

 <p>ESCOLA DE CIÊNCIAS DA SAÚDE E DA VIDA</p>	<p>PSICO</p> <p>Psico, Porto Alegre, v. 53, n. 1, p. 1-10, jan.-dez. 2022 e-ISSN: 1980-8623 ISSN-L: 0103-5371</p>
<p> http://dx.doi.org/10.15448/1980-8623.2022.1.37260</p>	

SEÇÃO: ARTIGO

Estilos parentais, impulsividade e comportamento de jovens universitários condutores

Parenting styles, impulsivity and behavior of young university drivers

Estilos parentales, impulsividad y comportamientos de jóvenes conductores universitarios

Josiane Regina Krupiniski¹

orcid.org/0000-0003-3361-8993
josiane.krupiniski@gmail.com

Paula Inez Cunha Gomide¹

orcid.org/0000-0003-0623-8442
paulainezgomide@gmail.com

Recebido em: 2 mar. 2020.

Aprovado em: 23 mar. 2021.

Aprovado em: 5 set. 2022.

Resumo: Devido à alta taxa de jovens envolvidos em acidentes de trânsito, o objetivo deste estudo foi avaliar as relações entre estilos parentais, impulsividade e comportamentos de direção em uma amostra de 292 jovens adultos. Os dados foram coletados por meio do Inventário de Estilos Parentais, do Questionário do Comportamento do motorista e da Escala de Impulsividade de Barrat. Os resultados mostraram uma correlação negativa ($p < 0,01$) entre estilos maternos positivos com o comportamento de risco no trânsito e uma correlação positiva ($p < 0,01$) entre impulsividade e comportamento de risco, de forma que o baixo controle inibitório apresentou interação com práticas parentais negativas e associação significativa ($p = 0,04$) com erros, lapsos e violações no trânsito. Os modelos de regressão linear múltipla apontaram que os estilos parentais e a impulsividade são preditores do comportamento de risco do motorista.

Palavras-chave: jovem condutor, práticas parentais, impulsividade

Abstract: Due to the high rate of young adults involved in traffic accidents, the aim of this study was to evaluate the relations among parenting styles, impulsiveness and driving behaviour in a sample of 292 young adults. Data was collected using the Parenting Style Inventory, the Driver Behaviour Questionnaire and the Barratt Impulsiveness Scale. The results showed a negative correlation ($p < 0.01$) between positive maternal styles with traffic risk behaviour and a positive correlation ($p < 0.01$) between impulsiveness and risk behaviour, with low inhibitory control showing interaction with negative parenting practices and statistically significant association ($p = 0.04$) with errors, lapses and traffic violations. Multiple linear regression models indicate that parenting styles and impulsivity are predictors of risk behaviour in drivers.

Keywords: young conductor, parental practices, impulsivity

Resumen: Debido a la alta tasa de jóvenes involucrados en accidentes de tránsito, el objetivo de este estudio fue evaluar las relaciones entre los estilos parentales, impulsividad y comportamientos de dirección en una muestra de 292 adultos jóvenes adultos. Los datos se recopilaron a través del Inventario de Estilos Parentales, Cuestionario de Comportamiento del Conductor y Escala de Impulsividad de Barrat. Los resultados presentaron una correlación negativa ($p < 0.01$) entre estilos maternos positivos con el comportamiento de riesgo en el tránsito y una correlación positiva ($p < 0.01$) entre impulsividad y comportamiento de riesgo, de forma que el bajo control inhibitorio presentó interacción con prácticas parentales negativas y asociación significativa ($p = 0.04$) con errores, lapsos y violaciones de tránsito. Los modelos de regresión lineal múltipla apuntaron que los estilos parentales y la impulsividad son predictores del comportamiento de riesgo del conductor.

Palabras clave: joven conductor, prácticas parentales, impulsividad



Artigo está licenciado sob forma de uma licença
[Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

¹ Universidade Tuiuti do Paraná (UTP), Curitiba, PR, Brasil.

A violência no trânsito se constitui em uma das principais causas de vítimas fatais e morbidades no mundo. No Brasil, o custo dos acidentes de trânsito no período de 2007 a 2018 foi de R\$ 1,584 trilhão, contabilizando 479.857 mortes neste mesmo período (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada [IPEA], 2020). O país ocupa o 3º lugar em número de mortes ocorridas devido a esta causa, atrás somente de Índia e China; sendo, portanto, as lesões causadas nestes acidentes a principal causa de mortalidade em crianças e jovens de 5 a 29 anos (World Health Organization [WHO], 2018).

De acordo com o Observatório Nacional de Segurança Viária (2015), os acidentes de trânsito são motivados por fatores como veículo, a via em que este veículo trafega e o indivíduo que conduz este veículo. Estes fatores estão relacionados, no entanto, ao "fator humano", que é considerado elemento-chave na condução e responsável por 90% das causas dos eventos danosos no trânsito; sendo situações em sua maioria evitáveis quando adotado comportamento seguro do motorista (Hoffmann, 2005; Rozestraten, 1988; WHO, 2018). Torquato (2011) define que "são os comportamentos e processos psicológicos dos usuários nas vias de trânsito a principal origem de um acidente" (p. 16). Entre os comportamentos que contribuem para acidentes estão os erros e as violações, esta última categoria está relacionada às infrações de trânsito (Reason et al., 1990).

