque, en el primer rango, existe $M= 1,38$; $DT= 0,489$. En el segundo rango $M= 1,45$; $DT= 0,498$. Y para los dos rangos una $t= -1,014$. Por otro lado, para volcamiento, en los dos rangos $M= 1,96$; $1,97$ y $DT= 0,190$; $0,158$. Para los dos rangos una $t= -0,559$ (ver tabla 4.10.)

Tabla 4.10.

Información estadística sobre los accidentes de tránsito por la edad.

Accidente	Edad	Media	Desviación	T
Atropello	18-32 años	1,96	0,190	0,115
	33-46 años	1,96	0,196	
Caída	18-32 años	1,99	0,111	1,429
	33-46 años	1,96	0,187	
Colisión	18-32 años	1,85	0,357	0,688
	33-46 años	1,82	0,386	
Choque	18-32 años	1,38	0,489	-1,014
	33-46 años	1,45	0,498	
Volcamiento	18-32 años	1,96	0,190	-0,559
	33-46 años	1,97	0,158	

Nota: 357 observaciones

Respecto al análisis de la tabla anterior, existe diferencia significativa entre los accidentes choque y volcamiento, sin embargo, el choque es la que puntúa de forma más alta, siendo el rango de 33 a 46 años, los conductores profesionales que más han sufrido este tipo de accidente. Es así como se confirma con la Agencia Nacional de Tránsito que en el 2017, Tungurahua es la sexta provincia con mayor número de siniestros viales con un total de 1.016 casos comprendidos en jóvenes adultos.

4.16. Análisis de los accidentes de tránsito por Instrucción

Para el choque, los conductores que terminaron la primaria tienen una $M= 1,46$; $DT= 0,502$; los que terminaron la secundaria presentaron una $M= 1,44$ y una $DT= 0,497$; los que terminaron la universidad, una $M= 1,37$; $DT= 0,488$ y los que terminaron el posgrado, una $M= 2,00$ y $DT= 1,414$. Y el estadístico de Levene = 34,832

En volcamiento, los conductores que terminaron la primaria tienen una $M= 1,97$; $DT= 0,168$; los que terminaron la secundaria presentaron una $M= 1,97$ y una $DT= 0,167$; los que concluyeron la universidad, una $M= 1,98$; $DT= 0,156$ y los que terminaron el posgrado, una $M= 2,00$ y $DT=0,000$. Y el estadístico de Levene de 0,113 (ver tabla 4.11.).

Tabla 4.11.

Información estadística sobre los accidentes de tránsito por la instrucción.

Accidente	Edad	Media	Desviación	T
Atropello	Primaria	1,96	0,204	2,921
	Secundaria	1,95	0,208	
	Superior	2,00	0,000	
	Posgrado	2,00	0,000	
Caída	Primaria	1,99	0,120	1,453
	Secundaria	1,96	0,189	
	Superior	1,98	0,156	
	Posgrado	2,00	0,000	
Colisión	Primaria	1,84	0,367	2,775
	Secundaria	1,81	0,392	
	Superior	1,88	0,331	
	Posgrado	2,00	0,000	
Choque	Primaria	1,46	0,502	34,832
	Secundaria	1,44	0,497	
	Superior	1,37	0,488	
	Posgrado	1,00	0,000	
Volcamiento	Primaria	1,97	0,168	0,113
	Secundaria	1,97	0,167	
	Superior	1,98	0,156	
	Posgrado	2,00	0,000	

Nota: 357 observaciones

La tabla anterior da a conocer como existe una diferencia estadísticamente significativa en el área de volcamiento, los hombres que han terminado el posgrado son más propensos a accidentarse y ser víctimas de un volcamiento. Es un dato muy interesante, debido a que las personas que han terminado el posgrado son los que más alto puntúan en impulsividad y son adultos jóvenes.

4.17. Análisis de los accidentes de tránsito por cooperativas

Respecto a la impulsividad de acuerdo a las cooperativas. En cuanto a colisión, las cooperativas: El santuario, Agoyan, Turismo Baños, 13 de Abril y 16 de Diciembre, marcan una $M = 1,96; 1,93; 1,50; 1,94$ Y $1,75$ específicamente y $DT = 0,199; 0,250; 0,504; 0,231$ Y $0,438$ por cada una de las cooperativas. El estadístico de Levene marca 71,694.

Para el quinto tipo de accidentes de tránsito (volcamiento), las cooperativas: El santuario, Agoyan, Turismo Baños, 13 de Abril y 16 de Diciembre puntúan en $M = 2,00; 1,95; 1,97; 1,94$ y $2,00$ individualmente y en cuanto a la $DT = 0,00; 0,225; 0,175; 0,231$ y $0,000$ en el orden establecido. Además para este accidente de tránsito un estadístico de Levene = 8,788 (ver tabla 4.12.)

Tabla 4.12.

Información estadística sobre los accidentes de tránsito por cooperativas.

