

# Variables de personalidad y transgresión de normas de circulación (\*)



JORGE PÉREZ SÁNCHEZ  
JOSEP CASTELLÀ GARCÍA

Facultad de Medicina. Universidad Autónoma de Barcelona.

## SUMARIO

*El objetivo de nuestro estudio, en el que participaron 381 personas de ambos sexos, fue aportar algún dato relevante sobre variables de predisposición en la vulneración de normas de circulación. Encontramos relaciones entre ciertas variables psicológicas de personalidad y transgresiones del Código de Circulación. Asimismo existió una relación positiva entre actitudes y conducta de conducción.*

**Palabras clave:** Actitudes, personalidad, seguridad vial.

## INTRODUCCIÓN

Los accidentes de tráfico se han convertido en una de las principales causas de muerte (Brannon y Feist, 1992) en las sociedades occidentales y, por ello, son motivo de preocupación de diversos organismos que velan por la salud. En nuestro días, tanto los poderes públicos como instituciones privadas están buscando fórmulas para reducir al máximo los accidentes de circulación.

La seguridad vial dependería de tres grandes factores: infraestructura vial, parque de vehículos y conducta del conductor. No cabe duda que

(\*) Este artículo es el resumen del trabajo presentado a la Fundación MAPFRE como resultado final de la investigación desarrollada durante el año 1993 a raíz de la beca concedida en su Convocatoria 1992-1993.



La seguridad vial depende de la vía, el vehículo y del comportamiento del conductor.

una conducta transgresora de normas de circulación sería un elemento de riesgo para la producción de accidentes de tráfico. Así pues, el comportamiento antinormativo en la conducción de vehículos se convierte en nuestro punto de mira. Creemos que para la adopción de fórmulas eficaces para aumentar la seguridad vial sería de suma importancia el conocimiento de ciertas características psicológicas asociadas a la transgresión de normas en la conducción de vehículos.

El objetivo central de nuestro trabajo consistió en aportar algún dato relevante sobre variables de predisposición, en concreto de personalidad, en la vulneración de normas de conducción.

También otro tema de nuestro interés consistió en establecer la relación entre actitudes sobre las transgresiones y conducta transgresora, ya que, como han puesto de manifiesto autoridades de prestigio en el campo de la seguridad vial (Carbonell *et al.*, 1990; Montoro, 1993), las actitudes sobre las vulneraciones serían muy importantes en la explicación de la alta tasa de accidentes de tráfico.

## MÉTODO

### Sujetos

Partiendo de una muestra más numerosa, seleccionamos a 381 adultos, 157 varones y 224 mujeres con una edad media de 24,8 (6,4) y 21,2 (4,0) años, respectivamente. Estos sujetos fueron seleccionados en base a criterios de sinceridad, de no respuestas infrecuentes y de haber contestado correctamente a todas las

pruebas que utilizamos en nuestro estudio. De los 381 sujetos de la muestra, 178 eran estudiantes universitarios, 122 estudiantes de enseñanza secundaria y 81 no realizaban estudios.

### Material

Los sujetos contestaron los siguientes cuestionarios:

1. Hoja de datos demográficos y de hábitos de conducción.
2. Un cuestionario de 80 ítems dicotómicos (sí o no) que incluía las Escalas de Susceptibilidad al Reforzamiento (SR) y al Castigo (SC) desarrolladas por Torrubia *et al.* (1993) y la Escala de Evitación de la Monotonía (EM), procedente de las Escalas de Personalidad de Karolinska (Kliinteberg *et al.*, 1986). Asimismo, este cuestionario tenía una escala de respuestas infrecuentes y otra de mentiras, que nos servirían de control.
3. La versión española del *Eysenck Personality Inventory* (EPI), editado por TEA (Eysenck y Eysenck, 1973) que incluía las escalas de Extraversión (E), Neuroticismo (N) y Sinceridad (S).
4. Un *Cuestionario de psicopatía* (QP), desarrollado por Torrubia y colaboradores en nuestro propio Departamento (Ávila *et al.*, 1992), basado en la escala de evaluación de Hare (1991).
5. Una escala de Likert de siete puntos sobre actitudes ante transgresiones de circulación. Esta escala se basó en un trabajo de Carbonell *et al.* (1990) y consta de 28 transgresiones que el sujeto debe juzgar desde muy poco peligrosas hasta muy peligrosas. De la escala se generó una puntuación media (ACTI) de todos los ítems. Las puntuaciones elevadas indicarían consideración de peligro y, por tanto, normatividad.
6. Una escala de Likert de cinco puntos sobre frecuencia de transgresiones en la