A política de licenciamento, a educação para o trânsito e a monitoria parental são os principais fatores de proteção para acidentes com jovens condutores (Ramirez et al., 2012; Simons-Morton & Ouimet, 2006). A política de permitir o licenciamento progressivo, com restrições (não permissão para o jovem motorista dirigir à noite e zero conteúdo alcoólico no sangue) tem mostrado ser efetiva para reduzir acidentes em diversos países como Canadá, USA, Austrália, Nova Zelândia, entre outros. Em Israel, durante os dois primeiros anos da licença, é restrito ao novo condutor dirigir com mais de dois passageiros e, um deles, deve ser necessariamente um motorista experiente, além de ser obrigado a estar com zero conteúdo

de álcool no sangue (Taubman-Ben-Ari et al., 2017). Ensinar adolescentes sobre as regras do trânsito e a conduzir um veículo são habilidades fundamentais para a capacitação do jovem motorista, muito embora não sejam suficientes para a redução de acidentes (Shimshoni et al., 2015; Taubman-Ben-Ari, 2016).

Pesquisas ligam aspectos do monitoramento parental à prevenção de comportamento de risco no trânsito de jovens condutores (Buckley et al., 2018; Simons-Morton et al., 2002; Taubman-Ben-Ari & Katz-Ben-Ami, 2012, 2013) e indicam que estilos parentais democráticos e comprometidos estão relacionados a dirigir com segurança. A aprendizagem informal de condução veicular é algo comum no ambiente familiar. Pais ensinam os filhos a dirigir, apresentam modelos para evitar comportamento de risco ou, por outro lado, fornecem modelos de transgressão às normas de trânsito (Bianchi & Summala, 2004; Bingham et al., 2015; Carpentier et al., 2014; Ramirez et al., 2012). Indivíduos que se comportam de forma arriscada no trânsito sem repreensão e reproduzem o comportamento irresponsável no trânsito de seus pais (altos índices de busca de sensações, ansiedade e agressividade) são condutores de risco. Altos índices de impulsividade do jovem condutor estão associados ao descomprometimento parental com modelos cuidadosos no trânsito (Gil et al., 2016). Em contraste, jovens que respeitam a opinião de seus amigos e familiares, dirigem de maneira mais cuidadosa (Scott-Parker et al., 2015). A coesão, relação harmônica entre pais e filhos e clima familiar positivo, estão positivamente relacionadas ao comportamento prudente do jovem condutor (Lotan & Prato, 2015; Shimshoni et al., 2015; Taubman-Ben-Ari et al., 2016).

Rios et al. (2020) realizaram um estudo de base populacional para identificar os fatores associados ao envolvimento em acidentes de trânsito e encontraram maior chance de acidente de trânsito entre condutores de 15 a 29 anos que já possuíam antecedentes de multas, o que indica comportamento de transgressão às normas. Para Lobanova e Evtiukov (2020), quanto mais acostumadas ao risco as pessoas estão, maior

é o número de violações de segurança que elas cometem; portanto o senso de perigo é relevante para a segurança viária.

Além do envolvimento e da supervisão parental, a qualidade do engajamento é crucial para prever o estilo do jovem condutor (Buckley et al., 2018; Taubman-Ben-Ari et al. 2015). Alguns comportamentos parentais são importantes e podem facilitar ou dificultar a aprendizagem. As informações técnicas da legislação (avisos para curvas, lombadas, ultrapassagem, reduzir a velocidade, manter distância entre os carros etc.) e treinamentos rotineiros, em ruas pouco movimentadas, mediados pela boa comunicação pai-filho, ajudam os aprendizes a desenvolver a consciência de riscos potenciais para si e para os outros e aumentam a promoção de ações protetivas (Bingham et al., 2015; Buckley et al., 2018; Farah et al., 2014; Gil et al., 2016; Taubman – Ben-Ari et al. 2017; Taubman-Ben-Ari et al., 2014). Por outro lado, a expressão de sentimentos ou comportamentos negativos (tensão, raiva, desaprovação, ansiedade, extrema vigilância e crítica) poderão dificultar a aquisição de novas habilidades para o jovem condutor (Taubman-Ben-Ari et al., 2017). As distrações (usar telefones celulares, comer, procurar objetos nos carros, fumar, entre outros) são importantes fatores de risco para acidentes no trânsito (Ramirez et al., 2012). Estas atitudes podem ser aprendidas pela observação dos comportamentos dos pais e ser modelos negativos para o jovem aprendiz (Bingham et al., 2015). Além disso, algumas pesquisas indicam diferença de gênero entre jovens condutores envolvidos em acidentes. Homens apresentam mais erros e violações e, mulheres, mais lapsos (Battiston, 2016; Mognon & Santos, 2017; Reason et al., 1990). Jovens do sexo masculino são mais influenciados pelo modo como o pai dirige do que as mulheres (Bingham et al., 2015) e reagem positivamente à influência dos pais, com alta tendência a superestimar suas habilidades condutoras, quando comparados com mulheres (Farah et al., 2014).