Accidente	Cooperativa	Media	Desviación	T
Atropello	El santuario	2,00	0,000	13,694
	Agoyan	1,96	0,196	
	T. Baños	1,89	0,315	
	13 de Abril	1,96	0,201	
	16 de Diciembre	1,99	0,119	
Caída	El santuario	2,00	0,000	25,055
	Agoyan	1,99	0,115	
	T. Baños	2,00	0,000	
	13 de Abril	1,97	0,165	
	16 de Diciembre	1,89	0,318	
Colisión	El santuario	1,96	0,199	71,694
	Agoyan	1,93	0,250	
	T. Baños	1,50	0,504	
	13 de Abril	1,94	0,231	
	16 de Diciembre	1,75	0,438	
Choque	El santuario	1,16	0,371	34,145
	Agoyan	1,41	0,495	
	T. Baños	1,67	0,473	
	13 de Abril	1,46	0,502	
	16 de Diciembre	1,49	0,504	
Volcamiento	El santuario	2,00	0,000	8,788
	Agoyan	1,95	0,225	
	T. Baños	1,97	0,175	
	13 de Abril	1,94	0,231	
	16 de Diciembre	2,00	0,000	

Nota: 357 observaciones

La interpretación de la tabla indica que no hay diferencia estadísticamente significativa, lo cual indica que todos los miembros de las cooperativas han tenido el mismo nivel de accidentes de tránsito. Aunque la que más alto puntúa es Volcamiento, siendo las cooperativas 16 de Diciembre y El Santuario.

4.18. Análisis estadístico de la presencia de infracciones de tránsito

De los 357 personas que conformaron la muestra, 276 que equipara al 77,3% mencionaron que cometido alguna infracción de tránsito y 81 que coteja el 22,7% mencionaron que No (ver tabla 4.13.).

Tabla 4.13.

Información estadística sobre la presencia de infracciones de tránsito.

Infracción	Frecuencia	Porcentaje
Si	276	77,3%
No	81	22,7%

Nota: 357 observaciones

4.19. Análisis estadístico detallado sobre las infracciones de tránsito

De acuerdo con las infracciones de tránsito, en mal estacionamiento, los participantes puntúan en una $M= 1,66$ y una $DT= 0,474$. De la misma forma en exceso de velocidad, puntúan $M= 1,78$ y $DT= 0,414$ respectivamente. El estado etílico comprende una $M= 1,90$ y una $DT= 0,305$. En cuanto al cinturón de seguridad existe una $M= 1,91$ y una $DT= 0,282$; para la categoría taxímetro $M=1,97$ y $DT= 0,157$ (ver tabla 4.14.).

Tabla 4.14.

Información estadística sobre el detalle de las infracciones de tránsito.

Infracción	Frecuencia	Porcentaje	Media	Desviación
Mal estacionamiento	121	33,9	1,66	0,474
Exceso de velocidad	78	21,8	1,78	0,414
Estado Etílico	37	10,4	1,90	0,305
Cinturón de seguridad	31	8,7	1,91	0,282
Taxímetro	9	2,5	1,97	0,157
Ninguna	81	22,7	1,77	0,419

Nota: 357 observaciones

4.20. Análisis de infracciones por sexo

En cuanto a la relación entre accidentes de tránsito ligados al sexo obtenemos lo siguiente: en mal estacionamiento, la t de student marca un $-3,033$; en la categoría hombre puntúa en una $M= 1,65$ y una $DT= 0,477$; por otro lado la categoría mujer cuenta con una $M=$ de $1,92$ y una $DT= 0,289$. Estado etílico comprende en hombre y mujeres, una $M= 1,89$ y $2,00$; además una $DT= 0,310$ y $0,000$ equitativamente y una t de $-6,428$; en cuanto al cinturón de seguridad, en las categorías hombres y mujeres registran una $M=1,91$ y $2,00$; una $DT= 0,286$ y $0,000$ equitativamente y $-5,828$ como t de student, por último en taxímetro encontramos una $M= 1,97$ y $2,00$ en hombres y mujeres respectivamente y $DT= 0,160$ y $0,000$. Y una $t= -0,565$ (ver tabla 4.15.)

Tabla 4.15.*Información estadística sobre infracciones de tránsito por sexo.*

Accidente	Sexo	Media	Desviación	T
Mal estacionamiento	Hombre	1,65	0,477	-3,033
	Mujer	1,92	0,289	
Exceso de velocidad	Hombre	1,78	0,413	0,268
	Mujer	1,75	0,452	
Estado étlico	Hombre	1,89	0,310	-6,428
	Mujer	2,00	0,000	
Cinturón de seguridad	Hombre	1,91	0,286	-5,828
	Mujer	2,00	0,000	
Taxímetro	Hombre	1,97	0,160	-0,565
	Mujer	2,00	0,000	
Ninguna	Hombre	1,79	0,409	3,763
	Mujer	1,33	0,492	

Nota: 357 observaciones

De acuerdo a la interpretación se puede identificar que las infracciones como mal estacionamiento, estado étlico, cinturón de seguridad y taxímetro, son estadísticamente significativas, en las cuales, las mujeres serían las que más incurren en infracciones de tránsito por lo cual perderían más puntos en la licencia de conducir. Es un dato muy interesante, debido a que anteriormente las mujeres fueron las que puntuaron más en impulsividad, y en accidentes de tránsito.