*Encontramos una relación positiva y significativa entre actitud y conducta antinormativa. Los individuos que percibieron menor peligrosidad en las violaciones fueron los que declararon mayor conducta transgresora.*

circulación, también basada en el trabajo de Carbonell *et al.* (1990). Presenta 28 transgresiones y se requiere al sujeto que seleccione cada una de ellas entre muchas veces y nunca. También generamos una puntuación media (CONDUC) que, cuanto más elevada fuera, indicaría menor frecuencia de transgresiones y, por tanto, normatividad. Las puntuaciones bajas indicarían transgresiones o antinormatividad.

### Procedimiento

Todos los sujetos contestaron las pruebas de forma voluntaria y anónima en situación colectiva, normalmente aprovechando horas de clase cedidas por diversos profesores.

En primer lugar comparamos los valores obtenidos en todas las variables del estudio por los hombres y por las mujeres. Después realizamos correlaciones entre las dos variables dependientes y entre los independientes y los dependientes.

A partir de las puntuaciones obtenidas en la variable conductual de transgresiones (CONDUC) realizamos dos grupos, uno, considerado como transgresor, y otro, como normativo. Formaron parte de dichos grupos el 30 por 100 de los sujetos más transgresores (puntuaciones bajas en CONDUC) y el 30 por 100 de aquellos más normativos (puntuación altas en CONDUC). Posteriormente realizamos comparaciones de variables entre los dos grupos.

Finalmente, a partir de las puntuaciones en las variables SC y SR ubicamos a todos los sujetos en cuatro grupos: alta SR y baja SC (SR+ SC-), alta SR y alta SC (SR+ SC+), baja SR y baja SC (SR- SC-) y baja SR y

alta SC (SR- SC+). Los puntos de cortes fueron las puntuaciones medias de las distribuciones en ambas variables. Después de la selección hicimos comparaciones entre grupos respecto a las variables dependientes.

Además de las correlaciones de Pearson para establecer asociaciones entre variables, usamos la prueba *t*, de Student, para la comparación de variables entre sexos y entre los grupos de transgresores y de no transgresores. Asimismo, para la comparación entre más de dos grupos usamos análisis de varianza simples (*oneway*) con posteriores pruebas de rango de Duncan para establecer diferencias entre grupos.

Todos los análisis fueron realizados en el centro de cálculo de la Universidad Autónoma de Barcelona, usando el paquete estadístico SPSS.

## RESULTADOS

En la tabla 1 se pueden apreciar los coeficientes de correlación de Pearson entre las variables de actitudes y conducta transgresora.

La tabla 2 muestra las medias y desviaciones típicas en ambos sexos en edad y en las variables de personalidad y de conducta transgresora.

La tabla 3 presenta los coeficientes de correlación hallados entre las variables de edad y de personalidad respecto a las de actitudes y conducta de conducción.

Las tablas 4 y 5 muestran, para los grupos masculino y femenino, respectivamente, las medias y desviaciones típicas de las personas más y menos transgresoras en las variables de edad, de personalidad, actitudes y conducta.

En las tablas 6 y 7 se pueden observar, para los grupos masculino y femenino, las medias y desviaciones típicas en las variables de estudio de los cuatro grupos realizados a partir de las variables susceptibilidad al castigo y al reforzamiento.

**TABLA 1.** Coeficientes de correlación de Pearson entre las variables ACTI y CONDOC para las muestras de hombres, mujeres y total.

	r
Hombres	0,30**
Mujeres	0,33**
Total	0,33**

\*  $p < 0,05$ ; \*\*  $p < 0,01$ ; \*\*\*  $p < 0,001$ .

**TABLA 2.** Medias y desviaciones típicas en ambos sexos en edad y en las variables de personalidad de conducta transgresora. Se presentan los valores de *t* y su significación estadística hallados en la comparación de grupos.

