

<https://doi.org/10.69639/arandu.v12i2.1164>

Impulsividad y asertividad en estudiantes de conducción

Impulsivity and Assertiveness in Student Drivers

Jennifer Dayana Amancha Laura

jdayana874@gmail.com

<https://orcid.org/0009-0004-2785-6690>

Universidad Técnica de Ambato

Ambato – Ecuador

Juan Pedro Vargas Naranjo

juanpvns@gmail.com

<https://orcid.org/0009-0007-8759-9421>

Universidad Técnica de Ambato

Ambato – Ecuador

Artículo recibido: 10 mayo 2025

- Aceptado para publicación: 20 junio 2025

Conflictos de intereses: Ninguno que declarar

RESUMEN

Los accidentes de tránsito, según la Organización Panamericana de la Salud, representan una de las principales causas de mortalidad. La conducción riesgosa es un factor relacionado con impulsividad, que genera comportamientos imprudentes, aumentando la probabilidad de siniestros viales. La impulsividad se comprende como el actuar de manera rápida sin reflexionar, mientras que la asertividad es la capacidad de comunicar de forma clara y respetuosa las propias necesidades, sin vulnerar las ajenas. El objetivo es determinar la relación entre impulsividad y asertividad en estudiantes de conducción. La metodología tiene un enfoque cuantitativo, un diseño no experimental, nivel descriptivo y alcance correlacional, bajo un corte transversal. Para la recolección de datos se emplearon los instrumentos: Escala de Asertividad de Rathus (R.A.S.) adaptada al español con una confiabilidad de 0.81 para medir asertividad y la Escala de Impulsividad de Barratt (BIS-11) con una confiabilidad de 0,84. para impulsividad. El muestreo fue no probabilístico por conveniencia, conformado por 164 estudiantes de los cuales 114 fueron hombres y 51 mujeres de una escuela de capacitación de conductores en la ciudad de Ambato. Los resultados demostraron una correlación negativa muy baja pero significativa entre asertividad y las dimensiones de impulsividad no planeada y motora, lo que indica que con menores niveles de impulsividad se presentan mayores niveles de asertividad. En conclusión, la investigación podría tener un impacto relevante en la seguridad y el comportamiento vial, asociados a conductas impulsivas al conducir, como tomar decisiones apresuradas, reaccionar sin pensar o sobrevalorar las propias habilidades al volante.

Palabras clave: impulsividad, asertividad, conducción, psicología, accidentes de tránsito

ABSTRACT

According to the Pan American Health Organization, traffic accidents represent one of the main causes of mortality. Risky driving is a factor related to impulsivity, which leads to reckless behavior, increasing the likelihood of road accidents. Impulsivity is understood as acting quickly without reflection, while assertiveness is the ability to communicate clearly and respectfully one's own needs without violating the needs of others. The objective is to determine the relationship between impulsivity and assertiveness in driving students. The methodology has a quantitative approach, a non-experimental design, a descriptive level, and a correlational scope under a transversal cut. The following instruments were used for data collection: the Rathus Assertiveness Scale (R.A.S.) adapted to Spanish with a reliability of 0.81 to measure assertiveness and the Barratt Impulsivity Scale (BIS-11) with a reliability of 0.84 for impulsivity. The sample was non-probabilistic by convenience, comprised of 164 students, of which 114 were men and 51 were women from a driver training school in the city of Ambato. The results showed a very low but significant negative correlation between assertiveness and the dimensions of unplanned and motor impulsivity, indicating that lower levels of impulsivity are associated with higher levels of assertiveness. In conclusion, the research could have a relevant impact on road safety and behavior associated with impulsive driving behaviors, such as making hasty decisions, reacting without thinking, or overestimating one's own driving skills.

Keywords: impulsivity, assertiveness, driving, psychology, traffic accidents

Todo el contenido de la Revista Científica Internacional Arandu UTIC publicado en este sitio está disponible bajo licencia Creative Commons Attribution 4.0 International. 

INTRODUCCIÓN

La impulsividad es un rasgo de personalidad complejo que se asocia con la inclinación a llevar a cabo acciones rápidas y sin planificación, lo que puede derivar en conductas ineficaces o incorrectas (Barratt, 1959). También se describe la impulsividad como una predisposición a responder de manera rápida y no planificada ante estímulos internos o externos, sin considerar las posibles consecuencias negativas de estas acciones (Moeller et al., 2001). De acuerdo con Rueda et al., (2016) existen tres dimensiones: cognitiva, motora y no planeada; la impulsividad no planeada hace referencia a la falta de planificación en el presente, sin tomar en cuenta las consecuencias a futuro, mientras que la impulsividad motora se describe por la falta de control de movimientos y la tendencia a actuar sin reflexionar, a su vez, la impulsividad cognitiva tiende a relacionarse con la toma de decisiones rápidas, sin considerar las posibles alternativas o consecuencias.

