



Facultad de Psicología y Relaciones Humanas

Licenciatura en Psicología

Trabajo de Integración Final (TIF)

**Relación entre Estilos de Conducción, Aversión al Riesgo y la Actitud hacia los ciclistas  
en conductores de automóviles del AMBA**

**Alumno:** Carlos Marucco

**Tutora:** Lic. Paula N. Gerardi

**Sede y turno:** Sede Centro – Turno noche

**Mail de contacto:** [carmarucc@gmail.com](mailto:carmarucc@gmail.com)

**Agosto 2026**

## Índice

|                                                                                |    |
|--------------------------------------------------------------------------------|----|
| Resumen.....                                                                   | 3  |
| Abstract.....                                                                  | 4  |
| Introducción.....                                                              | 5  |
| Metodología.....                                                               | 11 |
| Diseño.....                                                                    | 11 |
| Muestra y Muestreo.....                                                        | 11 |
| Instrumentos.....                                                              | 12 |
| Cuestionario Sociodemográfico.....                                             | 12 |
| Inventario Multidimensional de Estilos de Conducción [MDSI].....               | 13 |
| Escala de Aversión al Riesgo [ARTS].....                                       | 14 |
| Cuestionario ad hoc sobre Actitud de Conductores hacia Ciclistas.....          | 14 |
| Procedimiento.....                                                             | 15 |
| Análisis de Datos.....                                                         | 16 |
| Resultados.....                                                                | 16 |
| Discusión y Conclusiones.....                                                  | 22 |
| Referencias Bibliográficas.....                                                | 26 |
| Anexos.....                                                                    | 31 |
| Anexo A. Consentimiento Informado.....                                         | 31 |
| Anexo B. Cuestionario Sociodemográfico.....                                    | 32 |
| Anexo C. Estilos de Conducción (MDSI).....                                     | 35 |
| Anexo D. Escala de Aversión al Riesgo (ARTS).....                              | 38 |
| Anexo E. Cuestionario ad hoc sobre Actitud de Conductores hacia Ciclistas..... | 39 |
| Anexo F. Acceso al Formulario Digital.....                                     | 41 |

## Resumen

El objetivo general de este trabajo es analizar la relación entre los estilos de conducción, la percepción de riesgo y la actitud hacia los ciclistas en conductores del Área Metropolitana Buenos Aires (AMBA). Utilizando un muestreo no probabilístico por conveniencia, se contó con 110 personas adultas entre 22 y 80 años, con licencia de conducir vigente y experiencia mínima de un año en la conducción. Se les administró un cuestionario de datos sociodemográficos ad hoc, el Inventario Multidimensional de Estilos de Conducción [MDSI], la Escala de Aversión al Riesgo [ARTS] y un cuestionario ad hoc de Actitud de Conductores hacia Ciclistas. Los resultados muestran que los estilos de conducción agresivo, disociativo y riesgoso mantienen una relación negativa con la aversión del riesgo, y relaciones positivas con las creencias, emociones y conductas negativas hacia los ciclistas. El estilo ansioso y el de reducción del estrés también mantienen relaciones negativas con la aversión al riesgo y positivas con algunas de las actitudes negativas hacia los ciclistas. El estilo de conducción prudente mantuvo relación positiva con la aversión al riesgo y negativa con las conductas menos favorables hacia los ciclistas. La edad se relaciona negativamente con la conducción riesgosa y la conducta negativa hacia ciclistas, y positivamente con un estilo de conducción prudente y mayor aversión al riesgo. Los años de experiencia conduciendo arrojan una relación significativa y positiva con el estilo de conducción que busca reducir el estrés. Finalmente, la cantidad de infracciones fue indicativa de estilos de conducción, menos prudentes, más agresivos y actitudes desfavorables hacia el ciclista. Se concluye que el trabajo contribuye a la comprensión psicológica de la interacción entre automovilistas y ciclistas, y ofrece información para el diseño de políticas públicas y programas de sensibilización vial.

**Palabras clave:** estilos de conducción, actitudes hacia los ciclistas, aversión al riesgo

### **Abstract**

The overall objective of this study is to analyze the relationship between driving styles, risk perception, and attitudes toward cyclists among drivers in the Buenos Aires Metropolitan Area (AMBA). Using non-probability convenience sampling, the study included 110 adults between the ages of 22 and 80 who held a valid driver's license and had at least one year of driving experience. Participants were administered an ad hoc questionnaire on sociodemographic data, the Multidimensional Driving Styles Inventory [MDSI], the Risk Aversion Scale [ARTS], and an ad hoc questionnaire on Drivers' Attitudes Toward Cyclists. The results show that aggressive, dissociative, and risky driving styles are negatively correlated with risk aversion and positively correlated with negative beliefs, emotions, and behaviors toward cyclists. Anxious and stress-reduction driving styles are also negatively correlated with risk aversion and positively correlated with some of the negative attitudes toward cyclists. The cautious driving style was positively correlated with risk aversion and negatively correlated with less favorable behaviors toward cyclists. Age is negatively correlated with risky driving and negative behavior toward cyclists, and positively correlated with a cautious driving style and greater risk aversion. Years of driving experience show a significant and positive correlation with the stress-reducing driving style. Finally, the number of traffic violations was indicative of less cautious, more aggressive driving styles and unfavorable attitudes toward cyclists. It is concluded that this study contributes to the psychological understanding of the interaction between motorists and cyclists and provides information for the design of public policies and road safety awareness programs.

**Keywords:** driving styles, attitudes toward cyclists, risk aversion

## Introducción

La movilidad activa es una prioridad para la movilidad urbana, especialmente en las grandes metrópolis por su bajo impacto en el medio ambiente y su contribución en la mejora de la fluidez y la pacificación del tránsito (Subsecretaría de Planificación de la Movilidad, s.f.). No obstante, tanto peatones como ciclistas se encuentran en un grado alto de vulnerabilidad, lo cual se refleja en las estadísticas de nivel nacional y regional (Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial [OMSV], 2024; Agencia Nacional de Seguridad Vial [ANSV], 2025).

Asimismo, el incremento del uso de la bicicleta como medio de transporte registrado en los últimos años, junto con la alta densidad de vehículos y las dinámicas propias de la circulación en entornos urbanos complejos como el Área Metropolitana de Buenos Aires [AMBA] hace necesario entender las interacciones entre automovilistas y ciclistas, debido a la vulnerabilidad de estos últimos, por lo que convierte a esta problemática en un tema de estudio valioso para las ciencias sociales y del comportamiento.

Los conflictos entre automovilistas y ciclistas están determinados por diversos factores entre los que se encuentran el diseño de infraestructura y las regulaciones normativas. Sin embargo, no pueden comprenderse sólo en términos objetivos, sino que existen factores psicológicos y sociales que impactan en la interacción (Johnson et al., 2013; Rissel et al., 2002).

En este marco, los estilos de conducción, entendidos como patrones estables de comportamiento durante la conducción vehicular, emergen como un constructo central. Poó et al. (2013) describen seis estilos de conducción, resultado de la fusión de algunas de las ideas propuestas por Taubman-Ben-Ari et al. (2004). El estilo riesgoso refleja la búsqueda de sensaciones y el placer por conducir al límite de la velocidad o la seguridad. El estilo disociativo describe distracciones y errores durante la conducción, como frenar bruscamente

por ir distraído. El estilo agresivo agrupa comportamientos hostiles hacia otros conductores, como insultar o hacer un uso excesivo de la bocina. El estilo prudente refleja comportamientos de conducción segura y respetuosa hacia los demás usuarios de la vía, como ceder el paso en las esquinas. El estilo ansioso da cuenta de la tensión, el nerviosismo y la falta de confianza que algunos conductores experimentan al manejar. Finalmente, el estilo de reducción de estrés agrupa conductas orientadas a disminuir la tensión durante la conducción, como escuchar música mientras se maneja.

Estos estilos no solo determinan las conductas vehiculares directas, como la planificación de tareas, la elección de velocidad y distancia de sobrepaso, sino que también están en relación a la búsqueda intencional del riesgo, las funciones de placer y displacer, los niveles de atención y autoeficacia que dan lugar a dimensiones como agresividad, precaución, búsqueda de sensaciones o ansiedad y que moldean las actitudes, creencias y percepciones que los conductores desarrollan hacia otros usuarios de la vía (Poó, 2014; Taubman-Ben-Ari et al., 2004).

Dichas actitudes son conceptualizadas en la literatura científica como evaluaciones que se traducen en disposiciones conductuales que un individuo o grupo manifiesta hacia un estímulo específico (objeto, persona, grupo o escenario) y que conjugan procesos cognitivos, afectivos y conductuales. El componente cognitivo se relaciona con las creencias y representaciones perceptuales que el sujeto sustenta sobre dicho objeto. Los aspectos afectivos, por su parte, se vinculan a la respuesta emocional que el objeto provoca. Finalmente, el dominio conductual abarca las acciones manifiestas o las disposiciones intencionales del individuo respecto al constructo o idea (Tello-Zuluaga, 2023).