Programas de intervenções para segurança no trânsito têm sido realizados entre jovens mo-

toristas com a finalidade de promover mudança de comportamento e, conseqüentemente, diminuir os acidentes envolvendo esta população. Cutello et al. (2020) encontraram uma melhora no comportamento de dirigir de jovens após terem participado de uma intervenção educacional de segurança viária em que as experiências com acidentes de trânsito eram personalizadas, o potencial de risco e perigo era enfatizado com palestras de equipes que realizam atendimento às vítimas e familiares que perderam entes queridos nesta situação.

Os programas de intervenção visando o aumento da participação dos pais no treinamento de jovens condutores indicam que as menores taxas de infrações para jovens condutores foram encontradas associando-se avaliação, treinamentos e modelos parentais de direção cuidadosa (Buckley et al., 2018; Farah et al., 2014; Taubman – Ben-Ari et al., 2017) e, por outro lado, baixo envolvimento parental e modelos de risco no trânsito foram associados a altos registros de comportamentos de risco no trânsito (Guttman, 2013; Schmidt et al., 2014; Spiller, 2018). Estes treinamentos alteram a forma que os pais lidam com as estratégias de segurança, com o *stress*, e aumentam as chances de os aprendizes apresentarem comportamentos seguros no trânsito (Brookland et al., 2014; Buckley et al., 2018; Farah et al., 2014; Taubman – Ben-Ari, 2016; Taubman – Ben-Ari, et al., 2015).

O objetivo deste estudo foi avaliar a relação entre práticas parentais e impulsividade com comportamento no trânsito em jovens condutores.

Método

Participantes

Participaram da pesquisa 292 estudantes universitários habilitados para dirigir, com idade entre 18 e 29 anos (M = 22,8 e DP = 3,20) oriundos dos cursos de Psicologia, Direito, Medicina Veterinária e Engenharia Civil, de uma Universidade particular do estado do Paraná, independentemente do período, sendo 60,6 % deles do sexo feminino.

Instrumentos

Foram utilizados três instrumentos para a coleta de dados: O Inventário de Estilos Parentais – IEP (Gomide, 2006), versão materna e paterna, o Questionário do Comportamento do Motorista – QCM (Veiga et al., 2009) e a Escala de Impulsividade de Barrat – BIS 11 (Malloy-Diniz et al., 2010).

O IEP investiga a relação das práticas parentais adotadas pela família com comportamentos antissociais, neste caso, comportamentos de risco do jovem condutor (Camargo Junior, 2019; Carvalho & Gomide, 2005). Os estudos mostram uma forte relação entre o estilo parental e a maneira que os jovens dirigem. Os pais são modelos de aprendizagem para o jovem condutor (Brookland, et al., 2014; Taubman - Ben-Ari, 2016; Taubman – Ben-Ari et al., 2015). O IEP classifica os resultados, tanto das práticas parentais como do estilo parental, em quatro categorias: (1) Ótimo, (2) Bom, (3) regular, (4) de risco. Esta classificação, baseada no modelo teórico do teste (Gomide, 2006), indica a adequação das práticas parentais e do estilo parental e as possíveis implicações do uso de práticas negativas na educação dos filhos. Resultados classificados como “ótimos e bons” indicam que a maioria das ações parentais estão voltadas para o fortalecimento de habilidades pró-sociais, com ênfase em acompanhamento dos filhos e ensinamento de comportamentos morais; já resultados classificados com “regulares e de risco” indicam a prevalência de práticas parentais negativas que estão associadas ao desenvolvimento de comportamentos antissociais. Em um total de 42 questões em formato Likert de três pontos que variam entre sempre, às vezes e nunca, são duas práticas educativas positivas: monitoria positiva (mães = 0,61; pais = 0,80) e comportamento moral (mães = 0,70; pais = 0,78); e cinco práticas educativas negativas: punição inconsistente (mães = 0,66; pais = 0,76), negligência (mães = 0,73; pais = 0,80), disciplina relaxada (mães = 0,62; pais = 0,74), monitoria negativa (mães = 0,47; pais = 0,62) e abuso físico (mães = 0,82; pais = 0,87). São seis questões referentes a cada prática parental. O IEP tem duas formas: uma quando os pais respondem sobre

as práticas educativas adotadas em relação ao filho e outra quando os filhos respondem sobre as práticas educativas utilizadas pelos seus pais; a versão utilizada neste estudo foi a que os filhos respondiam as práticas educativas de seus pais. O cálculo do IEP é obtido somando as práticas positivas (A+B) subtraindo-se da soma das práticas negativas (C+D+E+F+G), ou seja, $IEP = (A+B) - (C+D+E+F+G)$. Os valores variam de +24 a -60, onde valores positivos indicam a prevalência de práticas parentais positivas, que propiciam o desenvolvimento de comportamento pró-social e, valores negativos, que favorecem o aparecimento de comportamentos antissociais.