Así mismo, Rathus (1973) define la asertividad como la capacidad de defender los propios derechos de manera respetuosa y efectiva, facilitando una comunicación clara y abierta. Esta habilidad permite expresar necesidades e ideas sin recurrir a la agresividad y respetando los derechos de los demás. (Cueva et al., 2021) afirma que la asertividad es un estilo de comportamiento y una habilidad comunicativa caracterizada por manifestar de una forma clara y adecuada los sentimientos, pensamientos y opiniones, sin vulnerar los derechos ni las necesidades de otro, además ser asertivo involucra tener la capacidad de establecer límites y salvaguardar ideales propios.

Desde el punto de vista neurobiológico, Shalev & Sulkowski (2009) identificaron que la impulsividad se origina por alteraciones en los receptores del lóbulo frontal, particularmente en la corteza prefrontal dorsolateral del cerebro. Esta región es responsable de la toma de decisiones y del uso adecuado del juicio, siendo esencial para las funciones ejecutivas. Los individuos con patrones impulsivos suelen presentar una baja cantidad de receptores activos de dopamina en la región media del cerebro, la cual cumple un papel crucial en la toma de decisiones asertivas. Esta deficiencia de dopamina puede aumentar la probabilidad de desarrollar depresión y adoptar conductas de riesgo.

La impulsividad es un constructo psicológico multidimensional que ha sido vinculado a comportamientos desadaptativos, especialmente en etapas evolutivas como la adolescencia (Buela-Casal et al., 2015). Desde la perspectiva neuropsicológica, el cerebro en desarrollo de los jóvenes está conformado por un sistema socioemocional encargado de la búsqueda de recompensas y un sistema de control cognitivo vinculado a la autorregulación, los cuales se desarrollan de manera independiente, pero si interactúan entre sí. Este desbalance favorece la expresión de conductas impulsivas, particularmente cuando el deseo de gratificación inmediata supera la capacidad de inhibición (Hasking & and Claes, 2020).

Estudios realizados por Dahlen et al., (2005) identifican a la impulsividad como uno de los principales predictores de conductas de riesgo al volante, esta problemática además de poner en peligro la seguridad vial, también refleja un componente relevante del estado de salud mental de los conductores.

La impulsividad se reconoce como una de las causas de diversos trastornos y problemas en el ámbito del comportamiento social, la cual, en últimos años, ha contemplado un aumento en la agresividad y en los comportamientos impulsivos, lo que demuestra una creciente preocupación en el ámbito de la salud mental (Organización Mundial de la Salud [OMS], 2014). Cabe añadir que, alrededor de 1,19 millones de personas pierden la vida anualmente debido a siniestros viales, la mayoría de las muertes por accidentes de tránsito ocurren en personas entre 18 y 59 años, son hombres quienes presentan un riesgo tres veces mayor de fallecer en comparación con las mujeres (OMS, 2023).

Según la Organización Panamericana de la salud (OPS), cada año, alrededor de 1,24 millones de personas mueren en accidentes de tránsito, una cifra que se ha mantenido alta desde 2007. Además, los siniestros viales son la principal causa de muerte entre jóvenes de 15 a 29 años y la octava a nivel global, la cual podría convertirse en la quinta causa de muerte para 2030 de no aplicarse medidas urgentes (OPS, 2013). El Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), mediante el análisis de registros oficiales de siniestros viales reportados por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), reporta que los accidentes de tránsito son una causa importante de muerte en Ecuador, siendo la impericia e imprudencia del conductor con 8 248 siniestros, seguido del exceso de velocidad con 4 605 siniestros, de las principales causas de riesgo (INEC, 2025).

Según datos registrados por el INEC, en 2024 la principal causa de accidentes de tránsito en Ambato fue el exceso de velocidad. Durante ese año se reportaron 932 siniestros viales, con un saldo de 517 personas heridas y 57 fallecidas (La Hora, 2024). Para complementar lo dicho, un estudio realizado por Dahlen et al., (2005) en voluntarios de pregrado reveló una correlación de 0,35 entre la impulsividad que fue evaluada con el BIS-11 y la conducción riesgosa, vinculando la impulsividad con conductas como manejar bajo los efectos del alcohol, no usar cinturón de seguridad, exceso de velocidad y menor atención a las señales de tránsito con alta probabilidad de accidentes.