Variable	Hombres (n = 157)	Mujeres (n = 224)	t
Edad	24,85 (6,4)	21,23 (0,4)	6,32***
SC	10,92 (5,2)	12,10 (4,7)	-2,34*
SR	11,40 (4,7)	10,30 (3,9)	2,50*
EM	5,56 (2,4)	5,70 (2,3)	-0,58
E	11,43 (3,9)	11,53 (3,7)	-0,26
N	11,62 (4,7)	13,87 (3,9)	-5,05***
S	7,04 (1,2)	7,18 (1,1)	-1,10
QP	16,87 (3,4)	15,76 (3,0)	3,40**
Actitud	4,76 (0,9)	5,01 (0,8)	-2,55*
Conducta	4,05 (0,4)	4,32 (0,3)	-4,97***

\*  $p < 0,05$ ; \*\*  $p < 0,01$ ; \*\*\*  $p < 0,001$ .

**TABLA 3.** Coeficientes de correlación de Pearson hallados entre las variables de edad y personalidad, y las de actitudes y conducta de conducción.

	Actitudes			Conducta		
	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres
Edad	-0,03	-0,08	-0,06	0,03	0,17	0,08
SC	0,08	0,08	0,06	0,10	0,14	-0,01
SR	-0,05	-0,03	-0,09	-0,35**	-0,36**	-0,27**
EM	-0,08	-0,06	-0,14*	-0,28**	-0,37**	-0,16
E	-0,06	-0,09	-0,05	-0,32**	-0,40**	-0,23**
N	0,09	0,11	0,04	-0,03	-0,12	-0,09
S	-0,03	-0,04	-0,01	-0,09	-0,09	-0,11
QP	-0,11*	-0,18*	-0,01	-0,29**	-0,34**	-0,12

\*  $p < 0,05$ ; \*\*  $p < 0,01$ .

**TABLA 4.** Medias y desviaciones típicas de los sujetos más y menos transgresores en las variables de edad, de personalidad, actitudes y conducta. Se presentan los valores de *t* y su significación estadística hallados en la comparación de los grupos. Muestra de HOMBRES.

Variable	Transgr. (n = 39)	Normat. (n = 37)	t
Edad	24,30 (5,2)	27,05 (7,4)	-1,79
SC	11,20 (5,1)	11,43 (5,7)	-0,18
SR	13,61 (4,5)	9,29 (4,2)	4,27***
EM	16,51 (2,2)	4,21 (2,4)	4,24***
E	13,10 (4,4)	9,64 (3,6)	3,67***
N	12,58 (4,1)	10,89 (5,0)	1,60
S	7,23 (1,2)	6,72 (1,1)	1,74
QP	18,12 (3,7)	15,62 (3,2)	3,12**
Actitud	4,29 (0,8)	4,91 (1,0)	-2,86**
Conducta	3,50 (0,3)	4,55 (0,5)	-16,50***

\*  $p < 0,05$ ; \*\*  $p < 0,01$ ; \*\*\*  $p < 0,001$ .

**TABLA 5.** Medias y desviaciones típicas de los sujetos más y menos transgresores en las variables de edad, de personalidad, actitudes y conducta. Se presentan los valores de *t* y su significación estadística hallados en la comparación de los grupos. Muestra de MUJERES.

Variable	Transgr. (n = 30)	Normat. (n = 39)	<i>t</i>
Edad	22,33 (5,2)	23,00 (6,0)	-0,58
SC	12,16 (4,9)	12,64 (4,4)	-0,41
SR	11,03 (3,7)	9,10 (3,9)	2,05*
EM	5,30 (2,3)	4,89 (1,9)	0,75
E	11,56 (3,2)	9,59 (3,7)	2,09*
N	13,83 (4,5)	13,00 (3,6)	0,81
S	7,20 (1,3)	6,94 (1,1)	0,83
QP	15,90 (4,0)	15,28 (2,7)	0,72
Actitud	4,83 (0,7)	5,31 (0,6)	-2,75**
Conducta	3,87 (0,4)	4,70 (1,1)	-10,33***

\*  $p < 0,05$ ; \*\*  $p < 0,01$ ; \*\*\*  $p < 0,001$ .

**TABLA 6.** Medias y desviaciones típicas en las variables edad, actitudes y conducta de conducción de los cuatro grupos realizados a partir de las variables SC y SR. Se presentan los valores de *F* resultantes de los análisis de varianza y las diferencias significativas entre grupos a partir de la prueba de Duncan. Muestra de HOMBRES.