Particularmente, en cuanto a las actitudes hacia los ciclistas, se describen como predisposiciones evaluativas relativamente estables que pueden ser favorables o desfavorables hacia este grupo, y son un elemento fundamental para prever interacciones seguras o

peligrosas (Rissel et al., 2002). La evidencia muestra que las actitudes negativas hacia ciclistas, valoraciones desfavorables y la competencia por el espacio de circulación están vinculadas a comportamientos hostiles, como maniobras de adelantamiento peligrosas, exceso de velocidad o el incumplimiento intencionado de normas de convivencia (Basford et al., 2002; Useche et al., 2014). Estas conductas pueden ser reguladas mediante normativas, como los límites de distancia mínima en adelantamiento. Sin embargo, aunque es posible modelar comportamientos y actitudes de los conductores, sus efectos tienden a ser momentáneos y a depender de la percepción de las normas sociales (Fruhen et al., 2019; Fruhen et al., 2021; Fruhen y Flin, 2015; Rasch et al., 2022; Rubie et al., 2023; von Stülpnagel y Rintelen, 2024).

La conexión entre las actitudes hacia el ciclista y la aversión al riesgo ha sido documentada en investigaciones recientes, donde se resalta que las creencias y actitudes hacia la seguridad vial se relacionan de manera directa e indirecta con la aversión al riesgo, actuando esta última como variable mediadora entre las actitudes y el comportamiento vial (McIlroy et al., 2022). Esto permite sostener que las actitudes negativas o de prejuicio social hacia el ciclista actúan como antecedente de una menor percepción del riesgo por parte de los conductores que interactúan con esta población (Useche et al., 2022).

Con la intención de profundizar en este aspecto, se define la percepción del riesgo como la valoración personal que cada conductor realiza sobre el peligro potencial de diversas situaciones, muy asociada a factores psicosociales, como autoeficacia, presión social, estilos de conducción (Tosi et al., 2019) y, como se ha mencionado, se trata de un elemento que impacta directamente en la conducta de conducción (Castro et al., 2020; Castro Molinares y Ruiz Pérez, 2021; Trógolo et al., 2017; Walker et al., 2014). Por lo tanto, en congruencia con estos estudios, la subestimación del peligro por parte de los conductores de vehículos motorizados, especialmente durante maniobras de sobrepaso, podría considerarse uno de los predictores de la siniestralidad.

Con respecto a los estilos de conducción, los estudios indican que los patrones de conducción agresivos o imprudentes se asocian con una mayor probabilidad de adoptar conductas de riesgo, mientras que los estilos cooperativos y prudentes tienden a asociarse con una conducción más segura y respetuosa (Nees, 2021; Rosas-López, 2021; Sagberg, 2015; Useche et al., 2020; Zhang et al., 2024). En esta línea, el estilo de reducción del estrés parece guardar relación tanto con la experiencia acumulada al conducir como con la ocurrencia de infracciones de tránsito. Merino-Vivanco et al. (2026) hallaron que este estilo estuvo notablemente más representado entre los conductores de mayor edad y experiencia (65 años o más) que entre los conductores jóvenes (18 a 25 años), lo que sugiere que la experiencia acumulada no se traduce únicamente en una conducción más prudente, sino también en patrones de conducción orientados a la regulación emocional y el manejo del estrés durante la conducción..

Asimismo, encontraron que los perfiles con puntuaciones elevadas en los estilos disociativo, agresivo, ansioso y de reducción del estrés, se asociaron con una probabilidad significativamente mayor de haber recibido una multa de tránsito en el último año, en comparación con un estilo predominantemente prudente (Merino Vivanco et al., 2026). Estos resultados son coherentes con la idea de que los conductores con más años al volante, aun mostrando, en general, comportamientos más cautelosos, podrían recurrir a este estilo como una forma de afrontar el estrés acumulado de la conducción, lo cual no está exento de consecuencias en términos de infracciones.

Estas investigaciones, que relacionan los estilos de conducción con la aversión del riesgo y las actitudes, asocian a los estilos agresivos con mayores actitudes negativas y con baja percepción de peligros -lo cual aumenta la probabilidad de incidentes-, mientras que los estilos de conducción más colaborativos o prosociales se vinculan con actitudes positivas y una mayor percepción de la vulnerabilidad de los ciclistas (Fruhen et al., 2021; Rasch et al.,

2022; Rubie et al., 2023). Sin embargo, y en contraste con estos datos, un estudio local encontró que a pesar de registrar actitudes negativas hacia el riesgo, los conductores informaron una frecuencia relativamente alta de incurrir en conductas riesgosas, por lo que se infiere que las actitudes no necesariamente predicen las conductas de riesgo (Tosi et al., 2019).

En conjunto, la literatura científica reconoce la influencia de factores psicosociales en interacción vial y destaca la complementariedad de estas tres variables en este proceso: los estilos de conducción, la aversión al riesgo y las actitudes hacia los ciclistas. El análisis conjunto de estos tres ejes permite una comprensión más cabal de los elementos que configuran la convivencia en el tránsito urbano. Estas evidencias resaltan la importancia de tratar de manera conjunta las variables disposicionales (estilo de conducir), cognitivas (aversión del riesgo) y actitudinales para entender la complejidad de la convivencia vial.

También, se consideran aspectos sociodemográficos como el género o la edad. Por ejemplo, McIlroy et al. (2022) observaron que, los varones y los conductores más jóvenes reportaron actitudes más riesgosas hacia la seguridad vial en comparación con las mujeres y los conductores de mayor edad, aunque los resultados respecto a la aversión al riesgo en función de estas variables no fueron concluyentes. Este patrón se replica en el contexto argentino, donde se reporta un menor uso de casco, comportamiento indicador de menor conducta segura, entre motociclistas varones y jóvenes en Mar del Plata (Tosi et al., 2024) mientras que el informe de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2021) reporta que las mujeres presentan mayor aversión al riesgo y mayor adherencia a conductas seguras (uso de cinturón, respeto de semáforos) que los varones. Por su parte, Trógolo et al. (2020) confirmaron con 1277 conductores argentinos que las mujeres puntúan más alto en los estilos ansioso, disociativo y prudente, mientras que los varones puntúan más alto en agresivo y

riesgoso. En cuanto a edad, agregan que los estilos ansioso, disociativo, riesgoso y agresivo disminuyen con la edad, mientras que el prudente aumenta.

Debido a la escasez de estudios locales en este campo, que limitan significativamente la posibilidad de generar conclusiones que se adapten a la realidad cultural y normativa del Área Metropolitana de Buenos Aires [AMBA], este trabajo se propone aportar evidencia empírica contextualizada que oriente tanto el desarrollo teórico en psicología del tránsito como el diseño de políticas públicas y programas de sensibilización y formación, aumentando la conciencia del riesgo en la interacción con los ciclistas.

La generación de conocimiento contextualizado contribuirá a la construcción de políticas públicas que fomenten una movilidad más segura, equitativa y sustentable en el AMBA. En este sentido, la investigación adquiere valor no solo por su aporte científico, sino también por su potencial impacto en la reducción de la siniestralidad vial y en la mejora de la convivencia ciudadana.

El objetivo general de este estudio es analizar la relación entre los estilos de conducción, la aversión al riesgo y la actitud hacia los ciclistas en conductores del AMBA. Para ello, se plantean los siguientes objetivos específicos: (a) identificar los estilos de conducción predominantes en conductores del AMBA; (b) describir las actitudes de los conductores hacia los ciclistas y su aversión al riesgo en situaciones de interacción vial; (c) relacionar los estilos de conducción, la aversión al riesgo, las actitudes hacia los ciclistas y variables sociodemográficas como el nivel educativo, la edad, los años de conducción, las horas diarias de manejo y la cantidad de infracciones en los últimos dos años; (d) explorar posibles diferencias en las variables psicológicas en función de características sociodemográficas como el género de los/as conductores/as.

Finalmente, las hipótesis a contrastar son: (H1) los conductores con estilos de conducción más imprudentes (agresivo, disociativo, riesgoso) presentan una menor aversión

al riesgo y actitudes menos favorables hacia los ciclistas; (H2) los estilos de conducción más prudentes se asocian con una mayor aversión al riesgo y actitudes más positivas hacia los ciclistas.

## **Metodología**

### **Diseño**

El presente estudio cuantitativo se inscribe en el campo de los estudios no experimentales, ya que al no ser posible manipular las variables independientes, resulta pertinente una metodología que permita analizar los fenómenos tal como se presentan en la realidad, una vez ocurridos. Asimismo, el estudio es transversal y correlacional (Hernández Sampieri y Mendoza Torres, 2018).