En España, Lopez de Cozar et al. (2008) realizaron un estudio piloto con estudiantes universitarios sobre la dimensión antisocial-prosocial, se concluyó que existe una compensación positiva considerable entre la prosocialidad en general y en el contexto vial, los conductores españoles son más prosociales en el tráfico que en su vida cotidiana. Las conductas prosociales más frecuentes incluyen "dar las gracias a otro conductor por facilitar el paso" y "pedir disculpas tras cometer una infracción", ambas relacionadas con la asertividad en el tráfico.

Otro estudio realizado en Galicia-España contó con la participación de 702 conductores, divididos en dos grupos, uno de población general (647 personas: 52% mujeres y 48% hombres)

y otro conformado por 55 conductores sancionados por delitos viales, de los cuales el 90,7% eran hombres, reveló que los infractores obtuvieron puntajes más altos que el grupo general en impulsividad del cuestionario I7 con un puntaje estadísticamente significativo (González & Gómez, 2010).

En cuanto al contexto latinoamericano, en Buenos Aires y Gran Buenos Aires – Argentina Brenlla y Fernández (2020) realizaron una investigación con la participación de 119 conductores, identificaron diferencias significativas según variables sociodemográficas y viales relacionadas con la autoeficacia e impulsividad. Los hombres obtuvieron puntajes más altos en la dimensión —Búsqueda de sensaciones del test de impulsividad en comparación con las mujeres, siendo esta diferencia estadísticamente significativa. También se evidenció que los conductores sin titulación universitaria o terciaria obtuvieron puntajes más altos en esta dimensión respecto a quienes sí contaban con titulación.

Así mismo, en Chile un estudio realizado en la región de Valparaíso, en pacientes con trastorno de la conducta alimentaria TCA demostró que no hubo diferencias estadísticamente significativas en la escala Rathus, pero en cuanto a la escala Barratt I7 si se obtuvo diferencias significativas, alcanzando puntajes mayores en la subescala IC impulsividad cognitiva y de IM impulsividad motora (Behar & Pomareda, 2021). Este estudio realizado en población clínica, resulta conveniente citarlo por el uso de los mismos instrumentos lo que nos asegura comparabilidad metodológica. Además, sus hallazgos prueban cómo la impulsividad y asertividad pueden interactuar de forma negativa en situaciones donde el autocontrol es esencial. Diversos estudios evidencian que la impulsividad se asocia a conductas desadaptativas, como los trastornos alimenticios (Yang et al., 2023). Estas evidencias respaldan la importancia de analizar la impulsividad no solo en contextos clínicos, sino también en ámbitos cotidianos.

En el caso de Colombia, (Aragón & Perdomo, 2024) en su investigación evaluaron a 170 estudiantes, el nivel de habilidades para la vida como autoestima, asertividad y resiliencia, junto con la percepción del riesgo y se permitió destacar la relevancia de estas capacidades en el control emocional y conductual de los participantes. Identificando un papel fundamental como factores de riesgo o de protección, según el nivel observado.

En Ecuador Ortiz y Velastegui (2023) utilizaron la Escala de Impulsividad de Barratt (BIS-11C) en 403 estudiantes entre 14 a 18 años (173 hombres y 230 mujeres), determinado que en los adolescentes, la impulsividad motora es la dimensión más predominante. Aunque esta investigación fue realizada en una población adolescente, su inclusión en el presente estudio resulta pertinente, porque permite observar cómo la impulsividad, se manifiestan desde edades tempranas (Hasking & Claes, 2020). Esto aporta una base para comprender la continuidad y posible evolución de estos rasgos hacia etapas posteriores. Además, al utilizar el mismo instrumento (BIS-11), se facilita la comparación estructural de las dimensiones evaluadas.

En 2024, un estudio desarrollado en la ciudad de Ambato evaluó a 98 transportistas urbanos de cuatro cooperativas y se registró un total de los evaluados en torno a los niveles de asertividad, el 68% tiene baja asertividad, el 27% tiene una puntuación de asertividad promedio y el 5% se identifica con alta asertividad (Zamora & Lara, 2024).

En definitiva, el presente estudio pretende evaluar la relación entre impulsividad y asertividad. Como objetivos específicos se han formulado tres: valorar el nivel de asertividad, comparar las medias de puntuación de las dimensiones de impulsividad y comparar las medias de puntuación de impulsividad según el sexo en estudiantes de conducción.

MATERIALES Y MÉTODOS

Diseño

El estudio se desarrolló mediante un diseño no experimental; tendrá un nivel descriptivo con alcance correlacional y un corte transversal (Manterola et al., 2019).

Participantes

Los participantes de la investigación son estudiantes de una escuela de capacitación de conductores profesionales de la ciudad de Ambato, Ecuador. La muestra inicial estuvo conformada por 170 estudiantes, de los cuales se excluyeron 5 (3%) porque no firmaron el consentimiento. La muestra final de participantes fue de 164, con una tasa de respuesta válida del 97%.