Grupo	Actitudes	Conducta
1. SR+ SC-	4,55 (1,0) n = 37	3,80 (0,6) n = 30
2. SR+ SC+	4,95 (0,7) n = 28	4,01 (0,4) n = 25
3. SR- SC-	4,75 (1,0) n = 53	4,13 (0,4) n = 41
4. SR- SC*	4,85 (0,9) n = 39	4,22 (0,4) n = 31
Duncan	F (gl: 3,152) = 1,03	F (gl: 3,122) = 4,93** 4,3 > 1

\*  $p < 0,05$ ; \*\*  $p < 0,01$ ; \*\*\*  $p < 0,01$ .

**TABLA 7.** Medias y desviaciones típicas en las variables edad, actitudes y conducta de conducción de los cuatro grupos realizados a partir de las variables SC y SR. Se presentan los valores de *F* resultantes de los análisis de varianza y las diferencias significativas entre grupos a partir de la prueba de Duncan. Muestra de MUJERES.

Grupo	Actitudes	Conducta
1. SR+ SC-	4,83 (0,8) n = 54	4,28 (0,3) n = 29
2. SR+ SC+	4,98 (1,0) n = 42	4,16 (0,5) n = 24
3. SR- SC-	5,06 (0,7) n = 78	4,38 (0,3) n = 36
4. SR- SC*	5,12 (0,7) n = 50	4,42 (0,2) n = 34
Duncan	F (gl: 3,219) = 1,22	F (gl: 3,118) = 2,70** 4,3 > 2

\*  $p < 0,05$ ; \*\*  $p < 0,01$ ; \*\*\*  $p < 0,01$ .

## DISCUSIÓN

Nuestro trabajo empírico aporta algunos datos de interés sobre la relación entre actitudes y conducta, así como sobre la predisposición individual a la transgresión de normas de circulación.

En primer lugar, encontramos una relación positiva y significativa entre actitud y conducta antinormativa. Los individuos que percibieron menor peligrosidad en las violaciones fueron los que declararon mayor conducta transgresora. Este hecho avalaría la creencia de expertos en la materia que consideran las actitudes como una variable muy importante en la seguridad vial (Carbonell *et al.*, 1990; Montoro, 1993).

Si bien lo anterior es cierto, los coeficientes de correlación fueron del orden del 0,30, pero aún lejos de la proximidad al coeficiente óptimo de 1. Ello confirmaría también la asunción de que las actitudes implicarían tendencias de conducta y no conducta real (Myers, 1991). De todas formas creemos conveniente profundizar en los estudios sobre la relación actitud-conducta, de 28 diferentes transgresiones y posiblemente la relación entre actitudes y conducta no fuera la misma en todas y cada una de las vulneraciones.

Hemos encontrado algunas diferencias de personalidad respecto a la comparación entre sexos. Los hombres fueron más sensibles al reforzamiento y presentaron más psicopatía que las mujeres. Por el contrario, éstas se presentaron como más sensibles al castigo y con más neuroticismo. Estas diferencias de personalidad son habituales entre sexos (Ávila *et al.*, 1992; Torrubia, 1992; Eysenck y Eysenck, 1973).

También encontramos diferencias respecto a nuestras variables dependientes. Las mujeres fueron más normativas que los hombres, tanto en actitudes como en conducta (menos transgresiones y menor número de multas), hecho habitual en los estudios de seguridad vial (Martínez *et al.*, 1990; Furnham y Saipé, 1993; Santos, 1993). Si bien las diferencias conductuales de transgresión pudieran ser imputadas a diferencias en edad, experiencia de conducción o en número de kilómetros conducidos al año, las diferencias halladas en actitudes, donde no mediatizarían las variables anteriores, confirmarían la mayor normatividad de la mujer respecto al hombre en la conducción de vehículos.