### **Muestra y Muestreo**

Se tomó una muestra no probabilística, según muestreo por conveniencia (Otzen y Manterola, 2017). La muestra está compuesta por 110 personas adultas que cumplían los siguientes criterios de inclusión: ser residentes en AMBA, tener licencia de conducir vigente y experiencia mínima de un año en la conducción. Los participantes tenían entre 22 y 80 años ( $M=43.75$ ;  $DT=11.17$ ), utilizaban vehículos automotores con regularidad, tanto para fines personales como laborales, y manifestaron disposición voluntaria para participar en el estudio. Como criterio de exclusión se estableció: presentar dificultades cognitivas, sensoriales o de comprensión lectora que impidan completar los instrumentos autoadministrados; trabajar en áreas relacionadas al tránsito y la seguridad vial, y/o usar bicicleta como medio de transporte (además del vehículo motorizado).

### **Instrumentos**

### ***Cuestionario Sociodemográfico***

Se diseñó un cuestionario sociodemográfico ad hoc con el propósito de caracterizar la muestra y controlar variables de naturaleza descriptiva relevantes para el análisis de los datos.

El instrumento releva datos vinculados con las siguientes dimensiones:

1. Datos personales y de formación: edad, género, nivel educativo alcanzado y situación laboral actual.
2. Condición profesional: indagación sobre la existencia de una profesión u oficio relacionado con la conducción (por ejemplo, transporte de pasajeros o carga, mensajería, repartos, etc.).
3. Experiencia de conducción: cantidad de años conduciendo, tipo de licencia (particular o profesional) y número estimado de horas semanales dedicadas a la conducción.
4. Uso del vehículo: finalidad principal del uso (laboral, personal o mixto), tipo de vehículo conducido y contexto predominante de circulación (urbano, suburbano o rural).
5. Hábitos y formación en seguridad vial: participación en cursos o capacitaciones sobre conducción responsable, percepción subjetiva de su propio estilo de conducción y antecedentes de incidentes o accidentes de tránsito en los últimos dos años. En cuanto al recorte de dos años utilizado para relevar las infracciones de tránsito, esta decisión resulta metodológicamente razonable si se considera que existen estudios (Barraclough et al., 2016) sobre autorreporte de infracciones y siniestros viales suelen emplear ventanas temporales de entre dos y tres años, dado que períodos más breves podrían no captar una cantidad suficiente de eventos, mientras que períodos más extensos incrementan el riesgo de sesgo de memoria.

El cuestionario se estructura bajo un formato de respuestas cerradas de opción múltiple, con algunas preguntas de respuesta abierta breve que permiten precisar información

cualitativa complementaria (por ejemplo, profesión, tipo de vehículo o comentarios personales). El diseño del cuestionario responde a criterios de pertinencia, claridad y relevancia de contenido, garantizando la comprensión por parte de los participantes y la adecuación cultural al contexto del AMBA.

### ***Inventario Multidimensional de Estilos de Conducción [MDSI]***

El Multidimensional Driving Style Inventory [MDSI], desarrollado originalmente por Taubman-Ben-Ari et al. (2004), constituye uno de los instrumentos más empleados internacionalmente para la medición de estilos de conducción. La versión original se compone de 44 ítems, con formato de respuesta tipo Likert de seis puntos (1 = nunca, 6 = siempre), que evalúan la frecuencia con que el conductor manifiesta determinados comportamientos al conducir. Poó et al. (2013) llevaron a cabo la traducción, adaptación y validación del instrumento al español, obteniendo una versión final de 39 ítems, que es la implementada en este trabajo.

La estructura factorial confirmada en dicha adaptación replica en gran medida las dimensiones teóricas propuestas en la versión original, distinguiendo 6 estilos de conducción (estilo de riesgo, disociativo, agresivo, prudente, ansioso y de reducción de estrés). Cada subescala se construye a partir de la suma o promedio de los ítems que la integran. En cuanto a sus propiedades psicométricas, la versión argentina del MDSI ha mostrado evidencias sólidas de validez factorial y convergente, al asociarse de manera significativa con rasgos de personalidad y con autorreportes de conductas de riesgo vial. La confiabilidad interna obtenida en las distintas dimensiones resultó adecuada, con coeficientes  $\alpha$  de Cronbach superiores a .70 en la mayoría de las subescalas (Poó et al., 2013). Estas evidencias respaldan su utilización en población argentina para la evaluación de estilos de conducción.

### ***Escala de Aversión al Riesgo [ARTS]***

La escala de autorreporte denominada Aversion to Risk Taking Scale, desarrollada por Dorn y Machin (2004) se utiliza para medir la percepción de peligro de los conductores. La ARTS es un instrumento de naturaleza unidimensional que consta de ocho ítems para evaluar el riesgo percibido por los conductores en relación con conductas específicas durante la conducción, consideradas peligrosas (ej., "cruzar el semáforo en rojo", "hablar por teléfono celular"). Cada ítem se mide con una escala Likert de cinco puntos, donde 1 corresponde a "nada peligroso" y 5 a "muy peligroso".

La puntuación bruta de la escala se obtiene mediante la suma de las respuestas numéricas (del 1 al 5) dadas a cada uno de los ítems que componen la escala, de modo que las puntuaciones más altas significan que el conductor percibe un alto nivel de peligro asociado a los comportamientos de riesgo descritos, lo que se interpreta como mayor aversión a tomar riesgos, mientras que puntuaciones más bajas, implican que el conductor percibe un bajo nivel de peligro asociado a esos comportamientos, lo cual indica menor aversión al riesgo y, por lo tanto, una mayor propensión a exhibir conductas riesgosas.

La adaptación argentina (Trógolo et al., 2019), utilizada para este estudio, muestra un coeficiente de consistencia interna obtenido aceptable (Alfa ordinal de 0,771), similar al reportado en el estudio original (Alfa de Cronbach = 0,77).

### ***Cuestionario ad hoc sobre Actitud de Conductores hacia Ciclistas***

Debido a la inexistencia de un instrumento validado al español que mida Actitud hacia ciclistas, que es el objeto de este estudio, se preparó un cuestionario *ad hoc* que refleja las valoraciones y creencias locales sobre la participación de la bicicleta en el tránsito, inspirado en la *Attitudes Towards Cyclists Scale* ([ATCS]; Rissel et al., 2002) que correlaciona las conductas hostiles hacia ciclistas con la propensión a transgredir normas en su presencia y

que posee validez convergente (Fruhen y Flin, 2015; Rissel et al., 2002) y la *Driving Anger Scale* ([DAS]; Deffenbacher et al., 1994), ampliamente referida en la literatura internacional que incluye ítems sobre ciclistas y el impedimento de avance como causa de despertar ira.

Se trata de un método autoinforme con un formato de respuesta tipo Likert de cinco puntos en el que se pide a los sujetos que indiquen su grado de acuerdo-desacuerdo (1=totalmente en desacuerdo; 5=totalmente de acuerdo) con una serie de afirmaciones que abarcan los componentes cognitivo (creencias), emocional (valoraciones afectivas) y conductual (acciones y comportamientos) del espectro de la actitud hacia los ciclistas (Ubillos et al., 2004).

La puntuación se obtiene mediante la suma o promedio de los ítems, requiriéndose la recodificación inversa de aquellos redactados en sentido positivo hacia los ciclistas, de modo que una mayor puntuación refleje una actitud más negativa. Una vez recolectada la muestra del presente trabajo, se realizó una prueba de fiabilidad del instrumento obteniéndose un alfa de Cronbach de .832 para los conductores en AMBA.

### **Procedimiento**

El procedimiento contempló la invitación a participar a través de canales virtuales y presenciales, garantizando la voluntariedad, el anonimato y la confidencialidad de los datos. Antes de completar los instrumentos de medición, los participantes debieron otorgar su consentimiento informado, en el cual se explicitaron los objetivos de la investigación, el carácter académico de la misma y el derecho a desistir en cualquier momento sin consecuencias negativas. El proyecto cumplió con las disposiciones éticas internacionales para la investigación con seres humanos conforme la Declaración de Helsinki de la Asociación Médica Mundial ([AMM], 2013).

### **Análisis de Datos**

En lo que refiere al análisis de los datos, se utilizó el programa estadístico IBM SPSS versión 26. Se realizó, en primera instancia, un análisis descriptivo de las variables, incluyendo medidas de tendencia central, dispersión y distribución de frecuencias. En segunda instancia, se llevó a cabo la prueba de normalidad de Shapiro Wilk (ver Tabla 2) y se encontró que la mayoría de las variables presentaba una distribución asimétrica ( $p < .05$ ), a excepción de algunos casos donde la distribución era simétrica. Con el fin de unificar criterios bajo el uso de un solo estadístico para correlacionar y para diferencias grupos, se decidió implementar estadística no paramétrica con Rho de Spearman y U de Mann Whitney.