La media de edad de los participantes fue de 24.9 con un rango de 18 a 60 años. La muestra estuvo conformada en su mayor parte por hombres: 114 (69,1%) y en cuanto a mujeres, fueron 51 (30,9%) las participantes.

Se utilizó un tipo de muestreo no probabilístico por conveniencia, eligiendo a los participantes que resultaban más accesibles y dispuestos dentro del grupo poblacional definido (Hernández et al., 2016), tomando en cuenta su disponibilidad y el cumplimiento de los criterios establecidos para el estudio.

Instrumentos

Se utilizaron dos instrumentos; el primero es la Escala de Impulsividad de Barratt (BIS-11), desarrollada por Patton et al. (1995), que fue diseñado para medir el nivel de impulsividad. En el presente estudio se empleó la versión adaptada al español por Oquendo et al. (2001), la cual reporta una alta consistencia interna, con un alfa de Cronbach de 0.81. Esta escala está compuesta por 30 ítems que se responden en una escala tipo Likert de cuatro puntos: 0 raramente o nunca, 1 ocasionalmente, 3 a menudo y 4 siempre o casi siempre. Según la puntuación total obtenida, la impulsividad se clasifica en tres niveles: baja (0–51), media (52–71) y alta (72–120).

Para medir asertividad se utilizó la Escala de Asertividad de Rathus (RAS), creada por Spencer A. Rathus en 1973. El reactivo muestra una consistencia interna alta, con un alfa de Cronbach de 0,84. El instrumento consta de 30 ítems que se responden utilizando una escala

Likert de 6 opciones: +3 Muy característico de mí, muy descriptivo; +2 Bastante característico de mí, bastante descriptivo; +1 Algo característico de mí, algo descriptivo; -1 Algo raro en mí, poco descriptivo; -2 Bastante raro en mí, muy poco descriptivo; y -3 Muy raro en mí, nada descriptivo. El puntaje total obtenido tiene un rango que va de -90 a +90. Es fundamental señalar que 17 de los ítems deben puntuarse de manera inversa, es decir, cambiando el signo asignado por el evaluado.

Adicionalmente, se aplicó una ficha sociodemográfica que permitirá recolectar información relevante como el sexo, edad, estado civil, el tipo de licencia (“C”, “D”, “E” convalidada y “E” regular) y el nivel de escolaridad de los participantes.

Procedimiento

La presente investigación, centrada en el estudio de impulsividad y asertividad en estudiantes de conducción, contó con la aprobación del Comité de Ética de la Investigación en Seres Humanos (CEISH-UTA). Además, se obtuvo el respaldo del director de la Unidad de Gestión Académica de Salud y Bienestar del Instituto, quien autorizó formalmente la recolección de datos de los participantes. Únicamente formaron parte del estudio aquellos estudiantes que aceptaron participar voluntariamente mediante la firma del consentimiento informado y completaron los instrumentos aplicados.

Una vez obtenidos los permisos institucionales, se digitalizó los cuestionarios mediante la plataforma Google Forms y por medio de un enlace se proporcionó los cuestionarios a los estudiantes durante sus clases virtuales. Al final se analizaron únicamente las respuestas completas y válidas.

Análisis Estadístico

Los datos fueron analizados utilizando el software estadístico Jamovi 2.6.26 para el procesamiento de resultados. La normalidad de los datos se verificó a través de la prueba de Shapiro-Wilk, con un nivel de confianza del 95%. La comparación de grupos con distribución no normal se llevó a cabo mediante la prueba U de Mann-Whitney. Dado que la variable impulsividad presentó distribución normal y la variable asertividad no, se optó por utilizar el coeficiente de correlación de Spearman, al ser el método más adecuado para analizar la relación entre variables que no comparten el mismo tipo de distribución.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

En la tabla 1 se presentan las medias de puntuación de las dimensiones de impulsividad.

Tabla 1
Descriptivas de impulsividad

	N	Media	Mediana	DE
Impulsividad Cognitiva	164	18.4	19.0	2.81
Impulsividad Motora	164	21.5	21.0	4.64
Impulsividad no planeada	164	24.6	24.0	4.19

Nota. DE Desviación Estándar

En cuanto a la impulsividad cognitiva, se observa el predominio de la impulsividad no planeada con una media de 24.6 y una dispersión moderada (DE = 4.19); mientras que la impulsividad motora presentó valores de media = 21.5 (DE = 4.64) Finalmente, la impulsividad cognitiva mostró una media de 18.4 con una dispersión moderada (DE = 2.81).