4.21. Análisis de infracciones por edad

La muestra ha sido comprendida en dos rangos de edad, de 19 a 32 años y de 33 a 46 años. En cuanto a exceso de velocidad, el primer rango tiene: $M= 1,79$; $DT= 0,410$. El segundo rango marca $M= 1,78$; $DT= 0,416$ y para los 2 rangos el estadístico de levene de 0,185. Po otro lado, para taxímetro, en los dos rangos $M= 1,98$; $1,97$ y $DT= 0,156$; $0,158$. Para los dos rangos un estadístico de Levene= 0,005 (ver tabla 4.16.).

Tabla 4.16.*Información estadística de infracciones de tránsito con la edad*

Accidente	Edad	Media	Desviación	Estadístico de Lave
Mal estacionamiento	18-32 años	1,62	0,489	2,882
	33-46 años	1,67	0,470	
Exceso de velocidad	18-32 años	1,79	0,410	0,185
	33-46 años	1,78	0,416	
Estado etílico	18-32 años	1,88	0,331	1,709
	33-46 años	1,90	0,298	
Cinturón de seguridad	18-32 años	1,94	0,442	3,495
	33-46 años	1,91	0,293	
Taxímetro	18-32 años	1,98	0,156	0,005
	33-46 años	1,97	0,158	
Ninguna	18-32 años	1,80	0,401	2,216
	33-46 años	1,76	0,425	

Nota: 357 observaciones

Respecto al análisis de la tabla anterior, existe diferencia estadísticamente significativa entre las infracciones exceso de velocidad y taxímetro, sin embargo, la infracción de no poner taxímetro es la que más alto puntúa, siendo el rango de 33 a 46 años los conductores profesionales que menos ocupan taxímetro.

4.22. Análisis de infracciones de tránsito con instrucción

En mal estacionamiento, los conductores que terminaron la primaria tienen una $M=1,67$; $DT=0,473$; los que terminaron la secundaria presentaron una $M=1,64$ y una $DT=0,482$; los que concluyeron la universidad, una $M=1,78$; $DT=0,419$ y los que terminaron el posgrado, una $M=2,00$ y $DT=0,000$. Y el estadístico de Levene de 13,078

En taxímetro, los conductores que terminaron la primaria tienen una $M= 1,99$; $DT= 0,120$; los que terminaron la secundaria presentaron una $M= 1,97$ y una $DT= 0,167$; los que concluyeron la universidad, una $M= 1,98$; $DT= 0,156$ y los que terminaron el posgrado, una $M= 2,00$ y $DT= 0,000$. Y el estadístico de Levene de 0,694 (ver tabla 4.17.)

Tabla 4.17.

Información estadística sobre infracciones de tránsito con la instrucción

Accidente	Edad	Media	Desviación	Estadístico de Levene
Mal estacionamiento	Primaria	1,67	0,473	13,078
	Secundaria	1,64	0,482	
	Superior	1,78	0,419	
	Posgrado	2,00	0,000	
Exceso de velocidad	Primaria	1,80	0,403	4,073
	Secundaria	1,80	0,401	
	Superior	1,66	0,480	
	Posgrado	1,50	0,707	
Estado etílico	Primaria	1,94	0,234	4,809
	Secundaria	1,88	0,329	
	Superior	1,93	0,264	
	Posgrado	2,00	0,000	
Cinturón de seguridad	Primaria	1,89	0,320	2,255
	Secundaria	1,91	0,281	
	Superior	1,95	0,218	
	Posgrado	2,00	0,000	
Taxímetro	Primaria	1,99	0,120	0,694
	Secundaria	1,97	0,167	
	Superior	1,98	0,156	
	Posgrado	2,00	0,000	
Ninguno	Primaria	1,71	0,455	4,680
	Secundaria	1,80	0,398	
	Superior	1,71	0,461	
	Posgrado	1,50	0,701	

Nota: 357 observaciones

La tabla anterior da a conocer como existe una infracción que indica una diferencia estadísticamente significativa en el área de taxímetro, los hombres que han terminado el posgrado utilizan menos el taxímetro que los otros. Esta situación se puede

interpretar como una reacción de rechazo por parte de los conductores que hayan terminado el posgrado debido a que por su condición académica se niegan a usar instrumentos específicos de su trabajo, lo cual implica lo querer aceptarlo.