Posteriormente, se aplicaron análisis correlacionales con el fin de determinar la magnitud y dirección de las asociaciones entre los estilos de conducción, las actitudes hacia los ciclistas y la aversión al riesgo. Finalmente, se efectuaron comparaciones de medias mediante pruebas no paramétricas en función de las variables sociodemográficas, a fin de explorar posibles diferencias grupales. En todos los casos se adoptó un nivel de significación de  $p < .05$ , conforme a los estándares internacionales de la investigación en ciencias sociales.

## **Resultados**

En la Tabla 1 se presenta la descripción de la muestra con frecuencias y porcentajes. Se observa que hay una mayoría de participantes del género femenino. En cuanto al nivel educativo, el mayor porcentaje de la muestra tenía un nivel terciario/universitario completo y, sobre su situación laboral, se encontraban en su mayoría empleados.

Los datos sociodemográficos sobre la conducción indican que la mayor parte de los/as participantes tenía una categoría de licencia particular y utilizaba un vehículo de forma particular, mayoritariamente lo usaban todos los días con la principal motivación desplazamiento personal o familiar.

Sobre la experiencia al conducir, se observa que la mayoría registró 10 años o más de experiencia y utilizaba el vehículo entre 1 y 3 horas al día. Asimismo, un alto porcentaje

conducía por zonas céntricas o urbanas, y reportaba al menos 1 infracción de tránsito (excluyendo mal estacionamiento) en el último año. También se consultó si habían realizado cursos de seguridad vial y se observó que la mitad reportaba que sí y la otra mitad que no. Ninguna persona mencionó haber tenido accidentes de tránsito donde estuvieron involucrados ciclistas en los últimos 2 años y, la mayoría, tampoco conducía motocicleta.

**Tabla 1.**

*Descripción de datos sociodemográficos.*

| Variable                             | Categoría                        | Frecuencia | Porcentaje |
|--------------------------------------|----------------------------------|------------|------------|
| Género                               | Femenino                         | 63         | 57.3       |
|                                      | Masculino                        | 47         | 42.7       |
| Nivel educativo                      | Secundario incompleto            | 5          | 4.5        |
|                                      | Secundario completo              | 19         | 17.3       |
|                                      | Terciario/univer. incompleto     | 34         | 30.9       |
|                                      | Terciario/univer. completo       | 39         | 35.5       |
|                                      | Posgrado incompleto              | 4          | 3.6        |
|                                      | Posgrado completo                | 9          | 8.2        |
| Situación laboral                    | Empleado/a                       | 73         | 66.4       |
|                                      | Autónomo/a                       | 27         | 24.5       |
|                                      | Desocupado/a                     | 3          | 2.7        |
|                                      | Estudiante                       | 4          | 3.6        |
|                                      | Otro (jubilado)                  | 3          | 2.7        |
| Categoría de licencia                | Particular                       | 95         | 86.4       |
|                                      | Profesional                      | 13         | 11.8       |
|                                      | Ambas                            | 2          | 1.8        |
| Tipo de vehículo                     | Automóvil particular             | 100        | 90.9       |
|                                      | Camioneta / Utilitario / Combi   | 10         | 9.1        |
| Días de uso del vehículo             | De lunes a viernes               | 13         | 11.8       |
|                                      | Sábados y domingos               | 20         | 18.2       |
|                                      | Todos los días                   | 77         | 70.0       |
| Motivo principal de uso del vehículo | Desplazamiento personal/familiar | 73         | 66.4       |
|                                      | Trabajo o actividad profesional  | 14         | 12.7       |
|                                      | Paseos – salidas                 | 23         | 20.9       |
| Años de experiencia al conducir      | Menos de 1 año                   | 5          | 4.5        |
|                                      | 1-3 años                         | 7          | 6.4        |
|                                      | 4-9 años                         | 18         | 16.4       |
|                                      | 10 años o más                    | 80         | 72.7       |

|                                                                         |                       |     |      |
|-------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----|------|
| Horas dedicadas al uso del vehículo                                     | Menos de 1 hora       | 32  | 29.1 |
|                                                                         | 1-3 horas             | 57  | 51.8 |
|                                                                         | 4-6 horas             | 13  | 11.8 |
|                                                                         | Más de 6 horas        | 8   | 7.3  |
| ¿Circula por zonas urbanas o céntricas?                                 | Si                    | 100 | 90.9 |
|                                                                         | No                    | 10  | 9.1  |
| ¿Participa/ó en cursos de seguridad vial?                               | Si                    | 55  | 50.0 |
|                                                                         | No                    | 55  | 50.0 |
| Infracciones de tránsito en el último año (excluye mal estacionamiento) | 1 infracción          | 96  | 87.3 |
|                                                                         | 2-3 infracciones      | 10  | 9.1  |
|                                                                         | 4-5 infracciones      | 2   | 1.8  |
|                                                                         | Más de 5 infracciones | 2   | 1.8  |
| Accidentes de tránsito en los últimos 2 años                            | Si (sin ciclistas)    | 26  | 23.6 |
|                                                                         | No                    | 84  | 76.4 |
| ¿Condujo motocicleta en el último año?                                  | Si                    | 14  | 12.7 |
|                                                                         | No                    | 96  | 87.3 |

Nota. N=110.

En la Tabla 2 se realiza la descripción de las variables de estudio, utilizando medidas de tendencia central y de dispersión para los estilos de conducción, la percepción/aversión del riesgo al conducir y las actitudes hacia los ciclistas (creencias, emociones, conductas). También se realiza la descripción de la edad de los participantes en esta tabla por tratarse de una variable escalar. Finalmente, se presenta la significación obtenida en la prueba de normalidad de Shapiro Wilk.

**Tabla 2.**

*Estadística descriptiva de las variables de estudio.*

|                         | M     | DT   | Mín. | Máx. | Shapiro Wilk (sig.) |
|-------------------------|-------|------|------|------|---------------------|
| Estilo riesgoso         | 15.52 | 5.64 | 9    | 32   | .000                |
| Estilo disociativo      | 16.96 | 3.92 | 10   | 27   | .022                |
| Estilo agresivo         | 11.64 | 4.03 | 5    | 28   | .000                |
| Estilo prudente         | 29.77 | 4.14 | 18   | 36   | .001                |
| Estilo ansioso          | 9.14  | 3.42 | 4    | 21   | .001                |
| Estilo reducción estrés | 15.03 | 3.94 | 5    | 23   | .157                |
| Aversión al riesgo      | 33.39 | 2.99 | 24   | 39   | .002                |
| Creencias               | 24.48 | 4.86 | 13   | 39   | .015                |

|          |       |       |    |    |      |
|----------|-------|-------|----|----|------|
| Emoción  | 19.92 | 4.34  | 7  | 30 | .169 |
| Conducta | 13.11 | 3.68  | 6  | 26 | .001 |
| Edad     | 43.75 | 11.17 | 22 | 80 | .101 |

Nota. M=media, DT=desvío típico, Mín.=mínimo, Máx.=máximo.

En la Tabla 3 se presenta la matriz de correlaciones entre las variables de estudio. Se observa que existen relaciones significativas y negativas de la aversión al riesgo de conducir con los estilos de conducción riesgoso, disociativo, agresivo, ansioso y el estilo de reducción del estrés. En cambio, mantiene una relación positiva con el estilo prudente de conducción, lo que indica que las personas más prudentes al conducir tienen una mayor percepción de los riesgos implicados. En cuanto a las actitudes hacia los ciclistas, se encuentra que tanto las creencias, como las emociones y las conductas negativas hacia los ciclistas se relacionan positivamente con estilos de conducción riesgosos, disociativos y agresivos.

El estilo de conducción prudente solo correlaciona negativamente con las conductas negativas hacia los ciclistas, esto indica que ser prudente al conducir supone un mayor respeto hacia el ciclista. El estilo ansioso, por su parte, correlaciona positivamente solo con las emociones y las conductas negativas hacia el ciclista, mientras que, el estilo de reducción del estrés solo correlaciona positivamente con las conductas negativas hacia el ciclista.