El resultado de la variable asertividad se detalla cualitativamente en la Tabla 2.

Tabla 2
Nivel de asertividad

Nivel de asertividad	Frecuencias	% del Total	% Acumulado
Asertividad confrontativa	92	56.1 %	56.1 %
Inasertivo	35	21.3 %	77.4 %
Muy asertivo	8	4.9 %	82.3 %
Definitivamente asertivo	2	1.2 %	83.5 %
Asertivo	12	7.3 %	90.9 %
Muy inasertivo	15	9.1 %	100.0 %
Definitivamente inasertivo	0	0%	100.0 %

De acuerdo con la tabla 2, se mostró prevalencia en el nivel de asertividad confrontativa (56.1%), seguido por el nivel inasertivo (21.3%). Los niveles con menor frecuencia son los muy inasertivos (9.1%), asertivos (7.3%), muy asertivos (4.9%) y definitivamente asertivos (1.2%).

El objetivo de la tabla 3 es comparar las medias de puntuación de impulsividad entre hombres y mujeres.

Tabla 3
Descriptivas de las dimensiones de impulsividad según el sexo

	Sexo	N	Media
Impulsividad Cognitiva	Hombre	113	18.2
	Mujer	51	18.7
Impulsividad Motora	Hombre	113	21.3
	Mujer	51	22.1
Impulsividad no planeada	Hombre	113	24.5
	Mujer	51	24.8

	Sexo	N	Media	
			Estadístico	P
Impulsividad Cognitiva	U de Mann-Whitney	2592		0.300
Impulsividad Motora	U de Mann-Whitney	2592		0.302
Impulsividad no planeada	U de Mann-Whitney	2802		0.778
Nota. $H_a \mu \text{ Hombre} \neq \mu \text{ Mujer}$				

En la tabla 3 debido a que los datos no cumplían con los supuestos de normalidad requeridos para una prueba t de muestras independientes se aplicó la prueba no paramétrica U de Mann-Whitney con un nivel de confianza del 95%. Los resultados no revelaron diferencias significativas entre ambos grupos hombre ($M=113$) y mujeres ($M=51$) en impulsividad cognitiva ($U = 2592$, $p = .300$), motora ($U = 2592$, $p = .302$) ni no planeada ($U = 2802$, $p = .778$).

La Tabla 4 se presenta los resultados de la correlación no paramétrica de Spearman, aplicada tras verificar previamente los supuestos de normalidad y homogeneidad.

Tabla 4
Matriz de Correlaciones

		Nivel de asertividad	
Nivel de asertividad	Rho de Spearman	—	
	valor p	—	
Impulsividad Cognitiva	Rho de Spearman	-0.017	
	valor p	0.828	
Impulsividad Motora	Rho de Spearman	-0.177	*
	valor p	0.023	
Impulsividad no planeada	Rho de Spearman	-0.181	*
	valor p	0.020	
Nota. * $p < .05$, ** $p < .01$, *** $p < .001$			

Los resultados de la tabla 4 mostraron los análisis observados, con un 95% de confianza la existencia de correlaciones negativas y estadísticamente significativas muy bajas entre el nivel de asertividad y dos dimensiones de la impulsividad: impulsividad motora ($Rho = -0.177$, $p = .023$) e impulsividad no planeada ($Rho = -0.181$, $p = .020$).

DISCUSIÓN

Los resultados demostraron una correlación negativa muy baja entre asertividad y las dimensiones de impulsividad motora y no planeada, lo que indica que los participantes con menores niveles de impulsividad tienden a mostrar mayores niveles de asertividad, corroborando así la teoría sobre la asertividad, señalando que esta puede actuar como un factor regulador del

comportamiento impulsivo. Este resultado coincide con la investigación de Behar & Pomareda (2021), que también reportaron una correlación negativa y estadísticamente significativa entre las variables asertividad e impulsividad, pero en las dimensiones de impulsividad cognitiva e impulsividad motora. Estas diferencias entre las dimensiones predominantes podrían atribuirse a la variación de características sociodemográficas de las muestras, lo cual influye directamente en la manera en que la impulsividad y la asertividad se manifiestan.

Con respecto a las medias de puntuación de las dimensiones de impulsividad, se identificó que la media más predominante pertenece a la impulsividad no planeada con un valor de 24.6, seguida de la impulsividad motora con una media de 21.5, lo que se deduce a una prevalencia de conductas impulsivas que podrían estar interfiriendo en el manejo de situaciones que requieren de control y toma de decisiones. Estos datos son similares al estudio realizado por Paz et al. (2020), se utilizó la misma escala para medir impulsividad BIS-11 en 381 sujetos, como resultado la dimensión más prevalente fue la de impulsividad motora con un valor de 23.34, seguida de la impulsividad no planeada con una puntuación media de 22.72. Estas diferencias podrían deberse a las particularidades del entorno evaluado, es decir, en el ámbito de la conducción es necesaria la práctica de maniobras que requieren una toma de decisiones rápidas, control motor preciso y capacidad de anticipación para prevenir posibles accidentes de tránsito por causa de la impericia e imprudencia de los conductores. Datos que, según el INEC, son la principal causa de muerte en Ecuador (INEC, 2025).