O QCM é um questionário de autorrelato, aplicado individual ou coletivamente. A primeira versão deste questionário, denominada Driver Behaviour Questionnaire (DBQ) (Reason et al., 1990) era composta por 50 itens e continham três fatores a serem analisados: erros, lapsos e violações. Segundo os autores, os erros são falhas nas ações, os lapsos são ações não intencionais e, geralmente, não causam acidentes (ambos se referem às características de processamento da informação do indivíduo); já as violações são comportamentos inadequados emitidos de forma intencional, sendo, portanto, o comportamento mais perigoso pois se trata de uma infração deliberada. O DBQ foi traduzido e validado para utilização com a população brasileira por diferentes pesquisadores (Bianchi & Summala, 2002; Veiga et al., 2009). A versão utilizada neste estudo foi adaptada à realidade brasileira e validada por Veiga et al. (2009), com índices de confiabilidade para erros (= 0,80), lapsos (= 0,76) e violações (= 0,76). São 39 questões que investigam o comportamento humano ao dirigir e são respondidas em uma escala do tipo Likert de cinco pontos que variam entre nunca, raramente, às vezes, frequentemente e sempre. A pontuação final é obtida por meio da frequência das respostas, de acordo com cada fator, divididos em erros, lapsos e violações. Publicações recentes mostraram o uso do Questionário do Comportamento do Motorista - QCM (Veiga et al., 2009) para investigar comportamento de motorista (Battiston, 2016;

Jesuino & Rueda, 2017; Mognon & Santos, 2017).

Barrat Impulsiveness Scale (BIS) é um instrumento elaborado por Barrat (1959) para a avaliação da impulsividade e há décadas tem sido amplamente utilizado tanto para pesquisas como para demandas clínicas. A evidência de validade da escala foi verificada por diferentes estudos (Malloy-Diniz et al., 2010; Patton, 1995) e, atualmente, encontra-se na décima primeira versão. Altos índices de impulsividade do jovem condutor estão associados ao descomprometimento parental com modelos cuidadosos no trânsito (Gil et al., 2016). Estudos em que a escala de impulsividade de Barrat (BIS-11) foi utilizada, indicaram evidências de uma relação entre baixo controle de impulsos com direção de risco em jovens condutores (Assi, 2018; Hatfield et al., 2017; Smorti & Guarnieri, 2016). A Escala de Impulsividade de Barrat – BIS 11 é composta por 30 itens referentes às manifestações de impulsividade e é respondida pelo próprio participante de forma que ele classifica seus comportamentos em uma escala do tipo Likert de quatro pontos (raramente ou nunca; de vez em quando; com frequência e quase sempre/sempre). A pontuação da escala varia de 30 a 120 pontos, sendo que altos escores indicam a presença de comportamentos impulsivos. Foi utilizada a versão traduzida e adaptada por Malloy-Diniz et al. (2010) que possui dois fatores: controle inibitório ($r = 0,79$) e falta de planejamento ($r = 0,61$). Foram encontradas relações significativas entre a impulsividade e o QCM (Veiga et al., 2009).

Procedimentos

O projeto foi aprovado pelo Comitê de Ética da IES (CAAE 69405017.2.0000.8040). Os pesquisadores combinaram com coordenadores de curso horário e dia para coleta de dados, que foi coletiva e em sala de aula. O objetivo do estudo foi explicado e os que concordaram em participar, assinaram o Termo de Consentimento

Livre e Esclarecido (TCLE). O tempo necessário para o preenchimento dos instrumentos foi de aproximadamente 50 minutos.

Análise de dados

Os dados foram analisados por meio do Programa estatístico SPSS 23.0. O teste Kolmogorov-Smirnov foi aplicado para verificação da normalidade da amostra. Comparou-se as práticas parentais maternas com as paternas (Wilcoxon). Os resultados do QCM foram comparados entre os gêneros a partir de um Mann-Whitney para amostras independentes. Foram realizadas correlações entre os escores do IEP, o QCM e a Escala de Impulsividade – BIS-11 e realizadas regressões utilizando o escore total e o escore dos fatores do QCM como variáveis dependentes e dados sociodemográficos e os escores totais do IEP e do BIS-11, bem como seus fatores como variáveis independentes. Todos os níveis de significância adotados foram de 0,05.

Resultados

O teste de normalidade da amostra (Kolmogorov-Smirnov) rejeitou H_0 para as principais variáveis (erros K-S = 0,163; $p = \leq 0,001$; lapsos K-S = 0,068; $p = 0,002$; violações K-S = 0,106; $p = \leq 0,001$ e QCM Total K-S 0,095; $p \leq 0,001$).

Os universitários responderam ao IEP, versão paterna e materna (Tabela 1). Ambos, pais e mães, foram percebidos pelos filhos com práticas parentais regulares e de risco. Há uma diferença significativa entre o estilo materno e o paterno ($Z = -4,07$; $\leq 0,001$) indicando que, em geral, as práticas parentais paternas foram piores que as maternas, com baixos índices de monitoria positiva e comportamento moral e altos de negligência. As mães apresentaram índices mais elevados que os pais em disciplina relaxada e monitoria negativa. No entanto, em geral, as práticas parentais, tanto de pais como de mães, foram classificadas como regulares e de risco.