**Tabla 3.**

*Matriz de correlaciones entre las variables de estudio.*

|              | 2      | 3      | 4       | 5      | 6      | 7       | 8      | 9      | 10     |
|--------------|--------|--------|---------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|
| 1.<br>Riesg. | .538** | .548** | -.392** | .367** | .376** | -.527** | .332** | .217*  | .493** |
| 2.<br>Disoc. | -      | .545** | -.309** | .539** | .382** | -.472** | .298** | .323** | .467** |
| 3.<br>Agres. |        | -      | -.329** | .425** | .303** | -.485** | .415** | .379** | .555** |

|              |   |         |       |                |               |               |                |
|--------------|---|---------|-------|----------------|---------------|---------------|----------------|
| 4.<br>Prud.  | - | -.219** | -.095 | <b>.301**</b>  | -.132         | -.090         | <b>-.397**</b> |
| 5. Ans.      |   | -       | .103  | <b>-.388**</b> | .123          | <b>.275**</b> | <b>.353**</b>  |
| 6. RE        |   |         | -     | <b>-.299**</b> | <b>.210*</b>  | .176          | <b>.230*</b>   |
| 7. AR        |   |         |       | -              | <b>-.195*</b> | -.085         | <b>-.474**</b> |
| 8.<br>Creen. |   |         |       |                | -             | <b>.572**</b> | <b>.513**</b>  |
| 9.<br>Emoc.  |   |         |       |                |               | -             | <b>.361**</b>  |
| 10.<br>Cond. |   |         |       |                |               |               | -              |

---

Nota. Prueba Rho de Spearman. \*\*  $p < .01$ , \*  $p < .05$ . Riesg.=riesgoso, Disoc.=disociativo, Agres.=agresivo, Prud.=prudente, Ans.=ansioso, RE=reducción del estrés, AR=aversión al riesgo, Creen.=creencias, Emoc.=emociones, Cond.=conductas.

Se observa que, a mayor edad de los conductores, menores resultan el estilo de conducción riesgoso y las conductas negativas hacia los ciclistas. En cambio, aumentan el estilo de conducción prudente y la aversión al riesgo al conducir. La relación positiva entre los años de experiencia conduciendo y el estilo de reducción del estrés, indica que las personas más experimentadas tienden a conducir de forma más relajada y preventiva. Finalmente, la cantidad de infracciones cometidas en los últimos 2 años (excluyendo mal estacionamiento) correlaciona positivamente con un estilo de conducción agresivo y con emociones negativas hacia el ciclista. En cambio, la relación es negativa con el estilo prudente de conducción. Esto refleja que tener una mayor cantidad de infracciones es compatible con un estilo de conducción más agresivo y con emociones negativas hacia los ciclistas, mientras que, el estilo de conducción prudente es congruente con menor cantidad de infracciones de tránsito.

**Tabla 4.**

*Matriz de correlaciones entre variables de estudio y variables sociodemográficas de medida escalar u ordinal.*

|                         | Edad           | Nivel educativo | Horas diarias de conducción | Años de experiencia conduciendo | Infracciones en últimos 2 años |
|-------------------------|----------------|-----------------|-----------------------------|---------------------------------|--------------------------------|
| Estilo riesgoso         | <b>-.276**</b> | -.169           | .018                        | -.036                           | .181                           |
| Estilo disociativo      | <b>-.196*</b>  | .088            | .033                        | .032                            | .111                           |
| Estilo agresivo         | -.148          | .040            | .127                        | .111                            | <b>.288*</b>                   |
| Estilo prudente         | <b>.258**</b>  | .149            | .008                        | .143                            | <b>-.235*</b>                  |
| Estilo ansioso          | -.182          | .149            | -.007                       | -.140                           | .137                           |
| Estilo reducción estrés | .025           | -.022           | .130                        | <b>.211*</b>                    | .024                           |
| Aversión al riesgo      | <b>.267**</b>  | -.030           | -.010                       | .070                            | -.074                          |
| Creencias               | -.068          | -.182           | .131                        | .031                            | .130                           |
| Emoción                 | .033           | -.033           | .101                        | .131                            | <b>.235*</b>                   |
| Conducta                | <b>-.281**</b> | -.166           | .077                        | -.072                           | .179                           |

Nota. Prueba Rho de Spearman. \*\*  $p < .01$ , \*  $p < .05$ .

En la Tabla 5 se presentan las diferencias entre grupos según el género de los/as participantes, destacando sólo los hallazgos significativos. Se encontró que el género masculino presenta un estilo de conducción más riesgoso y mayores conductas negativas hacia el ciclista que el género femenino.

**Tabla 5.**

*Diferencias entre grupos según género.*

|                 | Femenino<br>N=63<br>M | Masculino<br>N=47<br>M | U       | Z      | Sig.  |
|-----------------|-----------------------|------------------------|---------|--------|-------|
| Estilo riesgoso | 48.37                 | 65.05                  | 1031.50 | -2.722 | .006* |
| Conducta        | 49.12                 | 64.05                  | 1078.50 | -2.440 | .015* |

Nota. Prueba U de Mann Whitney. \*  $p < .05$ .

No se hallaron diferencias estadísticamente significativas en ninguna de las variables analizadas o en sus dimensiones con respecto al tipo de vehículo, el motivo principal de uso,

los días de uso o si los/as conductores/as participaron alguna vez de cursos de seguridad vial. Por esta razón, no se incluyeron las respectivas tablas en esta sección de resultados.

### **Discusión y Conclusiones**

Este trabajo tuvo como objetivo general analizar la relación entre los estilos de conducción, la aversión al riesgo y la actitud hacia los ciclistas en conductores del AMBA. Para dar respuesta a tal propósito se plantearon cuatro objetivos específicos y dos hipótesis a contrastar. En este sentido, este apartado pretende dar respuesta a estos supuestos.

La hipótesis principal (H1) del estudio propuso que los conductores con estilos de conducción más imprudentes (agresivo, disociativo, riesgoso) presentarían una menor aversión al riesgo y actitudes menos favorables hacia los ciclistas. Al respecto, los resultados muestran que los estilos de conducción agresivo, disociativo y riesgoso mantienen una relación negativa con la aversión al riesgo, y relaciones positivas con las creencias, emociones y conductas negativas hacia los ciclistas; hallazgo que confirma la hipótesis central de este trabajo.

Este dato es directamente congruente con la propuesta de investigadores que, en trabajos previos al presente, se refirieron a la adopción de conductas riesgosas o imprudentes al conducir en personas que tenían estos estilos de conducción (Nees, 2021; Rosas-López, 2021; Sagberg, 2015; Useche et al., 2020; Zhang et al., 2024). En esta línea, también existen antecedentes donde se reporta un impacto de la aversión al riesgo al conducir en las conductas que efectivamente llevan a cabo (Castro et al., 2020; Castro Molinares y Ruiz Pérez, 2021; Trógolo et al., 2017; Walker et al., 2014). Incluso, estos hallazgos son coherentes con estudios que muestran que las actitudes negativas hacia los ciclistas se relacionan con comportamientos de conducción agresivos dirigidos hacia ellos (Fruhen et al., 2019).

Aunque no estuvo propuesto en la hipótesis, se ha observado que el estilo ansioso y aquel que busca reducir el estrés al conducir también mantienen relaciones negativas con la

aversión al riesgo y positivas con algunas de las actitudes negativas hacia los ciclistas. Esto indica que tampoco son estilos que reflejen un buen accionar de los conductores. En ausencia de antecedentes que vinculen estos estilos de conducción con las actitudes hacia el ciclista, ese aspecto constituye un aporte novedoso de este trabajo.

En lo que respecta a la hipótesis alternativa (H2), esta propuso que los estilos de conducción más prudentes se asociarían con una mayor aversión al riesgo y actitudes más positivas hacia los ciclistas, lo cual se confirmó en los resultados. El estilo de conducción prudente mantuvo relación positiva con la aversión al riesgo y negativa con las conductas menos favorables hacia los ciclistas. Cabe resaltar que, con otras dimensiones como creencias y emociones negativas hacia los ciclistas, este estilo de conducción no mantuvo relaciones significativas. Asimismo, las fuerzas de correlación en las asociaciones observadas fueron débiles. Estos hallazgos fueron consistentes con investigaciones previas como la Fruhen et al. (2021), Rasch et al. (2022) y Rubie et al. (2023), donde se señalaban la correspondencia entre estilos de conducción colaborativos/prosociales con actitudes positivas hacia el ciclismo y percepción de la vulnerabilidad de los ciclistas, pero también, entre estilos agresivos, actitudes negativas y baja percepción de los riesgos, lo que incrementa la probabilidad de accidentes.

El análisis de resultados arrojó otros hallazgos que no habían sido considerados en las hipótesis iniciales, pero que son valiosos para discutir y contribuyen a enriquecer la investigación. Por ejemplo, se ha encontrado que la edad de los conductores resulta ser un factor protector de la conducción riesgosa y la conducta negativa hacia el ciclistas, en tanto que los participantes de mayor edad registran menores puntajes en estas variables. En contraposición, se registra un estilo de conducción más prudente y una mayor aversión al riesgo conforme avanzan en edad. Esto es coherente con lo reportado en antecedentes previos como los de Trógolo et al. (2020) o McIlroy et al. (2022).