Así también, Ortiz & Velastegui (2023) investigaron la impulsividad en 403 adolescentes y se identificó que la media más alta fue en impulsividad motora con una puntuación de 28.6, seguida de impulsividad no planeada con una media de 25.2 puntos. Estos resultados reflejan una predisposición en los jóvenes a actuar sin pensar, responder de forma apresurada y presentar dificultades para anticipar las consecuencias de sus actos. Lo que sugiere que los rasgos impulsivos se desarrollan desde edades tempranas (Hasking & Claes, 2020), y que a futuro en contextos de riesgo, como la conducción, una baja autorregulación puede comprometer tanto la seguridad personal como la de los demás.

En cuanto a la asertividad, se encontró que la mayoría de los estudiantes presentaron una asertividad confrontativa (56.1%), resultados similares con la investigación de Aragón & Perdomo, (2024), quienes evaluaron en 170 estudiantes mediante el RAS, y se evidencia también una tendencia hacia la asertividad confrontativa. En contraste con estos hallazgos, se asume que los estudiantes aún están desarrollando mecanismos para alcanzar un equilibrio en su forma de comunicarse con los demás, situación que de no tomarse en cuenta a largo plazo podría generar dificultades en la gestión de conflictos.

A diferencia de nuestros resultados, un estudio realizado por Zamora & Lara (2024), en 98 transportistas con la primera subprueba enfocada en grado de incomodidad (GI) del Inventario de Asertividad de Gambrill y Richey (1975), se halló que el 68% tiene baja asertividad, el 27%

tiene una puntuación de asertividad promedio y el 5% se identifica con alta asertividad. Esta variación podría deberse al tipo de demandas emocionales o contextuales que enfrenta cada grupo; por una parte, están los estudiantes en formación y, por otra, los transportistas en ejercicio, donde factores como el estrés, la presión del trabajo y la rutina pueden influir en sus niveles de asertividad. Sin embargo, los resultados de este estudio no son totalmente comparables con el nuestro, ya que no se utilizó el mismo instrumento para medir asertividad.

En cuanto, a la comparación de las medias de impulsividad según el sexo, se determinó que no existen diferencias significativas entre hombres y mujeres, esto demuestra que el sexo en los estudiantes participantes no es un factor determinante entre los grupos. Este análisis coincide con la investigación de Bonilla & Guadalupe (2025), concluyendo que no se hallaron diferencias relevantes entre ambos grupos, es decir, pertenecer a alguno de estos grupos no es un factor determinante para el desarrollo de la impulsividad. Abdel Hadi et al. (2023), también señalaron no encontrar diferencias significativas entre los estudiantes en ninguna de las dimensiones de impulsividad según el sexo. Esto sugiere que en este contexto tanto hombres como mujeres presentan patrones similares en esta variable, por lo que el sexo no se posiciona como un factor determinante en el desarrollo de conductas impulsivas.

Por el contrario, según los hallazgos obtenidos por Brenlla & Fernández (2020), su investigación si encontró diferencias significativas en los niveles de impulsividad según el sexo, los hombres obtuvieron puntajes más altos en la dimensión —Búsqueda de sensaciones del test de impulsividad ($M_v = 17,33$) en comparación con las mujeres ($M_m = 14,66$), siendo esta diferencia estadísticamente significativa ($t(117) = -3,32$; $p < .01$), además se hizo una comparación entre conductores sin titulación universitaria o terciaria y se obtuvieron puntajes más altos en esta dimensión ($M = 17,13$; $DE = 4,05$) respecto a quienes sí contaban con titulación ($M = 15,08$; $DE = 4,35$), con una diferencia significativa ($t(117) = 3,01$; $p < .05$). Esta diferencia puede deberse al perfil de los participantes: en nuestro caso, se trata de estudiantes en formación, posiblemente más homogéneos en términos de edad, experiencias y entorno educativo, lo cual podría minimizar las diferencias individuales.

Limitaciones

La principal limitación de la investigación deduce que la muestra fue compuesta únicamente por estudiantes de una escuela de capacitación de choferes profesionales, lo que limita generalizar los resultados con una población más amplia. Otra limitación es el uso de medidas de auto-aplicación para medir las variables, las cuales pueden estar sujetas a sesgos de deseabilidad social.