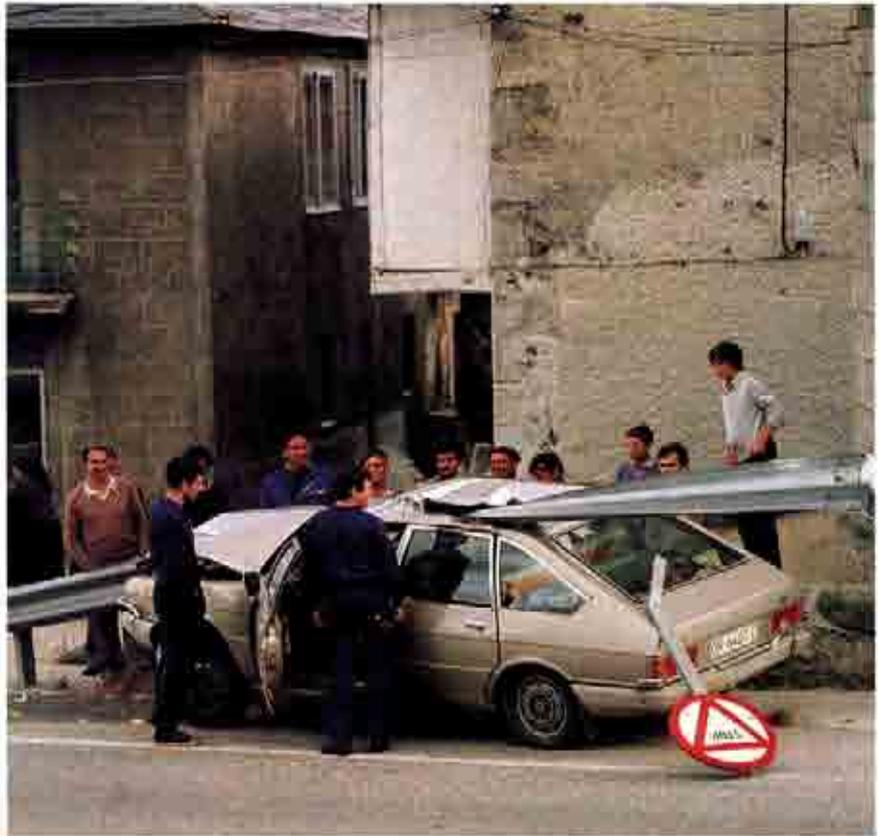
Quisiéramos resaltar que aquellas variables de personalidad en las que

se diferenciaron los dos sexos, como veremos más adelante, estarían muy relacionadas con la transgresión de normas de circulación.

En lo referente a la relación entre factores de personalidad y actitudes ante las violaciones de normas en la conducción, sólo encontramos dos asociaciones significativas. Las mujeres, más evitadoras de la monotonía, fueron las que consideraron menos peligrosas las transgresiones. Asimismo, los hombres, con mayores puntuaciones en la escala de psicopatía, fueron los más antinormativos en la escala de psicopatía, fueron los más antinormativos en sus actitudes. El resto de las correlaciones no fueron significativas, si bien existió una tendencia generalizada en el sentido esperado.

Por el contrario, encontramos relaciones claras entre las variables sensibilidad a la recompensa y extraversión, y el comportamiento antinormativo en los dos sexos. Estos resultados son coincidentes con los aportados por Martínez *et al.* (1990), donde las personas con más accidentes de tráfico presentaron valores superiores en extraversión.

Furnham y Saipe (1993), usando el EPQ, reportaron relaciones positivas entre neuroticismo y transgresión, así



Los accidentes de tráfico son una de las principales causas de muerte en las sociedades occidentales.



Hoy día los poderes públicos y las instituciones privadas buscan fórmulas para reducir al máximo los accidentes de circulación.

como no relación entre dicha conducta y la variable extraversión. Nuestros resultados fueron bastante diferentes de los anteriores, ya que no encontramos relación en la variable neuroticismo y sí en extraversión. La discrepancia respecto a esta última variable pudiera ser debida al hecho de usar dos cuestiones diferentes. Las escalas de extraversión del EPI y del EPQ no son similares, ya que la del último perdió muchos ítems de impulsividad que contemplaba la del EPI.

En el grupo masculino también aparecieron relaciones significativas entre evitación a la monotonía y transgresión. Ello sería coincidente con la información aportada anteriormente por Zuckerman y Neeb (1980), donde los sujetos que conducían a velocidades superiores a la permitida fueron muy buscadores de sensaciones. También Furnham y Saipe (1993) encontraron relación entre susceptibilidad al aburrimiento y transgresión. Recordemos que la variable de evitación de la monotonía está muy relacionada con la búsqueda de sensaciones, en general, y con la susceptibilidad al aburrimiento, en particular.