Los años de experiencia conduciendo también introducen un hallazgo significativo porque arrojan una relación significativa y positiva con el estilo de conducción que busca reducir el estrés. Esto permite afirmar que la experiencia de los conductores coincide con un modo de circular más relajado (Poó et al., 2013) que podría implicar: salir con anticipación, conducir a una velocidad constante, controlar el entorno dentro del vehículo (música, temperatura), respirar conscientemente para reducir la ansiedad en semáforos o en la autopista, adoptar una actitud defensiva en la que asumen que otros conductores cometerán errores, evitando tomarlo como algo personal. Esto resulta esperable si se considera que la edad suele ir de la mano con una mayor experiencia acumulada al conducir, tal como lo evidencia el trabajo de Merino-Vivanco et al. (2026), quienes hallaron que este estilo estuvo notablemente más representado entre conductores de mayor edad y experiencia que entre conductores jóvenes.

Por otro lado, se ha registrado que la cantidad de infracciones puede funcionar como un factor de riesgo indicativo de estilos de conducción, no solo menos prudentes, sino también más agresivos y actitudes desfavorables hacia el ciclista (Merino-Vivanco et al., 2026). Finalmente, se ha observado que el estilo riesgoso de conducción (Trógolo et al., 2020), junto con las conductas negativas hacia los ciclistas, se presentan con mayor frecuencia en el género masculino.

Como limitaciones del estudio se resalta que la muestra fue seleccionada de forma no probabilística por conveniencia, lo que impide generalizar los resultados a la población de conductores del AMBA. Además, el diseño transversal y correlacional no permite establecer relaciones de causalidad entre estilos de conducción, aversión al riesgo y actitudes hacia los ciclistas, sino únicamente establecer asociación entre estas variables. Asimismo, la muestra presentó una alta proporción de participantes con vehículo de uso particular, por lo cual, la diversidad de perfiles de conductores existentes en la región podría no estar reflejada en la

composición de la muestra. Sería valioso en futuros estudios incluir personas que utilicen el vehículo con fines laborales, por ejemplo.

Otra limitación refiere al instrumento ad hoc utilizado para evaluar la actitud hacia los ciclistas, que si bien mostró una adecuada consistencia interna en esta muestra, no cuenta con antecedentes de validación en otras poblaciones, por lo que sus propiedades psicométricas deberían evaluarse en futuros estudios.

Todas las variables fueron relevadas mediante autoinforme, lo cual introduce la posibilidad de sesgos de deseabilidad social y de memoria, particularmente en la medición de infracciones y accidentes de tránsito (Barracough et al., 2016). Finalmente, el estudio solo contempló la perspectiva de los conductores, dejando fuera la mirada de los ciclistas sobre esta interacción vial, lo que podría considerarse en próximos trabajos de investigación.

A partir de las limitaciones señaladas, se sugieren algunas líneas de investigación futuras. Sería valioso emplear diseños longitudinales que permitan establecer relaciones de causalidad y examinar la evolución de los estilos de conducción, la aversión al riesgo y las actitudes hacia los ciclistas a lo largo del tiempo. Asimismo, ampliar el tamaño y la diversidad de la muestra, incorporando estrategias de muestreo probabilístico y extendiendo el relevamiento a otras regiones, lo cual permitiría comparaciones interregionales. También resultaría pertinente profundizar en la validación psicométrica del CAC-C en muestras más amplias, incluyendo análisis factorial confirmatorio.

Otra línea posible consiste en incorporar medidas complementarias u objetivas, como la perspectiva de los ciclistas, para lograr un abordaje más profundo de la convivencia vial. Finalmente, futuras investigaciones podrían explorar el rol de variables mediadoras o moderadoras, como los rasgos de personalidad.

En conclusión, este trabajo aporta evidencia sobre una temática donde la producción científica local es todavía escasa y los resultados refuerzan la pertinencia de abordar de

manera conjunta las dimensiones disposicional (estilo de conducción), cognitiva (aversión al riesgo) y actitudinal (actitud hacia el ciclista) para comprender la complejidad de la convivencia vial, en lugar de estudiar estas variables de forma individual. Además, la construcción de un instrumento ad hoc para medir la actitud hacia los ciclistas constituye un aporte metodológico en tanto no existía, al momento de este estudio, una herramienta validada al español para este constructo específico, lo que abre una vía de trabajo psicométrico futuro, pero también, se considera un aporte exploratorio en este trabajo.

Los hallazgos sugieren posibles líneas de intervención concretas en psicología del tránsito, particularmente con respecto a la asociación encontrada entre la cantidad de infracciones de tránsito y estilos de conducción menos prudentes y más agresivos. En este sentido, el registro de infracciones podría utilizarse como un indicador práctico para identificar a conductores que se beneficiarían de intervenciones focalizadas sobre la conducción, en lugar de limitarse a sanciones de tipo administrativo.

El presente trabajo no solo contribuye a la comprensión psicológica de la interacción entre automovilistas y ciclistas, sino que también ofrece elementos que podrían orientar el diseño de políticas públicas y programas de sensibilización vial en el AMBA, contribuyendo así a la reducción de la siniestralidad y a una convivencia más segura entre los distintos usuarios de la vía.

### **Referencias Bibliográficas**

Agencia Nacional de Seguridad Vial (2025). *Informe de siniestralidad vial fatal año 2023.*

*Datos parciales y preliminares. Datos actualizados a febrero 2025.*

[https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/informe\\_de\\_siniestralidad\\_fatal\\_2023\\_feb2025\\_act.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/informe_de_siniestralidad_fatal_2023_feb2025_act.pdf)

Asociación Médica Mundial. (2013). *Declaración de Helsinki de la AMM – Principios éticos para las investigaciones médicas con participantes humanos.* WMA Asociación

Médica Mundial.

<https://www.wma.net/es/polices-post/declaracion-de-helsinki-de-la-amm-principios-eticos-para-las-investigaciones-medicas-en-seres-humanos/>

Barraclough, P., af Wåhlberg, A., Freeman, J., Watson, B., & Watson, A. (2016). Predicting crashes using traffic offences. A meta-analysis that examines potential bias between self-report and archival data. *PLoS one*, 11(4), e0153390.

<https://doi.org/10.1371/journal.pone.0153390>

Basford, L., Reid, S., Lester, T., Thomson, J., & Tolmie, A. (2002). *Drivers' perceptions of cyclists*. Transport Research Laboratory. <http://worldcat.org/issn/09684107>

Castro, C., Muela, I., Doncel, P., & García-Fernández, P. (2020). Hazard Perception and Prediction test for walking, riding a bike and driving a car: “Understanding of the global traffic situation”. *PLOS ONE*, 15(10), e0238605.

<https://doi.org/10.1371/journal.pone.0238605>

Castro Molinares, S. P., & Ruiz Pérez, J. I. (2021). Actitudes protectoras relacionadas con la seguridad vial en conductores de Villavicencio (Colombia). *Diversitas: perspectivas en psicología*, 17(2), 4-19. <https://doi.org/10.15332/22563067.7070>

Dorn, L. & Machin, M. (2004). *Learner Driving Experience Questionnaire*. University of Southern Queensland.

Fruhen, L. S., & Flin, R. (2015). Car driver attitudes, perceptions of social norms and aggressive driving behaviour towards cyclists. *Accident Analysis & Prevention*, 83, 162–170. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.07.003>

Fruhen, L. S., Rossen, I., & Griffin, M. A. (2019). The factors shaping car drivers' attitudes towards cyclist and their impact on behaviour. *Accident Analysis & Prevention*, 123, 235-242. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2018.11.006>

- Fruhen, L. S., Rossen, I., & Kanse, L. (2021). Changes in car drivers' attitudes and behaviours, and cyclist numbers following the introduction of a cyclist minimum passing distance law. *Accident Analysis & Prevention*, 156, 106108.  
<https://doi.org/10.1016/j.aap.2021.106108>
- Hernández Sampieri, R., & Mendoza Torres, C. P. (2018). *Metodología de la investigación. Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. McGraw Hill Education.
- Johnson, M., Charlton, J., Oxley, J., & Newstead, S. (2013). Why do cyclists infringe at red lights? An investigation of Australian cyclists' reasons for red light infringement. *Accident Analysis & Prevention*, 50, 840-847.  
<https://doi.org/10.1016/j.aap.2010.08.030>
- McIlroy, R. C., Mont'Alvao, C., Corovez, S. P., Vasconez-Gonzalez, J., & Ortiz Prado, E. (2022). The influence of fatalistic beliefs and risk perceptions on road safety attitudes in Latin America; A two-country study. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 90, 84-99. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2022.08.003>
- Merino-Vivanco, X., Díaz-Muñoz, F., & García-Ramírez, Y. (2026). Latent Driving Style Profiles and Road Safety Outcomes Across Generational Extremes: The Role of Driving Exposure in Accidents and Traffic Infractions. *Safety*, 12(3), 77.  
<https://doi.org/10.3390/safety12030077>
- Nees, M. A., Herwig, K., Quigley, L., & Zhang, J. (2021). Relationships among driving styles, desire for control, illusion of control, and self-reported driving behaviors. *Traffic Injury Prevention*, 22(5), 372-377. <https://doi.org/10.1080/15389588.2021.1909728>
- Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial (2024). *Informe estadístico sobre las víctimas mortales a causa de siniestros viales*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires.  
<https://buenosaires.gob.ar/sites/default/files/2025-01/Informe%20OMSV%20V%C3%ADctimas%20fatales%202023.pdf>

Otzen, T., & Manterola, C. (2017). Técnicas de muestreo sobre una población a estudio.