Tabela 1 – Média, desvios padrões e comparações entre práticas parentais maternas e paternas (teste Mann-Whitney)

Práticas Parentais	Maternas n= 308	Paternas n= 269	"Z" (p)
Monitoria Positiva	8,2 (2,71)	6,1 (3,41)	-8,85 ($\leq 0,001$)
Comportamento Moral	7,8 (2,54)	7,2 (3,63)	-3,35 (0,001)
Punição Inconsistente	3,5 (2,28)	3,2 (2,33)	-1,83 (0,068)
Negligência	3,2 (2,67)	4,5 (3,07)	-7,49 ($\leq 0,001$)
Disciplina Relaxada	2,9 (1,83)	2,21 (2,13)	-3,85 ($\leq 0,000$)
Monitoria Negativa	4,5 (2,29)	3,57 (2,48)	-5,01 ($\leq 0,001$)
Abuso Físico	1,3 (2,15)	1,05 (2,46)	-2,40 (0,016)
IEP	0,7 (9,53)	-1,72(10,68)	-4,07 ($\leq 0,001$)

A Tabela 2 mostra as médias e desvios padrões dos comportamentos de erros, lapsos e violações, em função do sexo dos participantes. A comparação por sexo de erros, lapsos e violações

mostrou não haver diferença para erros ($Z = -0,99$; $p = 0,319$) e lapsos ($Z = 0,826$; $p = 0,409$), mas sim para violações ($Z = -2,876$; $p = 0,004$), indicando um maior número de violações cometidas por motoristas do sexo masculino.

Tabela 2 – Médias e desvios padrões dos comportamentos de erros, lapsos e violações obtidas pelo QCM, em função do sexo dos participantes.

QCM	Masculino n=115	Feminino n= 177	Z e p
Erros	8,26 (4,78)	8,25 (4,63)	$Z = -0,99$; $p = 0,319$
Lapsos	10,68 (6,23)	12,28(5,61)	$Z = 0,826$; $p = 0,409$
Violações	13,11 (7,41)	10,77 (7,37)	$Z = -2,876$; $p = 0,004$

Correlações (Spearman) foram realizadas entre o IEP materno, IEP paterno, BIS total e as variáveis do QCM, erros, lapsos e violações (Tabela 3). Os dados mostraram correlações negativas, significativas e moderadas entre as variáveis do IEP paterno e materno para a amostra masculina e as variáveis do QCM (erros, lapsos e violações), com valores de rho acima de 0,30 (ou próxima,

com rho = - 0,28 para IEP paterno e violações), magnitude que indica correlações moderadas segundo Dancey e Reidy (2006). Para a amostra feminina, os dados mostraram correlações significativas, negativas e fracas segundo os critérios de Dancey e Reidy (2006) entre as variáveis do IEP maternos e as variáveis do QCM de erros (rho = -2,64; $p = 0,001$) e lapsos (rho = -0,29; $p < 0,001$).

Tabela 3 – Correlações (Spearman, "rho" e "p") entre o IEP materno, IEP paterno, BIS total e as variáveis do QCM, erros, lapsos e violações em função do sexo dos participantes

Masculino
n=115

Feminino
n= 177

	IEP materno	IEP Paterno	BIS total	IEP materno	IEP Paterno	BIS total
Erros	-.381** ($\leq 0,001$)	-.428** ($\leq 0,001$)	0,449** ($\leq 0,001$)	-.264** (0,001)	-0,125 (0,146)	0,2020** (0,007)
Lapsos	-.361** ($\leq 0,001$)	-.383** ($\leq 0,001$)	,423** ($\leq 0,001$)	-.292** ($\leq 0,001$)	-,095 (0,275)	,270** ($\leq 0,001$)
Violações	-,304** ($\leq 0,001$)	-,282** (0,008)	,445** ($\leq 0,001$)	-,315 (0,015)	-,166 (0,052)	,408** ($\leq 0,001$)

* $p \leq 0,05$; ** $p \leq 0,01$

De maneira geral, quanto maior o índice de IEP Materno e IEP Paterno, menores índices de erros, lapsos e violações para ambos os sexos. Apenas o IEP paterno não se correlacionou com erros e lapsos e, o IEP materno, com violações na amostra feminina. Correlações positivas significativas e moderadas entre a Impulsividade total (BIS Total) e as variáveis do QCM foram obtidas para todas as variáveis do estudo, quanto maior o índice de erros, lapsos e violações, maiores os índices de impulsividade, com especial destaque para as correlações positivas entre os índices de violações femininas e impulsividade e impulsividade na amostra masculina.

A regressão linear (método *backward*) foi calculada para prever o escore total do Comportamento de Risco do Motorista (QCM) baseado no escore total do Inventário de Estilos Parentais (IEP) das mães e pais, o escore total da Escala de Impulsividade de Barrat (BIS-11) e as variáveis de idade e gênero. Considerando o critério da parcimônia, em que um menor número de variáveis preditoras consegue explicar melhor a variável-alvo, a análise resultou em um modelo estatisticamente significativo [$F(4, 196) = 24,09$, $p < 0,01$] com um R^2 de 0,27 com as seguintes variáveis preditoras: escore da BIS ($= 0,379$), escore do IEP do pai ($= -0,121$) e escore do IEP da mãe ($= -0,201$). A baixa variabilidade da amostra em relação à idade ($m = 22,84$; $dp = 3,13$) e a predominância de um dos gêneros (60,2% feminino) talvez possa explicar a baixa carga de predição envolvida com estas variáveis.