4.23. Análisis de infracciones por cooperativas

Respecto a la impulsividad de acuerdo a las cooperativas. En la primera infracción de tránsito (mal estacionamiento), las cooperativas: El santuario, Agoyan, Turismo Baños, 13 de Abril y 16 de Diciembre encontramos una $M = 1,50; 1,79; 1,67; 1,74$ y $1,61$ respectivamente y en cuanto a las $DT = 0,503; 0,410; 0,473; 0,444$ y $0,492$ en el orden correspondiente. Y un estadístico de Levene de $12,384$ (Ver tabla 4.18.)

Tabla 4.18.*Información estadística sobre infracciones por cooperativas.*

Infracción	Cooperativa	Media	Desviación	Estadístico de Levene
Mal estacionamiento	El santuario	1,50	0,503	12,384
	Agoyan	1,79	0,410	
	T. Baños	1,67	0,473	
	13 de Abril	1,74	0,444	
	16 de Diciembre	1,61	0,492	
Exceso de velocidad	El santuario	1,86	0,344	14,440
	Agoyan	1,72	0,450	
	T. Baños	1,77	0,427	
	13 de Abril	1,88	0,333	
	16 de Diciembre	1,68	0,471	
Estado Etílico	El santuario	1,78	0,414	24,901
	Agoyan	1,97	0,161	
	T. Baños	1,88	0,333	
	13 de Abril	1,97	0,165	
	16 de Diciembre	1,87	0,335	
Cinturón de seguridad	El santuario	1,96	0,199	50,349
	Agoyan	1,96	0,196	
	T. Baños	1,72	0,453	
	13 de Abril	1,90	0,298	
	16 de Diciembre	2,00	0,000	
Taxímetro	El santuario	2,00	0,000	15,743
	Agoyan	1,95	0,225	
	T. Baños	2,00	0,000	
	13 de Abril	1,93	0,256	
	16 de Diciembre	2,00	0,000	
Ninguno	El santuario	1,89	0,313	70,952
	Agoyan	1,61	0,492	
	T. Baños	1,97	0,175	
	13 de Abril	1,58	0,496	
	16 de Diciembre	1,85	0,364	

Nota: 357 observaciones

La interpretación de la tabla indica que no hay diferencia estadísticamente significativa, lo cual indica que todos los miembros de las cooperativas están en la misma escala para cometer infracciones de tránsito. Aunque la que más alto puntúa es mal estacionamiento, siendo las cooperativas 13 de Abril y Camionetas Agoyán, las que han recibido más infracciones de tránsito y han perdido puntos en su licencia como producto de los mismos.

4.24. Correlación entre impulsividad y puntaje en la licencia de conducir

Tabla 4.19.

Correlación entre impulsividad y puntaje en la licencia de conducir

	Infracción	D1 Impulsividad	D2 Inmediatez	D3 Imposición	D4 Riesgo
Infracción	1	-,164**	-,069	-,032	-,037
D1 Impulsividad		1	,292**	,436**	,140**
D2 Inmediatez			1	,411**	,179**
D3 Imposición				1	,159**
D4 Riesgo					1

Nota: * $p < 0,05$; ** $p < 0,01$.

A partir de la tabla se puede determinar que existe correlación inversamente proporcional alta negativa, entre la primera dimensión de la impulsividad y las infracciones de tránsito, las cuales tienen como consecuencia la reducción de puntos en la licencia de conducir, con un resultado de -,164**. Lo cual podría explicarse debido a Sin embargo el resto de dimensiones tienen una correlación directamente proporcional alta positiva entre ellas.

4.25. Correlación entre impulsividad y accidentes de tránsito

Tabla 4.20.

Información estadística sobre infracciones por cooperativas.

	D1 Impul	D2 Inmed	D3 Impos	D4 Riesg	Acc Tráns	Atrop	Caída	Colis	Choq	Volcam
D1 Impul	1	,292**	,436**	,140**	,115**	,033	,010	-,130*	-,005	,021
D2 Inmed		1	,411**	,179**	,012	,032	-,132*	-,010	,006	,112*
D3 Impos			1	,159**	-,032	,076	-,052	-,061	-,016	,068
D4 Riesg				1	-,023	,072	-,182**	,011	,020	-,044
Acc Tráns					1	,087	,077	,198**	,495**	,073
Atrop						1	-,036	-,093	-,232**	-,034
Caída							1	-,082	-,205**	-,030
Colis								1	-,526**	-,078
Choq									1	-,195**
Volcam										1

Nota: * $p < 0,05$; ** $p < 0,01$.