*International Journal of Morphology*, 35(1), 227-232.

<https://doi.org/10.4067/S0717-95022017000100037>

Poó, F. M. (2014). *Evaluación multidimensional del estilo de conducción. Su relación con variables psicológicas y comportamientos de riesgo*. [Tesis de doctorado, Universidad

Nacional de Mar del Plata]. <http://rpsico.mdp.edu.ar/handle/123456789/73>

Poó, F. M., Taubman-Ben-Ari, O., Ledesma, R. D., & Díaz-Lázaro, C. M. (2013). Reliability and validity of a Spanish-language version of the multidimensional driving style inventory. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 17, 75-87.

<https://doi.org/10.1016/j.trf.2012.10.003>

Rasch, A., Moll, S., Lopez, G., Garcia, A., & Dozza, M. (2022). Drivers' and cyclists' safety perceptions in overtaking maneuvers. *Transportation Research Part F: Traffic*

*Psychology and Behaviour*, 84, 122-136. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.11.014>

Rissel, C., Campbell, F., Ashley, B., & Jackson, L. (2002). Driver road rule knowledge and attitudes towards cyclists. *Australian Journal of Primary Health*, 8(2), 66-69.

<https://doi.org/10.1071/PY02029>

Rubie, E., Haworth, N., & Yamamoto, N. (2023). Passing distance, speed and perceived risks to the cyclist and driver in passing events. *Journal of safety research*, 87, 86-95.

<https://doi.org/10.1016/j.jsr.2023.09.007>

Sagberg, F., Selpi, Bianchi Piccinini, G. F., & Engström, J. (2015). A review of research on driving styles and road safety. *Human Factors*, 57(7), 1248-1275.

<https://doi.org/10.1177/0018720815591313>

Subsecretaría de Planificación de la Movilidad (s.f). *Plan de movilidad sustentable 2030*.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

<https://drive.google.com/file/d/19QVkBswVU5csptYk3pfOYqBMzSpBJ1oS/view>

- Taubman-Ben-Ari, O., Mikulincer, M., & Gillath, O. (2004). The multidimensional driving style inventory—Scale construct and validation. *Accident Analysis & Prevention*, 36(3), 323–332. [https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(03\)00010-1](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(03)00010-1)
- Tello-Zuluaga, J. (2023). Historia y desarrollo de la investigación sobre las actitudes humanas en la Psicología Social. *Revista Sul-Americana De Psicología*, 11(1), 37-58. <https://doi.org/10.29344/2318650X.1.3506>
- Tosi, J., Trógolo, M., & Ledesma, R. D. (2019). Actitudes y conductas de riesgo en la conducción. *Psicologia para América Latina*, (31), 39-52. [https://www.researchgate.net/profile/Ruben-Ledesma-2/publication/339841809\\_Attitudes\\_and\\_risky\\_driving\\_behaviors/links/60c0be6fa6fdcc2e612999f2/Attitudes-and-risky-driving-behaviors.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Ruben-Ledesma-2/publication/339841809_Attitudes_and_risky_driving_behaviors/links/60c0be6fa6fdcc2e612999f2/Attitudes-and-risky-driving-behaviors.pdf)
- Trógolo, M. A., Ledesma, R. D., & Medrano, L. A. (2019). Adaptación de la Aversion to Risk Taking Scale en Conductores Argentinos. *Psykhé (Santiago)*, 28(1), 1-16. <https://doi.org/10.7764/psykhe.28.1.1181>
- Trógolo, M. A., Medrano, L. A., & Ledesma, R. D. (2017) . Propiedades psicométricas de una escala breve de autoeficacia para la conducción en conductores de Argentina. *Liberabit*, 23(1), 23-38. <https://doi.org/10.24265/liberabit.2017.v23n1.02>
- Trógolo, M. A., Tosi, J. D., Poó, F. M., Ledesma, R. D., Medrano, L. A., & Dominguez-Lara, S. (2020). Factor structure and measurement invariance of the multidimensional driving style inventory across gender and age: An ESEM approach. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 71, 23-30. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2020.04.001>
- Useche, S. A., Cendales, B., Alonso, F., & Orozco-Fontalvo, M. (2020). A matter of style? Testing the moderating effect of driving styles on the relationship between job strain

- and work-related crashes of professional drivers. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 72, 307-317. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2020.05.015>
- Useche, S. A., O'Hern, S., González Marín, A., Gene Morales, J., Alonso, F., & Stephens, A. N. (2022). Unsafety on two wheels, or social prejudice? Proxying behavioral reports on bicycle and e-scooter riding safety—A mixed-methods study. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 89, 168-182. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2022.06.015>
- von Stülpnagel, R., & Rintelen, H. (2024). A matter of space and perspective—Cyclists', car drivers', and pedestrians' assumptions about subjective safety in shared traffic situations. *Transportation research part A: policy and practice*, 179, 103941. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103941>.
- Walker, I., Garrard, I., & Jowitt, F. (2014). The influence of a bicycle commuter's appearance on drivers' overtaking proximities: Observational study. *Accident Analysis & Prevention*, 64, 69–73. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.11.007>

## **Anexos**

### **Anexo A. Consentimiento Informado**

La participación en este estudio es completamente voluntaria, anónima y confidencial. Los participantes tienen la libertad de suspender su colaboración en cualquier momento.

Todos los datos se tratarán bajo estricta confidencialidad, conforme a la Ley N° 25.326 de Habeas Data. Esto asegura que la información será utilizada exclusivamente por los investigadores para los fines de este estudio y la generación de conocimiento.

Los resultados podrán ser comunicados en congresos o publicados en revistas científicas. Es importante destacar que, en tales comunicaciones o publicaciones, no se revelará información individual que permita identificar a ningún participante.

Te invitamos a participar respondiendo unas preguntas que nos ayudarán a entender los comportamientos durante la conducción. Se trata de un relevamiento anónimo (se desconoce la identidad de quien responde). No hay respuestas correctas ni incorrectas, por lo tanto, te rogamos que selecciones las respuestas que mejor se ajusten a tu comportamiento y sentimientos durante la conducción.

Ante cualquier duda o consulta, podés escribir al siguiente correo:

[carmarucc@gmail.com](mailto:carmarucc@gmail.com). Muchas gracias.

Al continuar con esta encuesta, usted da su consentimiento para el uso de sus datos con los propósitos previamente mencionados.

- ☐ Sí, deseo participar
- ☐ No deseo participar (envía el formulario)

**Para poder participar de la investigación usted NO debe presentar alguna de las siguientes características:**

- ☐ Usar la bicicleta como medio de transporte en la ciudad.
- ☐ Trabajar en áreas relacionadas al tránsito y la seguridad vial.

## **Anexo B. Cuestionario Sociodemográfico**

Datos personales

1. Edad: en números
2. Género:
  - ☐ Femenino      ☐ Masculino      ☐ Otro
3. Nivel educativo alcanzado:
  - ☐ Primario incompleto      ☐ Primario completo
  - ☐ Secundario incompleto      ☐ Secundario completo

☐ Terciario / Universitario incompleto

☐ Terciario / Universitario completo

4. Condición laboral principal:

☐ Empleado/a   ☐ Autónomo/a   ☐ Desocupado/a   ☐ Estudiante   ☐ Otro

5. Categoría de licencia

☐ particular   ☐ profesional   ☐ ambas

#### Uso del vehículo

6. Principal tipo de vehículo que conduce:

☐ Automóvil particular

☐ Camioneta / utilitario/ combi

7. Principalmente utiliza el vehículo

☐ lunes a viernes   ☐ sábados y domingos   ☐ todos los días

8. Uso principal del vehículo particular:

☐ Desplazamiento personal o familiar (al colegio - a la facultad - al trabajo)

☐ Trabajo o actividad profesional (visitar clientes-pacientes, trasladar mercadería)

☐ Paseo - salidas

9. Años de experiencia al conducir:

☐ Menos de 1 año   ☐ 1–3 años   ☐ 4–9 años   ☐ 10 años o más

10. En promedio, cuántas horas al día dedica a conducir durante su jornada laboral o cotidiana:

☐ Menos de 1 hora   ☐ 1–3 horas   ☐ 4–6 horas   ☐ Más de 6 horas

11. ¿Conduce habitualmente en zonas urbanas céntricas y/o transitadas?