Discussão

O monitoramento parental tem sido considerado o principal fator de proteção para o comportamento de risco do jovem condutor. (Buckley et al., 2018; Simons-Morton et al., 2002; Taubman-Ben-Ari & Katz-Ben-Ami, 2012, 2013). O modelo de regressão linear múltipla deste estudo apontou que os estilos parentais e a impulsividade são preditores do comportamento de risco do motorista e encontrou correlações positivas entre erros, lapsos e violações e impulsividade, ou seja, quanto maiores os índices de impulsividade maiores os erros lapsos e violações. A correlação positiva entre impulsividade e comportamento de risco no trânsito foi encontrada em outros estudos (Araújo et al., 2017; Jesuíno & Rueda, 2017; Malloy-Diniz & Rocha, 2009; Mognon & Rueda, 2016; Pasa, 2013).

Pais engajados, que permeiam com afeto a transmissão de instruções e habilidades têm sido associados a filhos com menores taxas de acidentes e infrações no trânsito (Bighman et al., 2015; Buckley et al., 2018; Farah et al., 2014; Gil et al., 2016; Taubman – Ben-Ari et al., 2017; Taubman-Ben-Ari et al., 2014). O estilo parental de pais e mães dos universitários deste estudo foram classificados como regulares e de risco, com práticas parentais paternas piores que as maternas. Os pais apresentaram baixos índices de monitoria positiva e comportamento moral e altos de negligência e as mães índices elevados em disciplina relaxada e monitoria negativa.

Em geral, os estudos mostram diferenças entre homens e mulheres no comportamento no trânsito. Homens apresentam mais erros e violações e,

mulheres, mais lapsos (Battiston, 2016; Mognon & Santos, 2017; Reason et al., 1990). Neste estudo a comparação por sexo de erros, lapsos e violações mostrou não haver diferença para erros e lapsos, mas sim para violações, indicando um maior número de violações cometidas por homens. A adição de gênero no modelo de regressão não mostrou interação significativa com o total de comportamentos de condução utilizando totais das escalas ou seus fatores.

A amostra foi constituída por estudantes universitários de uma instituição privada de ensino superior. A baixa variabilidade da amostra em relação à idade e a predominância de participantes do sexo feminino, em quase 2/3 da amostra, talvez possam explicar a ausência de diferença entre sexos. Estudos futuros, com instrumentos similares, em outros contextos, poderão comparar os resultados aqui obtidos e avaliar se a variável da composição da amostra justifica os resultados.

Os resultados indicaram a importância das práticas parentais como moderadoras de comportamentos de risco de jovens condutores. No Brasil, inexistem cursos para capacitação ou acompanhamento de pais na formação do aprendiz. A sua formação se dá por meio de cursos ofertados por escolas de preparação de motoristas, onde o jovem aprende regras de trânsito e realiza a prática, sob supervisão de instrutores. Modificações na legislação do trânsito brasileira, valorizando a participação dos pais na aprendizagem das habilidades de condução de seus filhos, poderá ter um impacto significativo na redução de acidentes dos jovens condutores.

Referências

- Araújo, M. M., Malloy-Diniz, L. F., & Rocha, F. L. (2009). Impulsividade e acidentes de trânsito. *Revista de Psiquiatria Clínica*, 36(2), 60-68. <https://doi.org/10.1590/S0101-60832009000200004>
- Assi, G. S. (2018). Dangerous driving propensity amongst Indian youth. *Transportation Research Part F*, 56, 444-452. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.05.016>
- Barrat, E. S. (1959). Anxiety and impulsiveness related to psychomotor efficiency. *Perceptual and Motor Skills*, 9, 191-198. <https://doi.org/10.2466/pms.1959.9.3.191>

Battiston, M. (2016). *Percepção de Affordances do ambiente de trânsito e comportamento de risco em motoristas* [Tese de Doutorado, Universidade Federal de Santa Catarina]. <https://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/168311>

Bianchi, A., & Summala, H. (2004). The genetics of driving behavior: Parents' driving style predicts their children's driving style. *Accident Analysis and Prevention*, 36, 655-659. [https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(03\)00087-3](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(03)00087-3)

Bingham, C. R., Zakrajsek, J. S., Almani, F., Shope, J. T., & Sayer, T. B. (2015). Do as I say, not as I do: Distracted driving behavior of teens and their parents. *Journal of Safety Research*, 55, 21-29. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2015.07.007>

Brookland, R., Begg, D., Langley, J., & Ameratunga, S. (2014). Parental influence on adolescent compliance with graduated driver licensing conditions and crashes as a restricted licensed driver: New Zealand drivers study. *Accident Analysis and Prevention*, 69, 30-39. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.06.034>

Buckley, L., Shope, J. T., Zakrajsek, J. S., & Goldstick, J. E. (2018). Design and implementation of a parent guide for coaching teen drivers. *Journal of Safety Research*, 66, 71-79. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2018.06.005>

Camargo Junior, R. B. (2019). *Estilo parental e problemas de comportamento em crianças e adolescentes em Foz do Iguaçu: determinação dos fatores associados* [Dissertação de Mestrado, Universidade Estadual do Oeste do Paraná]. <http://tede.unioeste.br/handle/tede/4465>