De acuerdo a la tabla, se indica que existe una correlación directamente proporcional alta positiva entre la primera dimensión de la impulsividad y la presencia de accidentes de tránsito con un resultado de ,115**. Sin embargo la correlación es media negativa entre la dimensión 1 y colisión con -,130*, al igual que entre Inmediatez y caída con -,132*. Existe una correlación medianamente positiva entre inmediatez y volcamiento, con un resultado de ,112*. Por último la correlación entre exposición al riesgo y caída es altamente negativa con -,182**.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. Conclusiones

A partir del resultado del presente proyecto de investigación se concluye que:

- La información obtenida en la ficha sociodemográfica que se utilizó en la investigación, obtuvo los siguientes datos: 96,6% pertenecen género masculino y el 3,4% al femenino. La edad comprende una media de 37,78 años. En cuanto a la instrucción, el 68,3% han terminado la secundaria, mientras que el 0,6% han realizado un posgrado. El 53,5% de los sujetos, dedican entre 7 y 8 horas a su trabajo. En cuanto al quintil socioeconómico al cual pertenecen, el 79,27% de los participantes perciben que pertenecen a un quintil medio y el 0,3% restante señaló que viven bajo un nivel económico bastante cómodo.
- En cuanto a la impulsividad de acuerdo a la Escala de Control de Impulsos Ramón y Cajal, se obtiene que la dimensión en la que más puntúan los participantes es en Impulsividad con una $M= 11,91$; dejando de lado las otras tres dimensiones (inmediatez, imposición y exposición al riesgo), las cuales no se encuentran presentes de forma estadísticamente significativa.

- Con respecto a los accidentes de tránsito, se encontró que el 84,3% de los participantes han incurrido en el transcurso de su vida por lo menos en un accidente, siendo el siniestro “choque” la que más alto puntúa, con una magnitud o intensidad media, según la Agencia Nacional de Tránsito.
- De acuerdo a la información obtenida, el 77,3% de los evaluados mencionan haber cometido alguna infracción que haya tenido como consecuencia la reducción de puntos en la licencia de conducir. Sin embargo el presente estudio, demuestra que no existe una correlación directa entre impulsividad y reducción de puntos, lo cual indicaría la existencia de otra variable que influya en dicho fenómeno.
- En cuanto a la formación académica, existe un resultado estadísticamente significativo donde se demuestra que los conductores que terminaron el cuarto nivel de educación, son los que tienden a ser más impulsivos, inciden mayormente en accidentes de tránsito y son los que más puntos han perdido en su licencia por no usar el taxímetro.
- Con respecto al Análisis estadístico a través de la Escala de Control de Impulsos Ramón y Cajal se encontró que: existe una correlación positiva alta entre la primera dimensión (impulsividad) y la presencia de accidentes de tránsito, lo cual indica que a mayor presencia de impulsividad, mayor presencia de accidentes de tránsito.
- En cuanto a puntaje en la licencia de conducir, existe una correlación negativa alta entre la primera dimensión (impulsividad) y la presencia de infracciones

que serían las causantes de la reducción de puntos en la licencia de conducir, lo cual indica que a mayor presencia de impulsividad, menos infracciones. Se logra explicar debido al constante uso de refuerzos negativos, lo cual previene cometer infracciones, como respuesta condicionada, al desear evitar el castigo.

- De acuerdo al estudio de las variables en relación a los gremios. La cooperativa de taxis El Santuario, es la más impulsiva, además es la que se ve más implicada de forma directa con el volcamientos y poseen menos puntos en la licencia de conducir.

5.2. Recomendaciones

- Se recomienda impartir talleres de psicoeducación en las diferentes cooperativas, con la finalidad de otorgar a los participantes, las herramientas necesarias para que logren desarrollar habilidad para el control de impulsos.
- Se sugiere utilizar refuerzos positivos (incentivos) cada cierto tiempo, dirigidos a los conductores que no tengan relación con accidentes de tránsito y cometan menos infracciones, con la finalidad de modificar la conducta impulsiva.
- Debido a que la presencia de la dimensión 1 de la impulsividad es la única que tiene relevancia estadísticamente significativa, se recomienda indagar a cerca de las causas en cuanto a la ausencia de las otras dimensiones.
- Dado que la mayor parte de la muestra fue masculina, se recomienda ampliar la investigación en cuanto al sexo, para obtener resultados más consistentes

sobre la presencia de impulsividad en hombres y mujeres, y cómo influye ésta en los accidentes de tránsito y puntaje en la licencia de conducir.

BIBLIOGRAFÍA

- Álvarez, M. (14 de Enero de 2015). *El proceso de toma de decisiones profesionales a través del coaching*. Redalyc. Obtenido de <http://www.redalyc.org/html/2931/293121945014/>
- Adam, A. (2012, Abril - Junio). *Balance de la Influencia del Permiso de Conducción por Puntos en la Morbimortalidad de los Accidentes de Tráfico en España*. Obtenido de: <http://roderic.uv.es>
- Agencia Nacional de Tránsito Chile. (2004). *Estadísticas de transporte terrestre y seguridad vial*. Obtenido de <http://www.ant.gob.ec>
- ANT. (16 de Noviembre de 2017). *Agencia Nacional de Tránsito*. Obtenido de <http://www.ant.gob.ec/index.php/licencias>
- ANT. (16 de Noviembre de 2017). *Agencia Nacional de Tránsito*. Obtenido de <http://www.ant.gob.ec/index.php/programa> de prevención de Accidentes de tránsito
- Bandura, A. (1987). *Teoría del aprendizaje social*. Mundare: Espasa-Calpe.
- Baptista, P., Fernández, C., & Hernández, R. (2006). *Metodología de la Investigación*. México D.F.: McGraw Hill.
- Barbero, R. (2016). *CogniFit Salud, Cerebro y Neurociencia*. Obtenido de <https://blog.cognifit.com/es/impulsividad-causas-del-comportamiento-impulsivo/>