Se recomienda que para futuras investigaciones se centren en un enfoque longitudinal que permita comprender la evolución de la impulsividad y la asertividad a lo largo plazo, además de comparar los niveles de impulsividad con diferentes datos sociodemográficos, es decir, según el estado civil y el nivel educativo.

CONCLUSIONES

Este estudio aporta información novedosa al enfocarse específicamente en estudiantes de conducción, donde estas variables podrían tener un impacto relevante en la seguridad y el comportamiento vial, asociados a conductas impulsivas al conducir, como tomar decisiones apresuradas, reaccionar sin pensar o sobrevalorar las habilidades al volante.

El nivel de asertividad se concentra principalmente en rangos bajos y medios, lo cual no son resultados que actualmente no ocasionan conflicto, pero que a futuro de no considerarlas podría representar una limitación al momento de enfrentarse a situaciones conflictivas. Esta característica podría influir en la forma en que los futuros conductores gestionan su comunicación y sus reacciones frente a otros usuarios de la vía.

Al comparar los niveles de impulsividad según el sexo, se evidenció que los varones presentan puntuaciones más altas en algunas dimensiones, particularmente en la impulsividad motora, es importante mencionar que la diferencia no fue estadísticamente significativa, pero para futuras investigaciones se debería tomar en cuenta.

En conclusión, se enfatiza la importancia a estas habilidades en la formación de los futuros conductores contribuiría a una mayor conciencia y responsabilidad vial, lo cual es relevante tanto para la formación educativa como para las políticas de seguridad vial vigentes.

REFERENCIAS

- Abdel Hadi, S., Gharaibeh, M., & Alghazo, E. (2023). Impulsiveness among Undergraduates from the United Arab Emirates and Jordan: Role of Socio-demographic Variables. *Health Psychology Research*, 11, 81045. <https://doi.org/10.52965/001c.81045>
- Aragón, S. C. G., & Perdomo, A. A. G. (2024). Habilidades para la vida y percepción de riesgo en estudiantes universitarios de ciencias de la salud. *Revista Repertorio de Medicina y Cirugía*, 33(1), Article 1. <https://doi.org/10.31260/RepertMedCir.01217372.1264>
- Barratt, E. E. (1959). Anxiety and impulsiveness related to psychomotor efficiency. *Perceptual and Motor Skills*, 9(2), 191-198. <https://doi.org/10.2466/PMS.9.3.191-198>
- Behar, & Pomareda. (2021). Impulsivity and assertiveness in eating disordered women. *Revista chilena de neuro-psiquiatría*, 59(2), 102-112. <https://doi.org/10.4067/s0717-92272021000200102>
- Bonilla, B. S. G., & Guadalupe, G. A. P. (2025). Síndrome de Burnout e impulsividad en el personal militar ecuatorianos encargado de los centros de privación de libertad. *Arandu UTIC*, 12(1), Article 1. <https://doi.org/10.69639/arandu.v12i1.856>
- Brenlla, M. E., & Fernández, R. G. (2020). Impulsividad y autoeficacia en conductores de automóviles de Buenos Aires. *ACADEMO Revista de Investigación en Ciencias Sociales y Humanidades*, 7(2), 148-156. <https://doi.org/10.30545/academo.2020.jul-dic.5>
- Buela-Casal, G., Riaño-Hernández, D., & Riquelme, A. G. (2015). Conceptualización y Evaluación de la Impulsividad en Adolescentes: Una Revisión Sistemática. *Universitas Psychologica*, 14(3), Article 3. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.upsy14-3.ceia>
- Cueva, M. R. C., Hernández, Y. L. D., & Regalado, Ó. L. (2021). Comunicación asertiva en el contexto educativo: Revisión sistemática. *Revista Boletín Redipe*, 10(4), Article 4. <https://doi.org/10.36260/rbr.v10i4.1274>
- Dahlen, E. R., Martin, R. C., Ragan, K., & Kuhlman, M. M. (2005). Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Accident Analysis & Prevention*, 37(2), 341-348. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2004.10.006>
- INEC. (2025). *Estadística de transporte*. Powerbi.com. <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoZGE3ODRlNzQtNmUxNi00MWMYLWFiYTQtZjc0MDQ2YTBlODVklwiidCI6ImYxNThhMmU4LWNhZWMTNDQwNi0iMGFiLWY1ZTI1OWJkYTEyYXN0IiwiaWQiOiJ0IiwiaWF0Ijoi1688124800000>
- González, B., & Gómez, J. A. (2010). Conductores infractores, ¿Un perfil de conducta desviada?: Análisis de las diferencias y similitudes con una muestra de conductores de la población general. *Revista Española de Investigación Criminológica*, 8, 1-19. <https://doi.org/10.46381/reic.v8i0.56>

- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2016). Metodología de la investigación. 6ta Edición
Sampieri. Soriano, RR (1991). Guía para realizar investigaciones sociales. Plaza y
Valdés, 150-155.
- La Hora. (2024, abril 9). *Exceso de velocidad, principal causa de accidentes en Ambato*.
<https://www.lahora.com.ec/tungurahua/destacado-tungurahua/exceso-velocidad-principal-causa-accidentes-ambato/>
- López de Cózar, E., Plá, F., Martínez, C., Miñana, C., & Rocati, B. (2008). Diseño y validación
de una escala para la medición de la conducta prosocial-antisocial en el ámbito vital y en
el tráfico. *Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial. Universidad de Valencia*
- Hasking, P., & Claes, L. (2020). Transdiagnostic mechanisms involved in nonsuicidal self-
injury, risky drinking and disordered eating: Impulsivity, emotion regulation and
alexithymia. *Journal of American College Health*, 68(6), 603-609.
<https://doi.org/10.1080/07448481.2019.1583661>
- Manterola, C., Quiroz, G., Salazar, P., & García, N. (2019). Metodología de los tipos y diseños
de estudio más frecuentemente utilizados en investigación clínica. *Revista Médica
Clínica Las Condes*, 30(1), 36-49. <https://doi.org/10.1016/j.rmcl.2018.11.005>
- Moeller, F. G., Barratt, E. S., Dougherty, D. M., Schmitz, J. M., & Swann, A. C. (2001).
Psychiatric aspects of impulsivity. *The American Journal of Psychiatry*, 158(11), 1783-
1793. <https://doi.org/10.1176/appi.ajp.158.11.1783>
- OMS. (2014). *La salud mental de los adolescentes*. <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/adolescent-mental-health>
- OMS. (2023). Traumatismos causados por el tránsito. Who.int; World Health Organization:
WHO. <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- Oquendo, M. A., Baca-García, E., Graver, R., & Morales, M. (2001). Ficha técnica del
instrumento. Cibersam.es. <https://bi.cibersam.es/busqueda-de-instrumentos/ficha?Id=128c>
- Organización Panamericana de la salud. (2013). *Los accidentes de tránsito son la primera causa
mundial de muerte entre jóvenes de 15 a 29 años*. <https://www.paho.org/es/noticias/14-3-2013-accidentes-transito-son-primera-causa-mundial-muerte-entre-jovenes-15-29-anos>
- Rathus, S. A. (1973). A 30-item schedule for assessing assertive behavior. *Behavior Therapy*,
4(3), 398-406. [https://doi.org/10.1016/S0005-7894\(73\)80120-0](https://doi.org/10.1016/S0005-7894(73)80120-0)
- Ortiz, D. J., & Velastegui, D. C. (2023). Dependencia a videojuegos y su relación con la
impulsividad en estudiantes: Video game dependence and its relationship with
impulsivity in students. *LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y
Humanidades*, 4(1), Article 1. <https://doi.org/10.56712/latam.v4i1.330>

- Patton, J. H., Stanford, M. S., & Barratt, E. S. (1995). Factor structure of the Barratt impulsiveness scale. *Journal of Clinical Psychology*, 51(6), 768-774. [https://doi.org/10.1002/1097-4679\(199511\)51:6<768::aid-jclp2270510607>3.0.co;2-1](https://doi.org/10.1002/1097-4679(199511)51:6<768::aid-jclp2270510607>3.0.co;2-1)
- Rueda, F. J. M., Pinto, L. P., & Ávila-Batista, A. C. (2016). IMPULSIVIDAD Y FACETAS DE LA PERSONALIDAD: RELACIÓN ENTRE INSTRUMENTOS DE MEDIDA. *Ciencias Psicológicas*, 10(1), 7-16.
- Shalev, I., & Sulkowski, M. L. (2009). Relations between distinct aspects of self-regulation to symptoms of impulsivity and compulsivity. *Personality and Individual Differences*, 47(2), 84-88. <https://doi.org/10.1016/j.paid.2009.02.002>
- Yang, H., Zhou, X., Xie, L., & Sun, J. (2023). The effect of emotion regulation on emotional eating among undergraduate students in China: The chain mediating role of impulsivity and depressive symptoms. *PLOS ONE*, 18(6), e0280701. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0280701>
- Zamora, E. N., & Lara, C. M. L. (2024). Afrontamiento de estrés y asertividad en transportistas urbanos. *Prometeo Conocimiento Científico*, 4(1), Article 1. <https://doi.org/10.55204/pcc.v4i1.e73>