Carpentier, A., Brijs, K., Declercq, K., Brijs, T., Daniels, S., & Wets, G. (2014). The effect of family climate on risky driving of young novices: The moderating role of attitude and locus of control. *Accident Analysis and Prevention*, 73, 53-64. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.08.005>

Carvalho, M. C. N., & Gomide, P. I. C. (2005). Práticas educativas parentais em famílias de adolescentes em conflito com a lei. *Estudos de Psicologia (Campinas)*, 22(3), 263-275. <https://doi.org/10.1590/S0103-166X2005000300005>

Cutello, C. A., Hellier, E., Stander, J., & Hanoch, Y. (2020). Evaluating the effectiveness of a young driver-education intervention: Learn2Live *Transportation Research Part F*, 69, 375-384. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2020.02.009>

Dancey, C. P., & Reidy, J. (2006) *Estatística sem matemática para psicologia usando SPSS para Windows*. Artmed

Farah, H., Musicant, O., Shimshoni, Y., Toledo, T., Grimberg, E., Omer, H., & Lotan, T. (2014). Can providing feedback on driving behavior and training on parental vigilant care affect male teen drivers and their parents? *Accident Analysis and Prevention*, 69, 62-70. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.11.005>

Gil, S., Taubman-Ben-Ari, O., & Toledo, T. (2016). A multidimensional intergenerational model of young males' driving styles. *Accident Analysis and Prevention*, 97, 141-145. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2016.09.004>

Gomide, P. I. C. (2006). *Inventário de Estilos Parentais. Modelo Teórico: Manual de aplicação, apuração e interpretação*. Editora Vozes.

Guttman, N. (2013). "My son is reliable": Young drivers' parents' optimism and views on the norms of parental involvement in youth driving. *Journal of Adolescent Research*, 28(2), 241-268. <https://doi.org/10.1177/0743558411435853>

Hatfield, J. Williamson, A., Kehoe, E. J., & Prabhakaran, P. (2017). An examination of the relationship between measures of impulsivity and risky simulated driving amongst young drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 103, 37-43. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2017.03.019>

Hoffmann, M. H. (2005). Comportamento do condutor e fenômenos psicológicos. *Psicologia: Pesquisa & Trânsito*, 1(1), 17-24. <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/ppet/v1n1/v1n1a04>

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA. (2020). *Nota Técnica nº 75 – Impactos Socioeconômicos dos acidentes de transporte no Brasil no período de 2007 a 2018*. https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=36609

Jesuino, A., & Rueda, F. (2017). Evidências de validade para testes de Impulsividade e Atenção no contexto do trânsito. *Revista de Psicologia da IMED*, 9(2), 24-41. <https://doi.org/10.18256/2175-5027.2017.v9i2.1776>

Lobanova, Y., Evtiukov, S. (2020). Role and methods of accident ability diagnosis in ensuring traffic safety. *Transportation Research Procedia*, 50, 363-372. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2020.10.043>

Malloy-Diniz, L. F., Mattos, P., Leite, W. B., Abreu, N., Coutinho, G., Paula, J. J., Tavares, H., Vasconcelos, A. G., & Fuentes, D. (2010). Tradução e adaptação cultural da Barratt Impulsiveness Scale (BIS-11) para aplicação em adultos brasileiros. *Jornal Brasileiro de Psiquiatria*, 59(2), 99-105. <https://doi.org/10.1590/S0047-20852010000200004>

Mognon, J. F., & Santos, A. A. A. (2017). Avaliação do comportamento do motorista, locus de controle e estilos de direção no trânsito. *Temas em Psicologia*, 25(4), 1621-1635. <https://doi.org/10.9788/TP20174-07>

Mognon, J. F., & Rueda, F. J. M. (2016). Avaliação da personalidade no contexto do trânsito: revisão de literatura. *Avaliação Psicológica*, 15, 33-43. <https://doi.org/10.15689/ap.2016.15ee.04>

Observatório Nacional de Segurança Viária. (2015). *90% dos acidentes são causados por falhas humanas*. <https://www.onsv.org.br/90-dos-acidentes-sao-causados-por-falhas-humanas-alerta-observatorio>

Pasa, G. G. (2013). *Impulsividade, busca de sensações e comportamento de risco no trânsito: um estudo comparativo entre condutores infratores e não infratores* [Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Rio Grande do Sul]. <http://hdl.handle.net/10183/78526>

Patton J. H., Stanford M. S., Barratt E. S. (1995). Factor structure of the Barratt impulsiveness scale. *J Clin Psychol.*, 51(6) 768-74. [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)

Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J., & Campbell, K. (1990). Errors and violations on the roads: a real distinction? *Ergonomics*, 33(10-11), 1315-1332. <https://doi.org/10.1080/00140139008925335>

Rozestraten, R. J. A. (1988). *Psicologia do trânsito: Conceitos e processos básicos*. São Paulo: E.P.U.