- Barkley, R. (1997). *Toward a broader definition of the age of onset criterion for attention deficit hyperactivity disorder*. . Journal of the American Academy of Child and Adolescent Psychiatry.
- Beltrán, J. (1995). *Psicología de la educación*. Barcelona: Boixareu Universitaria.
- Bergman, O. (2011). *¡El Machismo Mata! Promoviendo una Masculinidad Libre de Violencia*. Obtenido de http://digitalcollections.sit.edu/isp_collection/1040/?utm_source=digitalcollections.sit.edu%2Fisp_collection%2F1040&utm_medium=PDF&utm_campaign=PDFCoverPages
- Betancourt, D. (2015). *La impulsividad y la búsqueda de sensaciones como predictores de la conducta antisocial en adolescentes*. *Redalyc*, 20, 309 - 315. Obtenido de <file:///C:/Users/TOSHIBA/Downloads/LA+IMPULSIVIDAD+Y+LA+B%C3%BDSQUEDA+DE+SENSACIONES+COMO+PREDICTORES+DE+LA+CONDUCTA+ANTISOCIAL+EN+ADOLESCEN.pdf>
- Bisquerra, R. (2004). *Metodología de la investigación educativa*. Madrid: Editorial La Muralla.
- Bonilla, P. (2012). Calidad de Vida Laboral de Conductores de Pasaje Foráneo. *Revista Cubana de Salud y Trabajo*. 13(2):11-6. Obtenido de: <http://www.medigraphic.com>
- Buckholtz, Y. (1 de Mayo de 2012). *Dopamine impacts your willingness to work*. Obtenido de <https://news.vanderbilt.edu/2012/05/01/dopamine-impacts-your-willingness-to-work/>

- Campos, G. (Septiembre de 2008). *Scielo*. Obtenido de http://www.scielo.sa.cr/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1409-00152008000200003
- Capano, Á. (Abril del 2013). *Estilos parentales, parentalidad positiva y formación de padres*. *Scielo*, 7(1), 83-95. Obtenido de http://www.scielo.edu.uy/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1688-42212013000100008
- Chile, A. N. (06 de Octubre de 2004). Obtenido de http://edutransito.ucv.cl/p4_recursos/site/asocfile/ASOCFILE120030922165419.pdf
- Dickman, S. (1985). *Impulsivity and perception: Individual differences in the processing of the local and global dimensions of stimuli*. *Journal of Personality and Social Psychology*.
- Egea, A. (2017). *um.es*. Obtenido de <http://www.um.es/docencia/agustinr/pca/textos/cogniconduc.pdf>
- Fischman, D. (2013). *El éxito es una decisión*. Santiago de Chile: El Mercurio Aguilar.
- Eysenck. (1965). *A Three-Factor Theory Of Reminiscence*. The British Psychological Society. doi:10.1111/j.2044-8295.1965.tb00956.x
- Gómez, (2008). *Psiquiatría Clínica: Diagnóstico y tratamiento en niños, adolescentes y adultos*. Bogotá: Editorial Médica Internacional.
- La Hora. (19 de Junio de 2013). *Ecuador es el segundo país en muertes por accidentes de tránsito*. *La Hora*, pág. 8.
- Hernández, R., & Baptista, P. (2014). *Fundamentos de la metodología de la investigación*. México D.F.: McGraw-Hill.

- Jiménez, A. (08 de 03 de 2016). *Actitudes hacia la violencia, impulsividad, estilos parentales y conducta externalizada en adolescentes: comparación entre una muestra de población general y una muestra clínica. Anales de Psicología*, 32(1), 132 - 138. doi:<http://dx.doi.org/10.6018/analesps.32.1.195091>
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (2016). *De las licencias de conducir*. Ecuador.
- López, M. (2013). *Tratamiento psicológico de la impulsividad desde la perspectiva de las terapias de conducta de tercera generación. A propósito de un caso. The UB Journal of Psychology* , 117-127.
- Moeller. (2001). *The Neuropsychology of Anxiety*. New York: Oxford.
- Montoro, L. (2008, Enero 16). *Influencia del permiso de conducción por puntos en el comportamiento al volante: percepción de los conductores*. Obtenido de: <http://www.redalyc.org>
- Osorio, R. (2013). *Impulsividad y agresividad en adolescentes*. Madrid: Ediciones Díaz de Santos.
- Ostrosky, F. (2008). *Mentes Asesinas La Violencia en tu Cerebro*. México, DF: QUO Libros.
- Parrado, F. (2015). *Ejecución e impulsividad motora: Análisis de la aplicación del sensor kinect. Congreso comobiano de psicología 2015* (pág. 2). Armenia: ResearchGate.
- Riaño, D. (2015). *Conceptualización y evaluación de la impulsividad en adolescentes: una revisión sistemática* . *Universitas Psychologica Panamerican Journal of Psychology*, 14(3), 1077 - 1090. doi:10.11144/Javeriana.upsy14-3.ceia