☐ Si   ☐ No

#### Contexto de movilidad

12. ¿Ha participado en algún curso o capacitación sobre seguridad vial o conducción responsable?

☐ Sí      ☐ No

13. ¿Ha tenido multas en los últimos dos años (excluyendo mal estacionamiento)?

☐ 1      ☐ 2 a 3    ☐ 4 a 5    ☐ más de 5

14. ¿Ha tenido algún incidente o accidente de tránsito en los últimos dos años?

☐ Sí      ☐ No

15. ¿Hubo ciclistas involucrados?

☐ Sí      ☐ No

16. ¿Considera que su conducción es principalmente es?

☐ Cautelosa      ☐ Impulsiva      ☐ Neutra      ☐ Variable según la situación

### **Anexo C. Estilos de Conducción (MDSI)**

Instrucciones para el participante:

A continuación, se presenta una serie de afirmaciones relativas a conductas que pueden manifestarse durante la conducción. Por favor, indicá la frecuencia con la que ocurren estas conductas mientras conducís. No existen respuestas correctas o incorrectas. Seleccioná la opción que mejor refleje tu estilo habitual de manejo.

Opciones de respuesta:

1 = Nada - Nunca; 2 = Muy poco - Rara vez; 3 = Poco - Algunas veces ; 4 = Moderadamente - Con frecuencia; 5 = Bastante - Casi siempre y 6 = Mucho - Siempre

Ítems de la escala:

1. Disfrutar de la sensación de manejar al límite
2. Salir con la intención de ir hacia un destino y de pronto darme cuenta que estoy yendo a otro lado
3. Discutir o pelear con otros conductores o con peatones
4. Intentar conducir con precaución
5. Cuando alguien trata de pasarme, manejo más rápido para evitarlo
6. Sentirme estresado mientras manejo
7. Olvidar que llevo las luces altas hasta que otro conductor me hace luces advirtiéndome de ello
8. Insultar a otros conductores
9. Disfrutar al sentir la potencia o el ruido del motor
10. Arrancar en el semáforo y darme cuenta que el coche está en tercera
11. Tocar la bocina o hacer luces al coche de adelante como señal de enojo
12. Sentirme nervioso mientras manejo

13. Mientras manejo trato de relajarme
14. Disfrutar la sensación de acelerar y pasar los cambios de forma rápida
15. Planeo un viaje largo con antelación
16. Enojarme por los que conducen lento en el carril rápido
17. Querer encender el limpiaparabrisas y, en su lugar, encender las luces
18. Ponerme impaciente cuando conduzco en las horas pico
19. Sentir que el auto o el motor piden más velocidad
20. Escuchar música para relajarme mientras manejo
21. Aunque tenga prioridad de paso reducir la velocidad en todas las esquinas o cruces
22. Planear mal una ruta y, en consecuencia, encontrarme en un embotellamiento que podría haber evitado
23. Sentirme frustrado o incapaz al conducir
24. Cuando se pone en verde el semáforo y el coche de adelante no arranca, espero con paciencia hasta que lo haga
25. Casi chocar contra algo por calcular mal el espacio que había para estacionar
26. Disfrutar de la conducción peligrosa
27. Baso mi conducta en el lema “mejor prevenir que curar”
28. Por ir distraído o preocupado, darse cuenta tarde de que el vehículo de adelante ha reducido su velocidad, y tener que frenar bruscamente para evitar un choque
29. Cuando conduzco pienso en otras cosas para pasar el tiempo
30. Pasar un semáforo que justo cambió a luz roja
31. En la ciudad manejar un poco por encima del límite de velocidad
32. Tener que llegar a un lugar y dar más vueltas de las necesarias
33. En una intersección en la que no tengo derecho de paso, espero pacientemente a que terminen de pasar otros vehículos

- 34. Meditar mientras conduzco
- 35. Estar distraído o pensando en otra cosa y no advertir que un peatón estaba cruzando la calle
- 36. Me gusta tomar riesgos mientras conduzco
- 37. Conducir estando pendiente de las maniobras inesperadas de otros conductores
- 38. Por seguir el tránsito no darme cuenta y cruzar un semáforo en rojo
- 39. Disfrutar del paisaje mientras conduzco
- 40. Seguir de cerca o pegarse a otros vehículos

**Anexo D. Escala de Aversión al Riesgo (ARTS)**

Instrucciones para el participante:

A continuación, se describen diversas situaciones que pueden ocurrir al conducir. Por favor, evalúe el nivel de peligrosidad de cada una según su criterio personal, utilizando la siguiente escala. Recuerde que no hay respuestas correctas o incorrectas.

Opciones de respuesta (escala Likert de 5 puntos):

1= nada peligroso; 2= poco peligroso; 3= indiferente; 4= peligroso y 5= muy peligroso).

Ítems de la escala:

1. Cruzar un semáforo en rojo.
2. Seguir conduciendo aunque estés muy cansado.
3. Doblar en U cuando no está permitido.
4. Doblar a la izquierda en una avenida muy transitada aún cuando hay una pequeña posibilidad de chocar.
5. Cambiar de carril sin verificar adecuadamente la presencia de vehículos en el otro carril.
6. Conducir a más de 15 km/h por encima del límite de velocidad permitido.
7. Hablar por teléfono celular.
8. Hablar con un pasajero.

## **Anexo E. Cuestionario *ad hoc* sobre Actitud de Conductores hacia Ciclistas**

Instrucciones para el participante:

A continuación, se presenta un conjunto de enunciados relacionados con los ciclistas en el tránsito. Por favor, lea atentamente cada frase e indique su nivel de acuerdo o desacuerdo basándose en su opinión personal, utilizando la escala provista. Recuerde que no hay respuestas correctas o incorrectas.

Opciones de respuesta (escala Likert de 5 puntos):

1 = Totalmente en desacuerdo; 2 = En desacuerdo; 3 = Ni de acuerdo ni en desacuerdo; 4 = De acuerdo y 5 = Totalmente de acuerdo

Ítems de la escala:

### **- Creencias**

1. Los ciclistas entorpecen la circulación de los autos en la ciudad.
2. Los ciclistas no deberían circular por avenidas y solo hacerlo por ciclovías o por el carril derecho de las calles.
3. Los ciclistas no respetan las normas de tránsito y suelen comportarse de manera impredecible en el tránsito.
4. Por el tránsito, los conductores no pueden estar atentos a los ciclistas.
5. Considero a los ciclistas como usuarios vulnerables que debo proteger y tenerles paciencia. (inverso).
6. En el contexto del AMBA, los ciclistas contribuyen a una movilidad más sustentable y deberían ser promovidos. (inverso).
7. Por la velocidad, los automóviles tienen prioridad frente a los ciclistas en la mayoría de las situaciones.
8. Es riesgoso para los automovilistas que los ciclistas circulen entre el tráfico.

- **Emoción**

9. Si los ciclistas quieren igualdad de derechos en la vía, deberían pagar registro e impuestos viales.
10. Me resulta molesto tener que compartir la calzada con ciclistas.
11. Me molesta cuando un ciclista ocupa parte del carril de circulación.
12. Me irrita cuando un ciclista avanza entre autos detenidos.
13. Me enoja que los ciclistas no respeten las reglas de tránsito.
14. Siento empatía por los ciclistas que circulan entre vehículos motorizados. (*inverso*)

- **Conducta**

15. Si no están demarcados los carriles, procuro dejar suficiente espacio para adelantar a un ciclista y bajar la velocidad. (*inverso*)
16. Suelo sobrepasar a los ciclistas utilizando el mismo carril.
17. Le toco bocina a los ciclistas para que se corran, por su seguridad.
18. Suelo insultar a los ciclistas cuando son imprudentes.
19. Me apuro para pasar a los ciclistas antes de llegar a las esquinas, y así poder doblar sin esperar.
20. Cuando voy detrás de un ciclista, circulo con buena distancia de seguridad. (*Inverso*)

Clave de corrección:

- Los ítems inversos deben recodificarse antes de calcular la puntuación final.
- La puntuación total se obtiene mediante la suma o promedio de los ítems (tras recodificación).
- Un puntaje mayor indica actitudes más negativas hacia los ciclistas.

**Anexo F. Acceso al Formulario Digital**