Ramirez, M., Yang, J., Young, T., Roth, L., Garinger, A., Snetselaar, L., & Peek-Asa, C. (2012). Implementation evaluation of steering teens safe: Engaging parents to deliver a new parent-based teen driving intervention to their teens. *Health Education and Behavior*, 40, 426-434. <https://doi.org/10.1177/1090198112459517>

Rios, P. A. A., Mota, E. L. A., Ferreira, L. N., Cardoso, J. P., Ribeiro, V. M., Souza, B. S. Fatores associados a acidentes de trânsito entre condutores de veículos: achados de um estudo de base populacional. *Ciência & saúde coletiva*, 25(3), 943-955. <https://doi.org/10.1590/1413-81232020253.1192201>

Shimshoni, Y., Farah, H., Lotan, T., Grimberg, E., Ditter, O., Musicant, O., Toledo, T., & Omer, H. (2015). Effects of parental vigilant care and feedback on novice driver risk. *Journal of Adolescence*, 38, 69-80. <https://doi.org/10.1016/j.adolescence.2014.11.002>

Scott-Parker, B., Watson, B., King, M. J., & Hyde, M. K. (2015). "I would have lost the respect of my friends and family if they knew I had bent the road rules": Parents, peers, and the perilous behaviour of young drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 28, 1-13. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2014.10.004>

Simons-Morton, B., Hartos, J. L., & Leaf, W. A. (2002). Promoting parental management of teen driving. *Injury Prevention*, 8, 23-24. https://doi.org/10.1136/ip.8.suppl_2.ii24

Simons-Morton, B. & Ouimet, M. C. (2006). Parent involvement in novice teen driving: a review of the Literature. *Injury Prevention*, 12(Suppl 1): i30-i37. <https://doi.org/10.1136/ip.2006.011569>

Schmidt, S., Morrongiello, B. A., & Colwell, S. R. (2014). Evaluating a model linking assessed parent factors to four domains of youth risky driving. *Accident Analysis and Prevention*, 69, 40-50. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.08.028>

Smorti, M., & Guarnieri, S. (2016). Do aggressive driving and negative emotional driving mediate the link between impulsiveness and risky driving among young Italian drivers? *The journal of social Psychology*, 156(6), 669-673. <https://doi.org/10.1080/00224545.2016.1165169>

Spiller, L. V. (2018). *Aspectos familiares envolvidos na permissão para adolescentes sem CNH dirigirem* [Dissertação de mestrado, Universidade Federal do Paraná]. <https://hdl.handle.net/1884/56004>

Taubman-Ben-Ari, O. (2016). Parents' perceptions of the Family Climate for Road Safety: Associations with parents' self-efficacy and attitudes toward accompanied driving, and teens' driving styles. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 40, 14-22. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2016.04.006>

Taubman- Ben-Ari, O., & Katz-Ben-Ami, L. (2012). The contribution of family climate for road safety and social environment to the reported driving behavior of young drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 47, 1-10. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.01.003>

Taubman- Ben-Ari, O., & Katz-Ben-Ami, L. (2013). Family climate for road safety: A new concept and measure. *Accident Analysis and Prevention*, 54, 1-14. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.02.001>

Taubman-Ben-Ari, O., Musicant, O., Lotan, T., & Farah, H. (2014). The contribution of parents' driving behavior, family climate for road safety, and parent-targeted intervention to young male driving behavior. *Accident Analysis and Prevention*, 72, 296-301. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.07.010>

Taubman-Ben-Ari, O., Kaplan, S., Lotan, T., & Prato, C. G. (2015). Parents' and peers' contribution to risky driving of male teen drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 78, 81-6. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.02.020>

Taubman-Ben-Ari, O., Kaplan, S., Lotan, T., & Prato, C. G. (2016). The combined contribution of personality, family traits, and reckless driving intentions to young men's risky driving: What role does anger play? *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 42, 299-306. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2015.10.025>

Taubman-Ben-Ari, O., Lotan, T., & Prato, C. P. (2017). Young male drivers' risky driving 15 months after licensure – The role of intervention, attitudes towards accompanied driving, and parents' risk. *Transportation Research Part F*, 51, 73-80. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2017.09.005>

Torquato, R. J. (2011). Percepção de risco e comportamento de pedestres. [Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Paraná]. <https://hdl.handle.net/1884/25818>

Veiga, H.M.S., Pasquali, L., & Silva, N.I.A. (2009). Questionário do Comportamento do Motorista – QCM: Adaptação e validação para a validade brasileira. *Avaliação Psicológica*, 8(2), 187-196. http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1677-04712009000200005&lng=pt&tlng=pt

World Health Organization. (2018). *Global status report on road safety*. https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en

Josiane Regina Krupinski

Mestra em Psicologia pela Universidade Tuiuti do Paraná (UTP), em Curitiba, PR, Brasil.

Paula Inez Cunha Gomide

Doutora em Psicologia Experimental pela Universidade de São Paulo (USP), em São Paulo, SP, Brasil. Professora do PPG em Psicologia Forense da Universidade Tuiuti do Paraná (UTP), em Curitiba, PR, Brasil.

Endereço para correspondência

Paula Inez Cunha Gomide
Rua Capitão Souza Franco, 1019, apto. 162
80730420
Curitiba, PR, Brasil

Os textos deste artigo foram revisados pela Poá Comunicação e submetidos para validação das autoras antes da publicação.