- Rosales, E. (2009, Junio). *Accidentes de carretera y su relación con cansancio y somnolencia en conductores de ómnibus*. Obtenido de: <http://www.scielo.org>
- Servera, P. (2002). *Problemas de Impulsividad y Desatención en Niños*. Madrid: (C.I.D.E.).
- Shaughnessy, J., Zechmeister, E., & Zechmeister, J. (2007). *Métodos de investigación en psicología*. México, D.F.: McGraw-Hill.
- Shrikant, B. (1987). *Iris.paho.org*. Obtenido de <http://iris.paho.org/xmlui/bitstream/handle/123456789/18011/v103n2p130.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Skinner, B. (1948). *Superstition in the pigeon*. Journal of experimental psychology.
- Spielberger, A. (2004). *Comprehensive Handbook of Psychological Assessment*. Estados Unidos : John Wiley & Sons.
- Squillace, M. (2011). *El concepto de impulsividad y su ubicación en las teorías psicobiológicas*. *Revista Neuropsicología Latinoamericana*, 3(1), 8-18. doi:10.5579/rnl.2011.0057
- Sulkowski, I. S. (2009). *Relations between distinct aspects of self-regulation to symptoms of impulsivity and compulsivity*. *Personality and Individual Differences*, 84-88.
- Stainer, Z. (13 de Abril de 2016). Obtenido de <http://www.mitaxiseguro.co/diferencias-de-conducir-en-la-manana-y-en-la-noche/>

- Takeda, E. (Junio de 2007). *Accidentes del trabajo de conductores de ambulancia que brindan atención de urgencia. Revista Latino-Americana de Enfermagem*, 15(3). doi:<http://dx.doi.org/10.1590/S0104-11692007000300012>
- Torres, J. (2016, Enero). *Conductas Agresivas y Estrés Laboral de los Conductores de la Cooperativa Vía Flores de la Ciudad de Ambato* [Tesis de grado] . Univerdidad Técnica de Ambato. Obtenido de: <http://repositorio.uta.edu.ec>
- Tovar, J. (2013). *Mentes criminales: ¿Eligen el mal? Estudios de cómo se genera el juicio moral*. México D.F: El Manual Moderno.
- Vega, C. D. (2008). *La inmediatez de las luchas sociales en América Latina: ¿insuficiencia o estrategia? Portal de Revistas*(15). doi:DOI: 10.22529/sp
- Zapata, L. (2014). *Efecto de la intervención del software especializado y la atencional tradicional sobre la atención en niños con TDAH*. 2016: GRINN.
- Zotes, R. B. (2002). Escala de Control de los Impulsos Ramón y Cajal. *Cibersam*, 160 - 174.

ANEXOS

Anexo A: Carta de consentimiento informado

HOJA DE INFORMACIÓN Y CONSENTIMIENTO INFORMADO

Como parte del proyecto de titulación: **“La influencia de la impulsividad de los conductores profesionales de la provincia de Tungurahua, en los accidentes de tránsito y en el puntaje de la licencia de conducir”** que está realizando la señorita Katherine Yessenia Peña García, estudiante de la carrera de Psicología Clínica y está siendo guiada por el Magíster Santiago Poveda, docente de la escuela de Psicología de la misma Universidad, solicitamos su colaboración en dicho proyecto.

El objetivo de la investigación es determinar la influencia de la impulsividad en los accidentes de tránsito y el puntaje en la licencia de conducir en una muestra representada en cooperativas de transporte. Por esta razón, se espera contar con el apoyo voluntario y sin recompensa material del estudiantado.

El presente estudio consta de la realización de una serie de cuestionarios que incluyen diversas preguntas respecto a situaciones que le pueden ocurrir en el ejercicio de su profesión. Se estima que el tiempo que se requiere no exigirá más de 20 minutos.

Es pertinente señalar que toda la información que se consiga será utilizada únicamente para la obtención de los objetivos de la investigación, garantizando la absoluta confidencialidad de los datos de los participantes en el estudio. Este estudio es de carácter anónimo y no se preguntará por nombres de los participantes.

Por este motivo, se informa que:

- Los cuestionarios que contengan las respuestas se almacenarán en un fichero de datos identificados con códigos alfa-numéricos, sin conocer la identidad de las personas encuestadas. Dicho fichero quedará bajo la custodia y responsabilidad del investigador del estudio.
- Por lo tanto, ninguna información recabada será facilitada a personas u organizaciones externas, que no formen parte del equipo de investigación.