Además de las correlaciones entre variables, comparamos a los sujetos

más y menos transgresores de la muestra. Los resultados, obviamente, fueron coincidentes con los anteriores. Los sujetos más antinormativos, respecto a los normativos, presentaron valores superiores en SR y en E, en ambos sexos, y en EM, en el grupo masculino. Estos últimos resultados tendrían especial valor, ya que fueron controladas ciertas variables extrañas que podrían contaminar nuestro estudio. En efecto, no existieron diferencias entre grupos respecto a las variables edad, antigüedad en la conducción y kilómetros conducidos (Pérez y Castellá, 1993), factores muy importantes en la explicación de las transgresiones y accidentes de circulación (Carbonell *et al.*, 1990).

Respecto a la posible influencia de la sensibilidad al castigo sobre las actitudes o conductas antinormativas, no encontramos relaciones significativas. Ello podría deberse al hecho de haber utilizado valores globales de las diversas transgresiones en nuestras variables dependientes. Sería de utilidad, pues, el investigar posibles relaciones entre la sensibilidad al castigo y transgresiones concretas.

Era de esperar que la psicopatía se relacionara con la conducta transgresora en circulación. Nuestros resultados evidencian lo anterior, ya que



*Las mujeres son más normativas que los hombres, tanto en actitud como en conducta.*



*Los hombres con mayor puntuación en la escala de psicopatía, son los más antinormativos en sus actitudes.*

aquellos sujetos que puntuaron más alto en la escala de psicopatía que utilizamos fueron los más antinormativos, tanto en actitudes como en conducta. Este hecho fue más patente en la muestra masculina, donde todas las relaciones fueron significativas. Lo anterior no nos ha de extrañar, dado que las personas con altos valores de psicopatía se caracterizarían por presentar rasgos de personalidad relacionados con la impulsividad o búsqueda de sensaciones, que, como hemos visto, están muy relacionados con la vulneración de normas sociales.

A mayor sensibilidad a las señales de castigo, menor probabilidad de involucrarse en conductas transgresoras, y a mayor susceptibilidad a las señales de recompensa, mayor probabilidad de asunción de riesgo y de transgresión. Así pues, esperábamos que las personas más propensas a la vulneración de normas fueran aquellas con altos valores en susceptibilidades al reforzamiento (impulso para actuar) y con bajas puntuaciones en sensibilidad al castigo (sin freno para actuar). Siguiendo el mismo razonamiento, esperábamos que aquellos sujetos poco sensibles a la recompensa (sin impulso para actuar) y muy

Creemos que para la adopción de fórmulas eficaces para aumentar la seguridad vial sería de suma importancia el conocimiento de ciertas características psicológicas asociadas a la transgresión de normas en la conducción de vehículos.

Creemos imprescindible considerar cada una de las diferentes transgresiones como variables dependientes. El haber utilizado valores medios de las 28 transgresiones propuestas nos permite una primera aproximación al tema, pero, como hemos apuntado repetidamente, la discriminación entre las diversas transgresiones podría aportar mucha más luz a nuestra materia de estudio.

Por último, necesitaríamos profundizar en la relación actitudes-conducta y, para ello, también diferenciar entre tipos de transgresiones.

Si los resultados aportados en nuestro estudio fueran confirmados en las investigaciones futuras propuestas, tendríamos algunos elementos para actuar de cara a conseguir una seguridad vial mejor y una conducción de vehículos más gratificante.

Las mujeres, más evitadoras de la monotonía, fueron las que consideraron menos peligrosas las transgresiones. Asimismo, los hombres, con mayores puntuaciones en la escala de psicopatía, fueron los más antinormativos en sus actitudes.

sensibles al castigo (con freno para actuar) fueran los más normativos.

Nuestros resultados abonarían lo anterior, parcialmente en lo referente a actitudes y totalmente respecto a conducta. Cuando utilizamos el valor medio de la percepción de peligro de las diversas transgresiones como variable dependiente, no encontramos diferencias significativas entre grupos, si bien encontramos tendencias en el sentido esperado. En ambos grupos, los sujetos más susceptibles al reforzamiento y menos sensibles al castigo fueron los que asignaron menor peligrosidad a las transgresiones. Asimismo, en la muestra femenina apareció una progresión escalonada en el sentido esperado.

A diferencia de las actitudes, cuando utilizamos la puntuación global de frecuencia de transgresiones, sí encontramos diferencias significativas entre grupos. Tanto en varones como en mujeres, las personas menos susceptibles a la recompensa y más sensibles al castigo fueron las más normativas. Además, en el grupo de varones se dio una clara progresión, en el sentido esperado, en los valores de transgresión entre grupos.