Cabe mencionar que la participación es voluntaria, por lo que, si él o la participante se siente incómodo/a durante el transcurso del cuestionario, es libre en abandonar su participación si así lo considera. El equipo investigativo responsable, garantiza que su participación no generará perjuicio alguno para usted; por el contrario, su aporte contribuirá al conocimiento y a la prevención en pro de la psicología del conductor.

No dude en realizar las preguntas necesarias que considere oportunas. Si lo prefiere, puede contactarse por correo electrónico con la responsable de la investigación Katherine Yessenia Peña García (katherine.y.pena.g@pucesa.edu.ec). Si está Ud. de acuerdo, conserve ésta hoja, por si desea ponerse en contacto en algún momento con los responsables del proyecto y, por favor, complete y firme a continuación la página siguiente.

Gracias por su colaboración.

Yo _____,
con cédula de ciudadanía No. _____, dejo constancia
de que he sido debidamente informado/a de las condiciones de participación en el
estudio **“La influencia de la impulsividad de los conductores profesionales de la
provincia de Tungurahua, en los accidentes de tránsito y en el puntaje de la
licencia de conducir”**, que forma parte del trabajo de titulación en Psicología Clínica
de la estudiante Katherine Yessenia Peña García, dirigida por el docente Mg. Santiago
Poveda. Acepto proceder con el cuestionario y a su vez autorizo a que dicha
información sea procesada de acuerdo a los objetivos trazados para la investigación,
de los cuales he sido previamente informado/a.

Ambato, _____ del mes de _____ del 2017.

Firma

Anexo B: Ficha sociodemográfica

Ficha Sociodemográfica				
1. Lugar de nacimiento:				
2. Sexo: Mujer () Hombre ()				
3. Edad:				
4. Estado Civil: Soltero/a () Unión Libre () Casado/a () Divorciado/a () Viudo/a ()				
5. Instrucción: Primaria () Secundaria () Superior () Postgrado ()				
6. Número de hijos:				
7. Además de su trabajo como conductor ¿realiza alguna otra actividad que sea remunerada? Sí () No ()				
8. ¿Disfruta usted de su trabajo? (conducir) Sí () No ()				
9. ¿Cuántas horas al día le dedica su trabajo? 3 a 4 horas () 5 a 6 horas () 7 a 8 horas () 9 o más horas ()				
10. ¿En qué posición económico sitúa a su familia? Extrema Pobreza () Pobreza () Nivel Medio () Nivel Medio Alto () Riqueza ()				
11. Indique que tipo de actividades realiza en su tiempo libre (señale todas las que corresponda): Pasar tiempo con la familia o amigos () Deporte () Consumir bebidas alcohólicas () Leer () Otra:.....				
12. Valore el nivel de malestar que le provocan las siguientes situaciones:				
Mantención del Hogar	Nada()	Poco()	Bastante()	Mucho ()
Levantarse demasiado temprano	Nada()	Poco()	Bastante()	Mucho ()
Tráfico	Nada()	Poco()	Bastante()	Mucho ()
Bocina (Pito)	Nada()	Poco()	Bastante()	Mucho ()
Relación de pareja	Nada()	Poco()	Bastante()	Mucho ()
Leyes de Tránsito	Nada()	Poco()	Bastante()	Mucho ()
Reducción de puntos en la licencia	Nada()	Poco()	Bastante()	Mucho ()

Anexo C: Escala de Control de Impulsos de Ramón y Cajal

Los siguientes cuestionarios no tienen un límite de tiempo, no existen respuestas correctas o incorrectas y su participación sincera y honesta nos permitirá obtener una información real, clara y precisa.

Marque el espacio con el que se sienta identificado

La conducta planteada me ocurre:	siempre	a menudo	rara vez	nunca
01. “Salto” a la menor provocación o cuando me llevan la contraria.				
02. Me siento mejor cuando hago algo sin necesidad de meditarlo.				
03. Soy una persona con mucha paciencia.				
04. Tiendo a perder el control de mí mismo.				
05. Las cosas que hacen los demás suelen dejarme satisfecho.				
06. No puedo resistir el impulso de hacer algo inmediatamente después de que se me haya ocurrido; me pongo nervioso.				
07. Mis reacciones son imprevisibles.				
08. Me gusta estar por encima de los demás.				
09. Hago y digo cosas sin pensar en sus consecuencias.				
10. He hecho cosas que me resultaban imposibles de resistir.				
11. Creo que soy bastante impulsivo.				
12. Si me excito sexualmente, necesito encontrar pronto la satisfacción.				
13. Me alivia mucho conseguir con rapidez algo que necesite hacer irresistiblemente.				
14. Mi carácter es “fuerte”, “temperamental”.				
15. Mis méritos deben reconocerse inmediatamente, no con el paso del tiempo.				
16. Me he colocado en situaciones de riesgo.				
17. Puedo esperar largo tiempo para recibir cualquier cosa que me haya merecido.				
18. Cuando hago o digo algo, espero que los resultados se vean pronto.				

19. En líneas generales soy una persona bastante exigente.				
20. Me coloco en algunas situaciones que suelen acelerarme el corazón al límite.				