Después de nuestro estudio nos atrevemos a hacer algunas reflexiones. En primer lugar, las variables susceptibilidad al castigo y a la recompensa, derivadas de la teoría de Gray (1981) y susceptibles de ser medidas por instrumentos locales (Torrubia *et al.*, 1993), tendrían un gran valor informativo en los estudios de las relaciones entre personalidad y transgresión de normas.

## BIBLIOGRAFÍA

- ÁVILA, C.; TORRUBIA, R.; ALUJA A., y TEJERO, A. (1992): *A questionnaire for the assessment of psychopathy: preliminary results*. Poster presentado en el 22 Congress of the European Association for Behaviour Therapy, Coimbra.
- BRANNON, L., y FEIST, J. (1992): *Health Psychology*. Belmont, Wadsworth Publishing Company.
- CARBONELL, E. J.; SOLER, J., y TOTHENGATTER, T. (1990): *Actitudes ante las infracciones de tráfico*, en Montoro, L. (coordinador) II Congreso del Colegio Oficial de Psicólogos. Comunicaciones. Área 8: Psicología y Seguridad Vial. Madrid, Colegio Oficial de Psicólogos (pp. 97-103).
- EYSENCK, H. J., y EYSENCK, S. B. G. (1973): *E. P. I. Cuestionario de Personalidad*. Madrid, Ediciones TEA.
- FURNHAM, A., y SAIPE, J. (1993): «Personality correlates of convicted drivers», *Personality and Individual Differences*, 14, pp. 329-336.
- GRAY, J. A. (1981): «A critique of Eysenck's theory of personality», en Eysenck, H. J. (ed.) *A model of personality*, New York, Springer.
- HARE, R. D. (1991): *The Hare Psychopathy Checklist-revised*. Toronto, Multi-Health Systems, Inc.
- KINTEBERG, B. A.; SCHALLING, D., y MAGNUSSON, D. (1986): *Self-report assessment of personality traits*. Stockholm, Department of Psychology, University of Stockholm, Report n. 64.
- MARTÍNEZ, J. A.; MESTRE, V., y DEL BARRIO, V. (1990): *Factores de alto riesgo de accidentabilidad en jóvenes conductores*, en Montoro, L. (coordinador) II Congreso del Colegio Oficial de Psicólogos. Comunicaciones. Área 8: Psicología y Seguridad Vial. Madrid, Colegio Oficial de Psicólogos (pp. 55-60).
- MESTRE, V.; DEL BARRIO, V., y MARTÍNEZ, J. A. (1990): Atenuamiento a normas y accidentabilidad en adolescentes, en Montoro, L. (coordinador) II Congreso del Colegio Oficial de Psicólogos. Comunicaciones. Área 8: Psicología y Seguridad Vial. Madrid, Colegio Oficial de Psicólogos (pp. 65-70).
- MONTORO, L. (1993): *Implicaciones de la personalidad y de las actitudes de seguridad vial*. Ponencia presentada en las I Jornadas MAPFRE sobre Seguridad Vial: Accidentes de tráfico y su prevención. Madrid, octubre.
- MYERS, D. G. (1991): *Psicología social*. Madrid, Editorial Médica Panamericana.
- PÉREZ, J., y CASTELLÁ, J. (1993): *Características psicológicas y conducta antisocial: variables de personalidad y transgresión de normas de circulación*. Memoria MAPFRE de Ayudas a la Investigación 1992-1993.
- SANTOS, M. (1993): *Influencia de la edad del conductor y antigüedad del permiso de conducción en la frecuencia y gravedad de los accidentes de circulación*. Ponencia presentada en las I Jornadas MAPFRE sobre Seguridad Vial: Accidentes de tráfico y su prevención. Madrid, octubre.
- TORRUBIA, R. (1992): *Mitjanes i desviacions estàndard per grups d'edat i sexe en ensibilitat al reforçament i al càsting*. Trabajo no publicado.
- TORRUBIA, R.; ÁVILA, C.; MOLTO, J., y SEGARRA, P. (1993): *The sensitivity to punishment and sensitivity to reward scales: norms, reliability and construct validity*. Póster presentado en el Sixth Meeting of the International society for the Study of Individual Differences. Baltimore, julio.
- ZUCKERMAN, M., y NEEB, M. (1980): «Demographic influences in sensation seeking in religion, smoking and driving habits», *Personality and Individual Differences*, 1, pp. 197-206. ■